# ASPECTOS QUE INFLUENCIAM NA VITALIDADE DAS RUAS COMERCIAIS: UM ESTUDO CROSS-CULTURAL[1]

BARROS, P., Universidade Federal de Minas Gerais, e-mail: paula-barros@ufmg.br

**ABSTRACT**

*This study is part of a larger research that examines commercial streets as destinations to carry out all sorts of social activities rather than mere paths for walking, cycling, driving, and so forth. To deepen our understanding on the most universal and unique aspects likely to attract and retain people in commercial streets, this research replicates an investigation carried out in the context of United States(Boston metropolitan area, Tampa, Florida and Cincinnati, Ohio). Physical surveys as well as structured and unstructured observations were used to examine stationary social activities on four commercial streets in the touristic centre of Savassi in Belo Horizonte, Brazil. The preliminary findings confirmed that some urban design aspects, land uses as well as personalization, influence the liveliness of commercial streets. However, in Savassi, the evidence indicates that personalization of setbacks with semi-fixed elements to create a sense of 'outdoor room' tend to enhance the intensity of street life.*

***Keywords**: Commercial street. Environmental perception. Urban design.*

## 1 INTRODUÇÃO

Na atualidade, o uso rotineiro de espaços públicos de qualidade tem sido associado a uma variedade de benefícios sociais, físicos, mentais e econômicos (GILES-CORTI; VERNEZ-MOUSON; REIS et al., 2016; STEVENSON; THOMPSON; SÁ et al., 2016). Diferentes políticas, programas, planos e ações têm objetivado, por razões específicas, a melhoria dos espaços de uso coletivo.

Programas de reabilitação de áreas urbanas centrais, por exemplo, frequentemente compreendem intervenções físicas com o propósito de "[...]recompor [...] atividades e vocações, habilitando novamente o espaço para o exercício das múltiplas funções urbanas, historicamente localizadas naquela área, que fizeram de sua centralidade uma referência no desenvolvimento da cidade."

Com a promulgação da Lei n° 12.587 (BRASIL, 2012), conhecida como Lei de Mobilidade Urbana, espaços públicos vêm sendo transformados com o propósito de promover o caminhar. A integração das políticas, programas, planos e projetos arquitetônico-urbanísticos de reabilitação e mobilidade se faz fundamental dado o potencial de vários espaços públicos, como algumas ruas, de funcionarem como "links" (canais de circulação) e "places" (pontos nodais) (JONES; BOUJENKO, 2009).

As ruas têm um papel fundamental na promoção de modos de vida urbana mais sustentáveis por corresponderem a aproximadamente 80% dos espaços

[1] BARROS, P. Aspectos que influenciam na vitalidade das ruas comerciais: um estudo cross-cultural. In: ENCONTRO NACIONAL DE TECNOLOGIA DO AMBIENTE CONSTRUÍDO, 17., 2018, Foz do Iguaçu. **Anais**... Porto Alegre: ANTAC, 2018.

públicos nas cidades (JONES; BOUJENKO, 2009). Se, por um lado, projetos arquitetônico-urbanísticos vêm sendo desenvolvidos com o objetivo de incrementar a atratividade das ruas para a prática das mais variadas atividades sociais, não é incomum projetos recém implantados terem uma apropriação aquém do esperado.

Essa problemática é em parte explicada pela carência de estudos empíricos rigorosos que abordam as inter-relações entre as pessoas e as ruas comerciais no contexto brasileiro, o que limita o desenvolvimento de políticas públicas, planos, programas, ações e projetos amparados em evidências. Diante desse quadro de possibilidades e desafios, este trabalho objetiva compreender em mais profundidade quais aspectos das ruas comerciais tendem a atrair e reter pessoas ao longo do dia no contexto das áreas centrais das grandes cidades brasileiras. Aqui, vale ressalvar que a vitalidade urbana tende a facilitar o caminhar (MEHTA, 2008): pessoas atraem pessoas (GEHL, 2010).

