



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Escola Politécnica
Programa de Engenharia Urbana

Amanda Biondino Sardella

O PAPEL DOS EQUIPAMENTOS URBANOS PÚBLICO-PRIVADOS NA
DINÂMICA URBANA: O CASO DE DEL CASTILHO

Rio de Janeiro

2018



UFRJ

Amanda Biondino Sardella

O papel dos equipamentos urbanos público-privados na dinâmica urbana:
O caso de Del Castilho

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientadora: Profa. Gisele Silva Barbosa. D.Sc.

Rio de Janeiro

2018

S244p Sardella, Amanda Biondino
O papel dos equipamentos urbanos público privados na
dinâmica urbana: o caso de Del Castilho / Amanda
Biondino Sardella. -- Rio de Janeiro, 2018.
102 f.

Orientadora: Gisele Silva Barbosa.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio
de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Pós Graduação
em Engenharia Urbana, 2018.

1. Equipamentos Urbanos. 2. Dinâmica Urbana. 3.
Morfologia. I. Barbosa, Gisele Silva, orient. II. Título.



UFRJ

O papel dos equipamentos urbanos público-privados na dinâmica urbana:

O caso de Del Castilho

Amanda Biondino Sardella.

Orientadora: Gisele Silva Barbosa

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia Urbana.

Aprovada pela Banca:

Presidente, Profa. Gisele Silva Barbosa, D.Sc.

Prof^ª. Rosane Martins Alves, D.Sc.

Prof. Jorge Antonio Martins, D.Sc.

Rio de Janeiro

2018

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer a Deus, independentemente de como sua forma é vista perante o universo, pela força que despertou em mim durante esses três anos árduos de estudos e dúvidas, não me deixando desistir mesmo quando tudo parecia perdido.

Gostaria de agradecer principalmente aos meus pais, Sandra e Milton, que me deram todo o suporte para que eu me dedicasse, mesmo com os percalços da vida, a esse projeto. A minha irmã Thais, por ser uma inspiração científica para mim, além de todo o amor, amizade e carinho desde o meu nascimento, me ensinando a ser persistente e dedicada. A minha avó Idalina, pelo zelo e cuidado comigo, pelo entusiasmo com que me elogiava pelos estudos e por todo o amor que transborda por mim. Agradeço ao meu companheiro Daniel, que sempre me apoiou e ajudou nos momentos de medo e dúvida. Que foi paciente, dividiu comigo os percalços da pesquisa e as andanças dos trabalhos de campo.

Gostaria de agradecer também aos meus amigos da Geografia, que me apoiaram nessa empreitada, me ajudaram com as disciplinas e que dividiram comigo suas angústias científicas também. Obrigada por terem sido um ombro amigo, por compartilharem conhecimentos, por trocarmos tanto durante esses anos de Fundão. Agradeço aos amigos do PEU pelas aulas compartilhadas, pelos trabalhos em grupo e pela possibilidade de conhecê-los com suas respectivas particularidades de conhecimento. Vocês são grande parte do meu aprendizado durante esses anos de mestrado.

Por último, mas não menos importante, gostaria de agradecer a todos os professores e funcionários do PEU, que lutam para que o programa seja cada vez mais forte. Mas gostaria de fazer um agradecimento especial com muito carinho à minha orientadora Gisele, por toda a paciência e empatia comigo. Por todas as palavras de apoio e por toda a confiança depositada em mim mesmo quando eu duvidei de minha capacidade.

A todos vocês, o meu mais sincero e carinhoso muito obrigada por tudo.

RESUMO

SARDELLA, Amanda Biondino. **O papel dos equipamentos urbanos público-privados na dinâmica urbana: O caso de Del Castilho.** Rio de Janeiro, 2018. Dissertação (Mestrado) – Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

A cidade do Rio de Janeiro vem sofrendo diversas modificações morfológicas com implicações diretas na dinâmica da mobilidade, bem como alterações sociais, ao longo dos últimos anos. Essa realidade se deu muito pelos processos de ocupação do espaço urbano, que veio trocando de função conforme seus principais equipamentos urbanos iam se instalando ou deixando de existir em determinado recorte espacial. Esses equipamentos, por sua vez, são um dos principais responsáveis pela configuração urbana do local, trazendo consigo particularidades que caracterizam o ambiente urbano.

O bairro de Del Castilho, em específico, vem sofrendo constantes processos de mudança urbanística, econômica e social ao longo dos últimos 20 anos e, conseqüentemente, sua morfologia urbana se alterou com este cenário. Uma das intervenções mais significativas foi a implantação de um *shopping center* no bairro, onde antes havia uma fábrica de tecidos. Ao abrigar um equipamento urbano público-privado de grande porte, o mesmo se caracteriza por apresentar uma dinâmica urbana diferenciada, sofrendo mudanças complexas. O objetivo principal dessa dissertação foi analisar a dinâmica urbana de Del Castilho após a implantação de um equipamento público-privado de grande porte, o shopping Nova América, que exerce também uma importante função sobre a mobilidade do bairro. Para compreender essa dinâmica e a influência do shopping, bem como todo o processo de funcionamento do seu espaço urbano, ocupação do solo e oferta de transporte, foi realizada uma abordagem acerca dos conceitos aplicados, além de exemplificação com outros equipamentos existentes no município do Rio de Janeiro e em outras grandes cidades do mundo. Ademais, foram realizados trabalhos de campo, com entrevistas e análises observativas a fim de evidenciar o panorama da realidade do bairro quanto à circulação de pessoas e oferta de modais de transporte e serviços, buscando abordar aspectos relevantes da dinâmica urbana local. Através destes levantamentos, foi possível perceber como o bairro se modificou quanto à sua morfologia graças à implantação do shopping e dos serviços que atuam junto com ele no espaço urbano do bairro.

Palavras-chave: Equipamentos urbanos, Dinâmica urbana, Morfologia.

ABSTRACT

SARDELLA, Amanda Biondino. **O papel dos equipamentos urbanos público-privados na dinâmica urbana: O caso de Del Castilho**. Rio de Janeiro, 2018. Dissertação (Mestrado) – Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

The city of Rio de Janeiro has been undergoing several morphological and mobility changes, as well as social changes, in the past few years. This reality occurred mainly due to the processes of occupation of the urban space, which changed its function as its main urban equipment was installing itself or ceasing to exist in a particular area. These equipment, in its turn, are one of the main responsible for the local urban configuration, bringing special features that characterize the urban environment.

Del Castilho neighborhood, in specific, has been suffering a constant process of urbanistic, economic and social changes over the last 20 years and its urban morphology has consequently changed with this scenario. One of the most significant interventions was the implantation of a shopping mall at the neighborhood, where before there were a textile factory. Offer a large public-private urban equipment shows a differentiated and complex urban dynamic. The main objective of this dissertation is analyze the Del Castilho's urban dynamics before the implementation of a public-private equipment and an important function about the mobility of the neighborhood. To understand this dynamic and the influence that shopping mall exerts at the neighborhood, as well as its urban space operation, ground occupation and transports offer, was performed some applied concepts, as well exemplification of others urban equipments in Rio de Janeiro city and others cities around the world. In addition, field works, observative analysis and also interviews were made to make possible evidence the real panorama of the neighborhood, to the people circulation and offer modals and services, that is, all its urban dynamic. Through this surveys, was possible to see how the neighborhood has changed in its morphology due to the implantation of the mall and the services that work in the urban space.

Key-words: Urban Equipments, Urban Dynamics, Morphology.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
1.1 Considerações Iniciais	4
1.2 Relevância do Tema.....	5
1.3. Objetivos	6
1.3.1. Objetivo Geral.....	6
1.3.2. Objetivos Específicos.....	6
1.4. Metodologia	6
1.5. Estrutura.....	7
2. REFERENCIAL TEÓRICO	8
2.1. Mobilidade	8
2.2. Morfologia	14
2.3. Interrelação mobilidade x morfologia.....	19
2.4. Indicadores de Desenvolvimento Social.....	21
3. EQUIPAMENTOS URBANOS	23
3.1. Definição e características	23
3.2. Exemplos de equipamentosurbanos	23
3.2.1 Shopping Centers	25
3.2.2 Estádios.....	30
3.2.3 Parques e praças.....	37
3.2.4 Museus	46
4. OBJETO DE ESTUDO.....	52
4.1. Caracterização do objeto.....	52
4.1.1. O bairro de Del Castilho	52
4.1.2. De fábrica de tecidos ao Shopping Nova América	54
4.2. Metodologia de Análise	62
4.3. Mobilidade	63
4.4. Morfologia e Infraestrutura.....	72
4.5. Indicadores de desenvolvimento social e caracterização do perfil do bairro.....	79
4.6. Análise	86
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	91
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	93
7. ANEXOS.....	97
Anexo 1 - Índice de Desenvolvimento Social por Bairro no ano de 2000.....	97
Anexo 2 - Índice de Desenvolvimento Social por bairro no ano de 2010.....	99
8. APENDICE.....	102
Apêndice 1 - Roteiro de entrevistas - Del Castilho.....	102

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa cogitivo 2 - visão geral da mobilidade urbana.	10
Figura 2. Imagem aérea da área utilizada para construção do Barra Shopping	26
Figura 3. Imagem aérea atual do Barra Shopping	26
Figura 4. Imagem aérea do Shopping Metropolitano Barra.	27
Figura 5. Flórida Mall.	28
Figura 6. Manhattan Mall	29
Figura 7. Imagem aérea do Estádio Nilton Santos.....	31
Figura 8. Localização do Bairro do Engenho de Dentro no Município do Rio de Janeiro	32
Figura 9. Localização do Estádio Nilton Santos no bairro do Engenho de Dentro	33
Figura 10. Estação Olímpica do Engenho de Dentro.....	34
Figura 11. Galpão Multiuso no setor Oeste do Estádio Nilton Santos	35
Figura 12. Imagem aérea do CampNou, estádio do Futbol Club Barcelona	36
Figura 13. Estádio La Bambonera, pertencente ao Boca Juniors	37
Figura 14. Localização do bairro de Madureira no município do Rio de Janeiro	38
Figura 15. Figura 13. Localização do Parque Madureira no bairros de Madureira, Turiaçu e Rocha Miranda.....	39
Figura 16. Imagem aérea do Parque Madureira.....	40
Figura 17. Parque Madureira aberto ao público	40
Figura 18. Imagem aérea do Parque Barigui	41
Figura 19. Pessoas utilizando o espaço do Parque Barigui.....	42
Figura 20. Imagem aérea do Parque Ibirapuera	42
Figura 21. Transeuntes e ciclistas no Parque Ibirapuera.	43
Figura 22. Imagem aérea Central Park.	44
Figura 23. The High Line.	45
Figura 24. The High Line.	46
Figura 25. Localização do Bairro do Centro no Município do Rio de Janeiro.....	47
Figura 26. Localização do Museu do Amanhã no bairro do Centro do Rio de Janeiro....	48
Figura 27. Imagem aérea do Museu do Amanhã e seu entorno, a Praça Mauá.....	49
Figura 28. Imagem do espelho d'água existente na parte traseira do Museu do Amanhã	50
Figura 29. Imagem aérea do Museu de Arte do Rio.....	50
Figura 30. Museu e Memorial Hector Pieteron.....	51
Figura 31. Localização do bairro de Del Castilho no Município do Rio de Janeiro	53
Figura 32. Construção do Shopping Nova América, 1991	55
Figura 33. Shopping Nova América próximo à inauguração em 1995	55
Figura 34. Shopping Nova América em pleno funcionamento, 2002	56
Figura 35. Torre industrial mantida até os dias de hoje nas dependências do shopping ..	57
Figura 36. Máquinas originais do tempo industrial	58
Figura 37. Fachada de uma das partes do prédio atual utilizado pelo shopping.....	58
Figura 38. Fachada industrial com prédio moderno ao fundo	59
Figura 39. Localização do Shopping Nova América no bairro de Del Castilho	60
Figura 40. Rua do Rio.....	61
Figura 41. Principais vias do bairro	64
Figura 42. Paradas de ônibus, estações metroviárias e ferroviárias no entorno do Shopping Nova América.....	65
Figura 43. Área de alcance dos modais	71

Figura 44. Imagem de Satélite do Shopping Nova América em 2005	74
Figura 45. Imagem de Satélite do Shopping Nova América em 2008	74
Figura 46. Imagem de Satélite do Shopping Nova América em 2011	75
Figura 47. Imagem de Satélite do Shopping Nova América em 2013	75
Figura 48. Imagem de Satélite do Shopping Nova América em 2018	76
Figura 49. Estimativa de uso do solo em Del Castilho em 2009.....	77
Figura 50. Estimativa de uso do solo em Del Castilho em 2017	78
Figura 51. Índice de desenvolvimento social por bairro no ano de 2000	83
Figura 52. Índice de desenvolvimento social (IDS) por bairro em 2010.....	84
Figura 53. Variação do índice de desenvolvimento social por bairros entre 2000 e 2010.	85
Figura 54. Índice de desenvolvimento social (IDS) por setor censitário em 2010.....	86

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico1. Modais utilizados para chegar ao bairro.....	67
Gráfico2. Modal mais utilizado pelos transeuntes do bairro	68
Gráfico3. Motivação da presença na região.....	69
Gráfico 4. Serviço ofertado no bairro mais utilizado.....	70
Gráfico 5. Faixa etária dos entrevistados em anos.....	79
Gráfico 6. Gênero dos entrevistados	80
Gráfico 7. Média Salarial em salários mínimos.....	81
Gráfico 8. Residentes no bairro.....	81

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Estratégias para mobilidade sustentável.....	12
---	----

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Algumas cidades, independente de suas dimensões e influências no sistema urbano como um todo, vêm crescendo de maneira bastante rápida e dinâmica, cada uma com suas respectivas particularidades. No caso do Rio de Janeiro, não é diferente. Por ser um município com grande dimensão geográfica, 1.200.177 km² de acordo com o IBGE, possui uma dinâmica de mudanças ainda mais variantes de bairro para bairro. Sendo assim, é importante que se leve em consideração que os processos de urbanização e mudanças, em geral, irão variar de acordo com a sub-região onde os bairros se localizam, bem como o sistema em que estão inseridos, sofrendo ou gerando influência sobre outros bairros.

É importante considerar que os processos urbanísticos estão todos associados uns aos outros. Não existe mudança morfológica sem que haja significativa mudança econômica, mudança na dinâmica de mobilidade, etc.

Na presente dissertação, o recorte espacial a ser estudado é o bairro de Del Castilho, que passou e ainda passa por constantes processos de mudanças urbanísticas, econômicas e sociais ao longo, principalmente, dos últimos 20 anos e conseqüentemente sua morfologia urbana sofreu alterações com este cenário. Uma das intervenções significativas foi a implantação de um *shopping center* no bairro onde antes funcionava uma fábrica, alterando sua funcionalidade - assunto este abordado mais a frente, no capítulo 4. A escolha deste cenário se deu devido à sua grande importância dentro do bairro, trazendo diversas mudanças significativas. Ao abrigar um equipamento urbano público-privado de grande porte no lugar de uma fábrica, o mesmo apresenta uma dinâmica urbana diferenciada e complexa que veio sofrendo alterações com o passar dos anos.

Para que se pudesse fazer uma análise contextualizada desse recorte espacial, foram levantados e discutidos os conceitos de mobilidade, morfologia e os indicadores socioeconômicos que atuam no espaço escolhido, bem como suas interações para que se pudesse explicitar as mudanças ocorrentes no objeto de estudo. Por serem conceitos que atuam diretamente na requalificação urbana dos espaços, é de suma importância que se compreenda suas características e atuações no espaço selecionado para estudo.

Além dos conceitos supracitados abordados, foi utilizado o conceito de equipamento

urbano a fim de expor outros exemplos de grandes equipamentos, sendo eles público-privados ou não. Foram escolhidos estádios de futebol, parques e museus para ilustrar esses exemplos, caracterizando-os e mostrando suas funcionalidades perante o espaço onde estão inseridos através de mapas e imagens, que possibilitaram ilustrar esses equipamentos.

No que tange ao objeto de estudo que é o Shopping Nova América, foi feita uma caracterização detalhada, com mapas e imagens, com o objetivo de evidenciar suas particularidades, atuação e influência sobre o bairro, evidenciando sua mobilidade, morfologia e infraestrutura e os dados socioeconômicos que são responsáveis por mostrar o perfil do bairro.

Para compreender essa dinâmica e a influência que o shopping exerce no bairro, bem como o funcionamento de seu espaço urbano, ocupação do solo e oferta de transportes, foram realizados trabalhos de campo, com entrevistas e análises observativas *in loco*, para que fosse possível evidenciar o panorama da realidade do bairro quanto à circulação de pessoas e oferta de modais e serviços, ou seja, sua dinâmica urbana. Ao final, os dados obtidos foram quantificados e qualificados, gerando-se mapas ilustrando a evidência de que o *shopping* é um dos principais responsáveis pela dinâmica urbana do bairro. Após todo o processo de análise conceitual e de dados, confecção de mapas e explanação de outros exemplos, foram realizadas as discussões acerca de todo o trabalho, evidenciando como tudo que fora abordado trabalhava conectado.

1.2. RELEVÂNCIA DO TEMA

Foi observado que houve uma significativa alteração da dinâmica urbana no bairro de Del Castilho, o recorte espacial estudado, além da modificação de funcionalidade da região, trouxeram novas maneiras de circulação no bairro, novos modais de transporte e novas percepções do espaço através da implementação do *shopping center* no local, além de uma visível alteração no uso e ocupação do solo local.

Desta forma, é importante que se compreenda como esse processo de mudança ocorreu e atuou sobre o território, modificando suas dinâmicas de mobilidade e sua morfologia, além de atuar também sobre a ocupação do espaço e caracterização socioeconômica.

É fundamental essa compreensão para que seja possível buscar e identificar novas alternativas que sejam capazes de atender toda a demanda imposta no espaço devido a expansão significativa da área, ao passo que esta continua em crescimento.

1.3. OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GERAL

O objetivo principal deste trabalho foi realizar uma análise de como se caracteriza a dinâmica urbana do bairro de Del Castilho, Rio de Janeiro, considerando os impactos sofridos pelo mesmo com a implantação de um equipamento urbano público-privado de grande porte, tendo como estudo de caso o ShoppingNova América e seu entorno. Ademais, a compreensão de como ocorreu a influência e atuação desse equipamento no crescimento e modificação da dinâmica urbana local.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como objetivos secundários, realizou-se um levantamento urbano identificando os usos do solo, bem como realizando um mapeamento e análise dos principais modais localizados no bairro e seu raio de influência de alcance. Além disso, através de entrevistas e análises observativas realizadas *in loco*, foi feito um levantamento dos transportes e serviços mais utilizados no bairro e como a oferta de destes está aliada à esse equipamento de grande porte. Ainda foi analisado como essa nova dinâmica influenciou o aumento de empreendimentos habitacionais na região.

1.4 METODOLOGIA

O presente trabalho foi baseado em uma pesquisa exploratória, com uma análise qualitativa baseada em um levantamento de dados quantitativos. No que tange ao referencial teórico, foi feito um levantamento bibliográfico e um estudo sobre as principais conceituações a serem consideradas, interligando-as. Para o estudo acerca das influências da implantação de grandes equipamentos urbanos, foi feito um levantamento de exemplos em diversas cidades e países, mapeando-os através do ArcGIS 10.1 e localizando seus raios de influência.

Para a análise referente ao objeto de estudo, foi feita uma pesquisa observativa *in loco*, além de questionários quantitativos, cuja metodologia específica será abordada no capítulo 4.

Ainda, no intuito de contextualizar o objeto de estudo, foi realizado um levantamento histórico e de dados urbanísticos, sociais e econômicos que abordasse toda a região a ser estudada.

1.5 ESTRUTURA DO TRABALHO

A presente dissertação está estruturada em seis capítulos.

O primeiro capítulo, introdutório, consiste em uma abordagem resumida do assunto, apresentando o recorte a ser estudado, a relevância do tema em questão, os objetivos principais e secundários do trabalho, a metodologia adotada e a estrutura definida para o desenvolvimento do mesmo.

O segundo capítulo, de referencial teórico, consiste numa abordagem sobre os principais conceitos a serem considerados: mobilidade urbana, morfologia e indicadores socioeconômicos. Os três foram analisados em conjunto para que se compreendesse como atuam entre si e sobre o espaço urbano.

O terceiro capítulo consiste em abordar a definição dos equipamentos urbanos e seus exemplos ao redor do mundo, evidenciando que estes podem ter diversas formas e funções dentro do espaço urbano, contudo sua forma de atuação sobre aquele espaço segue um padrão como, por exemplo, ser responsável pela revitalização urbana local.

O quarto capítulo, sobre o objeto de estudo, aborda o recorte espacial estudado, suas particularidades e seus processos de modificação ao longo do tempo. Suas características, a metodologia de análise dos dados e a modificação de sua morfologia e infraestrutura, bem como seus dados socioeconômicos.

O quinto capítulo aborda as análises e discussões sobre o objeto de estudo e os processos atuantes sobre ele.

No sexto capítulo, por fim, encontram-se as considerações finais.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 MOBILIDADE

Historicamente, a urbanização brasileira ocorreu tardiamente em relação às outras cidades do mundo, principalmente europeias. Essa urbanização tardia se deu de maneira acelerada, onde o processo de planejamento urbano foi pouco ou nada pensado, de modo com que as cidades crescessem desordenadamente sem um mínimo de infraestrutura necessária para seu adequado funcionamento.

A produção e urbanização das cidades brasileiras aconteceram em uma época histórica modernista de planejamento urbano e de valorização do petróleo, simultaneamente valorizando muito a produção e uso de automóveis, fazendo com que as cidades se desenhassem baseadas nesse modelo de locomoção. As grandes obras públicas eram principalmente a construção de rodovias e estradas, ao passo que as estradas de ferro vinham se degradando com o tempo sem reformas ou melhorias, nem mesmo construção de novas. Todo o enfoque de transporte público estava voltado para o modelo rodoviário e o principal incentivo era para o transporte individual.

Nas últimas décadas do século XX, houve um crescimento desordenado das cidades principalmente em direção às suas áreas suburbanas e periféricas, sendo esses espaços não atendidos de maneira eficaz pelos sistemas de transportes já existentes. Muitas cidades brasileiras se tornaram urbes de grandes dimensões, e o modelo de ocupação espacial, na maioria das vezes, é segregado. Nessas grandes aglomerações, fortificou-se a periferização das mesmas, não sendo acompanhadas pela produção de transportes coletivos que pudessem atender a demanda, auxiliando no aumento do uso dos automóveis e fazendo com que essa dependência sobre o modelo rodoviário de locomoção atingisse diretamente os fluxos de mobilidade.

Com base nesse breve resumo sobre o crescimento das cidades brasileiras, torna-se possível visualizar como o processo de urbanização e organização espacial estavam diretamente ligados ao processo de fornecimento dos transportes urbanos. É importante ressaltar que ambos se interligam e são interdependentes, uma vez que o transporte promove o desenvolvimento da cidade e essa quando desenvolvida fornece mais transporte para os cidadãos, além de possibilitar as trocas econômicas e sociais, principalmente.

