



UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA - UNEB

CURSO DE BACHARELADO EM URBANISMO

ANDRÉA BIANCA RIBEIRO CHONG

**PLANEJAMENTO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO: UMA ANÁLISE DA ORLA DA
BARRA, NA CIDADE DE SALVADOR, NO ANO DE 2014**

**Salvador - BA
2014**

ANDRÉA BIANCA RIBEIRO CHONG

**PLANEJAMENTO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO: UMA ANÁLISE DA ORLA DA
BARRA, NA CIDADE DE SALVADOR, NO ANO DE 2014**

Monografia apresentada como requisito final
de avaliação para concessão de grau em
Bacharel em Urbanismo pela Universidade do
Estado da Bahia.

Orientador: Prof^ª. Dr^ª. Rosali Fernandes

**Salvador - BA
2014**

ANDRÉA BIANCA RIBEIRO CHONG

**PLANEJAMENTO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO: UMA ANÁLISE DA ORLA DA
BARRA, NA CIDADE DE SALVADOR, NO ANO DE 2014**

Monografia aprovada para concessão de Grau
em Bacharel em Urbanismo pela
Universidade do Estado da Bahia.

Banca Examinadora:

Plínio Martins Falcão _____

Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia

Jorge Ney Valois Rios Filho _____

Mestre em Geografia

Universidade Federal da Bahia

Rosali Braga Fernandes _____

Doutora em Geografia Humana

Universidade do Estado da Bahia

Salvador, 19 de Dezembro de 2014.

“Um homem caminhava por um vale dos Pirineus quando encontrou um velho pastor. Dividiu com ele seu alimento e ficou um longo tempo conversando sobre a vida. O homem diz que, se acreditasse em Deus, teria que acreditar também que não era livre, já que Deus governaria cada passo. O pastor então o levou até um desfiladeiro, onde se podia escutar - com toda nitidez - o eco de qualquer ruído. A vida é esta parede, e o destino é o grito de cada um, disse o pastor. Aquilo que fizermos será levado até o coração dele, e nos será devolvido da mesma forma. Deus costuma agir como o eco de nossas ações.”

Paulo Coelho

Maktub

AGRADECIMENTOS

Mais um ciclo está se encerrando para que outros se iniciem. É hora de agradecer, porque sozinha eu jamais teria chegado aonde cheguei. Primeiramente gostaria de deixar minha gratidão a um conjunto de forças maiores que movem a minha vida: Deus, meus orixás e o meu destino. Maktub. Sou grata por cada etapa, por cada aprendizado, por cada oportunidade e cada experiência.

Agradeço à minha família por ser a minha base, a minha referência, o meu primeiro amor, meu maior exemplo de carinho e força. Vínculo que pedurará por toda a vida. Aos meus pais Nélia e Antônio por embarcarem comigo em cada um dos meus sonhos e representarem o meu porto seguro: sem vocês, nada disso seria possível. Aos meus irmãos Jef, Dani, Nati e Vi por me ensinarem muito da vida desde tão cedo com todas as experiências que tive e tenho com eles. Cada um, com seu jeito único, me transformam – a cada dia - em um ser melhor. Obrigada pelo amor incondicional e todo apoio. A Bernard, meu sobrinho, que me irradia e transborda de felicidade por existir. Aos meus cunhados Bruna e Damon que não são apenas a extensão da família: são responsáveis também por parte do meu carinho por esta. Obrigada por vibrarem por cada vitória.

Aos meus amigos novos e antigos por nutrirem um sentimento tão grande e tão importante para a construção do que sou hoje: Ingrid, Luiza, Sarah, Babi, Duda, Carol, Thais, Léo, Biel e Biel França. Em especial à Conchita e Ariana que, mesmo distantes (geograficamente) em alguns momentos, se fizeram presentes em quase todas as etapas da minha vida. Agradeço especialmente também a Vitor e Louti por torcerem e participarem do meu crescimento, pela paciência e pelas palavras de conforto.

Aos meus amigos da UNEB que dividiram comigo não só as experiências acadêmicas como participaram do meu crescimento pessoal. Agradeço por cada aflição, conhecimento, ombro amigo, ajudas, risadas e grande carinho. Até mesmo fora das extensões universitárias. Isadorita, Deb, Lari e Rico, vocês são a prova de que podemos fazer bons amigos na faculdade.

Agradeço a Bruno por toda a cumplicidade, paciência e todas as palavras de incentivo que foram essenciais nessa etapa final. Obrigada, meu amor.

Agradeço à UNEB que em parceria com o programa SANTANDER UNIVERSIDADES me proporcionou uma das maiores experiências da minha vida: meu intercâmbio em Hermosillo, no México. Experiência que me trouxe não só ascensão profissional e acadêmica, mas, sobretudo pessoal. Agradeço também aos meus amigos que participaram comigo e tanto me ajudaram nessa aventura. Em especial a Caio, Manolo, Pao, Dani e Anto.

Aos meus colegas da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (em especial à Coordenação de Planejamento Local), bem como meus colegas da Assembléia Legislativa da Bahia (em especial à Comissão de Desenvolvimento Urbano) por toda a compreensão nessa etapa decisiva da minha vida. Obrigada também pelo companheirismo e apoio.

Agradeço ao Projeto Turismo de Base Comunitária no Cabula e Entorno, em especial à minha orientadora, de Iniciação Científica e Monitoria de Extensão, Prof^ª Francisca por todo conhecimento, amadurecimento, inserção no mundo da pesquisa científica e colaboração no meio acadêmico. Muito da minha compreensão de mundo, em seus diversos aspectos, devo a vocês.

Aos meus professores, por todo o conhecimento e atenção comigo. Em especial à Rosali, pelas orientações e dedicação. Aos demais funcionários da UNEB, sobretudo ao colegiado de Urbanismo, obrigada!

Agradeço à banca examinadora, Prof. Plínio e Prof. Jorge Ney, pela disposição para fazerem parte da avaliação deste trabalho.

Aqui começa a minha caminhada!

RESUMO

Nessa pesquisa entendemos que um espaço público bem planejado além de estimular diversas atividades, adequando-se à realidade da população usuária, pode proporcionar uma melhoria na qualidade de vida da cidade como um todo. No entanto, vale ressaltar que se trata de um novo planejamento, sobretudo do espaço público, que traz consigo a dimensão humana como condição de vida e dinâmica democrática da cidade. Para isso devem-se encarar os problemas e dificuldades que surgem, para propor novos caminhos na busca do ideal da cidade agradável para o convívio das pessoas: uma cidade viva. O objetivo do presente trabalho é analisar o trecho da orla da Barra, na cidade de Salvador, enquanto “produto” dos processos decorrentes, sob a perspectiva do planejamento urbano do arquiteto urbanista dinamarquês Jan Gehl. Destacam-se as principais características dessa localidade como se encontra na atualidade, em 2014, como um espaço com potencial receptor das ideias de Gehl. Utilizou-se o método hipotético-dedutivo, uma vez que a hipótese parte de premissas gerais (as teorias do Urbanista Jan Gehl) para uma premissa particular (o trecho da orla da Barra de Salvador), ainda que na conclusão possa fazer-se uma generalização com localidades que possuam os perfis socioeconômico e espacial compatíveis. Faz-se uso também de pesquisa histórica, documental e bibliográfica e pesquisa de campo.

Palavras-chave: Planejamento urbano. Espaço público. Escala humana. Jan Gehl. Barra, Salvador - BA.

ABSTRACT

In this research we understand that a public space well planned besides stimulate various activities, adapting to the reality of the user population, can provide an improvement in the city's quality of life as a whole. However, it is worth mentioning that this is a new way of planning, especially of public space that brings the human dimension as a condition of life and democratic dynamics of the city. To this one must face the problems and difficulties that arise, to propose new paths in search of ideal pleasant city for living people: a living city. The objective of this study is to analyze the Barra edge, in the city of Salvador, while "product" of the processes arising from the perspective of urban planning of the Danish urban planner and architect Jan Gehl. We highlight the main features of this town as it is today, in 2014, as an area with potential recipient of Gehl's ideas. We used the hypothetical-deductive method, since the hypothesis of general assumptions (theories of Jan Gehl Urbanist) for a particular premise (the portion of the Barra edge, in Salvador), although the conclusion can be made one generalization with locations that have the socioeconomic and spatial profiles compatible. Makes use also of historical research, documents and literature and field research.

Keywords: Urban Planning. Public space. Human scale. Jan Gehl. Barra, Salvador-BA.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
REFERÊNCIAS DA INTRODUÇÃO	16
1 O PLANEJAMENTO URBANO	17
1.1 Planejamento urbano: conceitos, abordagens e desdobramentos	18
1.1.1 Planejamento urbano no Brasil.....	23
1.2 Escalas do planejamento urbano	26
1.3 A dimensão humana no planejamento segundo Jan Gehl	33
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 1	37
2 ESPAÇO PÚBLICO	39
2.1 Espaço: conceitos, abordagens e desdobramentos	39
2.1.1 Agentes configuradores do espaço	43
2.2 Espaço público como palco e condicionante de convivência	45
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 2	51
3 TRECHO DA ORLA DA BARRA DE SALVADOR (BAHIA): ESTUDO DE CASO-	52
3.1 Exemplos de intervenções no planejamento urbano voltadas para a escala humana	52
3.2 Experiência histórica do planejamento na orla da Barra	54
3.3 Aspectos do trecho da orla da Barra que favorecem a aplicação das teorias de Jan Gehl----	55
3.3.1 Aspectos estruturais	56
REFERÊNCIAS CAPÍTULO 3	65
CONCLUSÃO	66
REFERÊNCIAS	69

ANEXOS -----	73
APÊNDICES -----	76

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano de um espaço público para Jan Gehl (2013), Urbanista dinamarquês, é uma ferramenta utilizada para que o local forneça atratividade - seja pela sua estrutura, ambiente, entre outros - aos cidadãos que vivenciam determinada área. Dessa forma, um espaço público bem planejado, além de estimular diversas atividades, adequando-se à realidade da população usuária, pode proporcionar uma melhoria na qualidade de vida¹ da cidade como um todo.

O conhecimento das características da avenida a ser explorada no presente estudo é importante para pensar no planejamento dessa área enquanto espaço público. Dessa forma, é possível alinhar e tornar compatível o seu planejamento com a sua realidade socioespacial. Nesse sentido, pode-se evitar a tendência das "ideias fora do lugar" (MARICATO, 2000), onde, os modelos de planejamento de partes do mundo são copiados na íntegra para territórios - nos seus sentidos material e imaterial² diferentes. Assim sendo, um dos critérios de escolha do corte geográfico do trabalho, localizada na Barra - na cidade do Salvador (ver figura I.1) - relaciona-se principalmente à oportunidade de vivenciá-la e, por tanto, conhecê-la.

Figura I.1 – Localização da Barra na cidade do Salvador, Bahia



Fonte: Modificado por CHONG, A. B. R., com base no INFORMS/ CONDER, 2014.

¹ Entende-se por qualidade de vida, nesse trabalho, os conceitos trazidos por Jan Gehl (2013). Gehl sugere que o uso dos espaços públicos seja estimulado, uma vez que a permanência da população em espaços comuns da cidade (praças, parques, cafés) é considerada um indicador que exprime a qualidade de vida da cidade – quanto maior essa permanência, maior a qualidade de vida.

² Ver em Santos (2006).

O recorte espacial delimitado pela autora para melhor análise, aplicação das teorias de Jan Gehl e levantamento de propostas viáveis é parte da avenida litorânea da Barra (ver figura I.2), trecho que abrange parte da av. Sete de Setembro e parte da av. Oceânica – compreendidos entre as ruas Cesar Zama e Dias D’Ávila. Levou-se em consideração tanto as características peculiares dessa localidade no que diz respeito à sua representatividade na cidade, já que, segundo a Prefeitura (2014) é dos principais pontos turísticos de Salvador, quanto por se tratar de uma área que vive atualmente uma série de modificações previstas por um projeto da prefeitura municipal.

Figura I.2 – Corte de estudo: parte da avenida litorânea da Barra



Fonte: Modificado por CHONG, A. B. R., com base no INFORMS/ CONDER, 2014.

O objetivo dessa pesquisa é analisar o trecho da orla da Barra- como espaço público – enquanto “produto” no ano de 2014, na cidade de Salvador sob a perspectiva do planejamento urbano de Jan Gehl. A escolha da limitação temporal utilizada com referência para o estudo determinou-se pelo fato de que o trecho tem passado por mudanças no que se referem a sua forma, função, estrutura e processos³.

³ Ver em Santos (1978) ou breve explicação no item 2.1 do presente trabalho.

Essas mudanças são mediadoras na relação entre o homem e o espaço, determinando a dinâmica urbana da área. No entanto, vale ressaltar que as obras mais recentes aconteceram em 2014 e, por isso, ainda não há um distanciamento temporal do presente trabalho. Nesse sentido, nota-se ausência de dados concretos que referenciem os impactos positivos e negativos das obras realizadas, uma vez que as mudanças estão –ainda- sendo vividas.

Quanto às teorias de Gehl, estas servirão como base para enxergar possíveis mudanças no planejamento urbano no recorte espacial de estudo, adaptando-as à realidade socioespacial do bairro, levando em consideração a sua forma, estrutura e processo. Ainda nessa perspectiva, será identificada a importância do lazer à dinâmica urbana e, por tanto, a importância que os espaços públicos agradáveis revelam para qualidade de vida da população usuária, para então, propor estratégias para maior abrangência na utilização do recorte espacial supracitado.

O planejamento trazido pelo Urbanista dinamarquês é um novo planejamento, sobretudo do espaço público, que traz consigo a dimensão humana como condição de vida e dinâmica democrática da cidade. Portanto, não está ligado ao planejamento cuja as bases estão envolvidas com o crescimento econômico e desenvolvimento tecnológico, como se é pensado historicamente. Em outras palavras, Jan Gehl defende que quanto melhor o espaço urbano para sua população, mais vida a cidade terá, e de forma mais justa.

Ainda nesse sentido, Marcelo Lopes de Souza em seu livro "Mudar a Cidade" (2011) reforça a importância de existir um planejamento que contribua para a superação da injustiça social, que, junto à gestão urbana pode conduzir a sociedade à autonomia - o que para o autor é parâmetro essencial para o desenvolvimento socioespacial.

O espaço público quando não é palco de inter-relações, acaba se tornando sinônimo de individualismo e anonimato. Le Goff (1988) acrescenta, ainda, que sem a sociabilidade e o prazer de estar com o outro, o espaço não tem sentido.

A possibilidade, então, de compreender o recorte geográfico como palco e condicionante de relações interpessoais e relacioná-la à dimensão de um planejamento cuja à base respeita a "escala humana" - trazida no livro "Cidade para Pessoas" (2013), de Gehl, que defende a cidade saudável e atrativa para os habitantes, fez com que a as vertentes do presente

trabalho - espaço público e planejamento urbano - se tornassem objeto de estudo de interesse da autora não só como estudante do curso de Urbanismo, mas também enquanto cidadã.

No entanto, o principal desafio do trabalho é identificado quando no deparamos com a seguinte questão: é possível planejar um espaço público, já existente, partindo das vertentes de planejamento de Jan Gehl, mesmo quando sua realidade territorial (material e imaterial) seja diferente? Diante dos conhecimentos teóricos adquiridos até o momento, acredita-se que é possível. Porém deve-se levar em consideração que o universo de pesquisa de Jan Gehl (ressaltando-se Copenhague, na Dinamarca) compreende realidades – partindo de várias vertentes – diferentes do recorte espacial de estudo do presente trabalho. Por isso, a conclusão só poderá ser descoberta ao longo do trabalho.

Quanto à metodologia, essa se divide em método de abordagem, nos métodos de procedimento e nas técnicas utilizadas para se obter o conhecimento sobre determinado tema. Para Lakatos (1991), o método é caracterizado por possuir uma abordagem mais ampla, em nível de abstração mais elevado, que engloba o indutivo, dedutivo, hipotético-dedutivo, dialético. O método de abordagem escolhido para o desenvolvimento do presente trabalho foi o hipotético-dedutivo, uma vez que a hipótese parte de premissas gerais – as teorias do Urbanista Jan Gehl - para uma premissa particular – o trecho da orla da Barra de Salvador. Ainda que na conclusão possa fazer-se uma generalização com localidades que possuam os perfis socioeconômico e espacial compatíveis.

Ainda para a autora, os métodos de procedimentos constituem etapas concretas da investigação e são menos abstratos, podendo ser histórico, monográficos ou estudo de caso, estatístico, tipológico, funcionalista e estruturalista. O método de procedimento que dará sustentação ao trabalho é o estudo de caso, com caráter interpretativo, fortalecendo o modelo de análise dedutiva, exclusiva de uma investigação de tipo qualitativa. Isso porque é de interesse do trabalho coletar e analisar informações sobre o contexto específico.