Com o propósito de oferecer uma perspectiva intercultural das inter-relações entre as pessoas e as ruas comerciais, este estudo replica uma pesquisa desenvolvida em ruas comerciais no contexto dos Estados Unidos (MEHTA, 2007). Os seguintes métodos de coleta de dados foram utilizados nesta etapa da pesquisa: (i) levantamentos físicos; (ii) análises visuais do ambiente construído; (iii) observações assistemáticas; (iv) observações sistemáticas em movimento; e (v) observações sistemáticas com quinze minutos de duração.

Dezesseis faces de quadra ao longo das ruas Tomé de Souza, Alagoas, Fernandes Tourinho e Paraíba, localizadas na região da Savassi, centralidade de grande valor social, econômico, histórico, simbólico e turístico na cidade de Belo Horizonte foram escolhidas como estudo de caso. Os resultados preliminares obtidos confirmam a importância dos seguintes aspectos na promoção da vitalidade urbana: (i) presença de assentos móveis e fixos; (ii) calçadas adequadamente dimensionadas; (iii) permeabilidade do pavimento térreo; (iv) personalização das fachadas e áreas de pedestres; e (v) usos adjacentes às calçadas.

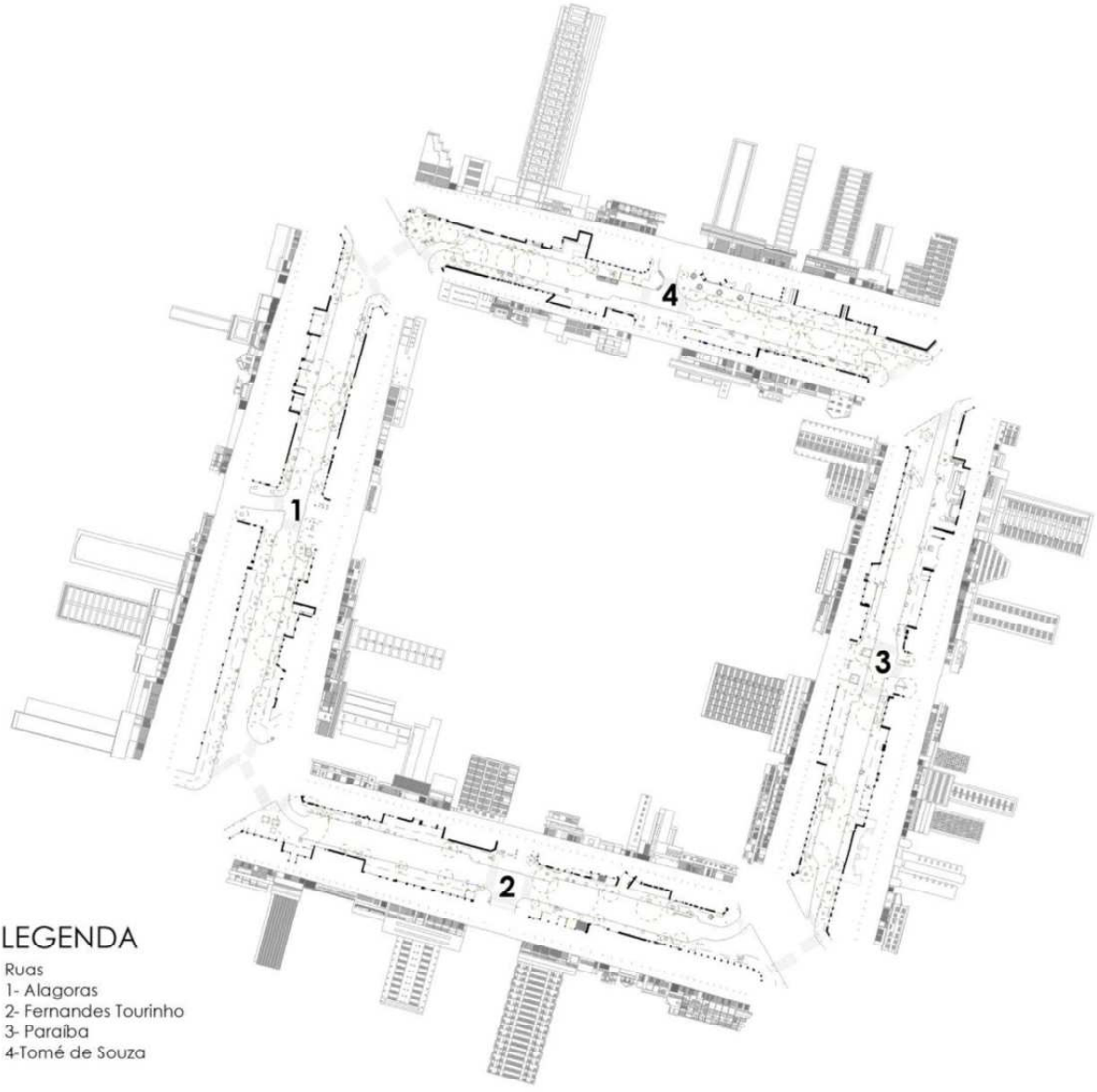
Focando nas especificidades das relações pessoa-ambiente no contexto da Savassi, esta pesquisa verificou que a personalização dos recuos frontais das edificações com cadeiras, mostruários, vasos de flor etc. tende a atrair e a reter as pessoas, facilitando a socialização entre estranhos. A utilização destes espaços como estacionamentos de veículos automotores tende a ter o efeito inverso. Os acessos de carro inibem qualquer apropriação mais prolongada nas áreas de pedestres, com exceção dos finais de semana, quando alguns bares e outros estabelecimentos alimentícios adjacentes a garagens não utilizadas nessas ocasiões ocupam estas áreas com cadeiras e até playgrounds para as crianças.