Quando se aborda o tema mobilidade urbana, é imprescindível que se leve em consideração que cada cidade vai possuir suas próprias características e dinâmicas. O

comportamento delas se dará de maneira individual perante um sistema de transporte de acordo com seu número de habitantes, localização geográfica - estratégica ou não - e função dentro de uma rede hierárquica. Contudo, a conceituação de mobilidade urbana se adequa para todos os tipos cidades, já que as premissas são principalmente em busca de uma melhor qualidade de vida para o cidadão.

A mobilidade urbana está diretamente associada com as relações entre produção de espaço, sociedade e transporte, e define-se da seguinte maneira:

"A mobilidade pode ser definida como atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outros. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas para as pessoas." (Ministério das Cidades, 2006b *apud* Magagnin e Silva, 2008, pág. 26).

Com base nesta afirmação, evidencia-se o quanto a mobilidade produz as relações presentes na cidade, mas que ela só é verdadeiramente eficaz quando consegue atender a todos de maneira igual e justa. Além disso, para que se tenha eficácia na mobilidade, é necessário que se pense de maneira sistêmica, articulando todos os agentes produtores e consumidores da cidade. Não basta considerar apenas o transporte, deve-se pensar no uso do solo, na produção de capital, na localização geográfica, na função exercida e principalmente em como o solo se reproduz, já que esse último se torna responsável por aumentar o número de deslocamentos urbanos.

Através disso, Magagnin e Silva (2008) elaboraram um mapa cognitivo, por meio da aplicação de um questionário à especialistas da área, que engloba todos os aspectos que a mobilidade urbana influencia, tornando possível a visualização do quão complexa é essa questão. Através da Figura 1, pode-se perceber que a mobilidade dentro da cidade envolve todo um aspecto econômico e social, e que eles andam alinhados com a questão do transporte, acessibilidade e infraestrutura.

preocupação é com a combinação ideal de escolhas pelo usuário, os países em desenvolvimento se preocupam em garantir ao mínimo um modal de transporte ao cidadão, não dando ao mesmo o direito de escolha. As conjunturas são diferentes e demandam uma gestão de mobilidade com enfoque de acordo com a realidade da cidade.

O conceito de gestão de mobilidade foi difundido primordialmente na Europa, como uma maneira de equilibrar a oferta e a demanda de transporte coletivo. Basicamente, esse conceito visa organizar o sistema de transportes em toda a sua complexidade, de modo que ele atenda o melhor possível a sua demanda e que seja eficaz. Dentro dessa gestão, deve-se principalmente definir políticas de transporte que considerem primordialmente os transportes sustentáveis (PORTO, 2001 *apud* LENTINO, 2005) e ela deve servir como uma política eficiente que define localizações estratégicas das atividades urbanas (MARTINS E BODMER, 2001 *apud* LENTINO, 2005), auxiliando assim a gestão dos transportes urbanos para o melhor deslocamento possível dos seus usuários.

Dentro da gestão de mobilidade, houve e há a preocupação tanto com o transporte de cargas e passageiros, como também do transporte urbano e regional sendo ele residencial ou não, abrangendo todas as viagens realizadas no decorrer do dia (LENTINO,2005). Assim, de acordo com Porto (2001) *apud* Lentino (2005), o ideal é fazer com que as atividades se distribuam no espaço de modo a evitar especialização e concentração das mesmas, diminuindo assim a aglomeração espacial que torna a demanda por transporte maior, além de tentar diminuir a oferta padronizada de transporte coletivo que não considera as necessidades da demanda. Essa recomendação evidencia a influência do uso e ocupação do solo sobre a mobilidade urbana.

A grande maioria das cidades brasileiras segue o modelo de ocupação setorializada, com centros urbanos comerciais e áreas residenciais segregadas, replicando o modelo modernista de urbanização. Isso resulta em maior necessidade de viagens e maiores distâncias percorridas diariamente. O uso misto e o incentivo à cidades 'polinucleadas', que oferecem mais opções de serviço e comércios distribuídos pelo seu território, poderiam contribuir para a eficiência da mobilidade urbana (BARBOSA, 2013)

A partir de uma gestão de mobilidade eficaz, é possível a busca por uma mobilidade sustentável, aqui abordada apenas no contexto socioeconômico urbano, não considerando por enquanto o contexto ambiental. Esse conceito remete ao que foi citado no começo deste subitem, de que o objetivo da mobilidade urbana deve ser a busca por melhor qualidade de vida dentro das

idades.

A mobilidade sustentável se apresenta como uma maneira de integrar todos os agentes da cidade e entende-se que "as cidades precisam atender às novas demandas sociais, ambientais e econômicas, através da reestruturação de suas formas urbanas, libertando-se dos entraves referentes aos momentos históricos anteriores"(LENTINO e SILVA, 2003). Sendo assim, algumas estratégias para a mobilidade sustentável foram adotadas por Martins *et al.*, (2004b) *apud* Lentino (2005), como visto a seguir:

1. Estruturação de redes Empreendimentos considerados como nós de uma rede, associados a fluxos que os inserem na cadeia de atividades (circulação e transporte).	4. Responsabilidade Socioambiental Propriedade urbana com função social. Pólos geradores de tráfego devem promover planos de mobilidade para seus frequentadores, respeitando os limites de capacidade de suporte ambiental.
2. Multisetorialidade Busca sustentabilidade entre o Estado, os empreendedores urbanos e os operadores de transportes para instituir a multimodalidade. Atividades urbanas inseridas em uma cadeia logística com base em necessidades de consumo e deslocamento de diferentes segmentos sociais.	5. Integração e inclusão social Estímulo de diferentes nichos de mercado de serviços de transporte coletivo para promover o exercício da responsabilidade social pelos empreendimentos urbanos de grande porte.
3. Desconcentração de atividades geradoras de viagens Multimodalidade redefine atributos de localização, atraindo investimentos privados em atividades urbanas nas redes que se quer estimular (localidade central).	6. Proximidade Planejamento integrado de uso do solo e transporte, valorizando a vida comunitária e seus ambientes.

Tabela 1: Estratégias para mobilidade sustentável. Adaptado pela autora..
Fonte: Martins *et al.*, 2004b *apud* Lentino, 2005.

Essas estratégias supracitadas são responsáveis por atuar em conjunto de modo a melhorar a dinâmica de mobilidade dentro da cidade, mostrando que se deve estruturar redes, considerar a multisetorialidade para uma melhor logística urbana, bem como desconcentrar as atividades geradoras de viagens, ou seja, tentar mitigar as polarizações e criar novos centros para que as viagens sejam reduzidas. Além de preocupar-se com o ambiente, a integração e inclusão social - onde todos possam ter acesso justo aos transportes e tentar diminuir as distâncias das viagens visando a melhor circulação dos usuários. Com base nesse quadro, percebe-se a quantidade de fatores pertencentes a diferentes nichos que são associados entre si para buscar a mobilidade

sustentável.

Ademais, é importante ressaltar outras estratégias, sugeridas por Campos (2007), para que se alcance a mobilidade sustentável (socioeconômica), sendo elas:

- Desenvolvimento urbano orientado ao transporte (DOT);
- Incentivo a deslocamentos de curta distância;
- Restrições ao uso do automóvel;
- Oferta adequada de transporte público;
- Tarifa adequada a demanda e oferta de transporte;
- Segurança para a circulação de pedestres, ciclistas e pessoas de mobilidade reduzida;
- Segurança no transporte público.

Pode-se perceber que essas estratégias muito se assemelham com as adotadas por Martins *et al.*, (2004b) *apud* Lentino (2005), evidenciando que, independente da escala a ser considerada, os princípios de mobilidade urbana sustentável são os mesmos. Sendo assim, a mobilidade sustentável pode ser considerada uma junção do uso e ocupação do solo com a gestão dos transportes, responsáveis por permitir o acesso a bens e serviços de maneira eficiente para todos (CAMPOS, 2006).

É importante saber que a mobilidade urbana é não só um fator gerador, mas também um resultado da ocupação urbana, ou seja, sempre se deve considerar as dinâmicas populacionais para compreender as necessidades e demandas, não se limitando apenas a aumentar infraestrutura, mas também adotar sistemas de transporte coletivo que sejam mais adequados e atendam às suas respectivas demandas.

Considerando a atuação do equipamento urbano junto à dinâmica morfológica urbana, tem-se a necessidade de compreender como a mobilidade do local se transforma e desenvolve com o passar dos anos. A mobilidade urbana está diretamente associada com as relações entre produção de espaço, sociedade e transporte, e é definida da seguinte maneira pelo Ministério das Cidades:

"A mobilidade pode ser definida como atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outros. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas para as pessoas." (Ministério das Cidades, 2006b *apud* Magagnin e Silva, 2008, pág. 26).

Sendo assim, evidencia-se que a mobilidade resulta da compreensão do uso do solo, da produção de capital, da localização geográfica, da função exercida e principalmente em como o solo se reproduz, já que esse último se torna responsável por aumentar o número de deslocamentos urbanos.

2.2 MORFOLOGIA

Quando se fala em compreender as dinâmicas de uma cidade, é de suma importância considerar também o processo de formação de sua morfologia, afinal, a cidade está sempre em processo de mudança, que é perceptível nas suas formas. Um dos modos de se analisar a dinâmica urbana é a partir da sua forma física, e desta forma, a morfologia urbana, isto é, o estudo da forma urbana, evidencia a compreensão de como se dão e funcionam as relações existentes dentro da mesma.

Como considera Meneses (1996), *"a cidade é artefato, coisa complexa, fabricada, historicamente produzida."* De acordo com o autor, sobre esse artefato, se impôs formas e/ou funções e/ou sentidos, que foram produzidas por "forças econômicas, territoriais, especulativas, políticas, sociais, culturais" (MENESES, 1996). Percebe-se assim que a cidade sofre diversos tipos de influências que são responsáveis, em conjunto, por definirem a forma urbana da mesma.

A morfologia é considerada o estudo da forma, sendo a morfologia urbana capaz de abranger todo o território que o homem modificou ou interferiu (XIMENES, 2016). Ainda de acordo com Ximenes (2016), a morfologia urbana "tem como consequência o processo de compreensão da história, da evolução e da transformação dos componentes urbanos, visando a identificação do melhor mecanismo de intervenção urbana.", ou seja, compreender a forma de uma cidade não se restringe ao seu aspecto físico, também é necessário considerar todos os aspectos histórico-culturais presentes, para que se possa definir as melhores maneiras de intervir no meio em busca de sua melhoria.

De acordo com Moudon (1997 *apud* XIMENES, 2016), a cidade é "acumulação e integração da ação de vários indivíduos e pequenos grupos gerada por culturas tradicionais e moldada através de forças sociais e econômicas ao longo do tempo". Sendo assim, percebe-se que a morfologia urbana resulta direta e indiretamente de relações que acontecem dentro da cidade. E, de acordo com Lamas (2004 *apud* XIMENES, 2016), deve-se levar em consideração a

morfologia urbana como estudo dos aspectos físicos, mas que considera também aspectos econômicos, sociais e políticos, bem como entender que a morfologia urbana divide espaço com elementos morfológicos, que devem ser articulados entre si e que se deve considerar como se dá a produção do espaço urbano de acordo com o período histórico em que ele está inserido.

A morfologia urbana é um campo estudado por diversas áreas do conhecimento científico, por diferentes pontos de vista, como o caso da Geografia, que pode analisar a morfologia urbana através do geoprocessamento ou então focada nos conteúdos político-sociais e culturais (MIYAZAKI, 2013). Também de acordo com Miyazaki (2013), assim como abordado no parágrafo anterior, é importante que se considerem os períodos históricos do processo de produção do espaço, uma vez que esses períodos vão refletir diretamente na construção das formas urbanas, de acordo com lógicas e interesses considerados.

Sendo a morfologia considerada o estudo da forma, é importante ressaltar que, segundo Ximenes (2016), forma urbana é "o conjunto de elementos morfológicos do meio urbano, com tipologias e características diferenciadas, em um processo incessante de evolução e transformação ocasionados por intervenções de habitantes, empreendedores e do governo" (XIMENES, 2016). Com base nesta afirmação, evidencia-se o quanto a forma urbana sofre influência do meio onde se insere, sendo produto da ação humana e resultando das dinâmicas de vida daqueles que estão inseridos na cidade (XIMENES, 2016).

Desta forma, não se deve limitar a morfologia urbana única e exclusivamente à forma urbana, pois a mesma envolve diversos outros processos para seu entendimento. É importante entender que a formação física da cidade, mesmo que sofra influências culturais, econômicas, sociais e políticas, tem uma dinâmica própria, sendo manifestação física de contextos específicos em paisagens urbanas (REGO e MENEGUETTI, 2011).

Do ponto de vista geográfico, a morfologia urbana entra como estudo da forma espacial de um recorte, auxiliando na compreensão da dinâmica de transformações espaciais (MIYAZAKI, 2013). Os geógrafos consideram a paisagem urbana - conceito que não será abordado nesta dissertação - para analisar a forma urbana, sabendo que a forma não se limita apenas ao que é visível, mas que ela foi resultado de dinâmicas e processos que a fizeram chegar na configuração que é visualmente perceptível. (MIYAZAKI, 2013).

Confirmando o que foi dito acima, Carlos (2004 *apud* MIYAZAKI 2013), considera que:

"a ideia de paisagem, na perspectiva geográfica, liga-se ao plano do imediato aquele da produção dos espaços, analisado enquanto produto das transformações que a sociedade humana realiza a partir da natureza, num determinado momento do desenvolvimento das forças produtivas, sobmúltiplas formas de uso, seja através da construção de moradia, do lazer, das atividades de trabalho." (CARLOS, 2004, p. 35 *apud* MIYAZAKI, 2013).

Sendo assim, não se deve limitar a compreensão da forma apenas àquilo que é visível. É importante considerar também as forças que modificam/alteram a configuração de novas formas (PACIONE, 2009 *apud* MIYAZAKI, 2013). Além disso, de acordo com Santos (2006 *apud* MIYAZAKI, 2013), "as formas não existem por si só, pois apresentam conteúdos resultantes das dinâmicas e lógicas espaciais e temporais". Além disso, só se pode compreender a complexidade dos espaços urbanos através do estudo de suas formas, considerando inclusive dimensões temporais e elementos da sociedade. A forma urbana é resultado de diferentes elementos articulados (MIYAZAKI, 2013).

Outro conceito que é considerado no estudo de morfologia urbana é o zoneamento urbano, que é responsável pela organização da cidade, consistindo em dividir zonas maiores em zonas menores para que se possa ter maior controle sobre o uso e ocupação do solo (FERRARI, 2004 *apud* XIMENES, 2016). A aplicação de zoneamento urbano começou na Alemanha, e lá também se desenvolveu e aperfeiçoou essa ferramenta de planejamento. No Brasil, temos Brasília como um dos primeiros projetos de zoneamento do país. E vale ressaltar que

"O zoneamento auxilia no crescimento ordenado da cidade, estipulando o uso do solo em cada parte da mesma. Ele apresenta soluções de desenvolvimento para a urbe, podendo evitar que ela sofra intervenções prejudiciais que afetem seu sistema estrutural, climático ambiental e social." (XIMENES, 2016, página 27).

Ao passo que auxilia no crescimento ordenado da cidade, o zoneamento auxilia também na construção e definição das formas urbanas.

O estudo da morfologia urbana é considerado interdisciplinar, e não é só importante, mas também fundamental, de acordo com Miyazaki (2013) para "*aprender as diferentes forças que atuam nos elementos que se imbricam e se articulam no espaço urbano.*" (MIYAZAKI, 2013). Essa interdisciplinaridade fica evidente ao se considerar as três principais Escolas que estudaram a morfologia:

1. A Escola Inglesa, voltada ao enfoque geográfico, que buscava avaliar a evolução das formas urbanas identificando os principais elementos atuantes nela que formariam a paisagem urbana (plano da cidade, edifícios e espaços livres e padrão de uso e ocupação do solo).

2. A Escola Italiana, que se preocupava com as consequências de um intervenção modernista nas cidades históricas e buscavam projetos conceituais das áreas em estudo.

3. A Escola Francesa, que sofria influência de sociólogos e geógrafos, se aproximava da italiana quanto a tipologia de edificações e preservação de sítios, mas permanecia próxima à inglesa por se manter na teoria, análise urbana de sítios e no estudo da teoria modernista. (XIMENES, 2016).

A morfologia urbana deve ser uma abordagem interdisciplinar por sofrer inúmeras transformações que não se limitam a uma escala local/regional. As configurações se dão de maneira cada vez mais complexa (MIYAZAKI, 2013).

Como se pode observar, a morfologia e forma urbanas são processos constantes, já que a cidade não se torna estática quanto às suas modificações. Quando se consegue entender o processo de formação da morfologia da cidade, torna-se fácil compreender como a cidade se ordena, como é construída e como se dá a concentração de renda de acordo com cada região da mesma. A morfologia urbana auxilia diretamente no entendimento de como os habitantes desse espaço urbano são influenciados pelos aspectos característicos da cidade (XIMENES, 2016).

Considerando a cidade contemporânea, essa é bastante complexa, heterogênea e algumas delas, por sua vez, tem objetivos voltados para questões sustentáveis, mas não se pode generalizar, uma vez que elas não seguem um padrão de desenvolvimento como era mais comuns formações urbanas mais antigas (BARBOSA, 2013). A forma urbana que privilegie a sustentabilidade das cidades podem considerar algumas experiências com outros lugares como exemplos a serem seguidos, mas é importante que se priorize o que é mais adequado de acordo com as especificidades do lugar a se intervir (XIMENES, 2016). Além disso, Barbosa (2013 *apud* XIMENES, 2016) afirma que o espaço é uma reflexão da época em que está inserido. Sendo assim, no mundo contemporâneo, as cidades são extremamente individuais e heterogêneas além de estarem em constante processo de mudança, tanto no que se refere ao espaço físico quanto no que se refere ao uso do mesmo (BARBOSA, 2013).

Outro fator a ser considerado quando se fala de morfologia, é a preocupação com o planejamento urbano, considerando sua vitalidade, segurança, saúde e sustentabilidade (GEHL, 2013 *apud* XIMENES, 2016). A morfologia urbana deve estar alinhada a essas preocupações, pois através da forma urbana será possível ou não alcançar esses objetivos para uma cidade tenha

maior qualidade de vida.

Outro fator relevante que é influenciado pela forma das cidades é o microclima urbano. Muitas cidades sofrem com construções que podem atrapalhar a ventilação, a entrada de luz solar e a absorção da mesma. E isso influencia diretamente no aumento da temperatura média dentro de uma cidade (BARBOSA, ROSSI e DRACH, 2014 *apud* XIMENES, 2016). De acordo com Ximenes (2016), o espaço urbano "influi diretamente em suas variáveis climáticas através das características de suas edificações, de seu entorno" (XIMENES, 2016).

Além disso, a forma da urbe influencia diretamente a mobilidade urbana e um processo é interdependente do outro. Enquanto a morfologia presente determina a mobilidade dentro da cidade, essa por sua vez, quando sobrecarregada, modifica a forma como a cidade se apresenta. Para isso, é necessário que se pense em estratégias eficazes para mitigar os efeitos da mobilidade sobrecarregada na morfologia da cidade, diminuindo o uso do automóvel individual e ampliando os serviços de oferta de transportes públicos. Sendo assim, é importante que o transporte seja adequado à morfologia da cidade, de modo que ele circule pelo espaço urbano sem deteriorá-lo, facilitando a acessibilidade e promovendo o uso do transporte público por todas as camadas sociais.

Somado a tudo isso, considera-se que o espaço urbano é um ambiente que possui partes distintas, desiguais, que possuem funções (conceito este que não será abordado nesta dissertação) diferentes umas das outras, evidenciando assim a complexidade já abordada neste tópico (XIMENES, 2016).

Vale também ressaltar que todos os processos de urbanização das cidades foram responsáveis por definir e modificar formas espaciais urbanas. Com o passar do tempo, os sistemas de comunicação e transporte se desenvolveram e isso resultou diretamente na organização espacial e nos padrões de localização das atividades, gerando assim novas configurações de forma urbana (XIMENES, 2016). Essas novas configurações podem ser a criação de novas centralidades, redefinindo a relação centro x periferia (SPOSITO 1999, *apud* XIMENES, 2016), resultando assim em mudanças morfológicas na cidade.

Então, os processos de reestruturação urbana, resultantes também do modo capitalista de produção, resultam diretamente nas modificações do espaço urbano (SPOSITO, 2004b *apud* XIMENES, 2016), mostrando que essas dinâmicas que ocorrem são diretamente responsáveis por reconfigurar a morfologia urbana atual. Identificando os processos morfológicos que ocorrem na

cidade, pode-se identificar soluções que sejam eficazes para diminuir os problemas que decorrem dessas modificações urbanas.

Sendo assim, é importante se levar em consideração "a formação social, a partir de suas diferentes temporalidades, juntamente com a formação espacial" (MIYAZAKI, 2013) para compreender toda a formação morfológica que se dá nos espaços urbanos.

2.3. INTERRELAÇÃO MOBILIDADE X MORFOLOGIA

Ambos os conceitos abordados anteriormente são de extrema importância para se compreender a dinâmica urbana de determinado recorte espacial. Contudo, é necessário que eles estejam interligados para que essa compreensão seja a melhor possível, facilitando assim a possibilidade de sugestões de alternativas para a melhoria do funcionamento deste espaço.

Por meio de todo o processo de urbanização, explicitado no tópico 2.1 deste capítulo, é possível visualizar que a mobilidade urbana e a maneira como ela se configura é um grande fator de construção do espaço urbano, podendo variar com a época em que se insere. De acordo com DIAS (2014), a mobilidade sempre irá considerar o fato de que pessoas e bens buscam alcançar algum destino que seja desejado e para isso, elas dependem da infraestrutura física que lhes é oferecida.

Contudo, é importante ressaltar que:

"A mobilidade urbana vai além de questões ligadas ao acesso aos meios de transporte e ao modo de deslocamento, diz respeito às relações dos indivíduos com o espaço, com o lugar onde vive e as relações estabelecidas com outros indivíduos" (LONDE E MENDONÇA, 2014, pag 144).

Sendo assim, percebe-se que a mobilidade urbana também é resultado do espaço físico onde está inserido, bem como das interações que os cidadãos realizam sobre ele, não somente da oferta de transportes entre um ponto e outro da cidade.

Enquanto isso, como já foi exposto, a morfologia urbana é uma característica que costuma ser resultante de processos históricos e também atuais que acontecem no recorte espacial urbano. Ela é uma mistura da identidade estabelecida no espaço com as mudanças ocorridas ao longo do tempo. Por muitas vezes, é responsável por obter em uma mesma paisagem, passado e presente atuando juntos, sofrendo intervenções e interferindo no dia-a-dia urbano.

Uma vez que a morfologia sofre influências diretas do espaço em que se insere, é

importante ressaltar que em muitos casos ela sofre influência dos sistemas de transportes e do modelo de mobilidade adotados pela cidade mas que, também, as "alterações na estrutura urbana podem, portanto, influenciar no comportamento no sistema de transporte, assim como alterações neste tendem a influenciar o espaço urbano" (DIAS, 2014, pág 93).