Sobre as técnicas, que é a parte prática da coleta de informações, o trabalho será norteado por meio de documentação indireta, que abrange a pesquisa documental e bibliográfica, que se diferenciam, segundo Oliveira (2007), pelo tipo de documento em que se busca coleta de informações: podendo ser documentos que não receberam nenhum tratamento

ou de domínio científico, e de documentação direta, por meio da direta intensiva: observando e analisando os fenômenos que englobam as questões a serem estudadas.

Esta monografia será composta por três capítulos, de forma que os entendimentos serão trazidos de forma seqüencial. Assim sendo, algumas informações contidas no item anterior serão necessárias para o entendimento do item que segue.

Os primeiros dois capítulos são compostos pelas bases conceituais e teóricas para que seja possível a análise coerente (partindo das vertentes estruturantes do trabalho) do objeto de estudo.

No primeiro capítulo serão abordados conceitos, desdobramentos e escalas do planejamento urbano, assim como a forma em que este ocorreu no Brasil e, ainda, sobre a dimensão humana no planejamento urbano, sobretudo em espaços públicos sob a perspectiva de Jan Gehl.

O segundo capítulo aborda sobre o entendimento do que é espaço e sua relação com a sociedade: o valor que assume, suas abordagens em geral, suas categorias e desdobramentos acerca deste.

O terceiro capítulo terá como finalidade a aplicação da base teórica no objeto de estudo para, então, proporcionar o entendimento crítico da hipótese em questão: de que é possível pensar em Planejamento Urbano sob a ótica de Jan Gehl para espaços públicos já existentes em um contexto socioeconômico e espacial de um país como o Brasil.

Por fim, na conclusão, será analisada se a hipótese do presente trabalho foi confirmada ou descartada, se os objetivos da pesquisa foram alcançados, a dificuldade para realização do trabalho monográfico em termos de informações e as possíveis contribuições da autora para a temática.

REFERÊNCIAS

BAHIA. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. Mapas de localização. In: **INFORMS CONDER.** Bahia, 2014. Disponível em: <<http://geopolis.ba.gov.br/?m=Salvador>>. Acesso: 5 set. 2014.

GEHL, J. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

LAKATOS, E.M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos da Metodologia Científica.** 3. ed. revisada e ampliada. São Paulo: Atlas, 1991.

LE GOFF, J. **Por Amor às Cidades:** conversa com Jean Lebrun. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1988.

MARICATO, E. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias:** Planejamento urbano no Brasil. In: MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa.** Petrópolis: Vozes, 2007.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Disponível em: <www.salvador.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 set. 2014.

SANTOS, M. **Território, territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

_____. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

CAPÍTULO 1

O PLANEJAMENTO URBANO

O verbo planejar, em si, segundo o dicionário Priberam (2014) é “definir antecipadamente um conjunto de ações ou intenções”. Nesse sentido, planejamento é preparar-se para ocasiões futuras de forma que seja possível posicionar-se diante dos processos e mudanças que possam ocorrer. No âmbito da cidade, enquanto espaço urbano, pensar em planejamento é dispor-se sobre a possibilidade da prevenção aos problemas urbanos com intuito de amenizar ou extinguir seus efeitos negativos e, também, tirar proveito, da melhor forma possível, de prováveis benefícios.

Acrescenta-se que embora considere-se necessário para a estruturação de uma cidade, a autora do presente trabalho concorda com Raquel Rolnik (1988) quando esta ressalta que não se deve pensar que o planejamento é capaz de extinguir todos os males de determinada localidade. Em suas palavras, “a ideia de que a cidade planejada é uma cidade sem males é uma utopia que até hoje seduz os defensores do planejamento urbano” (ROLNIK, 1988, p. 59).

Sendo a cidade um espaço dinâmico, palco e condicionante de mutações socioespaciais, é de extrema importância analisar a dinâmica urbana segundo os aspectos que sustentam a realidade da sociedade e do espaço físico que a compõe. Maricato (2011) ressalta o contraste encontrado entre a evolução positiva de alguns indicadores sociais (como a maior expectativa de vida, menores taxas de mortalidade infantil, entre outros), frente à evolução negativa de indicadores urbanísticos (como a disparidade de renda, crescimento de favelas, entre outros).

Isso se deu devido ao fato de que embora a urbanização da sociedade brasileira tenha caminhado para a modernização, não ter base para sustentá-la é um caminho contrário a esta dinâmica. Em outras palavras, não planejar o espaço adequadamente, levando em consideração o contexto temporal, espacial, social⁴ em que este está inserido, é posicionar-se em sentido oposto ao desenvolvimento.

⁴ Levando em consideração que segundo Santos (2006) “nenhuma sociedade pode existir fora de um espaço e um tempo” (SANTOS, 2006, p. 72).

Portanto, para que a funcionalidade, a projeção e expectativa da cidade não sejam entregues a mercê da surpresa e das circunstâncias, que podem ser completamente desconhecidas, vem à tona a necessidade do planejamento urbano.

Mas nem sempre foi assim: apesar de que o ideal seja que o planejamento anteceda etapas dos processos urbanos, segundo Clark (1985), historicamente a operação dos processos de distribuição e organização de cidades esteve livre de qualquer forma de responsabilidade pública. E mais: a necessidade deste só foi reconhecida nos fins do século XIX e inícios do XX no Reino Unido, Europa e América do Norte como uma resposta aos problemas percebidos na cidade industrial, no período em que se tornaram visíveis as doenças e a pobreza.

Considerando-se estruturante e necessário para o entendimento do trabalho, nesse capítulo serão abordados conceitos, desdobramentos e escalas do planejamento urbano, assim como a forma em que este ocorreu no Brasil e, ainda, sobre a dimensão humana no planejamento urbano, sobretudo em espaços públicos sob a perspectiva de Jan Gehl.

1.1 Planejamento urbano: conceitos, abordagens e desdobramentos

O planejamento urbano apareceu em fins do século XIX, como resposta aos problemas das metrópoles industriais, como relata Clark (1985), e evoluiu através do tempo como consequência às mudanças dos problemas urbanos. Um dos estímulos para o planejamento – enquanto intervenção do Estado na cidade – foi representada pelo movimento da reforma sanitária, uma vez que a saúde da população urbana era um assunto cada vez mais referido, devido à sucessão de epidemias que estavam instalando-se nas cidades.

Como consequência, houve a criação de uma legislação sobre os padrões e plantas das habitações onde se instalou as idéias – ainda que utópicas – sobre vizinhanças, comunidades e cidades-jardins, como trazido ainda pelo autor.

Após esse momento, no princípio do século XX, o planejamento era visto como uma ferramenta capaz de modificar a cidade partindo do viés das novas idéias da sociedade, expressos nos movimentos futuristas, da arquitetura moderna, *design* de paisagem e embelezamento urbano. Acreditou-se, então, que as melhorias do meio físico seriam capazes

de aliviar os principais problemas da cidade. Assim, a atenção foi voltada para a construção e uso do solo.

Embora de fato incorpore um elemento físico, o planejamento geral não está ligado apenas ao território material da cidade: ao que se pode tocar, sentir e ver, assim descrito por Santos (2006). O planejamento urbano engloba também a imaterialidade do território da cidade que, ainda segundo Santos (2006), pertence ao mundo do abstrato, das idéias, das intencionalidades, que coordena, organiza e interpreta o mundo das coisas e dos objetos, traduzidos pelo mundo material. Reforçando esse viés, Clark (1985) acrescenta:

O planejamento geral representa uma abordagem globalmente mais adequada para os problemas urbanos do que o planejamento *design* e envolve estratégias relacionadas com o emprego, moradia, transporte e prestações de serviços. [...] O planejamento tornou-se essencialmente um processo da formulação de política geral, envolvendo a identificação dos objetivos para o desenvolvimento urbano, a especificação dos passos necessários para alcançá-los e a monitoria e avaliação dos passos de realização. (CLARK, 1985, p. 228-229)

Portanto, há um consenso sobre o planejamento para alguns autores quando ele é trazido como de fato uma ação sobre a organização do espaço, segundo a descrição de Villaça (1999): “o conceito de planejamento urbano entre nós tem como especificidade a organização do espaço urbano (embora possa não se limitar a isso) e aplica-se ao plano de uma cidade individualmente”. (VILLAÇA, 1999, p.172) e, ainda, quando se admite que esse exista com intuito de modificar uma determinada realidade, como dispõe Silva (2006): “Planejamento é um processo técnico instrumentado para transformar a realidade existente no sentido de objetivos previamente estabelecidos” (SILVA, 2006, p.86). Para Souza (2013) o conceito de planejamento não deve distanciar-se do conceito de gestão urbana, uma vez que a gestão gere o espaço onde o planejamento urbano é atuante.

Para Richardson (1978) o planejamento urbano é multidimensional e se refere a três situações: não só a alocação de recursos, mas as metas e os objetivos e, também, o desenho e as formas. Essas situações são inter-relacionadas até certo ponto, sendo claro que há considerações extra-isonômicas no bem-estar da comunidade e que serão ignoradas pelo mercado e pela aplicação do critério da eficiência econômica. Assim, o planejamento seria orientado por metas, e esta é a característica que indica o aspecto positivo deste.

Ainda para o autor, as decisões do planejamento urbano são muito mais arbitrárias do que as linhas mestras do sistema de preço. Mesmo que este pudesse ser justificado em casos isolados, o resultado líquido do planejamento poderia dificultar a operação do mecanismo de preço. Mas, na economia urbana com um produto misto – contendo, inevitavelmente, bens públicos e privados - o planejamento como mecanismo de preço têm papel alocativo.

Há críticas mais severas sobre planejamento urbano, mas estão mais em torno da questão de qualidade deste que do falso dilema se ele é ou não necessário. Outras críticas são menos equívocas, mas para Richardson (1978) um planejamento bem fundamentado pode evitar esses deslizes.

Os problemas decorrentes de um planejamento orientado por metas são muito mais sérios, e, o problema começa quando os planejadores tentam esclarecer essas metas. A formulação destas é o aspecto mais importante de todo processo. Os objetivos de planejamento podem estar em conflito, particularmente quando um destes é de eficiência e os outros são metas sociais, pois a existência de metas múltiplas acaba criando problemas de classificação tributária e de avaliação.

Nesse sentido, onde os objetivos possam estar em conflito por serem diferentes, Choay (1988) destaca que o planejamento que é tratado como coisa-modelo pode ser substituído por uma proposta que decorre do conhecimento do ponto de vista do habitante. Ou seja, o habitante como interlocutor diante do planejador para que haja uma relação entre saber técnico/científico e saber local.

Esse conhecimento da localidade é para justamente, como trazido na introdução do presente trabalho, alinhar e tornar compatível o planejamento com a sua realidade socioespacial. Evitando-se, então, a tendência das "ideias fora do lugar" (MARICATO, 2000) onde os modelos de planejamento de partes do mundo são copiados de forma idêntica para territórios diferentes – sem verificar a sua compatibilidade.

Para Souza (2011), o planejamento urbano atual, partindo da análise do Urbanismo Modernista e de todas as influências e colaborações acerca do tema, pode ter nove tipologias das abordagens:

- Planejamento físico-territorial clássico - consiste em um planejamento cuja base é a elaboração de planos de ordenamento espacial para que se possa chegar à uma

“cidade ideal”, onde o traçado urbanístico, as densidades de ocupação e o uso do solo são as preocupações centrais;

- Planejamento sistêmico – assim como o planejamento físico-territorial, o planejamento sistêmico possui enfoque racional. Tem como base a modernização das cidades e semeia ao debate científico. Sua ênfase é saber o funcionamento das cidades e regiões, por meio da “cientifização” do planejamento;

- Planejamento “mercadófilo” – essa perspectiva rompe com o espírito regulatório, uma vez que se propõe a deixar de “domesticar” ou “domar” o capital e o sistema capitalista. Esse planejamento apropria-se desse sistema ditado pelo capital, no entanto, em prol do ajuste dos seus interesses;

- *New Urbanism* - surgido nos Estados Unidos no final da década de 1980, é o planejamento voltado para a reintegração de componentes da vida moderna (como habitação, lazer, trabalho, etc.) em um único recorte espacial por meio do uso misto do solo. Possui base de valores e prioridades que se assemelham às idéias de Gehl (citadas e explicadas no item 1.3 do capítulo) quando realça a importância do planejamento do meio físico adaptado aos pedestres, onde há um relevante controle de tráfego;

- Desenvolvimento urbano sustentável e planejamento ecológico – a idéia central dessa perspectiva baseia-se na modernização das cidades respeitando a sustentabilidade⁵ ecológica destas, por meio da análise dos diferentes tipos de problemas ambientais verificados no meio urbano. Para Souza (2013), esse conceito possui caráter utópico, levando em consideração que “toda ação realizada nas cidades gera uma reação ao meio onde esta se encontra [...] acredita-se em uma utilização conservacionista dos recursos para se alcançar um desenvolvimento e/ou modernização menos agressivos” (SOUZA, 2013, p.20);

- Planejamento comunicativo/colaborativo – para desdobrar-se sob essa perspectiva, Souza (2011) utilizou as reflexões de Habermas⁶ a respeito da razão e do agir

⁵ O uso da expressão foi introduzido em um documento intitulado “Estratégia de conservação mundial”, apresentado em 1980, pela União Internacional para a Conservação da Natureza, segundo Souza (2011). Salienta-se pela autora que não faz parte do objetivo desse presente trabalho apropriar-se e discutir acerca dos conceitos de sustentabilidade.

⁶ Jurgen Habermas, filósofo alemão do século XX, autor da obra “Teoria da Ação Comunicativa”.

comunicativo. Concluiu que esse método é representado pela comunicação entre os agentes envolvidos no processo, com de que haja acordos voluntários em nome da cooperação;

- Planejamento rawlsiano – essa abordagem, que é defendida por Shean McCONNEL (1995 *apud* SOUZA, 2011), leva em consideração à necessidade por parte dos planejadores em focar as necessidades dos grupos sociais desprivilegiados sob a perspectiva ética;

- Planejamento social-reformista - essa abordagem possui enfoque na justiça social como a base de um planejamento coerente. Visa uma forma de socialdemocracia com referências participativas da população, que seja, no entanto, compatível com ao modelo social capitalista.

- Planejamento autonomista – como o planejamento social-reformista, o planejamento autonomista apóia a justiça social. Porém se difere por apoiar a participação social nas tomadas de decisão (o que remete à idéia de autonomia) garantindo a igualdade, deixando questões para serem decididas pela coletividade organizada.

Segundo análises da autora deste estudo, o modelo que mais se assemelha ao atual planejamento de trecho indicado da orla da Barra (apesar de este não ter seguido nenhuma teoria de planejamento específica) é o planejamento baseado no *new urbanism*, uma vez que a categoria “pedestre” é valorizada, dentre outras características que serão abordadas no capítulo 3.

No viés de Jan Gehl (2013) o planejamento urbano é uma ferramenta utilizada para que o local forneça atratividade - seja pela sua estrutura, ambiente, entre outros - aos cidadãos que vivenciam determinada área. Dessa forma, um espaço público bem planejado, além de estimular diversas atividades, adequando-se à realidade da população usuária, pode proporcionar uma melhoria na qualidade de vida da cidade como um todo.

Esse planejamento, que será tratado com maior detalhamento no item 1.3 do presente trabalho, traz consigo a dimensão humana como condição de vida e dinâmica democrática da cidade. Portanto, não está ligado ao planejamento cujas bases estão envolvidas com o crescimento econômico e desenvolvimento tecnológico, como se é pensado historicamente.

Em outras palavras, defende-se que quanto melhor o espaço urbano para sua população, mais vida a cidade terá, e de forma mais justa.

Vale lembrar que é necessário alinhar e tornar compatível o planejamento com a realidade socioespacial da localidade. Isso porque a realidade de um país desenvolvido, por exemplo, é completamente diferente da realidade de um país subdesenvolvimento: as prioridades e necessidade são diferentes e possuem níveis diferentes também.

Para Clark (1985) “em vez de um padrão uniforme, a extensão, objetivos e funcionamento de um planejamento urbano variam notadamente de país a país” (CLARK, 1985, p. 228). Assim, avalia-se que para pensar em planejamento no recorte espacial de estudo do presente trabalho, é necessário ter conhecimento da forma que ocorreu o planejamento urbano no Brasil.

1.1.1 Planejamento urbano no Brasil

No Brasil atualmente, 160.925.792 das pessoas habitam área urbana e 29.830.007 pessoas habitam área rural, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2010). Isso representa aproximadamente 84% e 16%, respectivamente, levando em consideração toda a população. Esses dados quantitativos reforçam a necessidade de observarem-se qualitativamente os municípios.