## 2 METODOLOGIA

Um conjunto de métodos, incluindo levantamentos físicos, análises visuais do ambiente construído, observações assistemáticas e sistemáticas (em movimento e com quinze minutos de duração), foram (re) aplicados para

coletar dados físicos e comportamentais nas ruas selecionadas como estudo de caso na área da Savassi (Figura 1). As observações foram realizadas das 9 horas às 21 horas, em dias de semana e finais de semana, entre agosto de 2017 e abril de 2018. A próxima etapa da pesquisa compreenderá a aplicação de entrevistas e questionários para obtenção de dados perceptivos.

Figura 1 – Ruas selecionadas como estudo de caso na Savassi, Belo Horizonte




Fonte: A autora

Os dados físicos possibilitaram a representação bidimensional das calçadas e fachadas das edificações ao longo das ruas selecionadas como estudo de caso. Informações sobre 'quem?' (gênero, faixa etária, cor/raça), 'faz o quê?'(comer, conversar, ler, etc.), 'onde?', 'quando?'(data e hora), 'com quem?' (em dupla, trio, etc.), 'como?' (em pé, sentado, etc.) e 'por quanto tempo?' foram obtidas por meio das observações sistemáticas. Estatística descritiva foi utilizada para resumir os dados coletados em campo e mapas

comportamentais foram produzidos e analisados qualitativamente com o objetivo de identificar padrões socioespaciais.

Foram selecionadas como estudo de caso dezesseis faces de quadra ao longo de quatro trechos de rua na Savassi, centralidade de grande valor social, econômico, histórico, simbólico e turístico em Belo Horizonte (Minas Gerais), a saber: (i) Tomé de Souza, trecho entre ruas Paraíba e Alagoas; (ii) Alagoas, trecho entre ruas Tomé de Souza e Fernandes Tourinho; (iii) Fernandes Tourinho, trecho entre ruas Alagoas e Paraíba; e (iv) Paraíba, trecho entre ruas Fernandes Tourinho e Tomé de Souza. As calçadas ao longo desses trechos de rua foram divididas em 495 segmentos variando de 3 a 5 metros de comprimento.