É importante ressaltar que ambos os conceitos podem funcionar como facilitadores ou não da ocupação espacial na cidade. Ainda de acordo com DIAS (2014), a morfologia pode funcionar como motivo de ocupação do território bem como uma barreira. Por muitas vezes, a mobilidade não chega à diversos pontos da cidade, reduzindo assim o acesso de sua população à outros lugares da mesma e também isolando esse espaço desprovido de acessibilidade. Com isso, a morfologia local, muitas vezes, não recebe intervenções significativas por parte do Estado, seja para criar melhorias para receber os modais de transporte, bem como melhorias referentes à saneamento, ruas, habitações e afins. O local, por muitas vezes, se torna esquecido, obsoleto, estando assim abandonado perante outros recortes urbanos existentes.

Ou seja, há um ciclo que ocorre, onde o sistema de mobilidade criado é resultante da morfologia já existente, mas o mesmo, ao se desenvolver, acaba por criar modificações na estrutura morfológica da cidade. Em outros casos, pode acontecer o contrário, um determinado local que recebeu estrutura de mobilidade passa a se desenvolver e trazendo consigo modificações para a melhoria da qualidade de vida local através da melhoria da mobilidade.

Cidades desenvolvidas sobre um viés de planejamento urbano modernista, por exemplo, possuem uma forma urbana zoneada em áreas bastante distintas com relação as suas funções o que acaba privilegiando o deslocamento com automóveis individuais e dificulta o deslocamento à pé ou de bicicleta, pois as distâncias são aumentadas. Além disso, o próprio desenho urbano, por exemplo, influi diretamente no fluxo de veículos. Em cidades quadriculadas o deslocamento de automóveis é prejudicado, visto que aumentam muito os cruzamentos, principalmente se os quarteirões são pequenos. Por outro lado, essa mesma conformação morfológica facilita o deslocamento dos pedestres.

Com isso, é impossível não evidenciar que ambos são fatores que estarão sempre em movimento, inter-relacionados, atuando um sobre o outro e, conseqüentemente, ocasionando modificações significativas no espaço urbano em que se insere.

2.4 INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Para tornar possível a caracterização do espaço urbano, é necessário que se levantem alguns dados e informações a respeito de seu desenvolvimento ao longo do tempo. Esses dados podem ser retirados de pesquisas *in loco* bem como de censos realizados nos anos anteriores.

Antes de tudo, é importante compreender que, de acordo com Cavallieri e Lopes (2008), os Indicadores de Desenvolvimento Social servem para construir diversos outros índices. Porém, é importante ressaltar que estes têm por finalidade "medir o grau de desenvolvimento social de uma determinada área geográfica em comparação com outras de mesma natureza" (CAVALLIERI E LOPES, 2008, p. 1). Os indicadores de desenvolvimento social são muito amplos e podem variar de acordo com a necessidade do estudo. Ademais, eles estão diretamente associados ao Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Este último, por sua vez, engloba principalmente as dimensões de conhecimento, recursos monetários, saúde e sobrevivência (CAVALLIERI E LOPES, 2008).

Ainda de acordo com os autores, o IDH também considera outras variáveis, como PIB, frequência escolar, alfabetização, entre outros. Essas dimensões também são consideradas para o índice de desenvolvimento social, considerando outras que ajudam a caracterizar o espaço urbano.

Esses dados trabalhados nos indicadores de desenvolvimento social estão diretamente ligados ao desenvolvimento urbano também, uma vez que o desenvolvimento urbano e o desenvolvimento social não se dissociam. Ademais, ele também é resultado de melhoria na infraestrutura urbana e mobilidade do recorte espacial que abrange. Na verdade, o IDS tem como objetivo compreender a situação socioeconômica e a urbanística a fim de entender melhor o funcionamento do aparato público na cidade (CAVALLIERI E LOPES, 2008).

No caso brasileiro, os dados utilizados para obter o IDS são oriundos dos censos demográficos realizados pelo IBGE e trabalhados, no caso do Rio de Janeiro, pelos pesquisadores do Instituto Pereira Passos (IPP). Para a geração do IDS de 2008, os autores Cavallieri e Lopes (2008) consideraram dez indicadores diversos, gerados no Censo Demográfico do ano 2000, englobados nas seguintes categorias:

a) acesso a saneamento básico - abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo;

b) qualidade habitacional - número de moradores por cômodos usados como dormitório e quantidade de banheiros;

c) grau de escolaridade;

d) disponibilidade de renda;

O motivo da escolha de variáveis destas vertentes é que essas abrangem de forma consistente o processo sócio-urbanístico. Resumidamente, para calculá-lo são atribuídos intervalos de valores de 0 a 1 nos indicadores, sendo 0 o menor e 1 o maior. Após isso, os 10 índices são somados e é realizada uma média aritmética deles para classificar o nível de IDS.

Através destas variáveis é possível analisar e caracterizar cada região urbana que deseja ser trabalhada, bem como identificar suas carências e necessidades.

Já no trabalho desenvolvido pelo IPP no ano de 2015, os dados utilizados foram do Censo Demográfico de 2010, considerando oito indicadores, sendo eles:

a) domicílios com água adequada;

b) domicílios com esgoto adequado;

c) domicílios com coleta adequada;

d) número médio de banheiro por pessoa;

e) analfabetismo de 10 a 14 anos;

f) rendimento médio do responsável em salários mínimos;

g) porcentagem de domicílios com rendimento do responsável até 2 salários mínimos;

h) porcentagem de domicílios com rendimento do responsável até 10 salários mínimos.

Na atualização dos índices de desenvolvimento social realizada pelo IPP no ano de 2015, os dados recenseados pouco mudaram em relação ao trabalho realizado em 2008, porém percebe-se que eles foram mais objetivos, buscando um resultado ainda mais correto e com menor possibilidade de erro. O IPP considerou novamente as regiões administrativas e também os bairros do município do Rio de Janeiro, assim como em 2008, e realizou uma comparação entre os dois projetos, que será visto no capítulo 4.

3. EQUIPAMENTOS URBANOS

3.1 DEFINIÇÃO E CARACTERÍSTICAS

Quando se fala em cidades, é impossível que não se façam referências aos grandes equipamentos urbanos presentes nas mesmas. Podendo ser de caráter público, privado e até mesmo público-privado, aliando as duas maneiras de se administrar o espaço. Os equipamentos urbanos tem grande função na morfologia, na mobilidade e na criação da paisagem na cidade.

Enquanto conceito de equipamento urbano, considera-se a definição da Associação Brasileira de Normas Técnicas apud Brandão (2004), visto a seguir:

"Por equipamento urbano deve se entender todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados." (NBR 9050/04)

Considerando esta definição, os equipamentos urbanos são grandes responsáveis pelo fornecimento de serviços de diversos âmbitos, além de terem como função integrar os cidadãos, bem como garantir armazenamento de bens, pessoas e informações dos modais de transporte oferecidos. Ademais, traz consigo alterações na organização espacial urbana, preenchendo os vazios da área urbana onde se insere (BALTAZAR, 2011). É possível notar que há um significativo crescimento imobiliário nas regiões onde se inserem os equipamentos, bem como a valorização residencial e comercial da área.

Geralmente, os equipamentos urbanos estão aliados aos outros equipamentos mais funcionais, construídos com o objetivo de fornecer serviços para a população. Sendo assim, atuam juntos e interferem diretamente na morfologia local, sendo complementares entre si. Essa necessidade de equipamentos por parte da população pode, em muitos casos, especializar regiões de acordo com a função que exerce.

Todo e qualquer equipamento urbano possui uma explicação, um porquê de ser o que é e de estar onde está. Por trás dele, há um emaranhado de histórias e mudanças, que podem ou não ter sido acompanhadas pelo tempo. Em muitos casos, o equipamento urbano tem um objetivo pré-estabelecido antes de sua construção, já em outros, ele pode ter sofrido mudanças com o passar dos anos. Esses equipamentos sofrem modificações ao longo do tempo conforme a cidade vai se modificando, bem como sua população, muitas vezes, altera de perfil sócio-econômico. É

possível perceber também que, aliado a isso, muda-se a dinâmica de trânsito e transporte.

Os equipamentos urbanos costumam ter a função de valorizar o bairro, a cidade, o espaço urbano como um todo. Por vezes, são apenas espaços de contemplação, por outras, aliam a contemplação com uma funcionalidade específica demandada por aquele recorte espacial. O fato é que eles marcam épocas e estilos arquitetônicos, além de, no passado, servir como objetos de apresentação do inovador, do moderno (BALTAZAR, 2011). Ainda de acordo com Baltazar (2011), as diferentes tipologias dos equipamentos urbanos podem possuir função simbólica. Essas tipologias vão variar conforme a necessidade da cidade, que sofre mudanças constantemente. Quando os equipamentos afetam a morfologia, "formalizam-se as redes de circulação que condicionam as áreas onde estão inseridos" (BALTAZAR, 2011). Ou seja, a partir do momento que se integra o equipamento urbano e a morfologia citadina, ocorre uma troca entre ambos, seja de circulação de pessoas, fluxos em geral, capitais, transportes, enfim, eles se complementam e funcionam juntos.

Os equipamentos urbanos possuem inúmeras funções dentro de um município. Ao redor de todo o mundo, diversos equipamentos urbanos oferecem diferentes funções dentro das cidades onde estão inseridos. Alguns exemplos serão vistos no tópico 3.2. No caso do estudo específico dessa dissertação, estabelecimento que se apresenta como objeto de estudo sofreu mudança de função ao longo do tempo. Inicialmente, era uma fábrica do começo do século XX, começando seus trabalhos em 1925, e atualmente o espaço foi transformado em um grande *shopping center*. Apesar de manter a mesma estrutura externa de antes, mantendo a alusão ao passado do espaço e, conseqüentemente, uma parte de sua identidade, mudanças significativas ocorreram em seu interior para que o mesmo pudesse oferecer os serviços referentes aos de shopping. Contudo, não só mudanças estruturais internas eram necessárias, mas todo um processo de mudança ao seu redor também foi realizado, detalhes estes englobados no próximo capítulo.

3.2 EXEMPLOS DE EQUIPAMENTOS URBANOS

Neste tópico são apresentados alguns exemplos pontuais de equipamentos urbanos, suas características e suas funcionalidades. Ao escolher exemplos que retratem o papel dos equipamentos urbanos ao redor do Brasil e do mundo, foi pensado naqueles que exercem diferentes papéis comparados uns aos outros.

No âmbito brasileiro, alguns equipamentos ficaram evidenciados nas últimas décadas como os diversos *shoppings centers*, os estádios de futebol, principalmente para a Copa do Mundo de futebol, e os novos museus e arenas esportivas, como por exemplo, os construídos na recente revitalização portuária do Rio de Janeiro e nas construções para as Olimpíadas de 2016.

3.2.1. SHOPPING CENTERS

O conceito de shopping center busca distanciar o consumidor das intempéries das áreas abertas e “protegê-lo” dos possíveis contratemplos das vias. São soluções arquitetônicas que agrupam lojas e serviços e, garantem uma maior segurança ao usuário desse espaço. Por serem locais de consumo e segregacionistas, muitas vezes, trazem gentrificação ao entorno de sua implantação. Os shoppings centers, como um todo, acabam por desempenhar um papel de revitalização e prestação de serviços no espaço em que está inserido, trazendo consigo valorização imobiliária. No entanto, na maioria das vezes não possui uma interação com as vias ao seu redor, principalmente na escala do pedestre, e muitos desses espaços do entorno se tornam obsoletos e/ou áreas de manobra e retornos para veículos. Apesar disso, o fato de atrair consumidores, faz com que essas áreas de valorizem.

O Barra Shopping e o Shopping Metropolitano, ambos localizados no bairro da Barra da Tijuca, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, são exemplos de como um shopping pode atrair demandas para o espaço em que se insere.

O Barra Shopping, criado em 1981, período em que o bairro era pouco desenvolvido, conforme Figura 2, foi ao longo do tempo se tornando um grande pólo de comércio e serviços. Ainda de acordo com seu site oficial, foi integrado ao New York City Center, shopping de menor porte que fica ao seu lado e ao Centro Empresarial Barra Shopping, um grande complexo de prédios empresariais. Todos esses empreendimentos juntos somam atualmente 120 mil metros quadrados de área, que ofertam serviços diversificados aos clientes, conforme visto na Figura 3.



Figura 2: Imagem aérea de área utilizada para construção do Barra Shopping na década de 1980.
Fonte: <http://ri.multiplan.com.br/static/ptb/historico.asp?idioma=ptb><Acessado em dezembro de 2017>



Figura 3: Imagem aérea atual do Barra Shopping.
Fonte: onegociodovarejo.com.br/entrevistas-jose-isaac-peres-presidente-da-multiplan-shopping-centers.<Acessado em dezembro de 2017>

Conforme visto nas figuras anteriores, são extremamente significantes as modificações ocorridas no recorte espacial onde o empreendimento está inserido. Apesar de ter uma parcela tímida de prédios residenciais nos anos 1980, atualmente a região se encontra bem mais desenvolvida, apresentando maior infraestrutura, mesmo que voltada principalmente para o transporte rodoviário como carros e ônibus.

Já referente ao Shopping Metropolitano, de acordo com a Cyrela Commercial Properties, responsável pela construção do shopping (Cyrela, site, acessado em 2017), o mesmo foi inaugurado em dezembro de 2013, com cerca de 78 mil metros quadrados de shopping e 172 mil

metros quadrados de área construída (figura 4). Já inserido em uma outra realidade de desenvolvimento urbano, é uma das principais obras nesta parte do bairro da Barra da Tijuca, que se desenvolveu nos últimos dez anos e substancialmente durante o período de obras para as Olimpíadas Rio 2016, uma vez que o maior complexo de competições (Parque Olímpico) deste evento se encontra também na Av. Abelardo Bueno, onde está localizado o shopping.



Figura 4: imagem aérea do Shopping Metropolitan Barra.

Fonte: <http://fonsecamercadante.com.br/shopping-centers/shopping-metropolitano-barra><Acesso em dezembro de 2017>

Neste caso em específico, diferentemente do anterior, o shopping foi construído após o desenvolvimento dos empreendimentos residenciais na região. Os mesmos foram crescendo ao longo dos anos e como forma de atender à demanda de serviços em uma área anteriormente obsoleta, o shopping surgiu como uma nova área de prestações de serviços e lazer.

Apesar das diferentes circunstâncias em que se encontravam em suas épocas de construção, ambos possuem funcionalidade semelhante, estando inseridos em um bairro que teve desenvolvimento urbano posterior ao do bairro elencado no objetivo de estudo. No mais, o bairro da Barra da Tijuca teve seu desenvolvimento todo baseado no modelo rodoviário de transporte, com enfoque em automóveis e ônibus, só vindo a apresentar uma maior gama de transportes públicos nos últimos anos, como o BRT e o Metrô, que não serão detalhados nesta dissertação.

Apesar da configuração de implantação dos shopping centers ser bastante diferente entre

diversos países do mundo, alguns exemplos também são interessantes de serem abordados. Nos Estados Unidos, o país precursor na construção de shoppings centers, lá conhecidos como *shopping malls*, ainda existe um número considerável de shoppings, principalmente no estado da Flórida, próximo ou dentro da cidade de Orlando. Por possuir um dos maiores parques de diversão do mundo, a Disney World, muitos shoppings ao redor do parque começaram a ser construídos a fim de alimentar o consumismo dos turistas que visitam os parques e a cidade. Um dos shoppings de maior expressão é o Florida Mall (figura 5).



Figura 5: Florida Mall.

Fonte:

<https://orlandotouristinformationbureau.com/shopping/malls/floridamall.htm><Acesso em dezembro de 2017>

Com localização estratégica, próximo ao Aeroporto de Orlando e vias importantes, o shopping atrai diariamente milhares de pessoas, turistas ou não, para consumir em suas dependências. Aberto em 1986, o shopping possui 171.800 m² de espaço ocupado, possuindo lojas âncora do comércio americano.

Outro bom exemplo americano é o Manhattan Mall (figura 6), localizado na cidade de Nova York. Construído em 1999, é um shopping bem menor do que se comparado ao anteriormente citado e aos padrões brasileiros, que apresenta uma certa calma em relação às movimentadas ruas de Nova York.

Sendo parte de um dos bairros - Manhattan - mais conhecidos de uma das cidades mais

famosas e visitadas em todo o mundo, esse shopping funciona como um espaço de lazer, apresentando amenidades como luz natural além de ser arquitetonicamente moderno e fazer parte da paisagem do bairro.



Figura 6: Manhattan Mall.

Fonte: <https://www.vno.com/street-retail/property/manhattan-mall/100-west-33rd-street/3311653/landing><Acesso em dezembro de 2017>

É importante evidenciar que os modelos de shopping centers no Brasil muito se guiaram nos processos de construção americanos. A valorização do transporte individual, principalmente carros de passeio, além de concentração de serviços em um só lugar. Além disso, suas construções se configuraram em períodos econômicos similares, mas em intervalos de anos bem distantes um do outro. Contudo, no caso brasileiro, os shoppings vieram muito mais com o poder de requalificar áreas e dar novos significados à elas do que nos Estados Unidos, onde muitos shopping centers foram construídos em regiões já ocupadas.

Tanto nos Estados Unidos quanto no Brasil, os shopping centers ganharam destaque quando houve um aumento significativo da classe média e, conseqüentemente, seus poderes de compra. Mas ainda hoje, no Brasil, apesar de inserido em uma grave crise econômica, muitos shoppings vêm sendo construídos e frequentados pelos consumidores.

O que ocorre é que, enquanto a classe média dos Estados Unidos cresceu e se estabilizou, a partir de 1945 de acordo com Cecília Barria, da BBC, os países latino-americanos não possuíam essa estabilidade. A classe média latina, no geral, veio crescendo nos últimos 30 anos, em média.

Considerando este fator, o desenvolvimento tardio da América Latina explica porque os shopping centers ainda têm tanto destaque no mercado brasileiro.

Na contramão, é importante ressaltar que há uma crescente substancial no fechamento dos shoppings nos Estados Unidos. Esse fator se dá principalmente pela mudança nos hábitos de consumo da população norte-americana, que vem buscando cada vez mais a internet para consumir, mas também pelo superávit de oferta de serviços, onde abriram-se mais lojas que o necessário para atender a população.

Sendo assim, questiona-se o futuro do consumo brasileiro. Será que os shoppings brasileiros seguirão essa tendência norte-americana? Ainda é cedo para encontrar as respostas, mas é importante compreender o que vem ocorrendo com os modelos de consumo do país que serviu de inspiração para a criação dos shoppings brasileiros para que se busquem novas alternativas de consumo e expansão do mesmo, sem que haja uma decadência dos espaços hoje tão ocupados nas cidades brasileiras.

3.2.2 ESTÁDIOS

Os equipamentos esportivos normalmente trazem controvérsias sobre as bem-feitorias que suas implantações podem trazer aos seus entornos. Em muitos casos, eles atuam como vetor para a revitalização do local inserido, mas em outros, viram um grande objeto obsoleto, sem mais utilidades. Muitas vezes esses equipamentos são construídos para eventos específicos como Copas, Olimpíadas e Mundiais e perdem a utilidade após o evento. Na maioria dos casos são equipamentos que possuem uma manutenção cara que as prefeituras não podem arcar e muitas vezes não são atrativos ao investimento privado.

No caso dos estádios de futebol, mais especificamente os estágios construídos para a copa do mundo no Brasil, por exemplo, onde foram investidos milhares de reais no que chamam de arenas, muitos não obtiveram o retorno esperado ou por estarem em localizações geográficas que não permitem melhor uso, ou ainda, por não ter havido novos incentivos de utilização após a Copa. Como exemplo, tem-se a Arena da Amazônia - o Amazonas não possui times de futebol ou outros esportes que possam arcar com as despesas para jogar numa arena cujo funcionamento é custoso para os clubes.

Contudo, os estádios ainda são responsáveis por atrair a população ao seu entorno. Ainda

no âmbito nacional, outros exemplos são o Estádio Mário Filho, mais conhecido como Maracanã e também o Estádio Nilton Santos – anteriormente conhecido como Estádio Olímpico João Havelange, ambos na cidade do Rio de Janeiro. Os dois estádios foram reformados para receber a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas Rio 2016, e, nestes casos, principalmente por se tratarem de áreas urbanas bastante povoadas, as melhorias realizadas desde suas construções, trouxeram consigo uma gama de melhoria de serviços ao seu entorno que, conseqüentemente, atente também a população local. No entanto, pelo mesmo motivo referente às suas localizações, quando são utilizados para suas funções primordiais, trazem inconvenientes para o entorno como aglomeração de pessoas, congestionamentos, entre outros.

Neste tópico, o enfoque será dado ao Estádio Nilton Santos. Inicialmente nomeado de Estádio Olímpico João Havelange, teve seu nome fantasia alterado para Estádio Nilton Santos no ano de 2015, a fim de homenagear este que foi um atleta de futebol muito importante para a Seleção Brasileira de Futebol e para o Botafogo de Futebol e Regatas, que hoje é o responsável pela manutenção do estádio.



Figura 7: Imagem aérea do Estádio Nilton Santos.

Fonte: <https://esporte.uol.com.br/futebol/ultimas-noticias/2014/10/29/com-r-20-mi-a-receber-do-bota-odebrecht-quer-dividir-gestao-do-engenheiro.htm><Acessado em janeiro de 2018>

Construído para os Jogos Panamericanos do Rio em 2007, ele foi o grande responsável pela revitalização urbana no bairro do Engenho de Dentro, onde está localizado, na Zona Norte do município carioca.



Figura 8: Localização do Bairro do Engenho de Dentro no município do Rio de Janeiro.

Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

O estádio se localiza hoje onde antes era um terreno fechado e sem uso da rede ferroviária do Rio de Janeiro, resultando assim em um bairro com poucos atrativos e movimentação de pedestres/transeuntes. A partir de 2007 o bairro ganha um Estádio Olímpico, com posição de destaque, que sediará grandes eventos esportivos mundiais.



Figura 9: Localização do Estádio Nilton Santos no Bairro do Engenho de Dentro.
Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

Como se percebe na Figura 9, o terreno que o estádio ocupa é de grandes proporções espaciais e tem destaque no bairro. Estando próximo à SuperVia, a Estação do Engenho de Dentro (Figura 10), que atende à três ramais do sistema de trens cariocas - Deodoro, Japeri e Santa Cruz - e é uma das principais responsáveis pela grande circulação de pessoas, bem como a localização próxima à Av. Dom Helder Câmara, uma das principais vias do município do Rio de Janeiro, e ao Norte Shopping, um *shopping center* bastante conhecido e frequentado da cidade.



Figura 10: Estação Olímpica de Engenho de Dentro. Fotografado pela autora, 2018.

Graças a esses fatores que auxiliam a acessibilidade ao local, muitos investimentos foram e têm sido realizados a fim de melhorar o entorno do estádio. Ele conta com ciclovia, escadarias e um galpão coberto para prática de exercícios (Figura 11) e quaisquer outros eventos que agrupam pessoas, grandes rampas reformadas e construídas para melhor acesso à estação de trem e iluminação pública de qualidade que antes não existia.