Isso porque o contexto de rápido crescimento urbano frente à falta de etapas bem estruturadas do planejamento do espaço tem acarretado no prejuízo ao bom funcionamento da vida urbana. Essa é a teoria que reforça a prática: o que podemos observar dos municípios brasileiros, de forma geral, é que está havendo crescimento no que tange a alguns dos problemas urbanos. Problemas como engarrafamentos cada vez mais densos, devido ao aumento intenso do uso de automóveis, cidades cada vez menos “humanizadas”: onde os locais de encontro da população têm sido em locais fechados e privados e uma vida urbana em espaços comuns da cidade cada vez mais deserta.

Nesse contexto de mudanças e transformações, que além dos aspectos quantitativos e qualitativos – como já mencionados, envolve aspectos do contexto político, econômico, legal e social do país, como é apontado pelo Capacidades (2014), julga-se necessário entender a forma em que ocorreu o planejamento no Brasil.

Segundo o Capacidades (2014), diferente do que muitos pensam o planejamento urbano no Brasil não se inicia na década de 1950, período em que o Brasil passa a ser um país

majoritariamente urbano. Ainda que o termo “planejamento urbano” não fosse trazido à tona, no final do século XIX verificou-se uma preocupação com a saúde da cidade – higienismo, além da busca pelo “embelezamento da cidade”, sendo essas as primeiras intervenções nas cidades.

Com intuito de organizar as etapas da história de planejamento urbano no Brasil, Villaça (1999) a divide em três períodos: o primeiro inicia-se no final do século XIX por volta de 1875 até 1930, o segundo inicia-se em 1930 e termina em 1992, ano em que se inicia o terceiro que perdura até o fim do século XX.

O início do primeiro período se dá em 1875, quando a “Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro”⁷ apresenta seu primeiro relatório, no qual segundo Villaça (1999), utilizou pela primeira vez dois conceitos-chave: o de plano e o de conjunto geral ou global – ambos associados ao espaço urbano. Esse é período dos planos de embelezamento, baseados nas intervenções urbanas de metrópoles européias⁸, onde por meio de propostas da nova classe dominante surgem grandes avenidas, praças e monumentos. Esse período é marcado pelas reformas Pereira Passos⁹, que representaram impulso para a história do planejamento do país. Segundo Villaça (1999), essas reformas traziam dois elementos importantes para o Urbanismo: a fase higienista – onde se considerava que doença era um fenômeno social que abarcava todos os aspectos da vida humana e, por isso, havia necessidade de manter condições de salubridade no ambiente da cidade - e a fase na qual eram buscadas as soluções para o saneamento e a circulação na cidade, levando em consideração o padrão construtivo.

O segundo período está compatível ao momento do Brasil na década de 1930, onde se verificou um aumento na organização e consciência das classes operárias e um conseqüente enfraquecimento das classes dominantes como relata Villaça (1999). Esse momento de mudanças econômicas e sociais foram conseqüências da Revolução de 30¹⁰. A partir desta revolução, surgiu a necessidade de reprodução do capital imobiliário na cidade, onde a cidade

⁷ Criada em 1874, pelo Ministro do Império João Alfredo Correa de Oliveira, segundo Villaça (1999).

⁸ Para Villaça (1999), no final do século XIX as intervenções urbanas se iniciaram nas grandes metrópoles européias com o plano de extensão de Barcelona e o Plano de Haussmann em Paris. Esses planos previam cidades cartesianas e geométricas.

⁹ As reformas Pereira Passos ocorreram no Rio de Janeiro entre os anos de 1903 e 1906.

¹⁰ A revolução de 1930 marca a República Velha e hegemonia política da burguesia do café.

passa a ser vista como força de produção. De forma geral, deixa-se de buscar apenas o embelezamento da cidade para buscar-se a eficiência desta.

Para Villaça (1999) esse segundo período subdivide-se em três sub-períodos. O 1º sub-período, denominado “O Urbanismo e o Plano Diretor”, é datado entre os anos de 1930 e 1965, e:

(...) é marcado pela passagem do planejamento urbano que era executado para o planejamento-discurso. Nascem expressões como caos urbanos, crescimento descontrolado, e necessidade de planejamento, para tentar justificar a falta de soluções para os “problemas urbanos” (VILLAÇA, 1999, p.206).

Esse sub-período é marcado também pela divulgação dos planos para as duas maiores cidades do Brasil: o Rio de Janeiro (com o Plano Agache¹¹) e São Paulo (com o Prestes Maia¹²).

O 2º sub-período, denominado “Planejamento Integrado e os Superplanos” é datado entre os anos de 1965 e 1971, e:

Segundo essa concepção de planejamento, a cidade não poderia ser encarada apenas em seus aspectos físicos. Os problemas urbanos não poderiam limitar-se no âmbito da engenharia e da arquitetura. A cidade – passa a pregar a ideologia dominante – é também um organismo econômico e social, gerido por um aparato político-institucional. Os planos não podem limitar-se a obras de remodelação urbana: eles devem ser integrados tanto do ponto de vista interdisciplinar como do ponto de vista espacial, integrando a cidade em sua região. Sem isso não seria possível resolver os ‘problemas urbanos’ que se avolumavam. (VILLAÇA, 1999, p. 211-212)

O terceiro sub-período denominado “O plano sem mapa” é datado entre os anos de 1971 e 1992. Nesse sub-período Villaça (1999) ressalta a mudança da forma em que se foi pensado em “plano” até então: antes rebuscado e técnico, e, apartir dos anos de 1970 passou a ser simples e elaborados pelos técnicos municipais a partir de diagnósticos reduzidos. Além disso, a elaboração do plano era feita sem a utilização de mapas. Nas palavras do autor:

¹¹ Segundo o Centro de Arquitetura e Urbanismo do Rio de Janeiro (CAU), o Plano Agache foi a primeira proposta de intervenção urbanística na cidade do Rio de Janeiro com preocupações genuinamente modernas. Concluído em 1930, introduziram no cenário nacional algumas questões típicas da cidade industrial, tais como o planejamento do transporte de massas e do abastecimento de águas, a habitação operária e o crescimento das favelas.

¹² Planos “Prestes Maia” representa planos de redes de mobilidade urbana – sistemas viários e de transporte público – propostas pela Prefeitura da São Paulo entre a década de 1930 e início da década de 1980, segundo Anelli (2007).

Com a expressão ‘plano sem mapa’ pretende-se designar o novo tipo de plano que a ideologia dominante inventou nas suas constantes tentativas de dar a impressão de que está cuidando do planejamento e ‘aperfeiçoando-o’ continuamente. (VILLAÇA, 1999, p. 221)

Ainda para o autor, o terceiro período se inicia no ano de 1992 e é vigorado até o ano de 2011, quando é promulgado o Estatuto da Cidade (treze anos após a constituição federal). Esse momento é consequência de etapas anteriores, como por exemplo, os movimentos pela reforma urbana em 1963. Marcado pela inserção na Constituição Federal de 1988 dos artigos 182 e 183 que pavimentam sobre a questão urbana no Brasil foi um período onde se buscou sair dos planos tecnocráticos para os planos políticos. Dessa forma, procurou-se não analisar a cidade de forma técnica e sim de forma real.

Sobre o estatuto, esse é um instrumento de planejamento para valer o direito de uma cidade “para todos”, onde os problemas verificados possam ser corrigidos e o foco seja na construção de cidades justas, sustentáveis e de todos.

Sabe-se que por se tratar de um país extenso geograficamente e com distintas realidades, no Brasil devem-se considerar as diferentes realidades de planejamento. Isso porque a realidade da região norte, por exemplo, é completamente diferente da realidade da região sul.

E em Salvador o planejamento da cidade, como o resto do planejamento das cidades brasileiras é feito de modo descontínuo, segundo Sampaio (2002). Ainda nas palavras do autor “isso reflete a própria descontinuidade político-administrativa do país sobre a república (leia-se coisa pública)” (SAMPAIO, 2002, p.188).

Ainda no sentido de contextualizar o conceito de planejamento considera-se importante, por Souza (2011), focalizar um assunto fundamental que não tem recebido a devida atenção: os critérios de identificação de escalas de análise de situações e planejamento de intervenções. Por compartilhar dessa linha de pensamento, esse estudo abordará - na sua próxima etapa - as escalas do planejamento urbano.

1.2 Escalas do planejamento urbano

É comum que ao se falar em planejamento urbano, os planejadores utilizem apenas quatro referências espaço-escalares de realidades sujeitas à intervenção: local, regional, nacional e internacional. Acontece que, para Souza (2011) embora essas referências sejam

utilizadas para os profissionais como termos técnicos, e ainda como conceitos, elas são tomadas sem que se pergunte acerca da consistência de seu conteúdo. Para o autor:

Na verdade, não muitas vezes foram elas objeto de tal interpelação, especialmente no ambiente intelectual da pesquisa aplicada e da prática de planejamento, pelo que seria tentador dizer que seu uso, tão sem rigor, frequentemente se atém muito mais a uma espécie de “senso comum acadêmico” (vocábulos empregados de maneira irrefletida ou pouco refletida) que a uma matriz conceitual. (SOUZA, 2011, p. 103)

Nesse sentido, um único termo pode ser utilizado de modo incongruente por diferentes usuários, como também, possuir acepções variadas para um mesmo usuário. Por isso, há um esforço por parte de Souza (2011) em construir um discurso preciso sobre o conceito, teoria e metodologia das escalas do planejamento para que seja facilitada a comunicação e o processo de gestão do espaço. No entanto, o autor destaca que esse esforço pioneiro e contribuição para a renovação do campo disciplinar da Geografia ocorreu através das análises de Yves Lacoste (1988; 1 ed. francesa: 1976).

Lacoste (1988 *apud* SOUZA, 2011) propôs um quadro terminológico contendo sete conjuntos espaciais que podem variar desde a dimensão máxima – medidas em milhares de quilômetros (chamadas de “sétima ordem de grandeza”)- como zonas climáticas ou grupo de países, até realidades que podem ser medidas em metros (chamadas de “primeira ordem de grandeza”). No entanto, para Souza (2011), a terminologia não foi impregnada com sucesso pelo fato de que grande parte dos usuários não está disposta a trocar termos claros – e de fácil compreensão – por expressões abstratas como “primeira ordem de grandeza”, “segunda ordem de grandeza”, até a “sétima ordem de grandeza”. Além disso, o caráter formal das terminologias implicou certa rigidez.

Outro fator levantado sobre a proposta do quadro terminológico foi em relação à questão de quantidade: ao preocupar-se com classes que pudessem quantificar-se por meio das medidas métricas, em vez de ressaltar os próprios processos, Lacoste (1988) deixa na sombra a vivência individual à coletiva das realidades sócio-espaciais. Além disso, não houve

a consideração de que a depender das circunstâncias as mesmas grandezas físicas (tamanho) podem representar processos diferentes¹³.

Sob essa perspectiva, pensa-se em escalas não só como à sua abrangência física, mas também como a forma, natureza das relações sociais e, ainda, interações parciais cuja percepção poderá variar de acordo com o contexto. Embora seja exposto dessa forma, Souza (2011) complementa que não se deve subtrair a relevância dos limites formais. Em suas palavras:

Isso não quer dizer, porém, que limites formais, sob o ângulo político-administrativo e legal, não tenham relevância analítica ou sejam desprovidos de efetividade; na verdade, ao condicionarem processos tão diversos quanto o pagamento diferenciado de tributos e a necessidade de adaptação a legislações diferentes, limites e fronteiras formais deixam de ser “meramente” formais ou convencionais para se fazerem fortemente reais. (SOUZA, 2011, p.105)

Dado ao exposto, a seguir será abordado a cerca dos tipos de escala. Vale ressaltar que essas definições são referenciadas em Souza (2011).

Por escala (ou nível) local entende-se como a escala de planejamento e gestão da cidade e/ou município. Esse nível refere-se a recortes espaciais que, compatível ao seu tamanho, permite a possibilidade de vivência pessoal do espaço e a formação de identidades sócio-espaciais sobre a base dessa vivência. Além disso, há uma maior proximidade e participação política em situação de copresença nessa escala. Dentro da categoria “escala local” há uma subdivisão: escala microlocal, escala mesolocal e escala macrolocal.

A escala microlocal, embora pertença a recortes territoriais diferentes, se caracteriza principalmente por conter espaços passíveis de serem experienciados no cotidiano da população. Em ordem crescente de tamanho (e decrescente de escala cartográfica) esses recortes são representados por: quarteirão, subbairro, bairro e setor geográfico. Essa escala é relevante para a análise e percepção dos processos de alcance coletivo. É por meio desta que se é analisado – de forma mais eficiente – as decisões que influenciam a qualidade de vida da população no cotidiano.

¹³ Um exemplo trazido pelo autor é a diferença de escalas entre Brasil e Portugal, levando em consideração a diferença dos seus tamanhos geográficos. Nesse sentido, uma escala regional adotará um recorte de tamanhos consideravelmente diferentes entre os dois países.

Por esses motivos mencionados, segundo análises da autora desse estudo, considera-se que o trecho da orla da barra (recorte espacial de estudo do presente trabalho) pode ser classificado como um recorte territorial de escala microlocal.

Outra subdivisão da escala local é a escala mesolocal. Essa seria a cidade em si e/ou o município. Nas cidades (ao menos nas médias e grandes) não se tem o mesmo tipo de vivência quotidiana que um bairro pode proporcionar. E isso acontece até em função da magnitude do recorte espacial. No entanto, nessa escala ainda percebe-se a questão da vivência como um aspecto saliente, uma vez que as notícias, críticas, comentários e sentimentos (de satisfação ou insatisfação) com o espaço estão sempre em pauta: seja por meio da imprensa escrita e falada, como por meio dos assuntos da sociedade que o vivencia.

A terceira subdivisão da escala local é a escala macrolocal. Essa escala corresponde a uma espécie de “nível local ampliado” (SOUZA, 2011, p. 108), é a subdivisão da escala local com maior abrangência de território físico. Equivale a uma espécie de minissistema urbanos, constituído de diversas unidades mesolocais (cidades, municípios), que é costurada por fluxos¹⁴.

Além da escala local e suas três subdivisões supracitadas, há a escala (ou nível) regional. Para apossar-se, no entanto, do conceito dessa escala - faz-se uma pausa: uma vez que o conceito de região pode ser encarado por ângulos controversos e, como consequência, é fortemente debatido no campo da geografia. Dessa forma, apenas citá-lo poderia deixar o leitor às margens da dúvida.

Portanto, se esclarece que o conceito de região adotado pelo autor é a de um recorte espacial definido tanto por particularidades objetivas (como tipo de paisagem, economia, etc), como espaço de vivência: um lugar. Assim sendo, a escala regional não é importante apenas por ser “moldura imediata do nível local, onde se são processos importantes (por exemplo, certo estágio de drenagem de renda fundiária extraída no campo, a ser posteriormente acumulada na cidade)” (*Ibid.*, p. 108), mas por ser também palco de peculiaridade da rede urbana, onde muitas vezes coincide com um território político-administrativo formal e com um nível de governo – o que pode “condicionar de várias maneiras a implementação de políticas públicas intraurbanas e a margem da manobra local” (*Ibid.*, p. 109).

¹⁴ Para Souza (2011) esses fluxos estão relacionados à integração e deslocamento de redes, pessoas e serviços.

Tendo em vista a diversidade de situações que podem ser distinguidas na escala regional, não há como formalizar ou fixar o número de subdivisões desta. Nas palavras do autor:

É possível coexistirem dois, três e até mais níveis regionais, um pouco como suconjuntos de um conjunto maior. Assim, um nível regional de forte densidade (como a Campanha Gaúcha ou o Triângulo Mineiro) pode desdobrar-se em sub-regiões (que atuariam como “microrregiões”) e, ao mesmo tempo, estar inserido em um conjunto regional maior (em uma “macrorregião”) ou, até, em mais de um conjunto regional maior [...]. (*Ibid.*, p. 109)

A escala (ou nível) nacional é tomada no sentido de escala do país. Ou seja, essa é a escala do recorte espacial ocupado por um Estado formalmente soberano que seja passível de identificação de algum tipo de nação. Ela é importante para o planejamento e gestão porque além de estar vinculada às influências que modelam a rede urbana e cada cidade individual, exerce condicionamentos sobre a vida local – seja de forma direta (por meio das reformas tributárias, por exemplo) ou de forma indireta (por meio dos processos que afetam a evolução de problemas como desemprego, criminalidade, etc.).