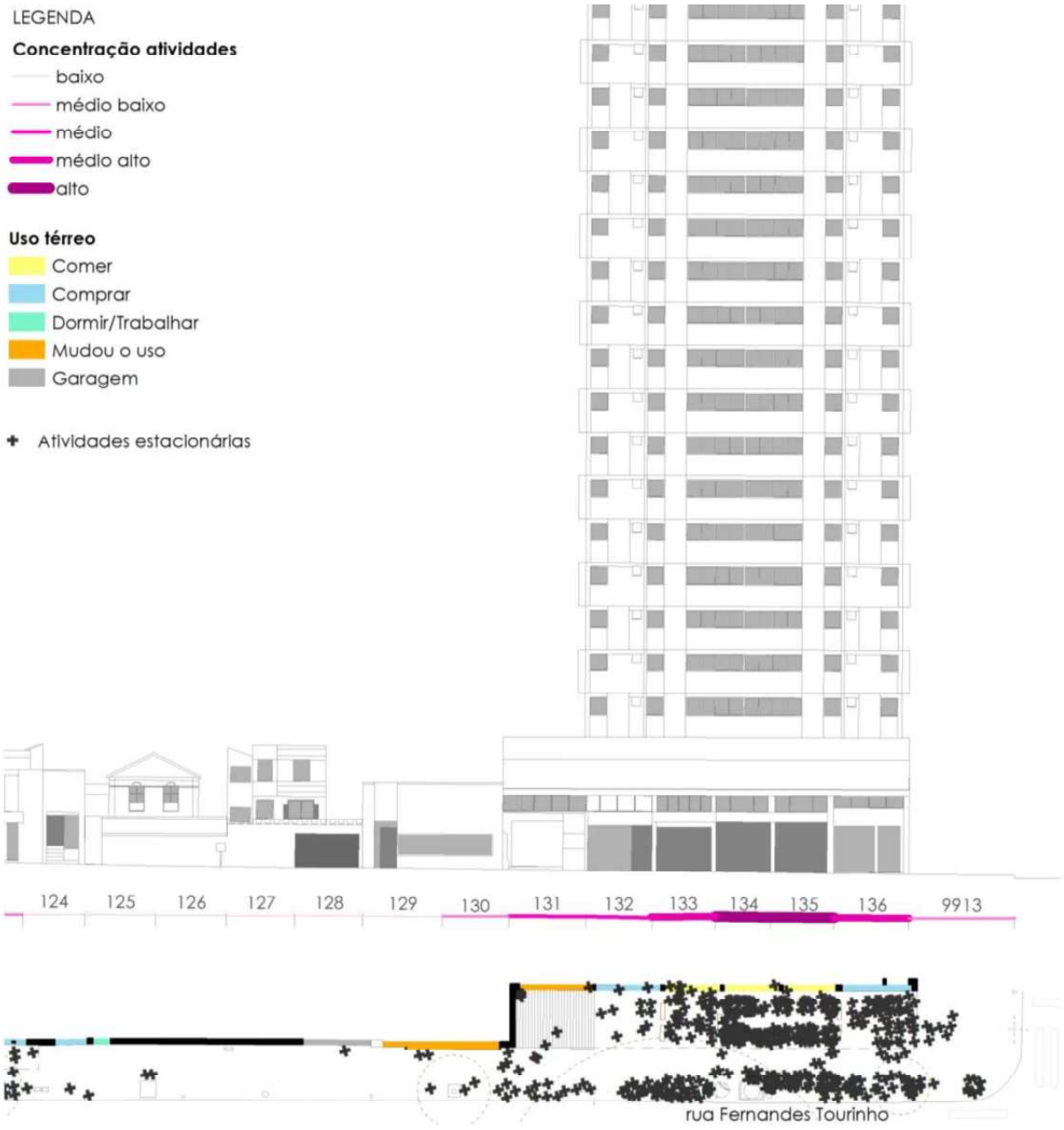
## 3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A análise preliminar dos dados físico-espaciais e sociais coletados em campo validam os resultados obtidos no contexto norte-americano. 7163 pessoas praticando uma variedade de atividades sociais estacionárias foram observadas durante as sessões de observação, dentre elas: conversar, beber e/ou comer, ler, dormir, observar, ver vitrine, namorar, usar celular e outras tecnologias da informação e comunicação, fumar, vender, comprar, lavar carros, aguardar na fila, panfletar, limpar e manter, brincar, dentre outras. Pessoas aguardando para atravessar a rua não foram mapeadas.