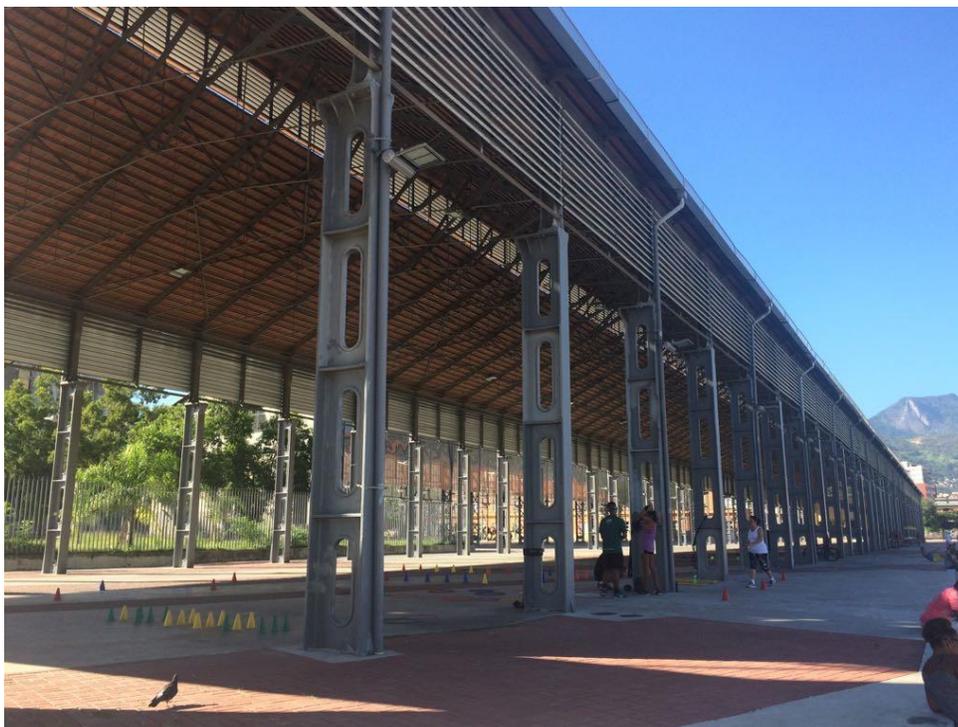


Figura 11: Galpão multiuso no setor Oeste do Estádio Nilton Santos.
Fotografado pela autora.

Além dos Jogos Panamericanos de 2007, o Estádio Nilton Santos - conhecido por muitos como Engenhão devido à sua localização geográfica, também sediou competições das Olimpíadas Rio 2016, como atletismo e futebol. Ademais, o estádio está desde 2007 sob concessão do Botafogo de Futebol e Regatas, sendo este o responsável por sua manutenção e pelos mandos de campo dos jogos de futebol do clube nos diversos campeonatos que existem no país. O clube também tem programas para eventos não esportivos no interior e ao redor do estádio, promovendo assim uma interdisciplinaridade no uso do equipamento urbano.

Com a presença frequente de jogos de futebol, eventos esportivos e não esportivos e presença de moradores/visitantes que utilizam o local para lazer e prática de esporte não profissional, o comércio ao redor acabou por se desenvolver. Seja ele registrado ou não, o fato é que os moradores e comerciantes estão lucrando com essa movimentação toda no entorno deste equipamento. A circulação de pessoas faz com que elas consumam, marquem ponto de encontro e afins, aumentando assim o uso do espaço como um todo e ajudando também na segurança do local, uma vez que há uma grande movimentação de pessoas e uma mobilização da prefeitura para manter o patrulhamento regular da polícia carioca.

Além de todos esses pontos considerados, é importante ressaltar que muitos estádios de

futebol são grandes atrações turísticas de uma cidade. Ao redor do mundo, temos outros exemplos de estádios que além da sua principal funcionalidade - abrigar partidas de futebol e outros esportes - também atraem um alto número de turistas. Nesses casos, pode-se encontrar o CampNou (Figura 12), estádio do clube espanhol Barcelona, conhecido mundialmente e visitado todos os dias por diversos turistas de todo o mundo. O La Bombonera (figura 13), estádio do Boca Juniors, conhecido time sulamericano, localizado em Buenos Aires, Argentina, também muito procurado para turismo. Esses são só alguns exemplos mundiais que não serão detalhados neste presente trabalho.



Figura 12: Imagem aérea do CampNou, estádio do Futebol Club Barcelona, clube espanhol.
Fonte: <https://www.touracti.com/endo/barcelona/41159/camp-nou-experience-e-tickets>.<Acessado em janeiro de 2018>



Figura 13: Estádio La Bombonera, pertencente ao clube argentino Boca Juniors.

Fonte: <https://www.dicasdaargentina.com.br/2016/10/la-bambonera-em-buenos-aires.html> <acessado em janeiro de 2018>

Ambos os estádios são de proporções bem grandes, com suas particularidades arquitetônicas que não cabe aqui detalhá-las, contudo é importante evidenciar que eles possuem papel fundamental nas cidades onde estão inseridos, atraindo não só torcedores em dias de jogos, mas também uma gama bastante grande de turistas que buscam esses locais para fazer visitas e estarem em contato com equipamentos público-privados conhecidos mundialmente. A presença de museus esportivos dentro desses equipamentos também é um grande atrativo de turistas.

Como visto anteriormente, os estádios de futebol não são visitados apenas mundo a fora. Também no Brasil, são equipamentos urbanos com grande atrativo turístico, aumentando a circulação em seu entorno, demandando assim investimento do poder público nos serviços ofertados para os mesmos.

3.2.3. PARQUES/PRAÇAS

Parques e praças são outros exemplos significativos de equipamentos que são responsáveis pela requalificação urbana de determinado recorte espacial. Em alguns casos eles possuem funcionalidades específicas e em outros são apenas a reutilização de um local obsoleto da cidade, trazendo para este espaço urbano um novo olhar e nova ocupação espacial. E muitos

casos eles acabam por abranger os dois casos, atribuindo funcionalidade específica a um espaço abandonado.

O exemplo a ser usado aqui é o Parque Madureira, localizado em um bairro homônimo na Zona Norte do município do Rio de Janeiro.

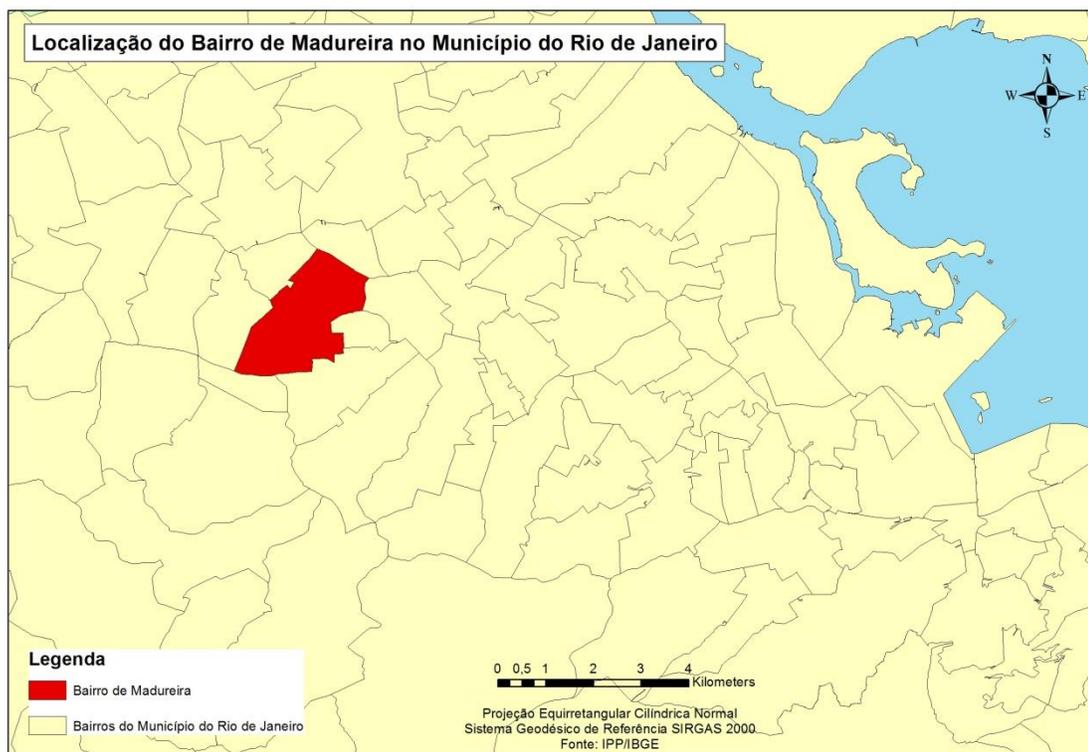


Figura 14: Localização do Bairro de Madureira no Município do Rio de Janeiro
Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

O bairro é bastante famoso na cidade por possuir outros espaços de atração pública, como seu vasto comércio e o Mercado de Madureira, o Baile Charme - que ocorre embaixo do principal viaduto do bairro - e as quadras de samba do G.R.E.S. Portela e do G.R.E.S. Império Serrano. Além disso, é cercado por diversas opções de transporte, como trem, BRT e ônibus que possuem destino a todas as regiões da cidade do Rio. Apesar disso, o bairro ainda carecia de opções de lazer para seus moradores de diversas idades e principalmente carecia de espaços livres e verdes. O bairro possui uma configuração bastante densa de casas e prédios baixos, mas com uma grande ocupação do solo.

Devido carência desses espaços livres, a Prefeitura do Rio, durante o mandato do prefeito Eduardo Paes, em junho de 2012, investiu na Zona Norte e inaugurou o parque, que tem uma extensão de 3,15 km de acordo com a RioTur.

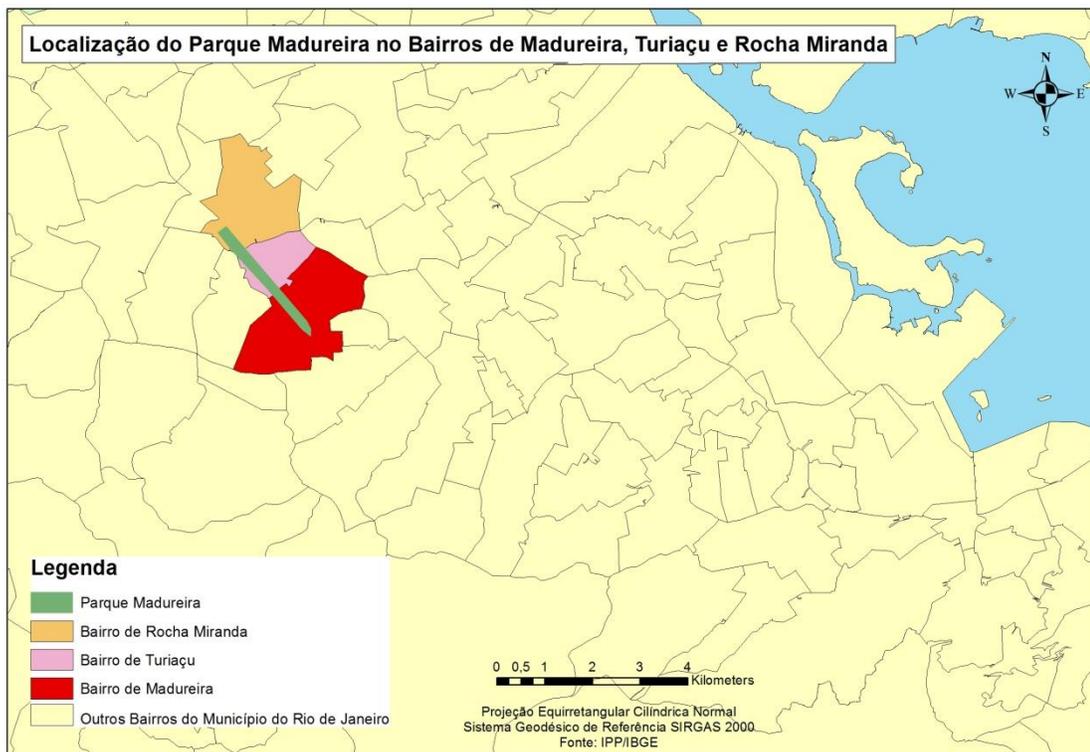


Figura 15: Localização do Parque Madureira nos bairros de Madureira, Turiaçu e Rocha Miranda.
 Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

Como possível observar na figura 15, o Parque Madureira é de tamanha extensão que corta três bairros da zona norte carioca. De acordo com a RioTur, ele é o terceiro maior do município, perdendo apenas para o Parque do Flamengo, no bairro de mesmo nome, e para a Quinta da Boa Vista, localizada em São Cristóvão (RioTur, 2017).

O seu aparato de lazer é composto por quadras poli-esportivas para a prática de basquete, futebol e vôlei, bem como campo de grama sintética. Ademais, possui outros equipamentos como pista de skate, brinquedos, quiosques, entre outros. Além da preocupação com o lazer, o parque teve como projeto trazer uma ideia de sustentabilidade, controlando resíduos sólidos, reuso de água da chuva, obtenção de energia solar, investindo também no paisagismo com árvores nativas, gramas e flores. Conta ainda com dois espaços culturais chamados Arena Carioca - responsável por receber os eventos culturais - e a Praça do Samba, que é um espaço para homenagear o gênero musical, de acordo com a RioTur.

Conforme citado anteriormente, o bairro possui diversas opções de transporte e comércio, que já eram responsáveis por atrair um grande contingente de pessoas a circular no bairro.

Contudo, para os moradores, ainda ficava em falta um grande espaço de lazer multiuso, que pudesse agradar à todas as idades e necessidades.



Figura 16: Imagem aérea do Parque Madureira.

Fonte: <http://qixmissy.com.br/skate/skate-no-parque-madureira/><acessado em janeiro de 2018>



Figura 17: Fotografia do Parque Madureira aberto ao público. Fonte: <https://odia.ig.com.br/conteudo/rio-de-janeiro/2016-03-25/parque-madureira-e-patrimonio-cultural.html><acessado em janeiro de 2018>

Hoje, o Parque Madureira é a referência de lazer local, onde os moradores e visitantes podem utilizar o espaço para diversos fins como pique-niques, encontros, movimentações culturais, esporte, etc.

Um outro exemplo de parque que se pode utilizar é o Parque Barigui, localizado em Curitiba, no estado do Paraná. De acordo com a prefeitura de Curitiba, o parque é uma área de preservação ambiental. Possui diversos animais e bosques que são responsáveis por regular a qualidade do ar. Além disso, possui uma funcionalidade específica de conter as enchentes do Rio Barigui em tempos de chuva através do seu grande lago, evitando assim que os bairros ao seu entorno sofram com enchentes resultantes de grandes chuvas.

Além dessa funcionalidade, o parque conta com extensa área de lazer, academia de ginástica, restaurantes, quiosques. De acordo com a Prefeitura de Curitiba, A população pode praticar esportes, realizar churrascos, visitar exposições no pavilhão existente, conhecer o Museu do Automóvel ou curtir os circuitos de corrida/caminhada ao longo do parque.



Figura 18: Parque Barigui visto de cima.

Fonte: <https://budmaps.com.br/es/listando/parque-barigui/> <acessado em janeiro de 2018>



Figura 19: Pessoas utilizando o espaço do Parque Barigui

Fonte: https://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotoDirectLink-g303441-d553398-i68260668-Parque_Barigui-Curitiba_State_of_Parana.html <acessado em janeiro de 2018>

Ainda no que se refere a parques, há o Parque do Ibirapuera, localizado em bairro de mesmo nome no município de São Paulo/SP. O parque inaugurado na década de 1950, hoje é o parque mais importante da metrópole paulistana. Além das visitas diárias para os cidadãos aproveitarem o verde na Terra da Garoa, o parque também recebe eventos culturais, shows em sua arena de Shows, além de contar com museus, obras de arte, pista para caminhada, ciclovia, quadras, entre outros, segundo a Administração do Parque (<https://parqueibirapuera.org/parque-ibirapuera/parque-ibirapuera/>), sendo referência de lazer ao ar livre na cidade de São Paulo.



Figura 20: Imagem aérea do Parque do Ibirapuera.

Fonte: <http://www.mapofsports.com/2013/12/02/parque-do-ibirapuera-sao-paulo-sp/> <Acessado em janeiro de 2018>



Figura 21: Transeuntes e ciclistas no Parque do Ibirapuera.

Fonte: <https://guia.melhoresdestinos.com.br/parque-ibirapuera-173-4447-1.html><Acessado em janeiro de 2018>

Sendo assim, parques urbanos são equipamentos de grande destaque nas cidades, sendo "diversos os efeitos positivos gerados (...) pois além de contribuir para melhoria na qualidade de vida, possuem funções socioambientais significantes (...)"(SOARES, pág. 46, 2015).

Além dos exemplos brasileiros, a seguir tem-se dois exemplos bem distintos dentro de uma mesma cidade, Nova York, nos Estados Unidos. Primeiramente, o Central Park (Figura 22), cujo Ibirapuera muito se inspira e assemelha.

Neste caso, o parque inaugurado em meados do século XIX, foi um dos maiores projetos urbanos públicos da época. Com o objetivo de prover uma alternativa saudável e um ambiente agradável para os nova-iorquinos, e até hoje mantém essa função. Diminuir o ritmo da cidade, trazer cor à sua paisagem, além de momentos de lazer e interação dos cidadãos presentes, essas são algumas das funções do espaço com cerca de 340 hectares (Central Parque - Site Oficial. Acessado em 2018). Ainda de acordo com o site do parque, ao longo dos anos, foram sendo realizadas diversas obras de melhorias e criação de novas opções de lazer dentro do espaço, até mesmo um zoológico, além de concertos musicais e apresentações artísticas em geral.



Figura 22: Imagem aérea do Central Park.

Fonte: <https://pt-br.insider.pro/photo/2016-08-30/os-30-parques-urbanos-mais-bonitos-do-mundo/><acessado em janeiro de 2018>

Além deste exemplo histórico, em Nova York também encontra-se o High Line (Figura 23). Diferentemente do anterior, este teve um papel bem mais significativo no que tange à requalificação urbana do local onde está inserido.



Figura 23: The High Line

Fonte: <https://novayork.com/high-line><Acessado em fevereiro de 2018>

O que antes era uma linha férrea, abandonada na década de 1980, hoje encontra-se um parque suspenso a 8 metros de altura localizado em um espaço urbano que corta três bairros que anteriormente eram pouco visitados na cidade. Nos anos 1930, o bairro era majoritariamente industrial e por muito tempo esta linha férrea ficou esquecida e abandonada. Os moradores locais lutaram para que a mesma não fosse destruída e sim revitalizada, sendo construído e aberto ao público no ano de 2009 (High Line – Site Oficial. Acessado em 2018).

Como o próprio site do High Line aponta, este é um pedaço revitalizado do passado nova-iorquino. Entre a ideia de revitalização e a realização do projeto, foram 10 anos de espera e, até o ano de 2014, o parque foi estendido.



Figura 24: The High Line

Fonte: <https://novayork.com/high-line> <Acessado em fevereiro de 2018>

Todo esse processo de revitalização trouxe uma mudança na paisagem dos bairros onde o parque suspenso se insere. O mesmo abrange projetos paisagísticos, espaços de convivência e contemplação - dele é possível visualizar o Empire State Building, o Rockefeller Center, entre outros -, bem como de circulação dos transeuntes.

É interessante fazer um comparativo com o exemplo citado anteriormente, o Parque Madureira. Apesar de serem completamente diferentes no que tange à construção e paisagem, ambos são de longa extensão, abrangendo 2 ou mais bairros e revitalizando o entorno anteriormente esquecido pelo poder público.

3.2.4. MUSEUS

Os museus são bons exemplos de equipamentos urbanos que são responsáveis por atrair pessoas ao seu entorno com foco turístico. Não necessariamente eles irão desenvolver comércio ao redor e tampouco rede modal de transporte uma vez que os museus por vezes são antigos, em prédios tombados, vindo muito antes do desenvolvimento urbano de uma cidade. Contudo, no exemplo utilizado, a ótica apresentada é completamente diferente.

Localizado no Centro do Rio de Janeiro, o Museu do Amanhã, inaugurado em 2015, é um

equipamento moderno, construído para o projeto Porto Maravilha, na região portuária carioca, no centro do Rio de Janeiro.



Figura 25: Localização do bairro do Centro no município do Rio de Janeiro.
Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponibilizados pelo IPP/IBGE.

A região, que por muitos anos ficou esquecida, obsoleta e abandonada, ganhou uma nova paisagem para as Olimpíadas Rio 2016, considerando não só o bairro do Centro, como também os adjacentes como Saúde e Gamboa. Contudo o enfoque permanece no Centro, onde está localizado o Museu do Amanhã, conforme visto a seguir:

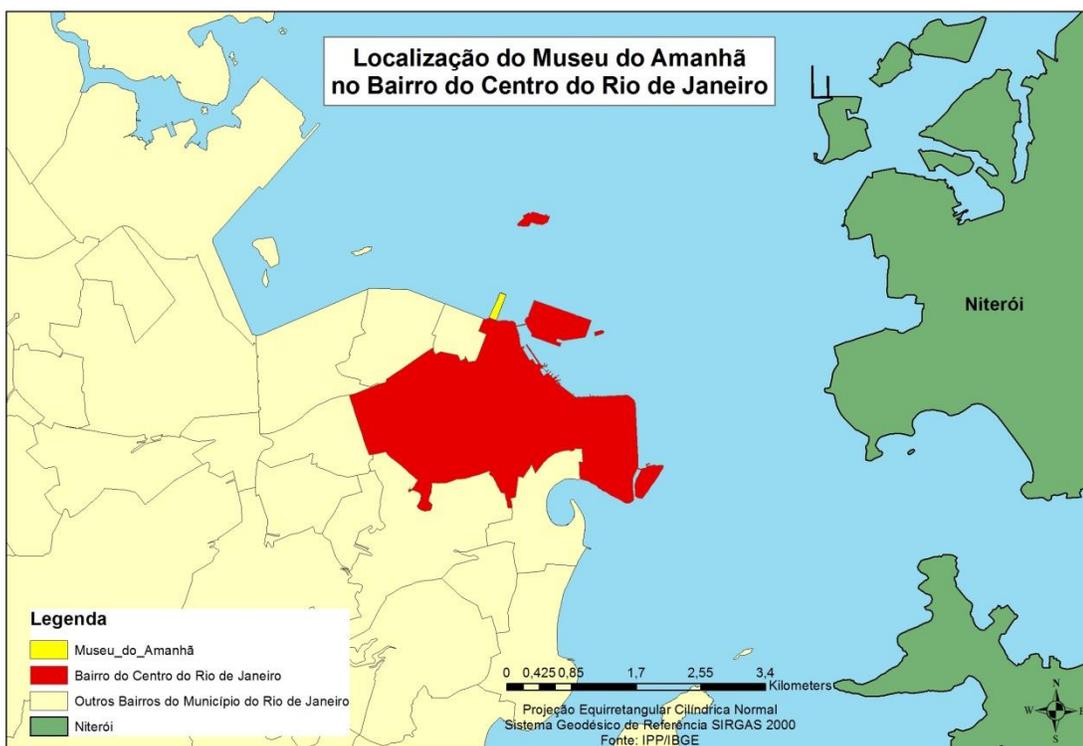


Figura 26: Localização do Museu do Amanhã no Bairro do Centro do Rio de Janeiro.
 Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

Localizado no Píer Mauá e um dos ‘carros-chefes’ do projeto de revitalização da Zona Portuária carioca, o Museu do Amanhã é um equipamento de grande porte com destaque internacional. Com base no site do mesmo, é um museu de ciências em geral, que projeta no futuro suas esperanças e mudanças, que busca narrar como a sociedade pode atuar para que o futuro seja o melhor possível. Com isso, ele sai daquela ideia de que museu é algo antigo, que remete ao passado, e traz uma observação acerca do futuro da sociedade.