Por fim, há a escala internacional. Essa pode ser desdobrada em duas variantes: a escala de grupos de países e a escala global. Quanto à escala de grupo de países, esta consiste em “um agregado de dois ou mais países, correspondendo a um bloco político (como a OTAN¹⁵), ou econômico (como o MERCOSUL¹⁶), ou econômico e político (Como a União Européia), ou ainda obedecendo a critérios de ordem histórico-cultural (como a América Latina)” (*Ibid.*, p. 110). Vale ressaltar que essa escala não é muito relevante para o planejamento ou a gestão, embora se admita que seja importante – de forma geral – para a análise entre os processos de urbanização e manifestação dos fenômenos.

A segunda variante da escala internacional, a escala global, abrange o mundo inteiro. Esse nível está ligado, sobretudo, aos fenômenos de ordem econômica (no âmbito do sistema mundial capitalista) e entidades de abrangência mundial (como a ONU¹⁷). Possui relevância

¹⁵ Organização do Tratado do Atlântico Norte, por vezes chamada Aliança Atlântica.

¹⁶ Mercado Comum do Sul.

¹⁷ Organização das Nações Unidas.

por que interfere nas dinâmicas nacionais e subnacionais por meio do sistema capitalista e por exercer efeito na orientação sobre a política urbana em muitos países.

Em suma, Souza (2011) dispõe de seis níveis de escala (ver figura 1): microlocal, mesolocal, macrolocal (essas três como subdivisões da escala local), regional, nacional e internacional (podendo ser global ou grupos de países).

Figura 1 – Quadro de escalas propostas por Souza (2011)

Escala Geográfica	Plano/atividade de planejamento ou gestão	Escala(s) cartográfica(s) mais usual (is)
Internacional (global grupo de países)	Planejamento econômico realizado por grandes empresas transnacionais e entidades supranacionais como a União Européia.	Escala muito e muitíssimo pequenas (de 1:5.000.000 a escalas de planisfério).
Nacional	O Brasil não possui tradição de planejamento nessa escala, a qual, em prol do desenvolvimento do país, considera as diversas regiões em conjunto.	Escalas pequenas e muito pequenas (entre 1:5.000.000 e 1:500.000).
Regional	Planos de desenvolvimento regional realizados por agências de desenvolvimento.	Escalas pequenas, médias e grandes, dependendo do recorte considerado (entre 1:1.000.000 e 1:50.000)
Macrolocal	Planos de desenvolvimento e macrozoneamento de regiões metropolitanas.	Escalas grandes (entre 1:200.000 e 1:50.000)
Mesolocal	Planos diretores municipais; Planos específicos referentes a uma única cidade; Divisões municipais para fins de gestão orçamentária participativa.	Escalas grandes ou muito grandes, dependendo do tamanho da cidade ou município (entre 1:200.000 e 1:10.000)
Microlocal	Projetos de estruturação urbana; Planos que detalham o plano diretor para cada setor geográfico.	Escalas muito e muitíssimo grandes, dependendo do tamanho da cidade ou município (entre 1:50.000 e 1:2.500)

Fonte: Modificado por CHONG, A.B.R., com base em Souza (2011, p. 113).

No entanto, notou-se que frente à complexidade dos fenômenos deva haver uma análise multiescalar onde se leva em consideração a integração de diferentes lógicas e tipos espaciais. Dessa forma, pensar em escalas de planejamento excede o pensamento apenas sobre o espaço físico – mesmo que não o desconsidere. Expõe-se, portanto, a necessidade de integrar a lógica da continuidade e a lógica da descontinuidade no espaço.

Nesse sentido, a autora do presente estudo considera importante acrescentar outro nível de planejamento, além dos trazidos por Souza (2011). Essa escala (cartograficamente maior) é a trabalhada por Gehl (2013) que possui a característica de um alcance muito menor do que todas as escalas já mencionadas: a escala humana, que é, basicamente, o campo de visão que uma pessoa pode alcançar. Além disso, é a base que sustenta a dimensão humana no planejamento que será mais bem explicado no próximo subcapítulo.

1.3 A dimensão humana no planejamento segundo Jan Gehl

Nesse item do trabalho será abordada acerca da dimensão humana no espaço urbano tendo como base a escala humana: a cidade ao nível dos olhos do homem. Aqui será descrita a relação de importância que deve ter entre a vida na cidade, os espaços e a construção física (edifícios). O motivo de pensar nessas vertentes de estudo para Jan Gehl é possibilitar a aproximação/alcance à cidade ideal: viva, segura, sustentável e saudável, por meio do planejamento urbano que tem como objetivo a melhoria da qualidade de vida da população.

O que se pode reparar nas cidades atualmente, em pleno século XXI, é que independente da sua localização, economia ou grau de desenvolvimento, o espaço destinado ao convívio em comum para a população tem sido cada vez mais negligenciado e progressivamente esquecido e eliminado. As pessoas que ainda o utilizam, tem que lidar com a limitação deste: obstáculos, poluição, entre outros fatores que acabam desgastando a relação entre homem e meio urbano.

O rumo desses acontecimentos não implicou só em uma redução de oportunidades para o pedestrianismo – como ressalta Gehl, como no prejuízo da função social da cidade. Sobre essa função, recorreremos ao documento magno para entender: a “Carta de Atenas”¹⁸,

¹⁸ A Carta de Atenas trata-se de um documento que foi elaborado durante o IV CIAM em Atenas (Grécia) no ano de 1933 e publicado em 1941, por obra de síntese de Le Corbusier. Sua edição brasileira possui prefácio de Rebeca Sherer (LE CORBUSIER, 1993).

que foi criada em 1933 durante o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), onde foi analisado o estado das cidades naquele momento – frente aos problemas urbanísticos causados pelo rápido crescimento das cidades - propondo aspectos que deveriam ser respeitados para a melhoria de estrutura urbana. Nesta carta, listaram-se as funções às quais as cidades devem se prestar: habitar, trabalhar, recrear e circular. Nesse sentido propunha, em termos sociais, que cada indivíduo tivesse acesso às alegrias fundamentais, ao bem-estar do lar e à beleza da cidade.

O que se pode perceber, portanto, é que a raiz das questões humanas nos ambientes urbanos não é algo recente. Mesmo porque, como descreve Gehl, há cinquenta anos (em 1961) a jornalista e escritora Jane Jacobs já vinha descrevendo a ideologia urbanística do modernismo, onde a construção (produção e reprodução) do espaço urbano estava encaminhando para o que a autora denominou “cidades sem vida, esvaziadas de pessoas” Jacobs (1961 *apud* GEHL, 2013), onde o espaço da cidade estava se convertendo em proliferação de construções individuais com grande foco no tráfego de automóveis. Nessa perspectiva, o espaço público quando não é palco de inter-relações, acaba se tornando sinônimo de individualismo e anonimato. Le Goff (1988) acrescenta, ainda, que sem a sociabilidade e o prazer de estar com o outro, o espaço não tem sentido.

Apesar de toda essa tendência negativa observada a partir de 1960, onde foi constatada para Jacobs (2000) a falta de interesse pela vida urbana, houve o surgimento de alguns desenvolvimentos positivos na época, sobretudo em Nova Iorque (local onde a autora vivia). Pertinente ao contexto brasileiro (segundo a percepção da autora do presente estudo), Gehl destaca que a questão do esquecimento da dimensão humana para os países menos favorecidos economicamente – e menos desenvolvidos - é ainda mais dramática e complexa. Isso porque, embora a maioria da população seja forçada a usar intensamente o espaço para atividades do cotidiano, não há, por parte deste, uma infraestrutura digna para receber e saciar as necessidades das pessoas.

Em contraste com o exposto, o objetivo do planejamento urbano com base na escala humana é posicionar os urbanistas e arquitetos ao desenvolvimento de cidades vivas¹⁹,

¹⁹ Uma cidade viva está relacionada com a atratividade que a cidade oferece aos seus cidadãos para exercer atividades como: caminhar, pedalar e até permanecer em espaços públicos. Essas experiências oportunizam o convívio social e cultural.

seguras²⁰, sustentáveis²¹ e saudáveis²² – o que reflete na construção de uma sociedade mais democrática. Em outras palavras, Gehl defende que quanto melhor o espaço urbano para sua população, mais vida a cidade terá, e de forma mais justa.

Corroborando com esse pensamento, Souza (2011) reforça a importância de existir um planejamento que contribua para a superação da injustiça social, que, junto à gestão urbana pode conduzir a sociedade à autonomia - o que para o autor é parâmetro essencial para o desenvolvimento socioespacial.

Pensando em planejamento como algo que não se deva estagnar no plano das idéias e desenvolver-se no plano do funcionamento – e aí entra a já mencionada importância entre a aliança entre planejamento e gestão, deve-se considerar a viabilidade econômica de sua implantação. Sobre isso, Gehl afirma que não o planejamento pautado na dimensão humana não se trata de um processo inviável financeiramente. Em suas palavras:

Comparado a outros investimentos sociais – particularmente os de saúde e de infraestrutura de veículos – o custo de incluir a dimensão humana é tão modesto, que os investimentos nessa área serão possíveis a cidades do mundo todo, independentemente do grau de desenvolvimento e capacidade financeira. De qualquer forma, a preocupação e a consideração tornam-se os investimentos-chave e os benefícios, enormes. (GEHL, 2013, p.7)

Assim sendo, Gehl (2013) resume a preocupação com o tipo de planejamento em questão: há a conexão direta entre este e a melhoria da qualidade de vida das pessoas. Entendendo-se que a qualidade de vida, nesse trabalho, é estimulada na medida em que se estimule a permanência da população em espaços comuns da cidade (praças, parques, cafés). Dessa forma, quanto maior essa permanência, maior a qualidade de vida.

No entanto para pensar em planejamento desses espaços em comuns, deve-se ter em mente toda a estrutura – material ou imaterial – e valores que os sustentam. Além disso, deve-

²⁰ A segurança de uma cidade está relacionada com a quantidade de pessoas que circulam nela: quanto mais movimentação e permanência em localidades, maior o sentimento de segurança dentro e em volta dos espaços urbanos.

²¹ Cidade sustentável é tratada, nesse momento, como o fortalecimento da “mobilidade verde”: deslocamento a pé, de bicicleta ou por transporte público. Para Gehl, um bom espaço público e um bom sistema público de transporte representam “dois lados de uma mesma moeda” (GEHL, 2013, p. 7).

²² Uma cidade saudável é a que permite que o caminhar e o pedalar sejam etapas naturais do padrão de atividades diárias da população.

se ter em mente também de que forma podemos entendê-los: o motivo por estarem configurados da maneira em que se encontram, quais foram os agentes responsáveis por essa configuração e, fortalecendo a idéia central de Gehl, como se pode entendê-lo como palco de convivência. Nesse sentido, o próximo capítulo será o responsável por desvendar esses pontos mencionados.

REFERÊNCIAS

ANELLI, R. L. S. **Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB (1)**. In: Revista de Arquitetura Vitruvius, 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em: 20 nov. 2014.

CENTRO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO RIO DE JANEIRO. Planos Urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 21 out. 2014.

CHOAY, F. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

CLARK, D. **Introdução à geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1985.

GEHL, J. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo de 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 12 out. 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec, 1993

LE GOFF, J. **Por Amor às Cidades: conversa com Jean Lebrun**. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1988.

MARICATO, E. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil**. In: MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana**. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Um breve histórico do planejamento urbano no Brasil. In: Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/>>. Acesso em: 10 out. 2014.

PLANEJAR. In: DICIONÁRIO da língua portuguesa. Lisboa: Priberam Informática, 2013. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlDLPO>>. Acesso em: 6 out. 2014.

RICHARDSON, H. W. **Economia e planejamento**. In:____. Economia Urbana. Rio de Janeiro: Interciência, 1978.

ROLNIK, R. **O que é cidade.** In: Coleção primeiros passos. n° 203. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SAMPAIO, A. H. L. **Formas Urbanas - Cidade Real & Cidade Ideal:** Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, 2002.

SANTOS, M. **Território, territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

SILVA, J. A. **Direito urbanístico brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 2006.

SOUZA, I. A. de. **A Conquista de um novo planejamento.** Monografia de conclusão de curso do Bacharelado em Urbanismo. Salvador: UNEB, 2013.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.** In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP. 1999.

CAPÍTULO 2

ESPAÇO PÚBLICO

O objetivo desse segundo capítulo é dispor-se sobre o entendimento do que é espaço e sua relação com a sociedade: o valor que assume, suas abordagens em geral, suas categorias e desdobramentos acerca deste.

No entanto esclarece-se que, como trazido por Corrêa (1982), pensar em espaço depende de quem o pensa. Para o autor “o espaço pode ser pensado como espaço físico, psicológico social ou geográfico, entre outros tipos” (CORRÊA, 1982, p. 25). No presente trabalho, o espaço será encarado como espaço geográfico e neste sentido, sua primeira definição inicial seria considerá-lo “a superfície da terra vista enquanto morada, potencial ou de fato, do homem, sem o qual tal espaço não poderia sequer ser pensado” (*Ibid.*, p. 25).

Nesse sentido de conceitualizar o espaço-morada do homem, Harvey (1962 *apud* CORRÊA, 1982) afirma que os conceitos de espaço estão baseados na experiência e podem, portanto, variar de um contexto (temporal, espacial, entre outros) para outro.

2.1 Espaço: conceitos, abordagens e desdobramentos

Para refletir sobre o espaço, torna-se necessário delimitá-lo. Isso por que os conceitos e contextualizações acerca deste possuem vertentes variadas que vão desde campo da geografia até o campo da psicologia, passando por muitas outras áreas de estudo. Por tanto, considera-se espaço – no presente trabalho – o espaço do homem: o que, para Santos (1978), é o mesmo que o espaço geográfico.

No entanto, ainda que delimitado, pensar em espaço enquanto espaço geográfico nos remete a um leque de conceitos já que o espaço geográfico pode ser considerado também o espaço social, como aponta Santos (1978). Nesse sentido, enquanto espaço social, o espaço adota diversos objetos de disciplinas particulares. Em outras palavras, o espaço social contém múltiplos espaços.

Ainda para Santos (1978):

O espaço deve ser considerado como um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais que estão acontecendo diante dos nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual. Daí porque a evolução espacial não se faz de forma idêntica em todos os lugares. (SANTOS, 1978, p. 122)

Nesse sentido, Santos (1978) evidencia que o espaço se desenvolve de forma desigual, já que é a acumulação desigual de tempos e que um determinado local tem seu espaço alterado devido à história desse espaço: as formas de apropriação pela sociedade, interesses do poder do capital, entre outros. Ainda no sentido de contextualizar e decifrar o espaço geográfico, Santos (1985) cita que forma, função, estrutura e processo – como categorias do método geográfico – são termos disjuntivos, associados a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia e que quando tomados separadamente, oferecem uma visão limitada, mas quando tomados em conjunto, onde há a possibilidade de relação entre eles, podem construir uma base teórica e metodológica – a qual oferece subsídio para uma discussão dos fenômenos espaciais na sua totalidade.

Assim sendo, torna-se relevante dispor-se sobre as definições de forma, função, estrutura e processo – não somente no âmago da definição das palavras, mas pensadas a partir de um contexto geográfico-espacial.

A forma é o aspecto visível, ao arranjo ordenado de objetos, um padrão – embora não se limite a isso. Para Santos (1978) a forma só se torna relevante a partir do momento em que a sociedade lhe confere algum valor social. Esse valor está inserido no tempo: para entendermos a forma de algum lugar, devemos levar em consideração o tempo em que foi organizado. Até porque, segundo Santos (1978), o tempo pode passar e a forma pode continuar a existir. Nesse sentido, “as transformações da sociedade são, em certa medida, limitadas e dirigidas pelas formas preexistentes” (SANTOS, 1978, p. 54). No entanto, deve-se ter em mente que o valor técnico da forma não é determinado a partir da própria forma, como ressalta o autor, mas das necessidades da estrutura de onde ela surge ou que nela se encaixa. Assim o valor da forma acaba mudando na medida em que se muda a estrutura.

A função sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. A função de uma localidade na cidade está ligada com a função que a sociedade atribui a esta e os processos atribuídos à forma, que determina a função desta num dado lapso temporal. Assim, Santos (1978), ressalta que a função está diretamente ligada à forma, portanto, sendo uma “atividade elementar de que a forma se reveste” (SANTOS, 1978, p.51).

Estrutura para Santos (1978) pode ser considerada como a inter-relação de todas as partes de um todo. É o modo de organização ou construção.

Processo está relacionado ao tempo: uma propriedade fundamental para entender a organização espacial do presente. Isso porque a organização atual de um espaço é como

ressalta Santos (1978), a acumulação de objetos e organizações do passado e as mudanças ocorridas no decorrer do tempo. Por tanto, pode ser definido como uma ação contínua que se desenvolve em direção a um resultado qualquer.