Durante as observações sistemáticas em movimento nas ruas Alagoas, Fernandes Tourinho, Paraíba e Tomé de Souza foram registradas 493 (15,0%), 1014 (30,87%), 1218 (37,08%) e 560 (17,05%) pessoas praticando atividades sociais estacionárias, respectivamente. Evidencia-se, portanto, que algumas ruas tendem a atrair e reter um número significativamente maior de pessoas do que outras.

Mais da metade (1677, 51,05%) das atividades sociais estacionárias observadas durante as observações sistemáticas em movimento foram registradas em apenas 8,69% (43) dos 495 segmentos em estudo e nenhuma atividade estacionária foi registrada em 125 (25,25%) segmentos. Os segmentos de calçada onde foram observados o maior número de pessoas praticando atividades estacionárias são também aqueles onde foram registrados o maior número de atividades em grupo (ex.: conversar, namorar, etc.) e o maior número de pessoas permanecendo por mais de quinze minutos. 137,121, 82 e 74 atividades estacionárias e 123, 106, 80 e 64 atividades em grupos foram observadas nos segmentos 135, 136, 136 e 133, respectivamente, enquanto 73, 55, 39 e 38 pessoas permaneceram por mais de 15 minutos nos segmentos 136, 135, 134 e 133, respectivamente (Figura 2).

Figura 2 – Concentração das atividades sociais estacionárias




Fonte: A autora

Os resultados desta pesquisa confirmam que a presença de bancos, cadeiras e outros elementos de apoio (ex.: muretas, postes de luz, etc.), calçadas adequadamente dimensionadas para acomodar pessoas caminhando ou praticando atividades sociais estacionárias, a permeabilidade e articulação do pavimento térreo, a presença de comércio de alimentos, além da personalização das fachadas, calçadas e recuos pelos lojistas são aspectos importantes na promoção da permanência das pessoas nas ruas comerciais (Figura 3).

No caso da Savassi, as evidências sugerem que a personalização dos recuos pelos lojistas com elementos de desenho urbano semi-fixos, como cadeiras, vasos de flor, brinquedos para crianças, araras de roupa, cinzeiros, vasilhames com água para cachorros, tapetes, sombrinhas para quebrar o sol, pequenas

peças de arte etc., influencia significativamente na vitalidade das ruas em estudo, ao reterem as pessoas por mais tempo no espaço (Figura 3).

Figura 3 – Elementos semi-fixos nos recuos frontais



Fonte: A autora

Aqui, vale esclarecer que os elementos que compõem o ambiente percebido modificam-se continuamente, mas a diferentes velocidades (Rapoport, 1977). Os elementos fixos são mais resistentes a mudanças (ex.: traçado viário e monumentos históricos), os semi-fixos mudam mais frequentemente (ex.: mobiliário urbano e plantas) e os móveis são os mais dinâmicos dos elementos (ex.: pessoas e veículos) (Rapoport, 1977). Salienta-se, assim, o potencial oferecido pelos elementos semi-fixos na (re)qualificação das ruas em um intervalo de tempo relativamente curto.

No outro extremo, áreas de pedestre em frente a portões de garagem funcionam quase que exclusivamente como canais de circulação, com exceção daqueles segmentos de calçada em frente a estacionamentos e ao lado de bares, restaurantes e cafés. Esses espaços são frequentemente ocupados com cadeiras, vasos de flores e até brinquedos para as crianças nos finais de semana, principalmente domingo, quando os referidos estacionamentos estão fechados.