Além disso, evidencia questões de sustentabilidade e convivência, e a participação de seus visitantes é fundamental em toda a experiência de visitação, de modo que o conhecimento seja ampliado e transformado para melhor, conforme cita o site do Museu do amanhã (Acessado em 2018).

O museu hoje, muito além de um espaço/ambiente de aprendizado e disseminação de cultura e conhecimento, é também um objeto de identidade da cidade do Rio de Janeiro, sendo reconhecido em todo o mundo. Ao seu entorno, destacam-se praças, espaços públicos, armazéns e comércio. Após essa revitalização de suma importância na cidade, o espaço, que é atendido pelo VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), estação das Barcas que ligam o Rio de Janeiro a Niterói,

além de estar próximo às estações de metrô e à Avenida Presidente Vargas, uma das principais vias de toda a cidade, teve sua mobilidade elevada a um patamar diferente de antes. Fácil de chegar e se locomover, com espaços para lazer, convenções, convivência e eventos em geral, o lugar que antes era esquecido pela população carioca, hoje é uma das principais referências no que tange à lazer, cultura e diversão.



Figura 27: Imagem aérea do Museu do Amanhã e seu entorno, a Praça Mauá.
Fonte: <https://museudoamanha.org.br/> <acessado em fevereiro de 2018>



Figura 28: Imagem do espelho d'água existente na parte traseira do Museu do Amanhã.

Fonte: <https://museudoamanha.org.br/pt-br/content/instala%C3%A7%C3%B5es-do-museu><Acessado em fevereiro de 2018>

Próximo a ele ainda é possível encontrar outro museu atual, o MAR (Museu de Arte do Rio), inaugurado em 2013. Também instalado na Praça Mauá, no centro, suas dependências são divididas em dois prédios, sendo um histórico tombado e outro contemporâneo construído para abrigar as salas de exposição.



Figura 29: Imagem aérea do Museu de Arte do Rio.

Fonte: <http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/o-mar><acessado em fevereiro de 2018>

Além do objetivo de disseminar cultura para os cidadãos cariocas, o Museu tem um trabalho de formar educadores da rede pública de ensino. Ademais, possui diversas atividades que circulam e trabalham pelo viés da ideia de identidade cultural da comunidade através de exposições, eventos e afins, de acordo com o site do museu.

Esses museus em específico, ressignificaram a relação do carioca com a agenda cultural da cidade e a ocupação significativa do centro do Rio, sendo bastante procurados e abrindo um novo olhar para aqueles que antes dispensavam este tipo de diversão. No mais, esses museus vieram com propostas modernas bem diferentes dos museus tradicionais já conhecidos pela sociedade carioca, atraindo um novo tipo de público, de diferentes idades para frequentar espaços antes reduzidos à uma menor parcela da população.

Além dos exemplos brasileiros, diversos museus internacionais modificam e ressignificam a relação da sociedade com a cidade. Um ótimo exemplo a ser citado é o Museu e Memorial Hector Pieteron, em Joanesburgo, África do Sul. Este memorial, contruído em 2002, localiza-se no bairro de Soweto - onde habitavam os negros segregados e os indígenas - e é uma homenagem ao menino estudante que dá nome ao museu, morto em um protesto durante o regime de apartheid (segregação racial) no país (https://www.gauteng.net/attractions/hector_pieteron_memorial_and_museum/ <Acessado em fevereiro de 2018>).



Figura 30: Museu e Memorial Hector Pieteron
<https://guia.melhoresdestinos.com.br/museu-e-memorial-hector-pieteron-141-3016-1.html> <acessado em fevereiro de 2018>

O bairro, que por muitos anos foi ignorado e sinônimo de forte segregação racial no país, hoje, através da construção do Memorial, atrai muitos visitantes do mundo todo para visitar o bairro e conhecer um pouco mais da história política da África do Sul. Através do museu, é possível compreender todo o processo de apartheid e o quanto o mesmo influenciou a sociedade durante tantos anos. Atualmente, este é um espaço referência histórica e, conseqüentemente, chama atenção para o bairro que anteriormente era desprezado pelo governo racista e pela população segregadora.

4. OBJETO DE ESTUDO

4.1 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO

4.1.1. O BAIRRO DE DEL CASTILHO

O bairro de Del Castilho, localizado na zona norte da cidade do Rio de Janeiro (Figura 31), na Área de Planejamento 3 (AP3), conforme divisão realizada pela prefeitura, está passando por significativas mudanças e um intenso crescimento ao longo das últimas décadas. Até meados da década de 1980, ainda era caracterizado por ser um espaço industrial, sendo referência por abrigar fábricas, principalmente do ramo têxtil. Hoje se caracteriza por ter um solo de uso misto, mas majoritariamente residencial.



Figura 31 – Localização do bairro de Del Castilho no município do Rio de Janeiro
 Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

Nas últimas décadas, a cidade passou por intenso crescimento, reconfigurando todo o território (SILVA, 2015), sofrendo diretamente com as mudanças ocorridas na mesma. Ainda de acordo com Silva (2015), localizado em uma região da cidade que tem facilidade de conexão com outras áreas citadinas, o bairro acaba por ganhar destaque se comparado à outras localidades urbanas em expansão.

Com uma área territorial de 144 hectares (IBGE, 2003) e população de 15.610 habitantes (IBGE, 2010) o bairro possui importantes equipamentos urbanos de pequeno, médio e grande porte, como é o caso do Shopping Nova América. Ao redor de seu espaço ocupado, encontram-se importantes vias da cidade, que serão detalhadas posteriormente, como a Av. Dom Helder Câmara e a via expressa Linha Amarela, que faz a ligação de maneira rápida e direta do shopping e de Del Castilho com os bairros de Jacarepaguá e Barra da Tijuca bem como com outras vias importantes como a Av. Brasil e a Linha Vermelha, que possibilitam chegar ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (também conhecido como aeroporto do Galeão), localizado na Ilha do Governador e a Cidade Universitária, onde se encontra a Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Esses fatores tornam a área bastante dinâmica, possuindo serviços que são bastante usados por diversas áreas da cidade e até pelos municípios vizinhos (SILVA, 2015).

Por possuir uma linha de metrô e ter sido uma área anteriormente fabril, por muito tempo sofreu com a obsolescência espacial uma vez que passou por um esvaziamento produtivo, tendo seus espaços reutilizados, seja para comércio e lazer ou ensino e moradia (SILVA, 2015). O autor chama isso de "vantagem territorial", alegando que esses espaços possuem características competitivas que auxiliam em ações de requalificação urbana.

É importante compreender que, esses recortes urbanos que se criam, são resultados do processo de esvaziamento espacial. Estes sofrem com a transferência dos setores produtivos para outros lugares. Junto a esse fator, perdem-se identidades e características, conforme explicitado a seguir:

"A obsolescência e desuso decorrentes de transformações no processo produtivo, a exemplo das antigas fábricas do subúrbio carioca, algumas das quais consideradas como indutoras da ocupação de várias áreas da cidade, significam não apenas a subutilização da infra-estrutura ali implantada, mas também uma perda simbólica, com repercussões na vida das pessoas, passíveis de serem percebidas também no tecido urbano no entorno dessas áreas." (Silva, 2015, página 211)

Atualmente, o bairro conta com um equipamento urbano público-privado de grande porte, transformando não só a sua dinâmica urbana atual, como também influenciando bastante na dinâmica de mobilidade local e tem papel de grande destaque de cidade. Além disso, possui um vasto comércio e até bastante empresas, dividindo espaço com as residências antigas e os novos empreendimentos residenciais que vêm surgindo nos últimos anos.

4.1.2. DE FÁBRICA DE TECIDOS AO SHOPPING NOVA AMÉRICA

Neste objeto de estudo, o shopping, que foi criado em 1995 - década de destaque para a consolidação dos *shoppings centers* no Brasil -, nasceu no espaço e prédio onde havia uma antiga fábrica de tecidos. A Companhia de Tecidos Nova América, inaugurada em 1925, foi uma das maiores e mais tradicionais fábricas do país, de acordo com o site oficial do shopping.

No ano de 1991, a fábrica têxtil foi desativada e transferida para o município de Duque de Caxias, na região metropolitana do Rio de Janeiro e, segundo o site, pouco tempo depois vendeu seu terreno e prédio para empreendedores investirem no shopping. A sua estrutura predial de tijolinhos foi mantida e o shopping começou a funcionar no ano de 1995, com o objetivo inicial

de ser um *outlet* shopping, ou seja, um shopping que oferecia preços competitivos.



Figura 32: Construção do Shopping Nova América, 1991.

Fonte: www.shoppingnovaamerica.com.br/card/historico-1991 <acessado em novembro de 2017>



Figura 33 -Shopping Nova América próximo à inauguração em 1995.

Fonte: www.shoppingnovaamerica.com.br/card/historico-1995 <Acessado em novembro de 2017>



Figura 34: Shopping Nova América já em pleno funcionamento no ano de 2002.

Fonte: www.shoppingnovaamerica.com.br/card/historico-2002<Acessado em novembro de 2017>

O shopping que atualmente conta com 122 mil metros quadrados de área construída após sua última expansão em 2012, conta com trezentas lojas, três torres de escritórios, 3 lajes corporativas e 2 hotéis (diariodorio.com). Um número bastante expressivo, que é responsável por influenciar diretamente em toda a dinâmica do bairro.

Além de todas estas características atuais, o shopping mantém ao máximo a alusão à identidade anterior de fábrica, sendo uma forma de manter viva a história deste espaço que por muito tempo atuou sobre aquela região e ainda hoje deixa marcas nos moradores do bairro.

Conforme mostrado a seguir, é possível visualizar a manutenção de símbolos característicos da época de fábrica, como a torre (figura 35). Além dela, também é possível visualizar as máquinas originais dos tempos de fábrica expostas na praça de convivência próximo à restaurantes de grande procura no shopping.



Figura 35: Torre industrial mantida até os dias atuais nas dependências do Shopping, 2018.
Fotografado pela autora.



Figura 36: Máquinas originais do tempo industrial, 2018. Fotografado pela autora

Além destes dois símbolos, também fica evidentes aos clientes do shopping as fachadas com tijolose janelas no mesmo formato da época industrial, aliados à um trabalho paisagístico mais moderno.



Figura 37: Fachada do prédio atual utilizado pelo shopping, 2018. Fotografado pela autora.



Figura 38: Fachada industrial com prédio moderno ao fundo, 2018. Fotografado pela autora.

Através da Figura 38, pode-se perceber como o "antigo" e o "novo" são destaque dentro de uma mesma paisagem, funcionando entre si e se complementando. Essa é uma característica muito marcante do shopping, que sempre evidenciou a sua preocupação em manter a identidade desse prédio no bairro, sem deixar de oferecer modernidade em seu entorno, trazendo com isso conforto e conseqüentemente mais consumidores para frequentá-lo.

A construção do shopping e suas respectivas expansões construídas ao longo do tempo, fez com que este recorte espacial passasse a desempenhar um novo papel na dinâmica urbana de Del Castilho. Juntamente, traz alterações funcionais, reestruturando e reorganizando todo o bairro de acordo com o objetivo do novo empreendimento, afetando diretamente a morfologia local e gerando novas redes de circulação na área (BALTAZAR, 2011). Além disso, também influencia diretamente na dinâmica imobiliária da região e o uso do solo. Ou seja, esse equipamento passa a exercer uma função central dentro do recorte espacial urbano, sendo responsável por articular diversas áreas da cidade que estão além do entorno da região.

Responsável por ocupar 127.101 metros quadrados do bairro, de acordo com a

Associação Brasileira de Shoppings Centers, a área de seu terreno equivale a 12,71 hectares, ou seja, 28% da área do bairro. Este equipamento é atualmente o principal empreendimento da região (Figura 39). Com ocupação do solo tão significativa, o shopping passou a ser responsável por grande parte das modificações urbanas ocorridas, impactando diretamente na morfologia urbana e mobilidade do bairro.

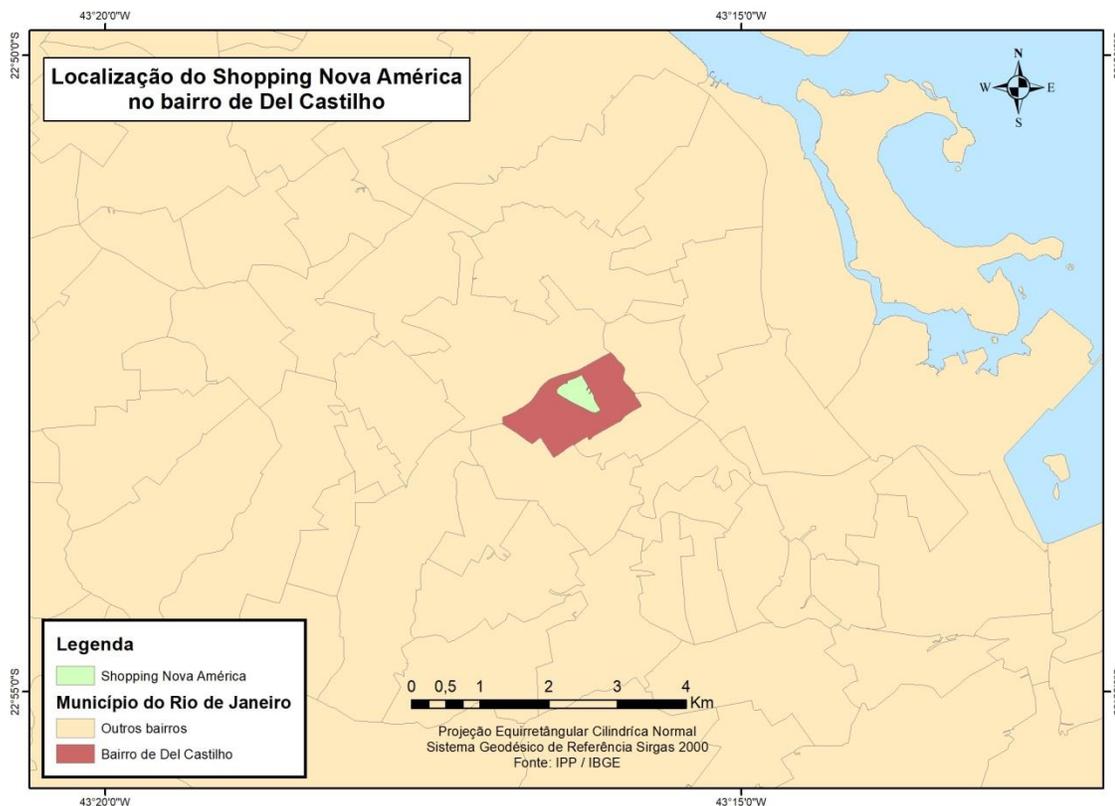


Figura 39 – Localização do Shopping Nova América no bairro de Del Castilho
Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

Por ser o principal empreendimento do recorte espacial estudado, trouxe consigo uma gama de serviços que é responsável por atender toda a população local e transitante. Ao apresentar tamanhas opções de transporte, facilitando sua acessibilidade, acaba por se desenvolver em todos os aspectos. Todo esse processo pode ser entendido como interdependente, conforme Silva (2015) explicita:

"Surgem novas formas alternativas de valorizações de espaço na cidade, renovando certas áreas articuladas a uma estrutura de transporte metropolitano, através de novos serviços, centros comerciais, condomínios residenciais, instituições de ensino superior, pólos gastronômicos, centros de cultura e lazer, torres empresariais e comerciais,

polarizando assim novas áreas funcionais e pontos de considerável valor fundiário, fazendo repensar a relação entre transporte coletivo e espaço urbano." (Silva, 2015, página 22).

Ou seja, de acordo com o autor, por meio dessa interligação entre diversos modais de transporte existentes no bairro onde o equipamento se localiza, o shopping pôde desenvolver serviços antes não ofertados. Nesse caso em específico, encontram-se no estabelecimento uma instituição de ensino superior de nome solidificado no Rio de Janeiro e no país, diversas opções de lazer como parques de diversões e cinemas, bem como a Rua do Rio, que funciona como uma referência gastronômica e seu visual remete aos estilos de construções antigas, conforme figura 40a seguir:



Figura 40: Rua do Rio, 2018. Fotografado pela autora.

Além disso, conta com duas praças de alimentação e torres empresariais onde funcionam empresas de diversos portes, como por exemplo a White Martins - empresa multinacional brasileira de fabricação de gases industriais, de acordo com o site da multinacional.

No mais, essa oferta de serviços em um espaço específico trouxe ainda desenvolvimento imobiliário no bairro, fazendo com que só no entorno mais próximo já tenham sido construídos três novos condomínios de porte médio para grande, sendo um deles uma espécie de condomínio bairro, com diversas torres, inúmeros apartamentos e vasta área de lazer.

4.2. METODOLOGIA DE ANÁLISE

Para que se conseguisse alcançar todos os objetivos predeterminados do objeto de estudo, foram definidas metodologias que fossem capazes de auxiliar na obtenção dos dados mais precisos possíveis para que se chegasse no resultado esperado.

No que se refere à obtenção de dados sócio-econômicos e de mobilidade, foram aplicados questionários estruturados, com perguntas qualitativas e objetivas, além de opções pré-definidas de respostas para otimizar a produção dos dados e mostrar os resultados graficamente. Contendo uma página com oito perguntas, o mesmo era dividido em três perguntas referentes ao perfil sócio-econômico (Sexo, faixa etária e faixa salarial), três perguntas sobre mobilidade (Residência, motivo da presença e modal utilizado para chegar) e duas de informações sobre o bairro (modal mais utilizado no bairro e serviço ofertado mais utilizado), conforme apresentado no apêndice 1.

Essas questões foram definidas com base na necessidade de se entender como se dá o deslocamento das pessoas no local referido, bem como seu perfil, uma vez que esses dois processos juntos atuam diretamente sobre a formação e modificação da morfologia como um todo. O bairro, que possui diversas funções, veio e vem se adaptando de acordo com a demanda da população que nele habita e transita, fazendo com que sua morfologia não se mantenha estática.

Para a definição da quantidade mínima de questionários a serem aplicados para a amostra ser representativa e os questionários apresentarem um resultado confiável, utilizou-se o programa de Cálculo da amostra de Glauber Santos (*apud* OLIVEIRA, 2015), que consiste na seguinte equação (1):

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1-p) + e^2 \cdot (N-1)} \quad (1)$$

Onde:

n: amostra calculada

N: população

Z: variável normal padronizada associada ao nível de confiança

p: verdadeira probabilidade do evento

e: erro amostral

Essa fórmula pode ser calculada através de ferramenta on-line disponibilizada pelo autor, onde a confiabilidade considerada foi de 95% e a margem de erro 10%, definidas de acordo com o emprego de maior confiabilidade da pesquisa (OLIVEIRA, 2015) gerando assim uma amostra igual a 97 questionários (SANTOS, site on-line, acessado em 2017). As entrevistas foram realizadas no mês de março, em horários diferentes, no turno da manhã e da noite e a escolha dos entrevistados foi feita de maneira completamente aleatória.

Já para a elaboração dos mapas temáticos utilizados anteriormente e dos que foram usados a seguir, foi usada a base de dados disponibilizada pelo IPP/IBGE, sendo essas trabalhadas no software ArcGIS 10.1. O objetivo da confecção desses mapas foi tornar possível visualizar espacialmente a distribuição da área escolhida no espaço, sendo eles capazes de representar os dados como área de influência, cuja determinação foi explicada posteriormente, uso do solo e modais de transporte.

4.3 MOBILIDADE

Conforme citado anteriormente, o Shopping está inserido em uma localização estratégica, o que lhe oferece uma posição de destaque perante outros recortes com mesma função.

Então, tomando-se como base o posicionamento geográfico do empreendimento, foram localizados e identificados os principais pontos de modais presentes ao redor do Shopping

NovaAmérica e as principais vias de circulação do bairro, visando compreender como eles atuam e se organizam no espaço (figuras41 e 42).



Figura 41: Principais vias do bairro e do entorno do shopping. Elaborado pela autora no Google Earth.

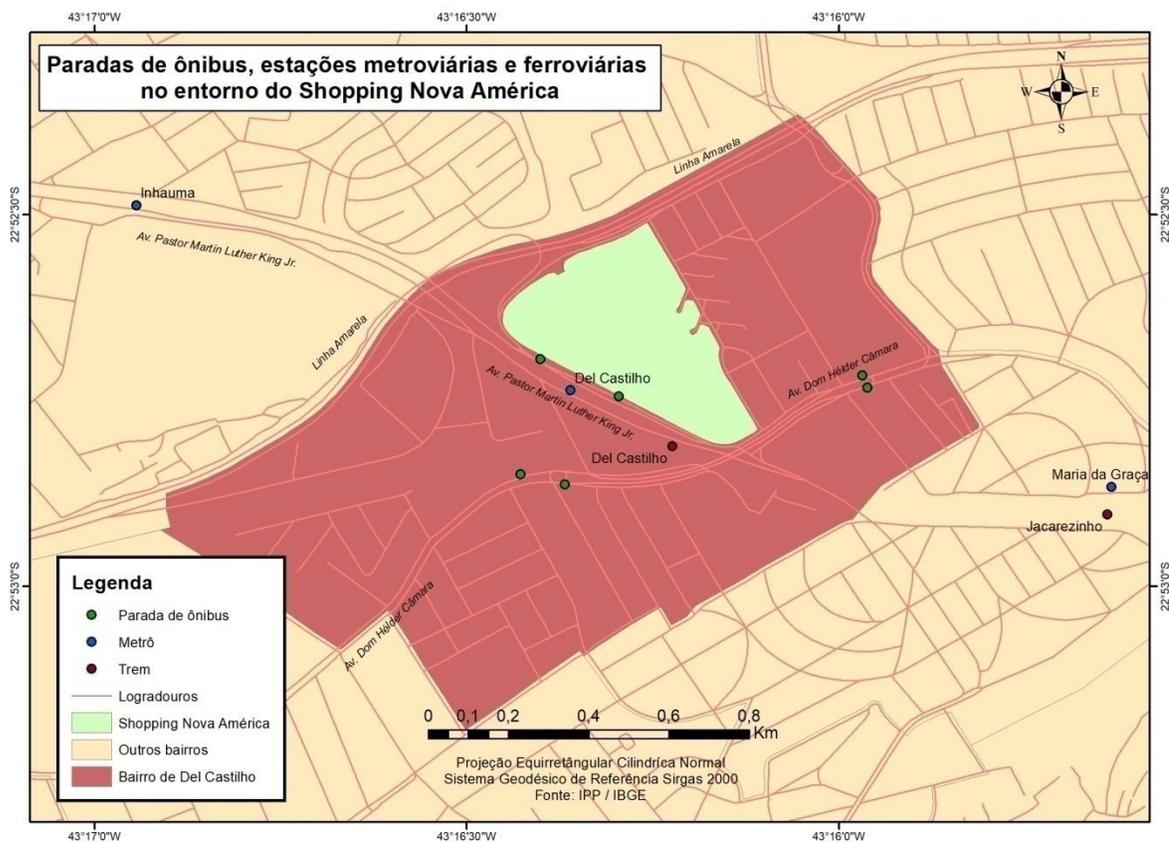


Figura 42: Paradas de ônibus, estações metroviárias e ferroviárias no entorno do Shopping Nova América. Fonte: Elaborado pela autora com base de dados disponível pelo IPP/IBGE.