Ressalta-se, ainda para o autor, a inseparabilidade dessas quatro categorias: estrutura, processo, função e forma, para entender a totalidade do espaço em seu movimento. Em suas palavras:

Só através de um ponto holístico é que se pode compreender uma totalidade (...) nenhum aspecto existe no vácuo, razão pela qual só se pode compreendê-lo pela consideração de todas as forças que atuam sobre ele e sobre seu papel no interior das relações das partes independentes. (SANTOS, 1978, p. 52)

Ainda partindo da análise de Santos (1985) em relação ao espaço geográfico, pensa-se em espaço como uma instância da sociedade, ao mesmo título que a instância econômica, a instância político-institucional e a instância cultural-ideológica. Nesse sentido, o espaço contém essas vertentes e ao mesmo tempo é contido por estas. Com isso, corrobora-se com a idéia de que a essência do espaço é social.

Para Corrêa (1982) da prática humana surgem três modos como o espaço-morada (natureza social) do homem tem sido conceitualizado entre os geógrafos: espaço absoluto, espaço relativo e relacional. No entanto, esses três conceitos não são mutuamente exclusivos: para o autor, o espaço pode ser considerado tanto por um dos modos, quanto pela combinação entre eles.

O espaço absoluto sugere que o espaço torne-se uma coisa em si mesma, dependendo apenas de si mesmo. Nesse sentido, constitui-se em receptáculo. O uso do conceito supracitado tem suas origens no pensamento de Kant, influenciado por Newton, Humboldt, Hettner e Hartshorne, como sugere Corrêa (1982). Pelo viés da geografia, o espaço absoluto está associado às ideias de áreas ou região de unicidade (associado à geografia regional). Em outras palavras, o espaço absoluto é o espaço como ele é, sem haver a necessidade de relacioná-lo com objetos no entorno.

Entende-se a relação do espaço em si com os objetos no entorno como espaço relacional. Ou seja, o valor de venda que esse espaço irá possuir depende do seu entorno e sua relação com a cidade. Além disso, para Corrêa (1982), o espaço relacional está ligado à distribuição de grupos sociais no espaço. Em suas palavras:

Na Geografia, o conceito de espaço relacional está implícito, por exemplo, nas análises sobre uso da terra urbana, especialmente no que se refere à

distribuição de grupos sociais no espaço urbano, através da delimitação de áreas sociais, ainda que os trabalhos realizados sejam sobretudo descritivos, e certamente em menor número do que aqueles que consideram o espaço em termos relativos. (CORRÊA, 1982, p. 29-30)

Por espaço relativo entende-se pela distância espacial de determinados pontos da cidade. O custo do espaço relativo é medido pelo custo do transporte e segundo Corrêa (1982) isso depende da dificuldade de deslocamento, do custo, das oportunidades intervenientes e da interação social.

Esses três modos como o espaço-morada do homem, portanto, é de natureza social. No entanto Corrêa (1982) ressalta que esse espaço não atua passivamente no processo de sua constante organização e reorganização pelo homem. Assim sendo, o espaço não é só palco de organizações, como é condicionante de todo o processo e é, sobretudo, através da ação humana que este desempenha um papel na sua organização.

Em outras palavras, a ação humana gera a organização do espaço originando forma, movimento e conteúdo de natureza social sobre o espaço. Essa ação é caracterizada nas sociedades capitalistas pelas ações de atores (ou agentes) que, ao se apropriarem e controlarem os recursos torna-se capazes de impor sua marca sobre o espaço. Corroborando com esse pensamento, Moreira (1982) acrescenta que o espaço é “a sociedade vista como sua expressão material visível. A sociedade é a essência, de que o espaço geográfico é a aparência” (MOREIRA, 1982, p. 35). Nesse sentido o espaço geográfico é a estrutura de relações sob a determinação do social.

Para Corrêa (1995), o espaço urbano é o conjunto de diferentes usos da terra unidos entre si (embora não se limite a isso). Esses usos definem áreas como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas que estão reservadas para uma futura expansão (especulação) e valorização.

Esse conjunto de terras pode ser considerado ou como a organização espacial que constrói a cidade ou pode ser um espaço urbano fragmentado e ao mesmo tempo articulado, quando levamos em consideração a condicionantes sociais e um conjunto de símbolos e campos de luta. Ou seja, o espaço urbano é materializado nas formas espaciais através das dimensões da sociedade.

Logo, a sociedade produz, por meio de vários ritmos da evolução dos lugares, a dinâmica espacial da cidade e o espaço urbano. Mas, a partir de sua produção, em relação ao fenômeno de expansão e ocupação, devemos entender e analisar agentes que possuem o poder de transformar e reproduzir o espaço. Lembrando que esse processo de produção é desigual, em decorrência de fatores que condicionam a estruturação e formação do espaço urbano, segundo as lógicas do capitalismo. Nesse sentido, Corrêa (1995) define os agentes configuradores do espaço: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, os proprietários fundiários, os proprietários imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

2.1.1 Agentes configuradores do espaço

Cada um dos agentes configuradores do espaço atua conforme estratégias que lhes permitem se apropriar da terra e nela se reproduzir. Na maioria dos casos, o valor de troca²³ se sobrepõe ao valor de uso²⁴ do solo. No detalhamento das atuações dos referentes agentes, Corrêa (1995) afirma que os proprietários dos meios de produção (principalmente os grandes industriais) têm papel importante na organização do espaço urbano. Para a realização de suas atividades, esse agente consome terrenos extensos e baratos, geralmente localizados na periferia da cidade, pois os preços da terra são mais baixos. No entanto as indústrias precisam estar próximas de zonas portuárias, vias férreas e também da malha rodoviária para poderem escoar sua produção.

Já os proprietários fundiários são os agentes detentores do espaço, sobre o qual se dá a produção da cidade. Seu objetivo é retirar a maior renda possível da terra urbana, interessando-lhes que seus terrenos possuam *status* elevados. Neste sentido, para Corrêa (1995), a expansão urbana lhes é muito favorável, uma vez que a terra urbana possui valor superior que a rural. De acordo Fernandes *et al* (2011), o ponto de partida para as transações sobre o espaço e produção do mesmo está na propriedade do solo. Daí, entre outros fatores, a importância desse agente, que detém a base concreta inicial de todo o processo.

²³ Para Corrêa (1982) o valor de troca do solo se dá quando o espaço passa a ser visto como uma mercadoria passível de uma obtenção de renda por parte daqueles que dela se apropriaram.

²⁴ Ainda para Corrêa (1982), o valor de uso do solo está relacionado ao valor do espaço enquanto suporte físico sobre o qual a sociedade se organiza.

Os promotores imobiliários são formados pelo conjunto dos agentes que protagonizam a produção e reprodução da cidade, pois são eles que transformam projetos habitacionais em obras concretas. Suas atuações transformam o capital-dinheiro em mercadoria, ou seja, em imóvel, envolvendo o financiamento, estudos técnicos, a construção física do imóvel e sua comercialização. Assim, um conjunto de agentes com funções diferenciadas e em etapas distintas do processo de produção do espaço são denominados promotores imobiliários, como descreve Corrêa (1995). O autor acrescenta, ainda, que os promotores imobiliários tem uma estratégia baseada em duas ações basicamente: primeiro eles se dedicam a satisfazer as necessidades da camada solvável da população e depois, com a ajuda do Estado, produzem residências para as camadas mais empobrecidas.

O Estado, por sua vez, age de forma complexa na organização do espaço da cidade, variando temporal e espacialmente. Por um lado, este agente atua na regulação do uso do solo urbano e, por outro, desempenha também o papel de industrial, proprietário fundiário e promotor imobiliário. Vale ressaltar que a atuação do Estado não é neutra e equitativa. Isso porque embora as necessidades sociais sejam ilimitadas, os recursos são limitados, portanto a ação do Estado marcada pelos conflitos de interesses das diferentes classes tende a priorizar as necessidades e os interesses da classe dominante.

Como vivemos em uma sociedade desigual, o espaço urbano é bastante heterogêneo. Grande parcela da população não tem capacidade de acessar certos bens, como a habitação, o que faz com que muitos residam em áreas precárias e sem infraestrutura. O autor ainda afirma que esses agentes modulam o espaço urbano, principalmente por meio da favela, já que isso ocorre sem a participação dos outros agentes. Só com a evolução dessas ocupações é que o Estado implanta aí alguma infraestrutura. Dessa forma, os grupos sociais excluídos produzem o espaço a partir de movimentos de sobrevivência e reprodução da vida.

Se olharmos a cidade, podemos perceber o quanto a configuração do espaço e as estruturas urbanas – planejamento, gestão, construção – interferem e influenciam no comportamento humano e na forma de funcionamento das cidades.

Nesse sentido, na medida em que as condições para pedestres, ciclistas são melhoradas, há o fortalecimento de uma nova cultura, onde o espaço (no seu sentido público) torna-se palco e condicionante de convivência.

2.2 Espaço público: palco e condicionante de convivência

Desde os anos cinquenta pensa-se no espaço não apenas sob a ótica do que ele representa, mas também sob a ótica da relação e comportamento do indivíduo sobre ele. Sobre isso, Farret (1985) destaca que o estudo dessa relação entre homem e meio ambiente urbano, a partir dos comportamentos sociais, se tornou saliente a partir dos anos sessenta – muito embora seus precursores pertençam à década anterior²⁵.

A primeira experiência concreta de determinar a influência do meio ambiente urbano sobre seus usuários chamou-se *environmentalismo*²⁶. Acreditou-se, como relata Farret (1985), que os fenômenos físicos – tomados como base da pesquisa- condicionavam o comportamento humano.

Corroborando com a ideia de o espaço condiciona o comportamento do homem, Gehl (2013) afirma que “primeiro nós moldamos as cidades – então, elas nos moldam” (GEHL, 2013, p. 9) e ainda que se “olharmos a história das cidades, pode-se ver claramente que as estruturas urbanas e o planejamento influenciam o comportamento humano e as formas de funcionamento das cidades” (*Ibid.*, p. 9).

Algumas áreas como a ecologia e psiquiatria investigaram e buscaram detectar a real influência do meio ambiente físico sobre o comportamento humano. E, embora tenha outras áreas também tenham dado seu contributo para a temática, para Farret (1985), as conclusões da ecologia, através de Rapoport em 1971, representaram grande avanço para a discussão:

O homem não é infinitamente adaptável, há limites ambientais à sua adaptação, porém estes limites não são fixos nem universais. Os conceitos que servem de base ao estudo dos efeitos do meio ambiente sobre o comportamento humano, como privacidade, orientabilidade, noção de território, longe de serem simples e absolutos, são sempre complexos e relativos, vinculados ao momento histórico. (RAPOPORT, 1971, p. 7 *apud*. FARRET, 1985)

Ainda para Farret (1985), durante muito tempo a imagem do ambiente urbano foi associada às características visuais da cidade. No entanto, a questão visual foi pensada por alguns estudiosos no século XX e, a partir disso, afirmou-se a necessidade de pensar em ambiente urbano não apenas quanto ao arranjo espacial deste, e sim, a partir de referências emocionais, sociais e históricas afetivas às configurações da cidade. Para o autor:

²⁵ Farret (1985) afirma que nos anos cinquenta houve alguns estudos sobre o comportamento do homem sob o espaço. No entanto, as conclusões tomadas até então eram pouco precisas e pouco concretas.

²⁶ Vem de *environment* = meio ambiente, segundo Farret (1985).

Delineou-se uma tendência a enfatizar os aspectos visuais do meio ambiente urbano, reagindo às ideias dominantes que, tanto no urbanismo como no planejamento urbano, limitaram as estruturas espaciais urbanas a requisitos funcionais, construtivos e econômicos. (FARRET, 1985, p. 50)

Assim, não houve uma negação à importância em se observar o aspecto visual do meio ambiente urbano, mas a partir desse momento procurou-se investigar sobre qualidades espaciais partindo do ponto de vista dos usuários de situações urbanas reais, como aponta Farret (1985).

Corroborando ao pensamento de que o espaço é a soma do que se pode ver com o que se sente, a sua dinâmica, Bazant (2008) contribui:

El espacio se percibe como una visualización de los parámetros de sus envolventes y como una experiencia “cinestética”, es decir, la sensación a través del movimiento. En este estado de “tensión visual”, la sensación “cinestética” y la percepción visual se funden en una sola experiencia, que es el disfrute consciente de estar envuelto por un espacio que contiene ciertos méritos artísticos y formales. (BAZANT, 2008, p. 61)

Ainda para Bazant (2008), cada espaço urbano é único: tanto pela sua configuração física, e localização geográfica, quanto pela interrelação que possui com a cidade. Nessa interrelação existem critérios para que o espaço seja vivido e lembrado pelos habitantes. Para o autor, a qualidade dos espaços – medida pela agradabilidade destes – nos convida à permanência.

Sob esse aspecto, Gehl (2013) também acredita que pessoas na cidade é uma questão de convite – do próprio espaço. Quando o lugar torna-se atrativo para os indivíduos (seja pelo seu conforto, segurança, prazer em estar nele, entre outros), eles são influenciados a desenvolver certas atividades como caminhar, conversar e até permanecer no espaço em comum da cidade.

Nesse sentido, Gehl (2013) entende a cidade como um lugar de encontro, onde as pessoas se envolvem ao usarem o espaço comum da cidade por meio de: caminhadas propositalmente de um lugar a outro, calçadas, paradas curtas, paradas mais longas, ver vitrines, bater papo, encontrar pessoas, fazer exercícios, dançar, divertir-se, comércio de rua, brincadeiras infantis, pedir esmolas, entretenimento de rua, entre outros.

Para o autor, que ressalta a diferença entre caminhar e andar²⁷, o homem foi criado para caminhar e toda a diversidade da vida ocorre quando estamos a pé. Nesse sentido, em cidades

²⁷ Para Gehl (2013) andar é o ato de deslocar-se a pé. Caminhar é deslocar-se a pé envolvendo-se com o caminho.

vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis (já explicadas no item 1.3), o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. Gehl (2013) destaca que as cidades onde as condições para vivenciar o tráfego a pé foram melhoradas, mais atividades sociais nelas foram identificadas.

Essa diversidade comum da vida no espaço da cidade representa ações espontâneas que fazem parte do movimento em determinada localidade é o que torna dinâmico o espaço. Enquanto caminhamos para nosso destino, acabamos observando – de forma consciente ou não – as diversas situações que ocorrem ao nosso redor. Assim, por esse movimento, o meio urbano se torna mais interessantes, como destaca Gehl (2013).

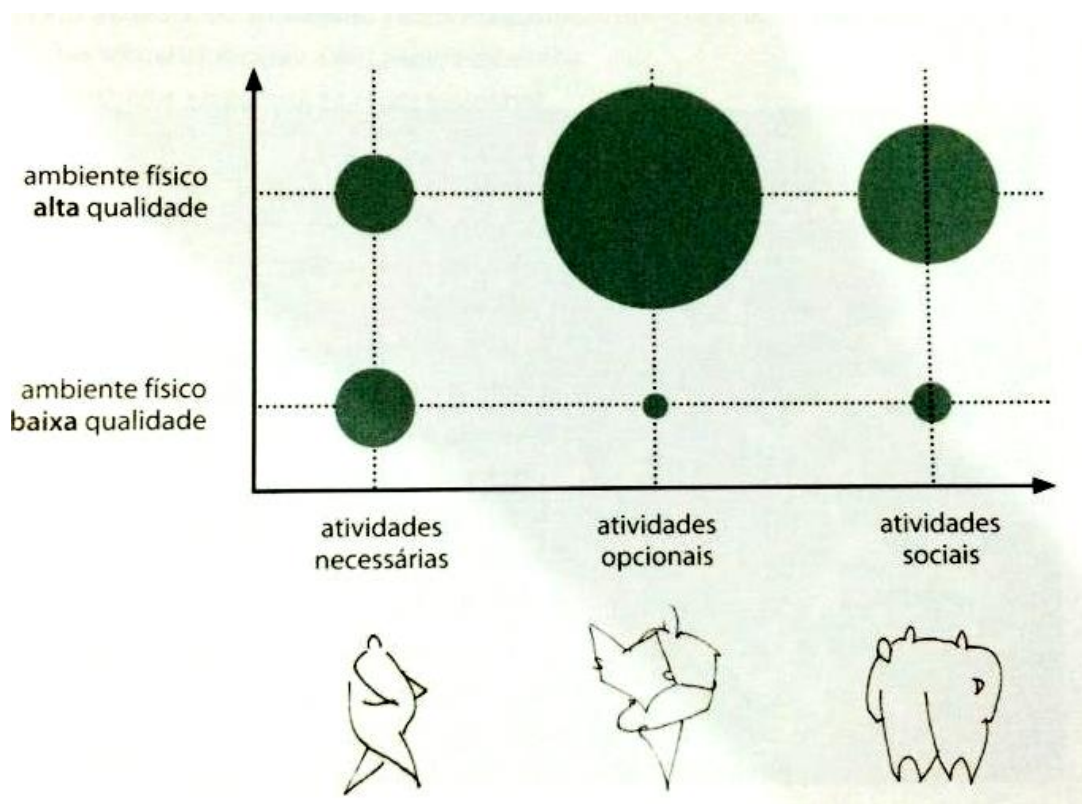
Vale lembrar que determinadas atividades, que possuem caráter obrigatório, acontecem sob qualquer condição. As pessoas necessitam fazê-las, independente se o caminho lhe proporciona prazer, pois há um grau elevado de necessidade: ir trabalhar, ir estudar, esperar ônibus, dentre outras.