## 4 CONCLUSÕES

Uma compreensão mais aprofundada dos aspectos que influenciam na vitalidade das ruas comerciais no contexto das cidades brasileiras mostra-se valioso nos processos de reabilitação dos espaços urbanos. Os resultados preliminares confirmam que certos elementos e qualidades de desenho urbano, bem como a manutenção dos espaços públicos, influenciam na atratividade das ruas comerciais.

As evidências indicam que calçadas com largura adequada para acomodar tanto a circulação quanto a permanência das pessoas, caracterizadas pela

presença de bancos, cadeiras e de outros elementos que servem de suporte físico para as pessoas (ex.: muretas e postes de luz) e de árvores ou outros anteparos físicos para proteção das intempéries (ex.: toldos e marquises) são elementos de desenho urbano que tendem a facilitar a permanência das pessoas para a prática de atividades sociais.

Dentre as qualidades de desenho urbano que contribuem para a vitalidade urbana, os resultados mostraram a importância da permeabilidade, da articulação das fachadas e da diversidade de usos ao longo do pavimento térreo. A manutenção e o cuidado com o espaço público através da personalização das fachadas, calçadas e recuos com objetos físicos singulares também foram identificados como aspectos importantes na promoção da permanência das pessoas.

A presente pesquisa, todavia, avança em relação ao estudo desenvolvido previamente por Mehta (2007), ao verificar a importância dos elementos móveis nos recuos frontais das edificações na criação de configurações físico-espaciais mais atrativas para as pessoas. Enquanto a presença de carros estacionados tende a repelir as pessoas, a personalização desses ambientes com cadeiras, bancos, expositores de produtos, tapetes, etc. tende a atrair e a reter as pessoas por mais tempo.

Apesar deste estudo ter identificado padrões socioespaciais semelhantes aos verificados por Mehta (2007) nos Estados Unidos, é fundamental replicá-lo em ruas comerciais localizadas em outras cidades brasileiras e em diferentes culturas. O presente trabalho sustenta a importância de estudos na área Ambiente-Comportamento subsidiarem processos de planejamento/gestão e projetação arquitetônico-urbanística que objetivam a promoção da vitalidade urbana.

## AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa não teria sido possível sem o apoio financeiro do ADRC / UFMG. Agradeço o compromisso e dedicação dos bolsistas Carolina Guimarães e Thiago Lima ao longo do desenvolvimento desta pesquisa. O suporte dos estudantes André Jacomini e Tiago Melo nas atividades de campo também foi fundamental. Finalmente, sou muito grata ao professor Vikas Mehta pela disponibilidade, orientações e esclarecimentos.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União,** Poder Legislativo, DF, 4 jan. 2012. Seção 1, p. 1.

GILES-CORTI, B.; VERNEZ-MOUDON, A.; REIS, R. et al. City planning and population health: a global challenge. **Lancet**, v.388, n.10.062, set. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(16)30066-6>. Acesso em: 11 mar. 2018.

JONES, P.; BOUJENKO, N. 'Link' and 'place': a new approach to street planning and design. **Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice**, Victoria, Australia, v. 18, n.4, p.38-48, 2009.

MEHTA, V. Lively streets: determining environmental characteristics that support social behaviour. **Journal of planning education and research**, v.27, n.2, p. 165-187, 2007.

_____. Walkable streets: pedestrian behavior, perceptions and attitudes. **Journal of Urbanism**, v.1, n.3, p. 217-245, 2008.

RAPOPORT, A. **Human aspects of urban form:** towards a man-environment approach to urban form and design. Oxford: Pergamon Press, 1977.

STEVENSON, M.; THOMPSON, J.; de SÁ, T. H. et al. Land use, transport, and population health: estimating the health benefits of compact cities. **Lancet**, v.388, n.10.062, set. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1016/S0140-6736(16)30067-8>. Acesso em: 11 mar. 2018.