É possível perceber através do mapeamento desses pontos e vias nos dois mapas anteriores, que o Shopping Nova América se encontra cercado por vias de extrema importância para a mobilidade, não só local, como também para a cidade em geral, como a Av. Dom Helder Câmara (antiga Av. Suburbana), a Av. Pastor Martin Luther King Jr. (antiga Av. Automóvel Clube) e a via expressa Linha Amarela, que liga a zona norte à Barra da Tijuca, conforme abordado no início deste capítulo.

Assim sendo, é possível perceber que os modais de transporte estão diretamente ligados à mobilidade do bairro, uma vez que através deles circulam pessoas que residem em outros bairros, sendo da região ou não, inclusive vindos de outros municípios próximos como São João de Meriti e Duque de Caxias. Esse fator evidencia o papel dos diferentes modais de transporte para a dinâmica urbana do bairro, configurando-o espacialmente.

Nas paradas de ônibus localizadas junto ao empreendimento, na Av. Pastor Martin Luther King Jr., é possível que se chegue, de maneira expressa, a bairros como Curicica, Tanque e Barra

da Tijuca, na zona oeste da cidade. De maneira convencional, de ônibus urbano, chega-se à bairros como Pavuna, Irajá, Penha e adjacências, além da Cidade Universitária localizada na Ilha do Fundão. Nas paradas de ônibus presentes na Av. Dom Helder Câmara, encontram-se ônibus para bairros como Madureira, Grande Méier, Grande Tijuca, São Cristóvão e outros da zona norte, além do Centro e também para bairros localizados na zona oeste, como Realengo. Ademais, também há linhas de ônibus disponíveis para os municípios de Duque de Caxias, na baixada fluminense e São Gonçalo, passando por Niterói.

Referente às malhas ferroviárias, a estação de Del Castilho pertence ao ramal Belford Roxo, que liga a estação Central ao município homônimo ao ramal, localizado na baixada fluminense. Quanto ao modal metroviário, o bairro conta com uma estação da linha 2, que liga o bairro da Pavuna até Botafogo nos dias úteis e aos sábados e domingos faz essa ligação somente até a estação Estácio, onde ocorre a baldeação entre as linhas 1 e 2. Segundo informações do Metrô Rio, a estação é chamada de Nova América/Del Castilho, pois possui um convênio com o shopping, uma vez que o metrô é o principal modal de transporte de chegada de consumidores ao bairro e ao empreendimento (gráfico 1), além de ser responsável pela ligação do bairro com a zona sul da cidade.

Através desse panorama, é possível perceber que o shopping e o bairro possuem uma dinâmica muito particular, conectando a diversas regiões da cidade e diferentes perfis de transeuntes e consumidores, de variadas classes sociais, conforme será visto posteriormente. Por meio das entrevistas realizadas *in loco*, foi possível encontrar um perfil de utilização dos modais que se localizam ao redor do shopping, conforme visto a seguir.

Foram listados os principais modais existentes no bairro que cercam o shopping, para que assim fosse feito um levantamento da utilização dos mesmos. Primeiramente, foi levantado os modais mais utilizados em geral para se chegar ao bairro, a seguir:

Modais utilizados para chegar ao bairro

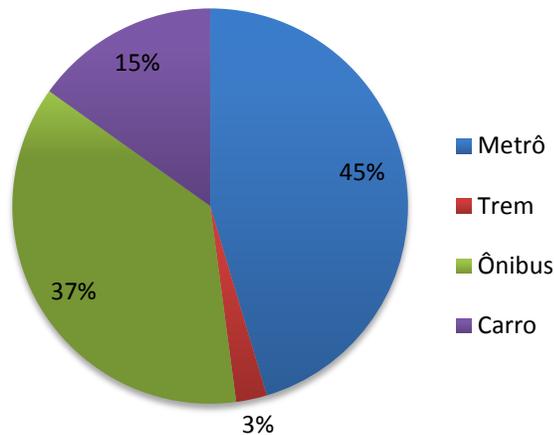


Gráfico 1 - Modais utilizados para chegar ao bairro. Elaborado pela autora.

Conforme visto no gráfico 1, é possível destacar a utilização maciça do metrô pelos diversos frequentadores para se chegar ao bairro. Muitos motivos podem caracterizar essa preferência. O metrô é um transporte de massa, capaz de transportar milhares de pessoas por hora em determinado espaço de tempo. Sua rapidez e praticidade, além do conforto, acabam por despertar nos frequentadores uma preferência pelo mesmo. Ademais, esse modal tem ligação direta por meio de uma passarela com o Shopping, aumentando a sensação de segurança e diminuindo a necessidade dos pedestres transitarem a pé pelo bairro e arredores do shopping. De acordo com o Metrô Rio, essa estação de metrô que faz parte da linha 2 foi inaugurada no ano de 1983 e aproveitou uma parte da antiga malha ferroviária pertencente à Estação de Ferro Rio D'Ouro (MetrôRio – Site Oficial. Acessado em 2017). Ou seja, é uma estação de metrô relativamente recente, resultante da expansão da malha metroviária carioca e que hoje se caracteriza como o modal mais utilizado no bairro.

Além dele, as linhas de ônibus também são responsáveis por absorver uma demanda alta de passageiros, estando em segundo lugar na preferência dos passageiros do transporte público, conforme gráfico 1. Como visto supracitado, o shopping e sua região são cercados de várias opções de linhas e paradas de ônibus, que conseguem atender à quase todas as regiões da cidade, facilitando assim sua acessibilidade. Por conseguir atender as zonas norte, oeste e central, bem como outros municípios, acaba sendo mais uma opção diversificada de oferta para aqueles bairros que não possuem linhas ou estações de metrô.

Ainda de acordo com a gráfico 1, é possível perceber que o trem é a opção menos utilizada pelos transeuntes entrevistados. Esse fato caracteriza que, apesar de ser um importante modal de transporte de massa, responsável por ligar duas regiões bastante distantes uma da outra na cidade e também em outros municípios, o trem ferroviário no bairro tem mais um papel de continuação da linha do que de modal em destaque de uso pelos pedestres e transeuntes. Poucos foram os usuários que foram entrevistados que chegaram ao bairro por meio desse meio de transporte. Os que o fizeram alegaram não ser um costume, e sim um fato isolado por determinada necessidade descer no bairro.

Modal mais utilizado pelos transeuntes no bairro

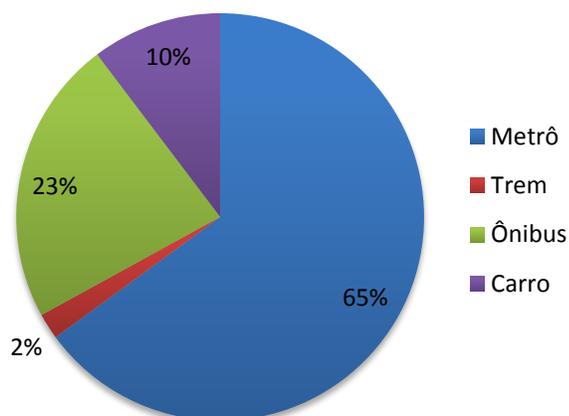


Gráfico 2 - Modais mais utilizados pelos transeuntes no bairro. Elaborado pela autora.

A presença dos carros, observada em porcentagem relativamente considerável, mostra que, por possuir uma infraestrutura organizada de estacionamento amplo e espaçoso, além de vias com funções importantes de ligação dentro da cidade, o shopping acaba por receber muitos consumidores que optam por esse tipo de transporte, seja pela comodidade, seja pela segurança. Com isso, o bairro como um todo acaba por sofrer com as consequências da presença em grande número dos automóveis, como trânsito denso e lento, além de poluição sonora.

Apesar de o Shopping Nova América apresentar prédios empresariais além das suas lojas, o que poderia configurar que a motivação da presença na região fosse a trabalho e lazer, o principal motivo de presença no bairro - cerca de 63% - dos transeuntes na região é majoritariamente por motivos de passagem (gráfico 3).

Motivação da presença na região

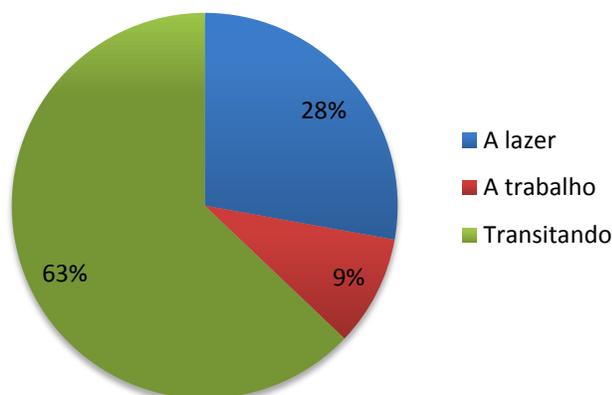


Gráfico 3 - Motivação da presença dos transeuntes na região. Elaborado pela autora.

Esses transeuntes, na maioria dos casos, estão trocando um modal pelo outro, em grande maioria o ônibus pelo metrô e vice-versa, seguindo para seus locais de trabalho ou retornando para suas moradias dependendo do horário de análise. Alguns destes frequentam o shopping, mas uma parcela bastante significativa está apenas transitando pela região. Seguidos destes, estão os transeuntes que estão na região única e exclusivamente por motivação de lazer, sendo o shopping o principal provedor de opções com este objetivo, como cinemas, restaurantes, parque de diversões, entre outros.

O bairro, apesar de ofertar diferentes serviços como igrejas de grande porte de diversas vertentes religiosas, como, por exemplo, o Templo Mundial da Fé, bares e trem, tem como seus principais atrativos o metrô e o shopping, que inclusive estão interligados por uma passarela que dá acesso direto do metrô ao shopping.

Com base no gráfico 4, a seguir, é visível a utilização em massa do shopping pelos cidadãos que frequentam o bairro, seguido pelo metrô.

Serviço ofertado no bairro mais utilizado

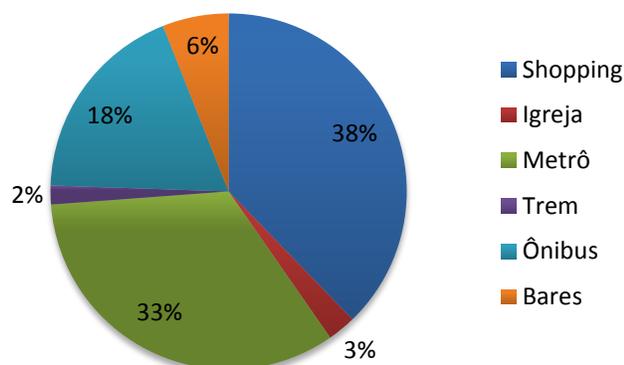


Gráfico 4 - Serviços ofertados mais utilizados no bairro. Elaborado pela autora.

Os resultados encontrados no gráfico anterior se configuram pelo shopping ser o principal provedor de lazer do recorte espacial, atraindo assim um grande contingente de passageiros para o metrô, que atua como o modal de transporte mais confortável, seguro e rápido que leva os consumidores até o empreendimento/bairro. Logo, pode-se perceber que o uso de ambos está diretamente associado e interligado, sendo um responsável pelo aumento de demanda do outro, sendo considerados como parceiros que funcionam juntos como organismos atuantes sobre o solo e o espaço urbano do bairro.

Após a identificação dos pontos de modais e vias principais no entorno do equipamento público-privado de grande porte, foi definido um raio de alcance de 500 metros (Figura 36), considerando esta uma distância confortável de percurso a ser percorrido a pé pelos transeuntes.

presentes no bairro, mas a grande maioria tinha como destino o shopping. Alguns casos, eram pessoas que trabalhavam no shopping, mas a maior parte era de cidadãos que estavam ali motivados pelas opções de lazer que o shopping oferece. Muitos deles vinham de bairros próximos, mas outros vinham da Zona Sul da cidade.

Outra observação bastante importante é que muitos dos transeuntes utilizam o estacionamento do shopping como opção de local considerado seguro para deixarem seus respectivos carros e seguirem de metrô até outra região da cidade que não tenha fácil acesso a estacionamentos. Esse fator pode até auxiliar na circulação dessas pessoas dentro do shopping, já que para acessar o metrô é necessário que se passe por dentro dele. Assim, as pessoas circulam e muitas vezes acabam consumindo algum serviço do shopping, mesmo que não tenha sido esse o objetivo principal da presença no empreendimento.

No mais, em diversos casos, a passarela do metrô e o próprio shopping funcionam como ponto de encontro para as pessoas seguirem para outros bairros.

Além de todas essas observações, foram ouvidas diversas reclamações informais durante a aplicação dos questionários e entrevistas quanto à iluminação das paradas de ônibus, fazendo com que os ônibus não parem ao sinal do pedestre, aumentando não só o tempo de duração do percurso casa x trabalho no final do expediente, como também a quantidade de passageiros à espera dos ônibus, tornando os coletivos mais cheios e desconfortáveis.

4.4 MORFOLOGIA E INFRAESTRUTURA

Enquanto a mobilidade sofreu inúmeras influências ao longo dos anos com as modificações significativas dos sistemas de modais existentes no bairro, a morfologia do bairro de Del Castilho sofreu uma quantidade menor de mudanças, porém bastante significativas.

O bairro modificou sua morfologia devido à atuação do tempo e decorrente das mudanças sofridas pelos organismos que nele atuam. Um dos principais é o shopping, objeto de estudo desta dissertação, que em seu surgimento chamava-se Nova América *Outlet Shopping* e tinha objetivo de abrigar lojas de fábrica com preços reduzidos.

Para se compreender as mudanças sofridas, é fundamental saber como a morfologia atua no espaço urbano, sendo ela entendida como o "estudo dos aspectos exteriores ao meio urbano e" de "suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura"

(LAMAS, 2004 *apud* XIMENES, 2016). É responsável por evidenciar como se compreende esse espaço ao longo do tempo e as influências sobre ele impostas. Essas influências são geradas pelos organismos que atuam sobre o tecido urbano, podendo ser aspectos físicos e sociais, e estão permanentemente em atividade e mutação (REGO e MENEGUETTI, 2011), atuando sobre o recorte espacial e definindo e redefinindo desenhos morfológicos.

Sendo assim, antes da abordagem do objeto de estudo como principal organismo de atuação sobre a morfologia do bairro, é importante ressaltar que os modais de transporte, principalmente o metrô, também foram responsáveis por essas mudanças. Uma vez que o bairro, anteriormente industrial, passa a receber algumas residências e tem seus modais de transporte desenvolvidos por meio de investimentos públicos e privados, isso influencia diretamente no seu desenvolvimento residencial, resultando assim numa valorização imobiliária considerável.

Por conseguinte, a existência de novas residências no bairro atrai investimento no setor de oferta de serviços que sejam capazes atenderas demandas dos moradores locais. Esses serviços, também encontrados pelas ruas do bairro, acabaram por se agrupar dentro do shopping, que nasceu numa época de expansão deste tipo de comércio em todo o país, seja por motivos de segurança, bem como por motivos de polarização. Com a criação do shopping, consequentemente, ocorre uma valorização do setor residencial/imobiliário, definindo assim um ciclo de interligação entre os dois, uma vez que um sempre está impulsionando o crescimento do outro e influenciando também no desenvolvimento do bairro como um todo, melhorando sua oferta de transporte e evidenciando a necessidade de preocupação com segurança, saneamento, limpeza urbana e afins.

Em relação ao Shopping Nova América, esse equipamento público-privado de grande porte ocupa hoje um espaço anteriormente ocupado por uma fábrica de tecidos, reaproveitando estruturalmente o prédio, com objetivo de "reduzir investimentos em implantação e operação" (BORTOLI, 2006), reutilizando e reciclando espaços já existentes. Esse processo ocorreu durante um período de consolidação dos *shoppings centers* no Brasil, durante a década de 1990, e foi responsável por mudar toda a funcionalidade e dinâmica de mobilidade do bairro onde se localiza.

Desde sua inauguração, o shopping foi modificando sua estrutura através de expansões realizadas em seu terreno, contudo, essas mudanças foram mais perceptíveis nos últimos dez anos, sendo possível visualizá-las nas imagens de satélite a seguir.

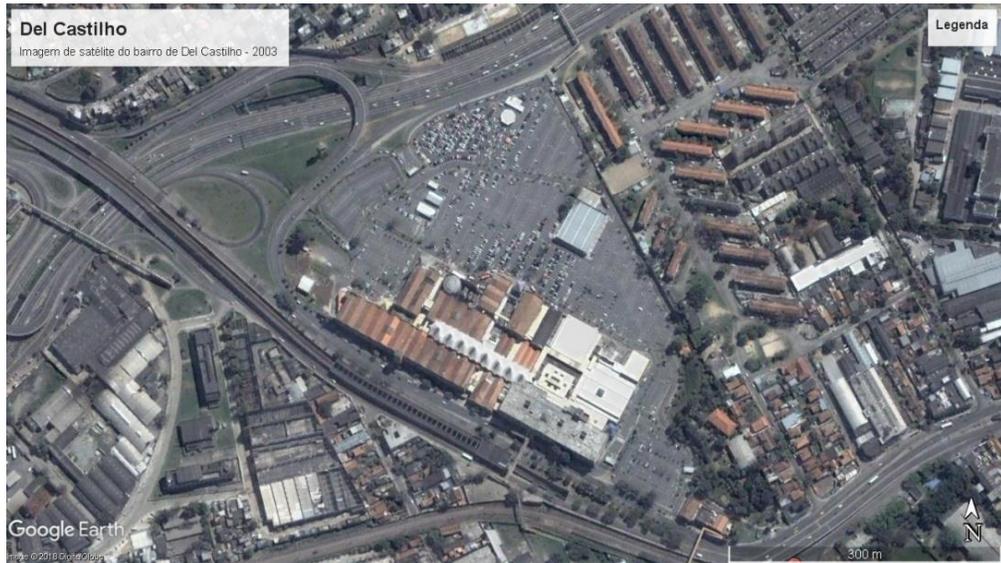


Figura 44: Imagem de satélite do Shopping Nova América em 2003.
Fonte: Google Earth

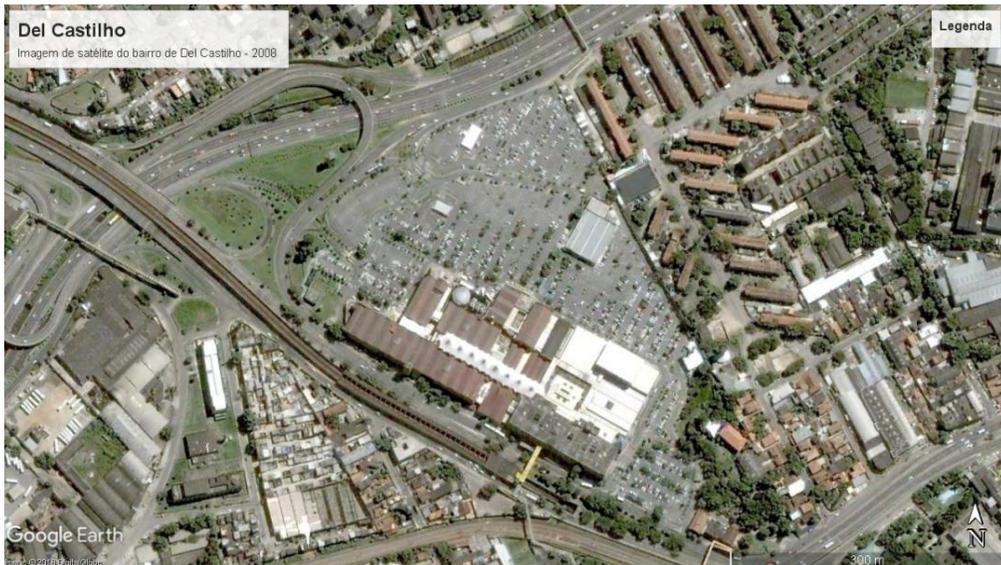


Figura 45: Imagem de satélite do Shopping Nova América em 2008.
Fonte: Google Earth.

O primeiro intervalo de anos (2003-2008) foi selecionado a fim de mostrar as poucas mudanças estruturais, não perceptíveis pelas imagens de satélite, nos prédios pertencentes ao shopping. Essa configuração se dava desde a construção do estabelecimento, nos anos 1990, e vinha se mantendo até o ano de 2008.

Já no segundo intervalo de anos selecionado, entre 2011 e 2013 (Figuras 45 e 47), as

mudanças estruturais resultantes das obras de expansão começaram a aparecer e, considerando o intervalo anterior, neste período de três anos, tem-se uma mudança estrutural substancial, também percebida ao considerar o intervalo entre 2008 e 2011.

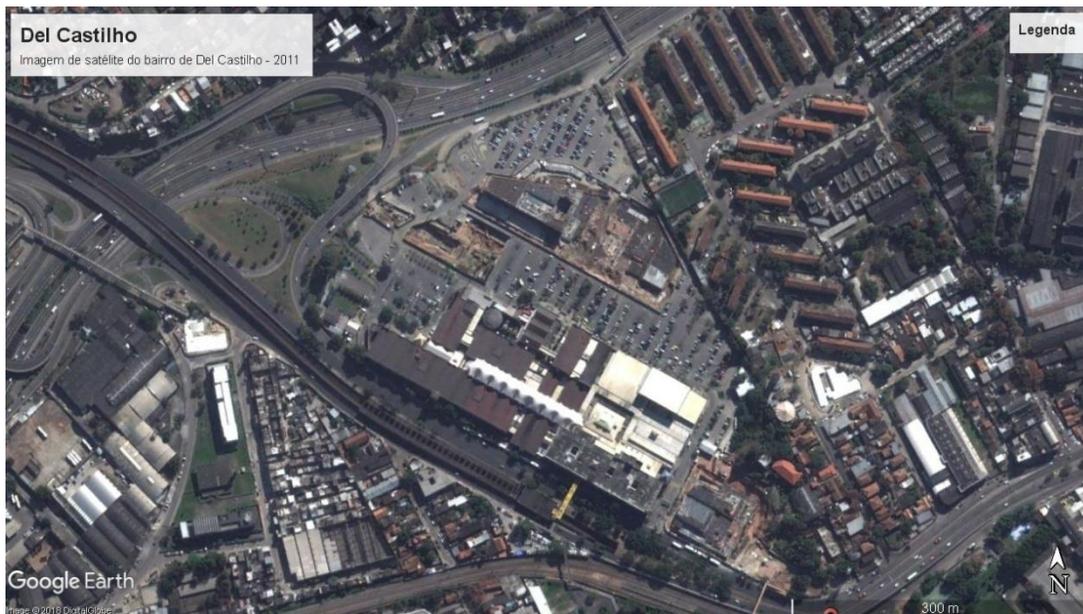


Figura 46: Imagem de satélite do Shopping Nova América, 2011.
Fonte: Google Earth.