Porém, outras atividades opcionais como olhar a cidade, sentar-se para apreciar a vista, ficar em pé, caminhar, entre outros, pertence ao grupo de atividades que possuem a qualidade urbana como pré-requisito. Gehl (2013) menciona o clima como fator importante para o acontecimento dessas atividades. Se estiver muito frio ou muito quente, as atividades ao ar livre serão reduzidas. Nesse caso a cidade de Salvador, detentora do clima tropical, é favorecida no que tange à possibilidade de atividades ao ar livre em espaços públicos, a depender do período do ano.

Outro fator importante trazido pelo autor é a, já citada, qualidade do espaço urbano. Isso porque o convite a uma atividade inclui proteção, segurança, espaço razoável, mobiliário e qualidade visual.

Assim sendo, existe uma notória ligação entre a qualidade dos ambientes urbanos e as atividades desenvolvidas ao ar livre (ver figura 2).

Figura 2 – Representação gráfica entre qualidade dos ambientes urbanos e atividades desenvolvidas



Fonte: Gehl, 2013.

Fica claro, então, que um aumento na qualidade física do ambiente estimula, sobretudo, as atividades opcionais – muito embora não seja necessário apenas para estas. Com isso, o aumento no nível de atividade é, portanto, um convite a um substancial aumento das atividades sociais.

Gehl (2013) comenta experiências de atividades no âmbito do espaço urbano:

Nas ruas mais centrais de Tóquio, Londres, Sydney e Nova York, as pessoas caminham: não há lugar para mais nada. Nas áreas de férias e de turismo, onde passar o tempo, consumir e alegrar-se são prioridades, as pessoas são convidadas a passear e permanecer por algum tempo. Em cidades tradicionais como Veneza, são estimuladas a uma vida urbana complexa e versátil onde há boas condições tanto para movimentação de pedestres quanto em espaços de permanência. Encontram-se padrões similares de atividades em Copenhague, Lyon, Melbourne entre outras cidades, grandes e pequenas que, nas últimas décadas, melhoraram expressivamente as condições para a vida nos espaços urbanos. Cresceu a circulação de pedestres e ampliou-se o número de atividades recreativas opcionais. (GEHL, 2013, p. 21)

Essas experiências reafirmam a hipótese de que se diariamente novos convites forem feitos às pessoas a estarem nos espaços de convívio, a vida na cidade pode-se tornar ainda mais interessante e multifacetada. Nesse sentido, se a vida na cidade é reforçada, criam-se as pré-condições para o fortalecimento de várias formas e tipos de atividades sociais no âmbito do espaço urbano.

Essa perspectiva da cidade como um lugar de encontro e de vivência, no entanto, não se trata de algo atual. Gehl (2013) relata que ao longo da história o espaço da cidade funcionou como ponto de encontro para os moradores, em vários níveis. As várias atividades desenvolvidas sob esse espaço o tornavam lugar de encontro. No entanto, a partir do século XX, embora a cidade continuasse a funcionar como lugar de encontro social, houve a “invasão dos automóveis” – assim chamada pelo autor.

A gradual perda de oportunidades do espaço urbano de funcionarem como pontos de encontro para dar lugar aos carros na cidade teve o embasamento na ideia do planejamento modernista, como afirma o autor. Nesse sentido, o planejamento dedicou-se a desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias. O aumento do tráfego de automóveis foi tirando, aos poucos, a vida na cidade.

Essa tendência, trazida por Gehl (2013), onde as pessoas abandonam espaços da cidade pode ocorrer devido ao fato de que se torna impraticável o acesso aos vários equipamentos sem a utilização do meio de transporte motorizado. Por isso, por entendimento da autora do presente trabalho, evita-se que o pedestrianismo, vida urbana e cidade como local de encontro sejam anulados a partir da melhor distribuição de equipamentos urbanos na cidade como um todo.

Ainda para Gehl (2013):

A gama de atividades e atores demonstra as oportunidades do espaço público de reforçar a sustentabilidade social. É significativo que todos os grupos sociais, independentemente de idade, renda, *status*, religião ou etnia, possam se encontrar nesses espaços, ao se deslocarem para suas atividades diárias. Essa é uma boa forma de fornecer informação geral para qualquer um sobre a composição e universalidade da sociedade. Além disso, faz com que as pessoas sintam-se mais seguras e confiantes quanto a experimentar os valores humanos comuns reproduzidos em contextos diferentes. (GEHL, 2013, p. 28)

Outra autora que pensa que o espaço torna-se democrático com a possibilidade de encontros de pessoas de todos os grupos sociais é Raquel Rolnik (2000). Para a autora, a perda da multifuncionalidade da cidade – contribuída pelo urbanismo modernista –

desagregou as funções da cidade “definindo para cada uma delas um lugar e uma missão separada e específica, provocando a diminuição das possibilidades e da quantidade de contatos e misturas de uso que caracterizavam a cidade multifuncional e mais pública” (ROLNIK, 2000, p. 3).

Falando em espaço democrático, Konder (1994 *apud* Vitte, 2009), conclui que a cidade por si só não engendra a cidadania, mas é o lugar onde pode ser travada com melhores possibilidades de luta por sua efetivação. Nesse sentido, um espaço democrático relaciona-se com o incentivo à cidadania.

Santana (2000) observa que se não houver esse incentivo à cidadania e democracia do espaço, a cidade pode passar a ser estranha para as pessoas, uma vez que se é criada a condição de que “vivemos na cidade (...) mas não a vivenciamos” (SANTANA, 2000, p. 45). Nesse sentido:

A cidade passa a ser percebida como lugar de exclusão ou pelo menos da parcialização que desce a territórios cada vez menores em uma trajetória que vai da cidade como um todo para o bairro, dos condomínios, conjuntos habitacionais etc. Tomando de forma particular uma indicação de [Henri] Lefebvre, poderíamos dizer que, nestes termos, a cidade está morta. (SANTANA, 2000, p. 45 - 46)

Tudo acima analisado pode ser utilizado no meio urbano como forma de intervenção, na busca da melhoria da realidade vivida, por forma de crítica, através do planejamento urbano. O papel do profissional urbanista se faz, a todo o momento, presente e marcante no pensar à Cidade, para Maricato (2011), por ser este profissional um “ativista político da causa pública e social” (MARICATO, 2011, p.123), tendo a missão de interpretar a realidade vivida na cidade e trazer propostas que se contraponham às já expostas e testadas, com um novo olhar de cunho social e exequível.

Nesse sentido, dado ao conteúdo teórico já apresentado até o presente momento no trabalho, a próxima etapa terá como objetivo a aproximação das premissas gerais teóricas citadas à realidade que é o objeto de estudo: trecho da orla da Barra, da cidade de Salvador, Bahia.

REFERÊNCIAS

- BAZANT, J. **Espacios urbanos: historia, teoría y diseño.** México: Limusa, 2008.
- CORRÊA, R. L. **O espaço geográfico: algumas considerações.** In: SANTOS, M.(Org.). *Novos rumos da Geografia brasileira.* São Paulo: Hucitec, 1982.
- _____. **O Espaço Urbano.** 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.
- FARRET, R. L. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana.** São Paulo: Projetos Editores, 1985.
- FERNANDES, R.B.; PENA, J. S.; LIMA, J. de B. . **Quando a especulação chega à periferia urbana: o crescimento habitacional recente no Cabula, Salvador-BA.** In: XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2011.
- GEHL, J. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.
- MARICATO, E. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana.** 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.
- MOREIRA, R. **Repensando a Geografia.** In: SANTOS, M (org). *Novos rumos da geografia brasileira.* São Paulo: Hucitec, 1982.
- ROLNIK, R. **O lazer humaniza o espaço urbano.** In: SESC SP (org). *Lazer numa sociedade globalizada.* São Paulo: SESC São Paulo /World Leisure, 2000.
- SANTANA, M. A. **Memória, cidade e cidadania.** In: COSTA, I. T. M.; GONDAR, J. (orgs). *Memória e espaço.* Rio de Janeiro: 7Letras, 2000.
- SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.
- _____. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal.** 19. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010.
- _____. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.
- VITTE, C. C. S. **A qualidade de vida urbana e sua dimensão subjetiva: uma contribuição ao debate sobre políticas públicas e sobre a cidade.** In: VITTE, C. C.S.; KEINERT, T. M. M. (orgs). *Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CAPÍTULO 3

TRECHO DA ORLA DA BARRA DE SALVADOR (BAHIA): ESTUDO DE CASO

Esse capítulo terá como finalidade a aplicação da base teórica no objeto de estudo para, então, proporcionar o entendimento crítico da hipótese em questão: de que é possível pensar em Planejamento Urbano sob a ótica de Jan Gehl para espaços públicos já existentes em um contexto socioeconômico e espacial de um país como o Brasil.

Para isso analisaremos os exemplos de intervenções, no planejamento urbano, voltados para a escalada humana, o nível defendido por Jan Gehl como necessário para pensar em desenvolvimento de uma cidade como todo, e, analisar quais aspectos do trecho da orla da Barra são favoráveis à aplicabilidade das premissas teóricas do dinamarquês.

Vale ressaltar que, como supracitado, o trecho da orla da Barra (objeto de estudo do presente trabalho) tem passado por uma série de mudanças realizadas pela prefeitura municipal. No entanto, houve dificuldade de acesso aos projetos municipais dessa localidade tanto por parte da própria prefeitura, como por parte de outros órgãos e entidades que se acreditou tê-los. E isso demonstra problemas na gestão municipal.

Dessa forma, o estudo se dará a partir da análise e percepção da autora sobre o espaço e ao que a ele se sustenta: a forma, os processos, a função e a estrutura – como forma de entender o “produto” que há hoje.

3.1 Exemplos de intervenções no planejamento urbano voltadas para a escala humana

O objetivo de dispor-se sobre alguns exemplos de planejamento urbano voltado à escala humana é para analisar a forma em que as ações trouxeram bons frutos e grandes transformações (para melhorar) na vida das cidades e de seus habitantes. E, a partir disso, assumir uma postura otimista ao pensar em aspectos do trecho da orla da Barra que favorecem a aplicação da teoria em questão.

A seguir, será anexado um quadro elaborado por Souza (2013) que traz um resumo das intervenções a partir das experiências vividas por Natália Garcia, encontradas em seu blog Cidades para Pessoas (ver quadro 1).

Quadro 1 – Exemplos de intervenções em meios urbanos objetivando a escala humana do planejamento

Cidade	Intervenção
Londres (Inglaterra)	A capital inglesa implantou o chamado pedágio urbano, em 2003, diminuindo o número de automóveis em circulação em determinada área da cidade, “gerando uma receita anual que passou a ser reaplicada em melhorias no seu já consolidado sistema de transporte público” (GARCIA, 2013). A ação incentivou também a adoção de políticas públicas que priorizavam e incluíam as bicicletas como meio de transporte, concomitantemente com a construção de ciclovias, dando opções de mobilidade à população.
San Francisco (Estados Unidos)	Na cidade californiana de San Francisco, os estacionamentos para carros foram ocupados pelos chamados <i>parklet</i> , “prolongamentos da calçada que ocupa antigas vagas públicas de estacionamentos de carros, adaptado para receber mesas e cadeiras para clientes de bares, cafés e restaurantes” (GARCIA, 2013). Com essa iniciativa os consumidores, o comércio e a prefeitura saem ganhando, e novos espaços públicos surgem para que as pessoas possam aproveitar.
Portland (Estados Unidos)	Por se tratar de uma cidade que possui extensos períodos chuvosos, a partir de 2000 os gestores e planejadores locais viram a necessidade de se criar alternativas para amenizar os problemas gerados. “Assim, em 2005 foi adotado o programa grey to green, cujo objetivo era construir infraestrutura ecológica: ruas com concreto permeável, calçadas feitas com pouquíssimo concreto, um tanque de terra – para que a água entre no solo e chegue limpa ao rio – e telhados verdes, que ajudam a filtrar a água e garantem naturalmente o conforto térmico de prédios e casas” (GARCIA, 2013). Além do conforto término, a iniciativa, que troca o asfalto (impermeável) pelo concreto permeável, serviu para diminuir a contaminação dos rios através das águas poluídas pelos carros e as enchentes e alagamentos.
Curitiba (Brasil)	Na cidade brasileira, tida como exemplo mundial de planejamento urbano, optou-se por um crescimento à longo prazo e que priorizasse as pessoas, em detrimento dos carros. Ciclovias, praças, corredores exclusivos para ônibus e bicicletas, Passeio Público e vias para pedestre (como a primeira via de pedestre do Brasil, a Rua das Flores) foram algumas inovações implantadas na cidade que fizeram toda a diferença no cotidiano de seus habitantes.

Fonte: SOUZA, 2013.

Para Souza (2013), a “ênfase dada à escala humana e a apropriação do espaço público dão vida às cidades e estimulam que seus habitantes as utilizem não apenas para se deslocar de um local a outro, mas como meio de lazer, de diversão” (SOUZA, 2013, p. 51 – 52).

Assim, ainda para a autora, o sentimento de pertencimento criado induz o cidadão a cuidar e respeitar a cidade como sendo também sua; o sentimento de coletividade e o respeito ao próximo também se fazem necessários para que a cidade humana fale mais alto que a cidade comercial.

3.2 Experiência histórica do planejamento na orla da Barra

Faz parte do entendimento do produto entender os processos da localidade. Nesse sentido, buscou-se estudar – ainda que de forma geral – a estrutura, função e forma da orla da Barra em um período anterior ao que se encontra (século XXI). Isso porque se considera inadequado pensar-se somente sobre as relações entre os usuários e espaço urbano e ocultarem-se os processos de produção social que os originou.

O primeiro plano da orla marítima de Salvador (Bahia), proposto pela equipe técnica da Secretaria da Indústria e Comércio do Estado – encarregada de fomentar o turismo - parte do princípio de que em 1973 não haviam atualizações das propostas para a área metropolitana de Salvador. Decide-se então implementar obras no trecho Barra-Pituba, “por ser a malha urbana densa e com poucos terrenos disponíveis, procurar-se-a definir os pontos críticos dentre três perspectivas: o zoneamento para a utilização racional do solo, a circulação, os equipamentos” (SCHEINOWITZ, 1998, p. 84).

Nesse sentido, alguns aspectos considerados importantes para a população naquela época seriam assegurados. Entre eles, destacam-se a organização da urbanização da orla, assegurando livre acesso desta para todos, a valorização do meio natural e fazer com que os construtores de marinas consumissem menos espaço, como relata Scheinowitz (1998).

Outra justificativa para a implementação de um projeto na área da orla da Barra foi que, segundo Scheinowitz (1998), o processo de “ocupação desordenada”²⁸ do litoral de Salvador se dirigia de forma acelerada ao comprometimento definitivo de uma larga faixa com vocação natural para ser designado como área de lazer da população da cidade.

²⁸ Esse termo foi utilizado por SCHEINOWITZ (1998). No entanto, a presença deste no presente trabalho não sugere que a autora dessa pesquisa concorde com a sua concepção.

Assim, o estudo proposto deveria indicar instrumentos e medidas necessárias para a intervenção na área no sentido de definição da política geral de tratamento da orla marítima da Barra (uso, acesso e equipamento), disciplinar e regulamentar a ocupação do solo nas etapas sucessivas, criar infraestrutura capaz de suportar o impacto do fluxo turístico de Salvador, promover a restauração e recomposição da paisagem comprometida nos trechos mais antigos pela ação “desordenada do crescimento urbano” e estudar a interdependência entre este projeto e outros planos de desenvolvimento da Área Metropolitana.

O plano previa não só a mudança viária do espaço, mas previa a implantação de cinema, anfiteatro, centro artístico, centro folclórico, entre outros, na localidade (ver anexo A).

O plano foi entregue no último ano da gestão do primeiro governo estadual de Antônio Carlos Magalhães (ACM), em 1975. Scheinowitz (1998) relata que o governo municipal que assumiu após o mandato de ACM não deu continuidade às orientações administradas por seu antecessor.

Essa falta de interesse no projeto poderia ser explicada, como aponta Scheinowitz (1998), pelo provável receio em aplicá-lo: já que o projeto era arrojado e requeria força política e firmeza administrativa. Outro motivo apontado pelo autor é de que diante da triunfante cultura de utilização de carros no cenário do Brasil e particularmente de Salvador – que descobria sua nova rede de avenidas – o pedestre (tomado como ponto de grande importância no plano) passava a ter direito, basicamente, aos restos de espaços que não eram destinados ao tráfego de automóveis. Assim, nenhuma sugestão à beira-mar foi efetivada.

3.3 Aspectos do trecho da orla da Barra que favorecem a aplicação das teorias de Jan Gehl

A área utilizada pela autora para a análise e aplicação das teorias de Jan Gehl é parte da orla da Barra (ver figura I.2), localizada na cidade do Salvador, Bahia. No entanto sabe-se que o universo de análise e estudo do autor é, em sua grande maioria, pertencente a países desenvolvidos, como os países europeus Dinamarca, Holanda, Londres, Paris e Alemanha, ou cidades dos Estados Unidos da América, como Portland.

Embora os cenários econômico, espacial, territorial, dentre outros, da localidade que é objeto de estudo do presente trabalho seja diferente dos cenários estudados e analisados por Jan Gehl, há algumas características que favorecem a aplicação das teorias – ainda que não possua igualmente todas as características. Por esse motivo, durante todo o estudo se falou em

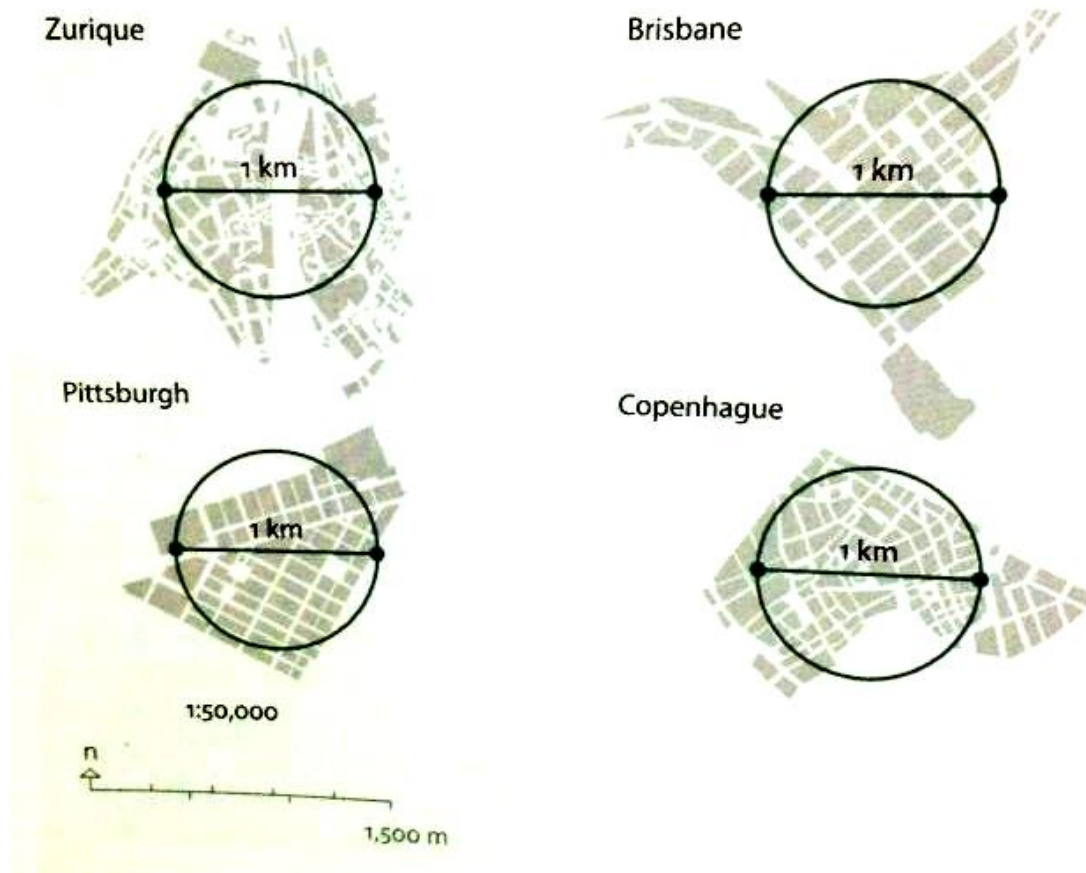
adequar o modelo de planejamento em questão à realidade local e não, apenas, copiá-lo fielmente. Assim sendo, a seguir serão abordados os diversos aspectos da localidade: físicos, oferta de infraestrutura, perfil econômico, entre outros, para que seja possível avaliar a exequibilidade dessa categoria de planejamento com o perfil da localidade.

3.3.1 Aspectos estruturais

Nesse subitem, denominado aspectos físicos, serão analisadas as categorias do método geográfico, melhor explicadas no capítulo dois desse trabalho: a forma, os processos, a função e a estrutura na escala humana do planejamento (a cidade ao nível dos olhos).

Em muitas cidades, sobretudo em países emergentes, ressalta-se a necessidade do tráfego de pedestres, segundo Gehl (2010). Ainda para o autor, em outras partes do mundo o número de pedestres depende apenas do grau em que as pessoas sintam-se convidadas a caminhar. Por isso, o primeiro ponto a ser discutido é a respeito da distância entre as extremidades da localidade. Para o autor, a cidade necessita ser sentida de forma agradável pelos seres humanos e, por isso, um local necessita ser coerente ao que uma pessoa pode caminhar sem tanto esforço, a exemplo dos centros urbanos de Zurique, Brisbane, Pittsburgh e Copenhague (ver figura 3).

Figura 3 – Distância dos centros urbanos de Zurique, Brisbane, Pittsburgh e Copenhague



Fonte: Gehl, 2013.

Nesse sentido, avalia-se que o pedestre seja capaz de deslocar-se pelo espaço andando um quilômetro ou menos. Sob essa condição, faz-se uma analogia ao objeto de estudo e entende-se como categoria respeitada, uma vez que entre as extremidades do trecho da Barra em questão, há a distância de 995 metros, aproximadamente²⁹.

Se fosse tratado como centro e poligonal de aplicação do estudo, o raio dessa localidade seria de aproximadamente 718 metros (ver figura 3.1).

²⁹ Segundo medições sobre o mapa da INFORMS (CONDER).

Figura 3.1 – Analogia do trecho da orla da Barra com os centros urbanos



Fonte: Modificado por CHONG, A. B. R., com base no INFORMS/ CONDER, 2014.

Outra condição para que a cidade se torne não só agradável, mas segura, é a definição a prioridade: tráfego de pessoas ou de automóveis? Em lugares do mundo em que a cultura do uso de automóveis não é incentivada, como, por exemplo, em Copenhague – como sugere Gehl (2010) - (ressaltando-se que não é o caso do Brasil no presente momento, século XXI) essa prioridade se faz clara sem necessitar de uma intervenção material para defini-la. No entanto, em locais em que culturalmente o uso de automóveis particulares utilizados é incentivado e expandido gradativamente (seja até para pequenas distâncias e/ou transportando pequena quantidade de pessoas), se faz necessário a intervenção material do espaço.

Nesse sentido, na Barra, a prioridade foi definida por meio de “barreiras” nas pistas instaladas ao longo da via (ver figura 3.2). Ressalta-se, no entanto, que ainda há a circulação de carros – em partes onde os pavimentos são compartilhados (respeitando a uma velocidade máxima de 30 km /h, controlada por radares) por pessoas que comprovem serem moradores da localidade - já que a ocupação aconteceu muito antes das modificações espaciais.

Figura 3.2 – Barreiras instaladas ao longo do trecho da orla da Barra, Salvador - BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.

Avalia-se, inclusive, que esse aspecto de ainda haver a circulação de alguns carros pode-se tratar de um ponto positivo, se levar em consideração que esse fator possa estar associado à permanência desses moradores na localidade. Assim, com a utilização do solo para fins residenciais, concomitantemente à utilização para fins de lazer e vivência, o uso do solo passa a ter características de uso misto³⁰ do solo e reforça a ideia de Jane Jacobs (2000) de que o espaço deve atender a mais de uma função para garantir certo número de pessoas nas ruas durante todo o dia (em todos os horários). Isso porque as pessoas, com suas rotinas distintas, buscarão lugares diferentes por motivos diferentes, fazendo com que o espaço possua usuários transitando ininterruptamente.

Outra contribuição de Jacobs (2000) a respeito da utilização contínua do espaço diz respeito à segurança deste por meio dos chamados “olhos da rua” de uma cidade. Os olhos da rua são, em suma, pessoas que de forma consciente ou inconsciente utilizam o espaço ou o contemplam exercendo uma vigilância natural sobre ele. Nesse sentido, a autora ressalta que os espaços públicos que não são acessíveis aos olhos tendem a tornarem-se inseguros. Isso não quer dizer que o simples fato de haver pessoas observando o espaço o torne seguro. No

³⁰ “Aquele que se configura pelo exercício concomitante de duas ou mais atividades de naturezas distintas em um mesmo empreendimento.” (SALVADOR, 1984, p. 36).

entanto, para a autora, há a inibição de certos incidentes que estão ligados à insegurança nos espaços.

Assim sendo, o fato que determina a segurança de uma cidade não é apenas a presença de agentes de segurança (como os seguranças, policiais, guardas municipais), como também o fato de uma cidade ser viva: do movimento das ruas, das calçadas, dos espaços públicos, assim como a presença de desconhecidos. Para autora “o principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos” (JACOBS, 2000, p. 30).

Ainda pensando no trecho da Barra e à aplicabilidade das teorias de Gehl, nos disporemos sobre outras características físicas. Para Gehl (2010), é importante que não haja obstáculos nas vias destinadas ao uso dos pedestres, para que a “caminhada” não seja convertida em “corrida de obstáculos”. A partir das observações da autora, pode-se perceber que de forma geral essa condição é respeitada: o pedestre tem espaço para caminhar sem grande quantidade de obstáculos (ver figura 3.3 e anexo D). Além disso, o mobiliário urbano: como bancos e itens de paisagismo, é móvel.

Figura 3.3 – Espaço para caminhar no trecho da orla da Barra, Salvador - BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.

Outro aspecto identificado pela autora é sobre a diferença entre a distância física percorrida frente à distância física percebida. Para Gehl, se o caminho for agradável é transmitida ao pedestre a sensação de que a caminhada foi menor do que de fato foi. Nesse sentido, a beleza natural e a paisagem local são utilizadas “ao nosso favor”. Na orla da Barra a paisagem cênica proporcionada pela praia e própria paisagem da localidade em específico (ver figura 3.4 e apêndice A), nos proporciona aspectos interessantes a se ver ao nível dos olhos. Assim, para Gehl, uma vez que o espaço ofereça experiências interessantes para o pedestre, a perspectiva de cansaço é facilmente esquecida.

Figura 3.4 – Paisagem em parte do trecho da orla da Barra, Salvador - BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.

Embora a topografia de Salvador não seja favorável nas intervenções e construções pensadas a partir do planejamento, uma vez que se trata de uma topografia bastante acidentada – como ressalta Poppi (2009) - o trecho delimitado para análise da autora é um trecho plano, o que contribui para que as implementações sejam estruturadas com mais facilidade e que o espaço seja mais convidativo ao pedestre. E esse, como destaca Gehl (2010), pode manter o ritmo da caminhada e prosseguir seu trajeto sem interrupções.

A pavimentação também tem papel importante no conforto do pedestre. Isso porque o tipo de pavimento das superfícies precisa, também, ser “atrativo” aos pedestres. Superfícies niveladas e não escorregadias, é o ideal para locais de grande circulação. Nesse sentido, ressalta-se o chão da Barra (ver figura 3.5) sendo uma superfície nivelada e lisa (porém não escorregadia).

Figura 3.5 – Pavimentação nivelada do trecho da orla da Barra, Salvador - BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.

A iluminação pública é crucial para que as atividades sejam desenvolvidas durante todo o tempo, mas, sobretudo pela noite (ver figura 3.6). Para Gehl (2010), uma boa iluminação sobre pessoas e locais é necessária para aumentar e reforçar a sensação de segurança: real e percebida. Isso porque para deslocar-se com segurança o pedestre necessita enxergar o piso.

Figura 3.6 – Iluminação pública no trecho da orla da Barra, Salvador - BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.

Além disso, a iluminação pública é serviço urbano básico da cidade prevista pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador (PDDU)³¹, em 2007. Por isso atendendo às diretrizes dispostas, a iluminação pública existente na Barra foi substituída por lâmpadas de *LED* automatizadas. Dessa forma, garantiu-se maior eficiência energética sobre o espaço.

Ter onde sentar-se faz parte da dinâmica de um local ser agradável, onde as pessoas possam descansar da caminhada, sentar para conversar ou até sentar para apreciar a paisagem. Assim sendo, verificou-se mobiliário urbano durante o lapso espacial em questão. Dessa forma esse critério foi, assim como os demais já citados, atendido.

Outro fator que destaca o trecho da Barra como um espaço possível ao se aplicar as teorias de Gehl, é o desenvolvimento de atividades que se utilizam além do modo de transporte a pé. O uso de modos de transportes alternativos como bicicletas, patins e skate,

³¹ No caso da Iluminação Pública, o PDDU (2007) ainda dispõe sobre o Plano Diretor de Iluminação Pública do Município do Salvador (PDIP), que se trata de um plano integrado às diretrizes do Governo Federal através da Agência Nacional de Energia Elétrica, ANEEL, e do Governo Municipal através da Secretaria Municipal de Serviços Públicos, SESP, entidade responsável pelo controle e prestação direta ou indireta do serviço.

sugere que as atividades tanto cotidianas obrigatórias quanto outras sejam desenvolvidas sem a necessidade de modos de transporte motorizados.

Sobre isso, destaca-se o projeto bicicleta do banco Itaú, que se trata de um projeto da Prefeitura de Salvador executado através de Termo de Concessão de Uso da Serttel em parceria com o banco Itaú e a empresa Serttel.

As Bicicletas do Bike Salvador (ver anexo B) estão disponíveis em estações distribuídas em pontos estratégicos da cidade, incluindo no trecho da orla da Barra (ver anexo C), “caracterizando-se com uma solução de transporte de pequeno percurso para facilitar o deslocamento das pessoas nos centros urbanos” (BIKE SALVADOR, 2004). Vale ressaltar que o projeto Bike Salvador se integra ao Movimento “Salvador Vai de Bike”, o que representa um conjunto de ações integradas de incentivo ao uso da bicicleta na capital soteropolitana.

REFERÊNCIAS

BIKE SALVADOR. Disponível em: <<http://www.bikesalvador.com/>>. Acesso em 6 dez. 2014.

GEHL, J. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

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

PUPPI, S. O. F. **A arquitetura monumental de Salvador no início do século XX:** Uma resposta local a um processo internacional. V. IV, n.4. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <http://www.dezenovevinte.net/arte_decorativa/ad_spuppi.htm>. Acesso em 1 dez. 2014.

SALVADOR. **Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador (LOUOS).** Prefeitura Municipal de Salvador, 1984.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador (PDDU).** Prefeitura Municipal de Salvador, 2007.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador.** Coleção Apoio, nº 24. Secretaria da Cultura e Turismo. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1998.

SOUZA, I. A. de. **A Conquista de um novo planejamento.** Monografia de conclusão de curso do Bacharelado em Urbanismo. Salvador: UNEB, 2013.

CONCLUSÃO

Primeiramente comenta-se que o presente trabalho não se limita por si próprio: sabe-se que há muito a ser explorado e aprofundado sobre a temática em outros níveis acadêmicos.

Dado ao que foi abordado e analisado até o presente momento, conclui-se que o objetivo da pesquisa, que era analisar o trecho da orla da Barra - como espaço público – enquanto “produto” no ano de 2014, na cidade de Salvador sob a perspectiva do planejamento urbano de Jan Gehl foi alcançado. Ainda que durante o desenvolvimento do trabalho foram encontradas algumas dificuldades, sobretudo no acesso aos dados das obras realizadas nos últimos anos.