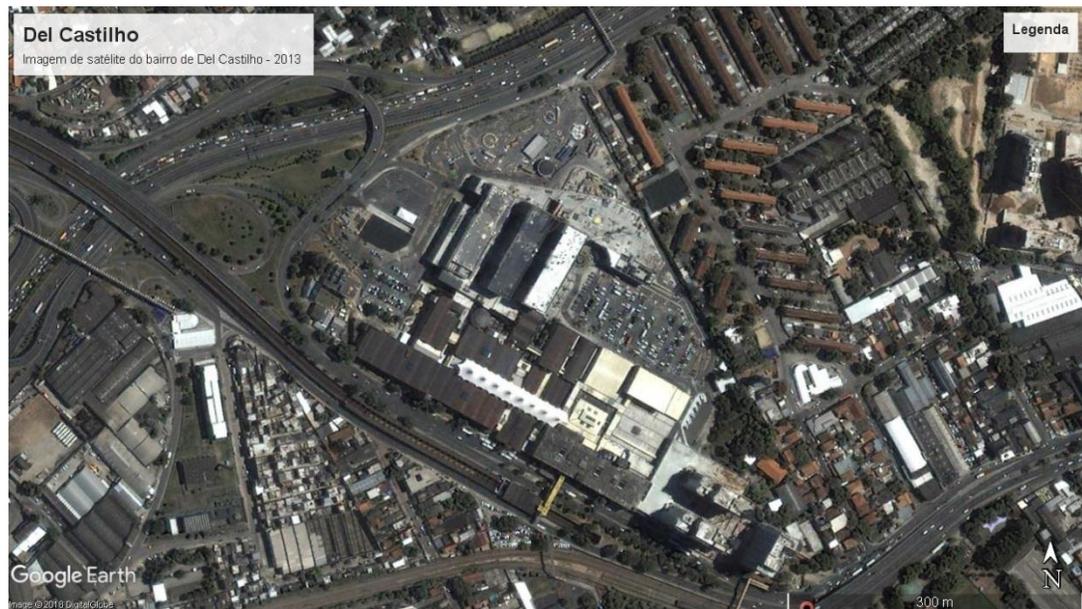


Figura 47: Imagem de satélite do Shopping Nova América, 2013.
Fonte: Google Earth.

Através destas duas imagens, é possível ilustrar como a expansão física do shopping se deu de maneira rápida. Diferente dos primeiros cinco anos de intervalo selecionados, entre 2003 e 2008 para esses cinco anos de intervalo, considerando os anos de 2008 a 2013, é nítido o investimento no espaço pertencente ao shopping. Principalmente entre os anos de 2011 e 2016, onde percebe-se a obra completamente finalizada (Figura 48).

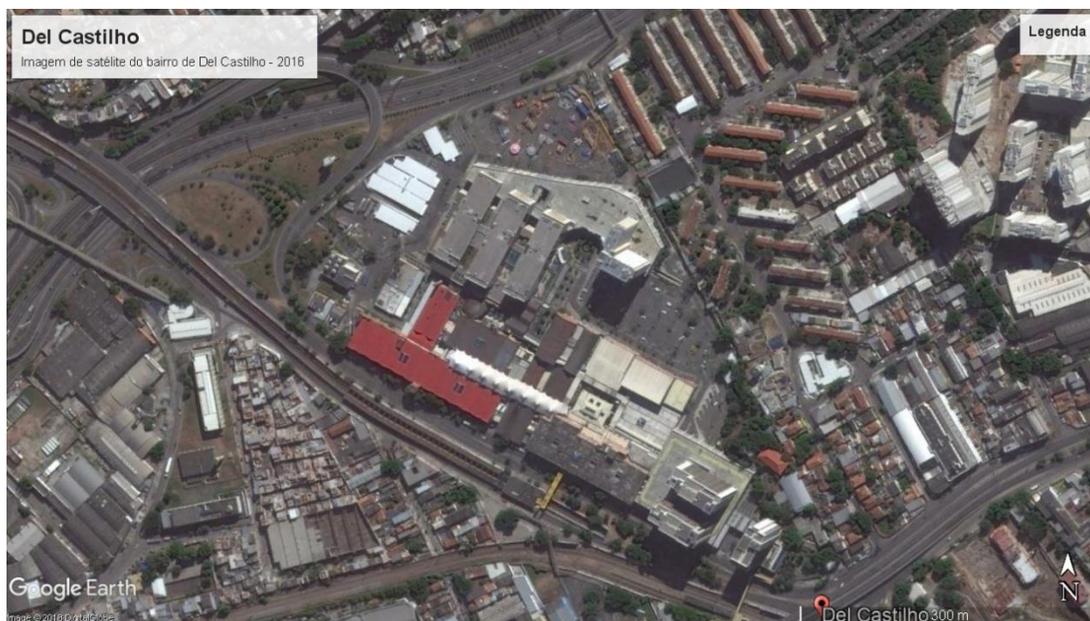


Figura 48: Imagem de satélite do Shopping Nova América, 2016.
Fonte: Google Earth

No ano de 2016, o shopping já estava com a sua estrutura de expansão finalizada e consolidada, sendo utilizada pelos frequentadores do estabelecimento. Essa configuração se mantém até os dias atuais.

Além das modificações estruturais sofridas pelo Shopping Nova América, também foi possível notar algumas mudanças na morfologia do bairro. Através do mapa (figura 49) é possível perceber que o solo tem uso predominantemente residencial e em menor parcela, comércio e serviços, sendo esses em sua grande maioria concentrados dentro do shopping. Contudo, é importante elucidar que em algumas porções desse solo, o uso acaba por ser misto, com lojas localizadas embaixo de prédios residenciais ou embaixo de sobrados residenciais.

Além de classificar o que era uso residencial e uso de serviços, foi feita uma classificação dos diferentes tipos de ocupação residencial. Sendo estes:

- a) residencial tipo 1, que considera prédios de baixo gabarito loteados;
- b) residencial tipo 2, considerando casas; e
- c) residencial tipo 3, considerando empreendimentos imobiliários no estilo condomínio-clube, com oferta de infraestrutura interna bastante diversificada.
- d) espaços favelizados.



Figura 49: Uso do solo do bairro de Del Castilho, 2009.
Fonte: Google Earth adaptado pela autora.

Através dessa imagem de satélite do ano de 2009, antes da expansão do shopping, é possível ilustrar como se dá a ocupação espacial do bairro. As residências do tipo 1 são a maioria, seguidas pelos serviços e depois as residências do tipo 2. Neste período, ainda não existiam as residências do tipo 3. Dos sete recortes espaciais de serviços, encontram-se quatro espaços que abrigavam fábricas e empresas até então.

Passados nove anos, de 2009 até o momento, a configuração morfológica do bairro já começa a apresentar mudanças significativas (figura 50). Duas das quatro fábricas que se instalavam no bairro cedem seus espaços aos novos empreendimentos imobiliários, não existentes no mapa anterior.

Nos últimos cinco anos houve um crescimento substancial nos empreendimentos

residenciais do tipo 3. Alguns condomínios com áreas de lazer completas e extensas vêm sendo construídos dentro dessa área definida no mapa. Esse tipo de empreendimento visa atrair um público específico, que busca nesses condomínios mais segurança e conforto, mas sem deixar de estarem próximos à opções variadas de transporte e oferta de serviços, como o shopping apresenta. Sendo assim, o shopping passa a exercer uma função de centralidade dentro do bairro, oferecendo uma gama de opções de serviços e modais de transporte, sendo responsável por motivar o investimento nesses tipos de empreendimentos. Esse fator evidencia bastante a mudança de função que já vinha ocorrendo no bairro e que agora começa a se consolidar de vez.



Figura 50: Uso do solo no bairro de Del Castilho, 2017.
Fonte: Google Earth adaptado pela autora.

Outro ponto muito importante de ser abordado é a configuração dos espaços favelizados no bairro, que se encontram margeando vias. Em dois casos, eles margeiam as linhas férreas (trem e metrô) e nos outros dois, a margem se dá na Linha Amarela. Tanto a Linha Amarela quanto as linhas férreas são responsáveis por recortar o bairro e criar espaços obsoletos, com pouca circulação de transeuntes e ofertas de serviços. Essa obsolescência afasta os moradores e abre precedente para ocupações irregulares e favelizadas.

4.5 INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL E CARACTERIZAÇÃO DO PERFIL DO BAIRRO

Para compreender toda a dinâmica urbana do bairro, também se faz necessário levantar os seus dados socioeconômicos. Para este caso em específico, foram considerados os índices de desenvolvimento social do Instituto Pereira Passos (IPP) e os indicadores sociais de caracterização do perfil sócio-econômico da população utilizados pelo IBGE, como faixa etária, gênero e média salarial.

Para o levantamento da caracterização econômico-social do bairro, também foram realizadas entrevistas *in loco*, em diferentes dias e horários, para que se pudesse obter uma maior captação de pessoas possíveis em diversos momentos do dia.

Primeiramente, foi levantada a faixa etária em anos dos entrevistados, conforme visto no Gráfico 5

Faixa Etária dos Entrevistados (em anos)

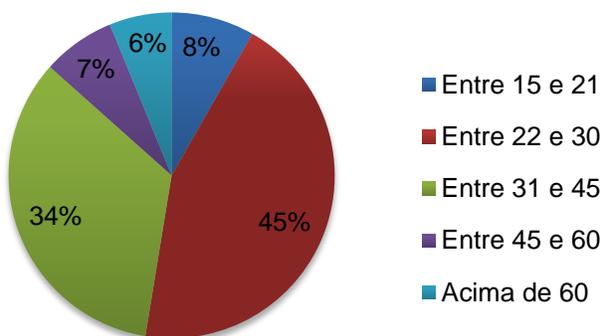


Gráfico 5 - Faixa etária em anos dos entrevistados. Elaborado pela autora.

Através do gráfico 5, é possível perceber que a grande maioria, quase metade dos entrevistados, possuem idade entre 22 e 30 anos, seguidos pela faixa de 31 e 45 anos e em terceiro lugar, 15 e 21 anos. Esses dados possibilitam observar que a maioria dos transeuntes do bairro e do shopping estão pertencentes à PEA (População Economicamente Ativa - IBGE).

Esse panorama observado indica o perfil de consumo e de trabalho existente aos arredores e até mesmo dentro do shopping, uma vez que o mesmo oferece serviços de consumo e empresas em suas torres comerciais.

Em contrapartida, os entrevistados entre 45 e 60 anos e acima de 60 anos aparecem em

número bem inferior, e foi possível perceber sua presença em horários com menor pico de trânsito pelas ruas e transportes públicos do bairro. Esses entrevistados estavam indo principalmente ao shopping em busca de lazer e entretenimento, diferentemente dos elencados anteriormente, que em sua grande maioria estavam indo ou voltando dos seus trabalhos, ou em casos isolados, indo apenas ao shopping.

Outro indicador social levantado foi o do gênero dos transeuntes, que em sua maioria era feminino, conforme gráfico 6:

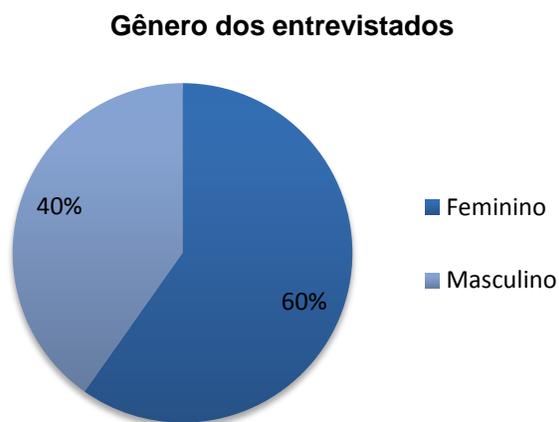


Gráfico 6 - Referente ao gênero dos entrevistados. Elaborado pela autora.

Para que se desse continuidade à caracterização do perfil populacional do bairro, foi levantado também a média salarial dos entrevistados, conforme visto no Gráfico 7:

Média salarial (em salários mínimos)

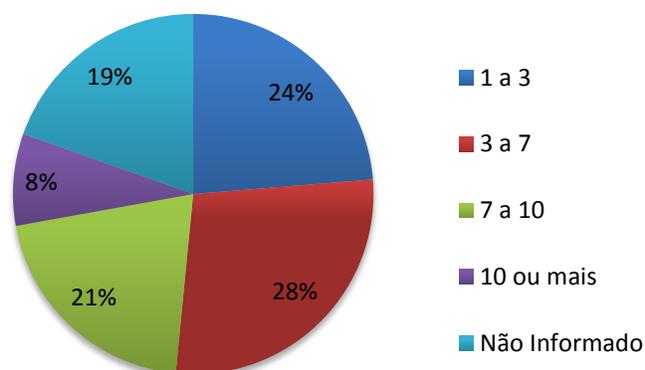


Gráfico 7 - Média salarial em salários mínimos dos entrevistados. Elaborado pela autora.

E, posteriormente, se os entrevistados residiam ou não no bairro (Gráfico 8).

Reside no bairro

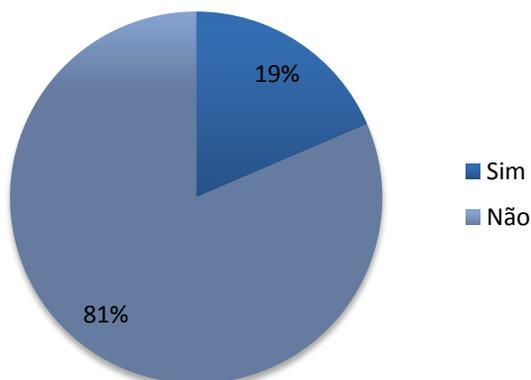


Gráfico 8 - referente à residir ou não no bairro. Elaborado pela autora.

Através destes dois gráficos analisados conjuntamente, visualiza-se que o bairro possui uma população residente e nãoresidente que se enquadra nas classes C e D, com base nos parâmetros do IBGE. Isso configura, por conseguinte, uma característica particular de consumo no shopping e no bairro, bem como a utilização dos modais de transporte, que possuem grande demanda de público. Ainda é interessante perceber que a maioria dos entrevistados vinham de outros bairros o que demonstra também a eficiência na mobilidade local.

Por meio destes indicadores socioeconômicos, foi possível montar um panorama do tipo de população transeunte/residente no bairro, auxiliando assim no processo de assimilação das

modificações urbanas que Del Castilho sofreu ao longo dos anos. Uma vez que morfologia e mobilidade estão interligadas e também ligadas aos fatores socioeconômicos para se desenvolverem, é através da caracterização do perfil populacional do recorte espacial estudado que se pode observar como e porque ocorreram as modificações e requalificações urbanas ao longo do tempo.

Ainda com base nos dados obtidos nas entrevistas realizadas, foi possível perceber que o bairro funciona mais como um caminho de passagem para os transeuntes e um local de serviços e comércio, uma vez que cerca de 80% dos entrevistados não reside no bairro, havendo a possibilidade de residir nos bairros adjacentes como Maria da Graça, Higienópolis e Cachambi, entre outros, ou em alguns mais distantes.

Contudo, o fato de serem transeuntes, que estão neste espaço apenas de passagem ou lazer, em grande parte não sendo moradores do bairro, muitos deles sentiram-se à vontade durante as entrevistas e acabaram tecendo comentários para além das perguntas formuladas de maneira pré-definida.

Alguns gostariam que houvesse melhorias no bairro, principalmente nos arredores do shopping, alegando que por vezes os transportes públicos não comportam a demanda do mesmo, fazendo com que eles enfrentem composições cheias e se deparem com atrasos inesperados.

Também há uma sensação de insegurança ao caminhar pelas ruas do bairro, já que muitos alegam que os patrulhamentos realizados não são suficientes para atender à demanda do bairro.

Em outros casos, os entrevistados disseram que as ruas se encontravam muito sujas, necessitando assim de uma maior regularidade no sistema de manutenção urbana e coleta de lixo. Já referente ao desenvolvimento social do bairro, foi considerado o Índice de Desenvolvimento Social (IDS) do Instituto Pereira Passos (IPP), abordados e explicitados no capítulo 2 desta dissertação. Através destes dados, o IPP gerou mapas que possibilitaram comparar a evolução do desenvolvimento social dos bairros do Município do Rio de Janeiro, nos anos de 2008 e 2015.

Para gerar o IDS no ano de 2008 foram utilizados os dados do Censo Demográfico do ano 2010, gerando assim um mapa que explicita os índices, conforme visto na Figura 52.

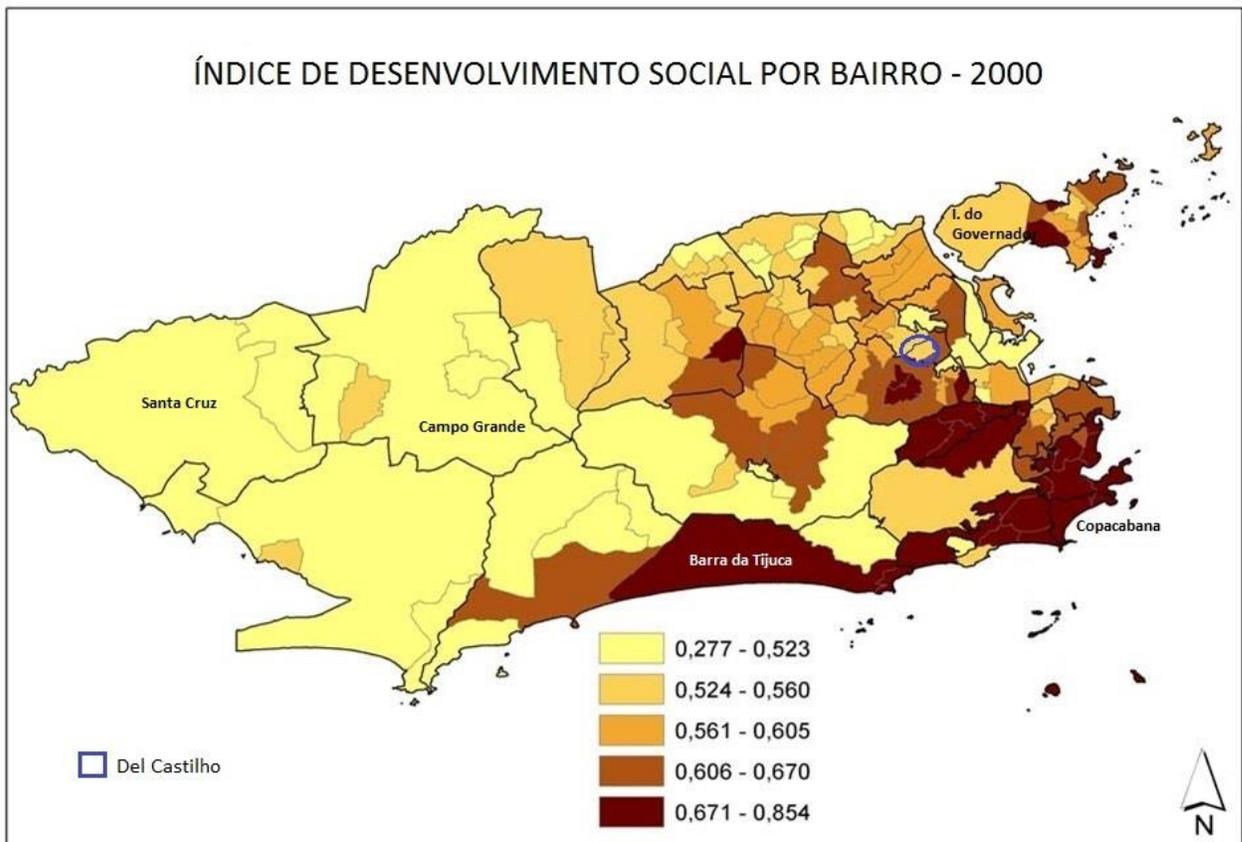


Figura 51: Mapa do índice de desenvolvimento social por bairro no ano 2000.
 Fonte: Cavalliei e Lopes, 2008 - IPP. Adaptado pela autora.

A figura 51 mostra, geograficamente, o índice de cada bairro do município, dos mais baixos aos mais elevados. No ano de 2000, o bairro de Del Castilho estava com seu índice entre 0,524 e 0,560, estando assim abaixo do valor médio para a cidade.

Já no ano de 2015, através dos dados do Censo Demográfico de 2010, é possível perceber um aumento no IDS do bairro, conforme figura 53.

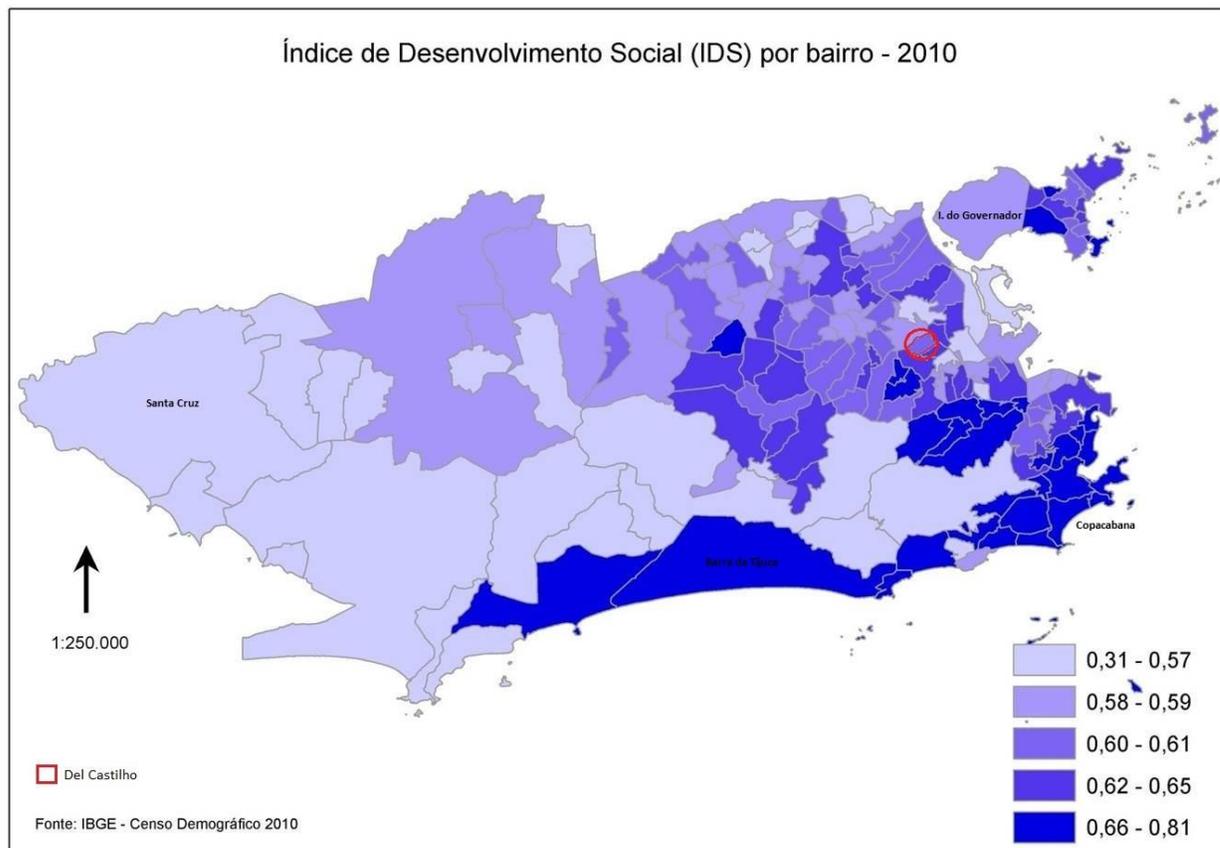


Figura 52: Mapa do índice de Desenvolvimento Social (IDS) por bairro em 2010.