A priori, com intuito de enriquecer o trabalho, pensou-se em analisar o projeto executado pela prefeitura municipal de Salvador no ano de 2014 no trecho definido como objeto de estudo. No entanto, frente à grande dificuldade de acesso ao projeto – tanto por parte da prefeitura municipal, quanto de outras entidades e órgãos - houve uma mudança na condução do trabalho. Esse fato, no entanto, teve seu aspecto positivo, pois ascendeu uma questão de extrema relevância a ser pensada: a participação e acesso ao projeto por parte da população.

Sugere-se que projetos como esse, capaz de modificar uma realidade local, mantenham-se intimo da população, para que haja um pacto bilateral entre as partes: tanto antes de ser implementado, por meio de reuniões técnicas, em seu período de planejamento, quanto depois - para que a sociedade conheça com mais propriedade o produto do seu espaço de vivência, criando e/ou fortalecendo a relação de pertencimento com o espaço. Nesse sentido de relação entre homem x espaço, propõem-se campanhas educativas para que seja relavada a importância de preservação desses espaços públicos.

Quanto à hipótese de que é possível pensar em Planejamento Urbano sob a ótica de Jan Gehl para espaços públicos já existentes em um contexto socioeconômico e espacial de um país como o Brasil, que representa uma realidade diferente, foi confirmada.

É possível analisar esse tipo de planejamento em realidades diferentes e encontrar características próprias da localidade susceptíveis à teoria, como foi apontado no item 3.3 desse trabalho. No entanto, deve-se ter em mente que os resultados e impactos (positivos e negativos) de espaços planejados em lugares diferentes, ainda que passados pelo processo de adequação, serão também diferentes. Referente a isso, abaixo se pondera algumas considerações.

Como resultado efetivo desta pesquisa, a autora traz considerações e propostas de intervenções no recorte espacial de estudo (o trecho da orla da Barra, na cidade de Salvador) com base nos entendimentos obtidos com a leitura e observação de cidades onde os ideais de planejamento urbano trazidos pelo urbanista Jan Gehl foram aplicados.

Inicialmente, entende-se que a forma em que a cidade está estruturada é interessante para alguns que representam pequena parcela da sociedade que são detentores do “poder” (econômico, político, entre outros) e por isso está configurada assim. Contudo, para grande parte da sociedade, que fica praticamente à mercê do que se é condicionado, resta o “produto” dos processos de configuração espacial.

Nesse sentido, pensa-se nas modificações do trecho da orla da Barra como positivas, mas insuficientes para atender a demanda de uma cidade com tantos habitantes como Salvador. Assim sendo, a determinação de um recorte espacial não elimina a importância de outras escalas na análise do fenômeno urbano. Posto a isso se propõe que essa experiência seja replicada a outras partes da cidade que necessitem desses espaços. Até porque tal localidade já gozava de certa forma, de infraestrutura.

Além disso, há uma preocupação no que tange às interrelações entre as partes. Ou seja, uma preocupação para que o trecho da orla da Barra não esteja dissociado do restante da cidade de Salvador. No entanto, sabe-se que esta sugestão excede os limites territoriais do recorte espacial em estudo: deve haver mudanças estruturais da cidade, como por exemplo, no que diz respeito à mobilidade urbana quanto ao aumento da qualidade dos transportes coletivos e utilização de meios de transporte alternativos.

Assim sendo, propõe-se que as ciclovias e ciclofaixas tenham suas instalações estendidas até outras partes da cidade, possibilitando que as pessoas se desloquem sem a necessidade de automóveis particulares. Além disso, propõe-se que haja uma interligação entre os meios de transporte e entre as vias cicláveis existentes, para aumentar as distâncias possíveis de serem percorridas por bicicleta e a integração entre os modos.

Entretanto, sabe-se que há outros fatores que não estão intimamente ligados à infraestrutura urbana, mas interferem na acessibilidade das pessoas ao espaço público, como a questão da segurança. E mais uma vez essa questão excede os limites territoriais do recorte espacial: não se deve pensar apenas na segurança da orla da Barra a qualquer horário, como também na segurança da cidade como um todo, já que os pontos de partida das pessoas estão localizados em diversas áreas da cidade.

Propõe-se também a implantação de mais árvores (levando em consideração os processos e características da arborização adequada) no trecho indicado. Isso porque em Salvador a grande incidência de raios UV e sensação térmica causada pelo calor inibe às pessoas de caminharem ao ar livre: torna-se desconfortável praticar qualquer tipo de atividade com o sol tão “quente”. Assim, o espaço poderá ser utilizado com conforto também durante o dia. Ainda nesse sentido, propõe-se a utilização de equipamentos como bebedouros.

A tarefa de se pensar em locais agradáveis para a cidade tem sido trabalhada desde muitos anos atrás por autores como Jane Jacobs, Jan Gehl, dentre tantos outros. A existência dessas localidades em muitas partes da cidade pode ser uma estratégia para o aumento da qualidade de vida e bem estar da população sobre seu presente e seu futuro. Sabe-se que trabalhar nesse contexto, em uma sociedade aonde culturalmente os hábitos vão justamente contra as vertentes sugeridas - de coletividade e vivência em espaços públicos – frente a um modelo de cidade que intensifica a privatização da vida, é uma tarefa ampla.

No entanto, acredita-se que este sentido de pensar e planejar o espaço sob a ótica da escala humana, capaz de sugerir a multifuncionalidade deste, pode ser a esperança que nos ajude a atravessar os grandes problemas urbanos das cidades brasileiras na atualidade.

REFERÊNCIAS

ANELLI, R. L. S. **Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo:** das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB (1). In: Revista de Arquitetura Vitruvius, 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em: 20 nov. 2014.

BAHIA. Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. Mapas de localização. In: **INFORMS CONDER.** Bahia, 2014. Disponível em: <<http://geopolis.ba.gov.br/?m=Salvador>>. Acesso: 5 set. 2014.

BAZANT, J. **Espacios urbanos:** historia, teoría y diseño. México: Limusa, 2008.

BIKE SALVADOR. Disponível em: <<http://www.bikesalvador.com/>>. Acesso em 6 dez. 2014.

CENTRO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO RIO DE JANEIRO. Planos Urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache. Disponível em: <<http://planourbano.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 21 out. 2014.

CHOAY, F. **O Urbanismo:** UTOPIAS E REALIDADES, UMA ANTOLOGIA. São Paulo: Perspectiva, 2011.

CLARK, D. **Introdução à geografia urbana.** São Paulo: Difel, 1985.

CORRÊA, R.L. **O Espaço Urbano.** 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

FARRET, R. L. **O espaço da cidade:** contribuição à análise urbana. São Paulo: Projetos Editores, 1985.

FERNANDES, R.B.; PENA, J. S.; LIMA, J. de B. . **Quando a especulação chega à periferia urbana:** o crescimento habitacional recente no Cabula, Salvador-BA. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2011.

GEHL, J. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

HISTÓRIA DE SALVADOR. Blog História de Salvador: cidades alta e baixa. Balastras da Barra, 2014. Disponível em: <<http://salvadorhistoriacidadebaixa.blogspot.com.br/2014/02/balaustradas-da-barra.html>>. Acesso em: 10 dez. 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo de 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 12 out. 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec, 1993

LAKATOS, E.M.; MARCONI, M. de A. **Fundamentos da Metodologia Científica**. 3. ed. revisada e ampliada. São Paulo: Atlas, 1991.

LEFEBVRE, H. **A Reprodução das Relações de Produção**. Porto (Portugal): Publicações Escorpião – Cadernos O Homem e a Sociedade, 1973.

LE GOFF, J. **Por Amor às Cidades: conversa**ção com Jean Lebrun. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1988.

MARICATO, E. **As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil**. In: MARICATO, E.; ARANTES, O.; VAINER, C. A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. **Brasil, cidades: Alternativas para a crise urbana**. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Um breve histórico do planejamento urbano no Brasil. In: Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, 2014. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/>>. Acesso em: 10 out. 2014.

MOREIRA, R. **Repensando a Geografia**. In: SANTOS, M (org). Novos rumos da geografia brasileira. São Paulo: Hucitec, 1982.

OLIVEIRA, M. M. **Como fazer pesquisa qualitativa**. Petrópolis: Vozes, 2007.

PINTAUDE, S. M. **Cidade, cultura e poder público**. In: VASCONCELOS, P. de A.; SILVA, S. B. de M. Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1999.

PLANEJAR. In: DICIONÁRIO da língua portuguesa. Lisboa: Priberam Informática, 2013. Disponível em: <<http://www.priberam.pt/dlDLPO>>. Acesso em: 6 out. 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SALVADOR. Disponível em: <www.salvador.ba.gov.br/>. Acesso em: 5 set. 2014.

PUPPI, S. O. F. **A arquitetura monumental de Salvador no início do século XX: Uma resposta local a um processo internacional**. V. IV, n.4. Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: <http://www.dezenovevinte.net/arte_decorativa/ad_spuppi.htm>. Acesso em 1 dez. 2014.

RICHARDSON, H. W. **Economia e planejamento**. In:____. Economia Urbana. Rio de Janeiro: Interciência, 1978.

ROLNIK, R. **O lazer humaniza o espaço urbano.** In: SESC SP (org). Lazer numa sociedade globalizada. São Paulo: SESC São Paulo /World Leisure, 2000.

_____. **O que é cidade.** In: Coleção primeiros passos. nº 203. São Paulo: Brasiliense, 1988.

SALVADOR. **Lei de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo no Município da Cidade do Salvador (LOUOS).** Prefeitura Municipal de Salvador, 1984.

_____. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador (PDDU).** Prefeitura Municipal de Salvador, 2007.

_____. **Salvador Vai de Bike.** Prefeitura Municipal de Salvador, 2013. Disponível em <<http://www.salvadorvaidebike.salvador.ba.gov.br/>>. Acesso em: 6 dez. 2014.

SAMPAIO, A. H. L. **Formas Urbanas - Cidade Real & Cidade Ideal:** Contribuição ao Estudo Urbanístico de Salvador. Salvador: Quarteto, 2002.

SANTANA, M. A. **Memória, cidade e cidadania.** In: COSTA, I. T. M.; GONDAR, J. (orgs). Memória e espaço. Rio de Janeiro: 7Letras, 2000.

SANTOS, M. **Território, territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

_____. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo: Hucitec, Edusp, 1978.

_____. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

SCHEINOWITZ, A. S. **O macroplanejamento da aglomeração de Salvador.** Coleção Apoio, nº 24. Secretaria da Cultura e Turismo. Salvador: Empresa gráfica da Bahia, 1998.

SILVA, J. A. **Direito urbanístico brasileiro.** São Paulo: Malheiros, 2006.

SILVA, J.C. **Poder Público, a Dinâmica da Produção Espacial e Segregação Racial na Cidade de Salvador – Bahia / Brasil.** Encontro de Geógrafos da América Latina. Peru, 2013.

SOUZA, I. A. de. **A Conquista de um novo planejamento.** Monografia de conclusão de curso do Bacharelado em Urbanismo. Salvador: UNEB, 2013.

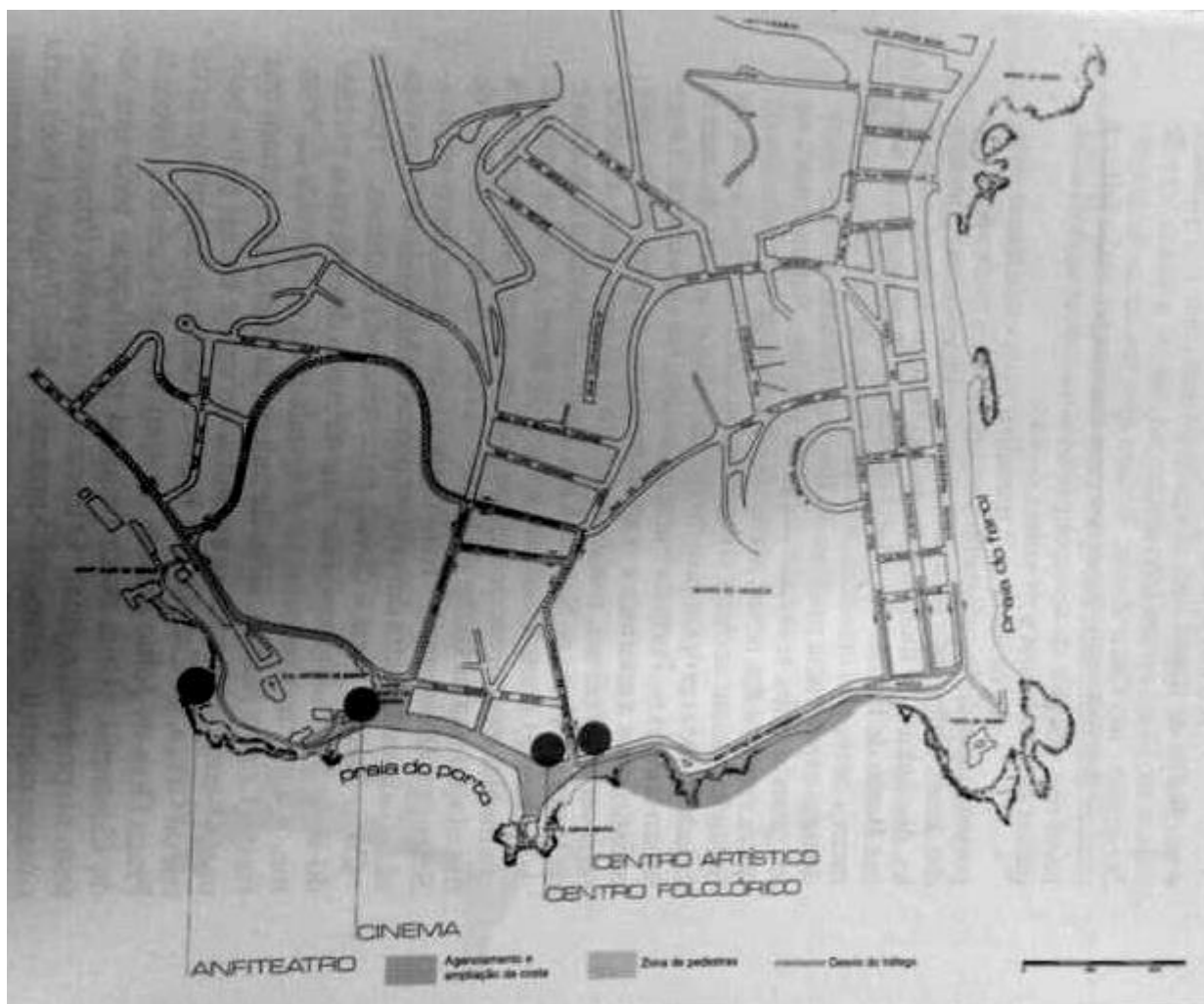
SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas. 8. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

VILLAÇA, F. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil.** In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (orgs). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP. 1999.

VITTE, C. C. S. **A qualidade de vida urbana e sua dimensão subjetiva:** uma contribuição ao debate sobre políticas públicas e sobre a cidade. In: VITTE, C. C.S.; KEINERT, T. M. M. (orgs). Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

ANEXOS

ANEXO A – Primeiro plano de intervenção na orla da Barra



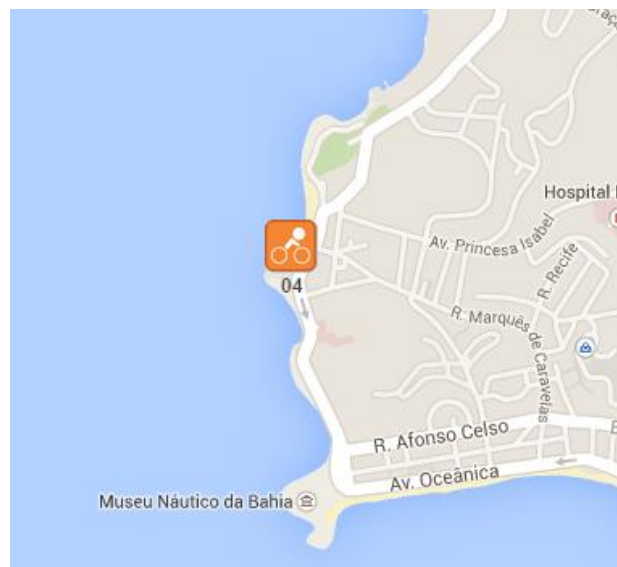
Fonte: SCHEINOWITZ, 1998.

ANEXO B – Bicicletas do Bike Salvador



Fonte: SALVADOR, 2013.

ANEXO C – Estação do Bike Salvador na Orla da Barra



Fonte: BIKE SALVADOR, 2013.

ANEXO D – Calçadão da Orla da Barra sendo construído



Fonte: BLOG HISTÓRIA DE SALVADOR, 2014.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Paisagem da orla da Barra, Salvador – BA



Fonte: Acervo pessoal de CHONG, A. B. R., 2014.