Fonte: IPP. Adaptado pela autora.

Diferente do caso anterior, referente ao ano 2000, neste mapa construído com dados censitários de 2010 é possível perceber que o bairro de Del Castilho subiu de patamar, se encontrando agora entre 0,60 e 0,61 no IDS, ficando na média perante os outros valores de IDS representados no mapa. Esse fator evidencia uma melhora substancial nas variáveis consideradas para construir o índice de desenvolvimento social do bairro. Não é possível, através dos mapas, precisar o que de fato aumentou o IDS do bairro, contudo, é possível identificar que houve investimento em saneamento, mobilidade, habitabilidade, entre outros.

Esse aumento de investimentos na região gerou um aumento de 5,44% para 11,57%, uma diferença de 6,13% no índice de desenvolvimento social (figura 53). Através destes dados, é possível confirmar todos os outros fatores que foram abordados anteriormente nesta dissertação. Os processos de requalificação urbana, investimentos, aumento de serviços, melhoria da mobilidade e modificações na morfologia do bairro são reforçados através dos mapas gerados por dados censitários levantados pelo IBGE.

Ou seja, através deste mapa é possível visualizar as modificações e evoluções anteriormente bordadas e explicitadas por meio da variação das taxas, evidenciando assim um desenvolvimento do bairro ao longo dos últimos anos por meio de investimentos e melhorias no seu espaço urbano.

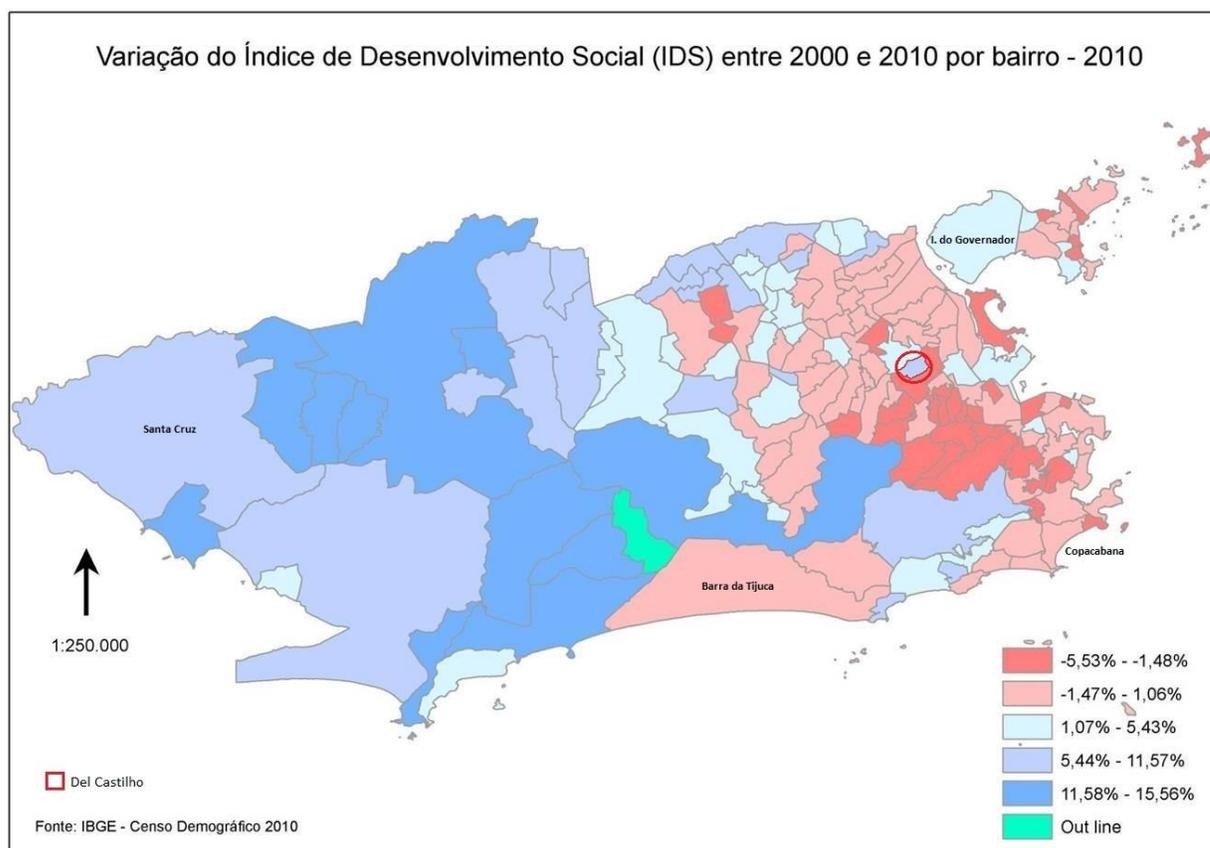


Figura 53: Mapa de variação do índice de desenvolvimento social por bairros entre 2000 e 2010.
Fonte: IPP. Adaptado pela autora.

Além dos mapas por bairros, o IPP também confeccionou um mapa por setores censitários com os dados do censo de 2010 a fim de ilustrar o IDS mais detalhadamente. Através deste, é possível visualizar que os setores censitários do bairro, cujos índices de desenvolvimento social se encontram em posição intermediária, entre 0,583 e 0,636, conforme figura 54 a seguir.

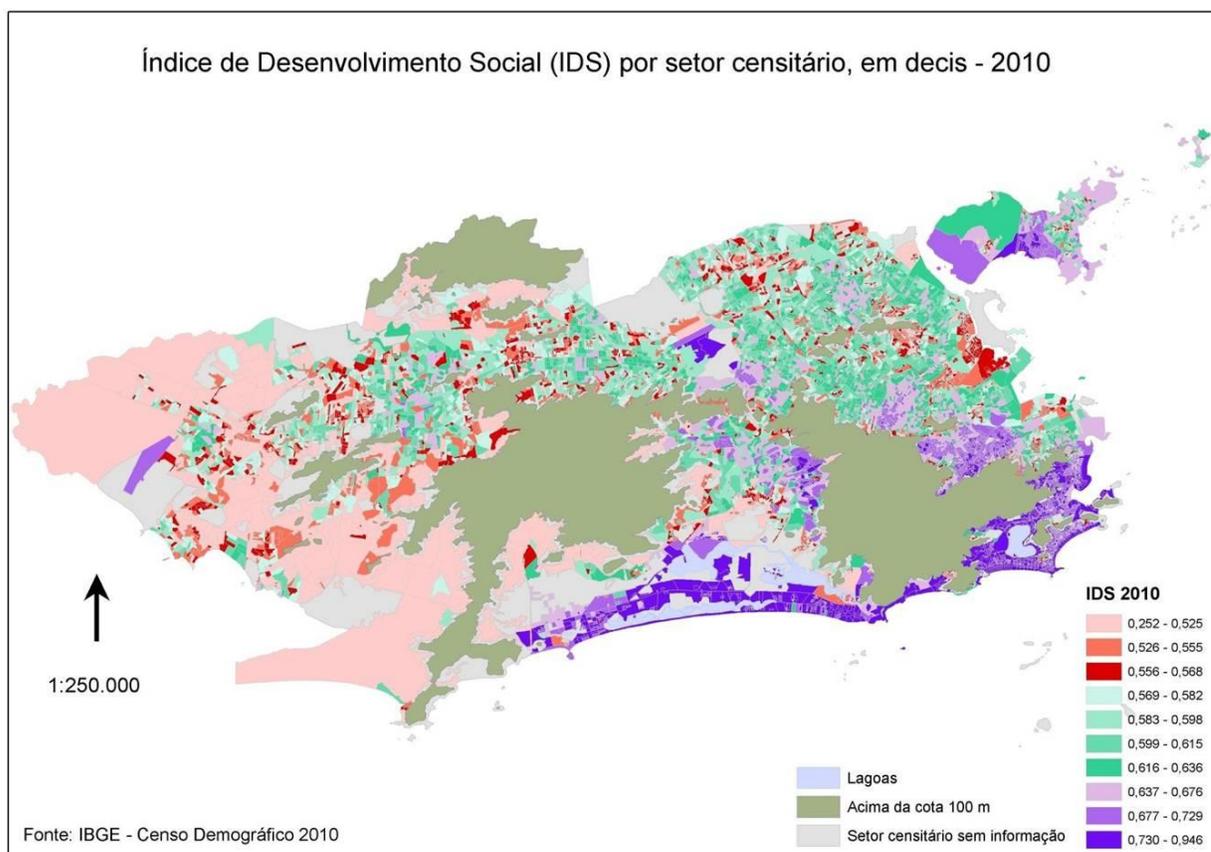


Figura 54: IDS por setor censitário, em decis - 2010.
Fonte: IPP. Adaptado pela autora.

4.6. ANÁLISES

Antes de caracterizar o objeto de estudo e apresentar diferentes exemplos de equipamentos ao redor da cidade, do país e fora dele, foi relevante explicar os principais conceitos considerados nesta dissertação.

Enquanto os conceitos de mobilidade e morfologia foram considerados para a compreensão das modificações urbanas que ocorrem com o tempo, foi através das entrevistas e dos indicadores socioeconômicos que foi possível caracterizar a população circulante no espaço urbano do objeto de estudo.

Com isto, compreende-se que todo o recorte espacial que engloba um equipamento urbano de grande porte ou não, como o caso de estudo desta, jamais deve dissociar a sua morfologia de sua mobilidade. Ambas estão interligadas e funcionam juntamente com os

equipamentos de grande porte para modificar constantemente a dinâmica urbana local, influenciando assim na mudança das características socioeconômicas da população.

Ao exemplificar outros equipamentos, de diferentes vertentes, mas com funções urbanas de requalificação do espaço, é possível perceber o quanto estes são importantes no processo de desenvolvimento local. Os *shoppings centers* construídos no bairro da Barra da Tijuca, em épocas tão distintas, mostram como eles foram responsáveis pela melhoria substancial do bairro, trazendo serviços, moradias e obras de melhorias não existentes anteriormente. É interessante evidenciar que os dois tiveram uma diferença muito grande em anos das suas inaugurações, mas ambos trouxeram diferentes investimentos e modificações no espaço e na paisagem urbana do bairro. Além disso, utilizar exemplos norte-americanos possibilitou compreender que a implantação de shopping center no Brasil, apesar de se inspirar nos modelos americanos, se deu de maneira completamente diferente e resultou em consequências também diferentes.

É importante salientar, que por serem espaços controlados e privados, esses equipamentos não trazem a mesma qualidade ao entorno, que poderiam trazer ambientes mistos e integrados à cidade. A conformação urbana sofreu melhoras com esses equipamentos, porém a relação com o ambiente externo ainda é baixa. No ponto de vista do urbanismo sustentável e da mobilidade eficiente e diversificada (incluindo modais alternativos) destaca-se que um bairro misto, com áreas comerciais e residências distribuídas de forma uniforme pela região e a presença de áreas de lazer abertas e naturais, poderia trazer muito mais benefícios ao meio urbano do que a implantação de um grande equipamento urbano.

Já no caso dos estádios de futebol, foi possível perceber que eles, além da sua função principal de prover o esporte, acabam por trazer uma gama de serviços ao seu entorno. No caso do Estádio Nilton Santos, comentado nesta dissertação, foram realizadas melhorias necessárias ao bairro, que antes sofria com a obsolescência, bem como obras de infraestrutura em seu entorno, com a criação de espaços também ligados ao esporte, como academias ao ar livre, pistas de corrida, ciclovias, mini-rampas de skate, além de amplo espaço coberto para utilização mesmo sob sol forte ou chuva intensa. Além de todos esses fatores que, em muito, agregam para o bairro onde se insere e seus moradores, por muitas vezes funcionam como atrativo turístico.

No que tange às praças e parques, estes trazem mudanças também muito importantes para a paisagem urbana, sendo considerados espaços livres públicos e de permanência, de acordo com Londe e Mendonça (2014). Nos casos apresentados nesta dissertação, pode-se perceber que os

parques possuem diversas funções nas cidades onde se inserem, buscando requalificação do local, evitando alagamentos no seu entorno, bem como provendo lazer e espaço de convivência social em locais que muitas vezes careciam disso, como o caso do Parque Madureira. Inserido em um bairro com poucas atrações de lazer para seus moradores, longe das praias - consideradas um dos principais meios de lazer democráticos da cidade - o parque foi responsável por criar um espaço de prática de esportes, exposições e manifestações culturais, com suas fontes aquáticas também provendo lazer em dias quentes, bem como uma espaço referência para a diversão na zona norte. Além disso, foi criado todo um projeto paisagístico visando o bem estar dos frequentadores do parque e modificando a paisagem do bairro.

Tanto para as praças e parques, quanto para o entorno dos estádios que investem em infraestrutura conforme supracitado, é de suma importância considerar que:

"estes exercem importante papel na sociedade contemporânea e desempenham função social (à medida que proporcionam encontro e lazer e promovem a socialização dos indivíduos); função organizacional (organizam infraestrutura da cidade e configuram o desenho urbano) e função cultural (já que fortalecem a identidade local.)" (LONDE E MENDONÇA, 2014, página 142)

Além disso, ainda de acordo com os autores, é importante ressaltar que o espaço público livre se caracteriza não só por seus tipos morfológicos, bem como sua estética, sua multifuncionalidade e ainda seu livre acesso provido através de leis pelo Estado.

Já no caso específico do objeto de estudo, foram identificadas muitas mudanças que transformaram significativamente o bairro, que no passado abrigava uma fábrica de tecidos bastante conhecida na cidade do Rio de Janeiro, e responsável também por empregar centenas de moradores de Del Castilho e seu entorno, e que hoje exerce uma função completamente diferenciada da anterior.

Apesar da mudança substancial do serviço ofertado, as características estruturais que permaneceram no prédio que hoje abriga o ShoppingNova América, mantêm um pouco da identidade do bairro. Além disso, o shopping deu continuidade ao processo de empregar moradores da região.

Evidencia-se que essa mudança é resultado, não exclusivamente, mas também da

"perda de boa parte das funções produtivas, de espaços urbanos centrais, tornando-os obsoletos e cada vez mais degradados à medida que não são reutilizados. Parte desse tecido faz parte de antigas zonas industriais abandonadas ou substituídas principalmente

pela transformação no processo industrial. Essa perda ou subutilização representa um potencial evidente de desenvolvimento, pois são ambientes dotados de infraestrutura e memória urbana." (SIMAS, 2013, página 57).

Ou seja, após a saída da fábrica daquele espaço, o mesmo se vê vazio mas com aporte de infraestrutura que pode abrigar novos investimentos locais, ocorrendo assim à um "direcionamento da tradicional produção, majoritariamente industrial, para um sistema predominantemente de serviços" (LEITE E AWAD, 2012 apud SIMAS, 2013). Ainda de acordo com Simas (2013), "essas zonas industriais podem ser uma oportunidade de criação de novas áreas residenciais, integradas aos locais de trabalho, de lazer e educação". Sendo assim, considera-se o espaço anteriormente industrial como propício para desenvolvimento de serviços e residências, como ocorre com o objeto de estudo em questão.

Contudo, é importante evidenciar que essa mudança de fábrica para shopping trouxe também mudanças quanto à ocupação do bairro. Até poucos anos atrás, o bairro ainda abrigava um número considerável de fábricas e grandes empresas, que acabaram perdendo espaço e abrindo caminho para a construção de novos tipos de empreendimentos imobiliários. Como se pôde perceber nos resultados, os moradores e transeuntes passam a circular mais pelo bairro graças ao aumento da oferta de serviços, configurando assim uma mudança significativa na sua atuação sobre o solo urbano. Através do shopping e, conseqüentemente, desse aumento de circulação de pessoas no bairro, veio o aumento da oferta de transportes para atender essa demanda.

Com o shopping e o metrô funcionando juntos, influenciando diretamente na dinâmica de mobilidade e morfologia do bairro, este passou a receber um maior fluxo de consumidores. Houve também o aumento no número de novos empreendimentos residenciais, conforme citados anteriormente, inseridos onde antes haviam terrenos ocupados por antigas fábricas, são responsáveis por aumentar ainda mais o número de pessoas residentes no bairro e junto à isso, aumenta-se o fluxo de carros e ônibus, atuando diretamente sobre a mobilidade do bairro.

Em relação à caracterização da população transeunte no bairro, através da metodologia aplicada, foi possível traçar o perfil de quem circula pelo bairro e frequenta o shopping e seus outros equipamentos oferecidos, bem como compreender como são utilizados os transportes ofertados e pensar, assim, numa estratégia de melhorias para os principais, como o metrô.

Por meio dos dados obtidos pelas entrevistas e análises observativas, se conseguiu chegar à resultados muito próximos à realidade, facilitando assim a observação de como funciona

efetivamente o shopping dentro do bairro e auxiliando na obtenção de sugestões para o melhor funcionamento dos serviços de transporte.

Além desses resultados obtidos, através dos mapas disponibilizados pelo IPP, foi possível ilustrar essa mudança no bairro. Todos os dados resultantes da pesquisa que mostram a sua evolução e crescimento, bem como o seu desenvolvimento, foi reforçado pelos mapas construídos através de dados censitários coletados pelo IBGE nos seus censos dos anos 2000 e 2010.

Para que se consiga sustentar esse tipo de ocupação, que vem aumentando com o passar dos anos, é necessário que se pense em novas maneiras de organização do espaço urbano, principalmente no que tange ao transporte público de massa, como o metrô e trem, ou os ônibus, já que o bairro possui uma localização geográfica bastante estratégica perante ao resto da cidade.

O shopping é, de fato, um dos grandes responsáveis pela requalificação urbana do bairro de Del Castilho, trazendo para ele fluxos importantes capazes de diminuir/evitar a sua obsolescência e permitindo que o mesmo ofereça cada vez mais serviços que são importantes para seus consumidores.

É extremamente necessário que se evidencie *que* "o sistema de transporte coletivo é considerado um eixo estruturante de ordenamento, da competitividade e do crescimento urbano" (Londe e Mendonça, 2014) e ainda de acordo com os autores, o espaço público será sempre resultado das articulações que ocorrem nas suas formas de uso pelos usuários. Além disso, deve-se considerar que a mobilidade e seu funcionamento sistêmico é um fator fundamental para estruturar a vida coletiva da cidade (LONDE E MENDONÇA, 2014).

No mais, de acordo com Simas (2013), o poder público deve considerar os usuários de transporte público verdadeiros clientes, buscando sempre a melhoria desses serviços a ponto de fidelizar os clientes não pela falta de opções melhores, mas sim pelo serviço de qualidade que é oferecido. Uma vez que isso ocorre, aumenta-se a permanência dos clientes e a atração de novos usuários. Além disso, deve considerar a integração de transportes motorizados e não motorizados a fim de oferecer o conforto da mobilidade chamada porta a porta, aumentando significativamente a área de atuação. Através disso, pode-se criar um maior desenvolvimento econômico e inclusão social, além de direcionar a cidade para uma maior sustentabilidade.

Também, vale ressaltar que o bairro de Del Castilho se desenvolveu envolto de vias de extrema importância para a cidade, fazendo assim surgir alguns núcleos com certa característica

de centralidade (DIAS, 2014). Além disso, "na estrutura da cidade, as áreas comerciais e de serviços são as que geram e atraem a maior quantidade de deslocamentos"(Dias, 2014, página 106), fato este bastante encontrado na região do objeto de estudo, reforçando assim sua importância perante a mobilidade como um todo.

Todo esse processo de desenvolvimento também acabou por reforçar características morfológicas já existentes e criar novas de acordo com os modelos de ocupação atuais presentes no espaço estudado. Além disso, é importante:

"destacar o papel do deslocamento do ser humano enquanto trabalhador ou consumidor na estruturação do espaço urbano. Isso porque os deslocamentos estão articulados aos locais de trabalho e consumo, gerando portanto, maior movimentação entre os locais de moradia e os locais de trabalho e consumo" (DIAS, 2014, página 107).

Em última análise, conforme reforçado pelos autores supracitados, a circulação de pessoas nos espaços urbanos é responsável por realizar modificações em sua morfologia, que por sua vez demandam novas melhorias de mobilidade para atender a demanda de pessoal que o espaço absorve. Todos esses fatores influenciam na construção e nas transformações da paisagem local, além de atuar diretamente sobre a população que nele se insere, trazendo oferta de serviços, crescimento imobiliário, melhoria da oferta de transporte e investimentos em infraestrutura.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conhecer e entender as modificações urbanas que a cidade do Rio de Janeiro sofre constantemente com o passar dos anos, possibilita criar estratégias para que o poder público e a iniciativa privada trabalhem juntos em prol do desenvolvimento urbano de maneira ordenada e justa para a sociedade. Apesar disso, ainda é muito latente a necessidade de organização dessas iniciativas junto ao Estado, e por isso é importante haver a mobilização dos cidadãos, buscando informar-se e agir de maneira participativa nas mudanças urbanas.

Através deste trabalho, foi possível compreender os conceitos que são inerentes aos processos de modificação urbana da cidade, como sua morfologia e mobilidade urbana, além de evidenciar como ambas não só influenciam mas também são resultantes da melhoria substancial dos indicadores sociais da cidade. Por meio dessa compreensão, evidenciou-se outros inúmeros exemplos que existem e funcionam na cidade, trazendo uma nova paisagem e função para os

bairros e regiões onde estão inseridos.

Nem todos os dados obtidos pela pesquisa *in loco* deste trabalho foram utilizados para gerar os resultados, bem como não houve o objetivo de abordar viéses políticos e seus desdobramentos nas intervenções público-privadas realizadas na cidade do Rio de Janeiro. Mesmo assim, foi possível encontrar resultados satisfatórios quanto aos questionamentos realizados.

Evidenciar essas melhorias urbanas que ocorreram nas regiões abordadas com base em investimento, aumento de circulação de pessoas, equipamentos que abrangem diversos setores de lazer e entretenimento e sobretudo, trazer de volta o sentimento de identidade e pertencimento ao local, torna possível mostrar que é altamente eficaz investir no espaço público a fim de trazer melhorias fundamentais para os bairros.

Através destes exemplos de sucesso mostrados nesta dissertação, foi possível ilustrar que o setor privado pode trabalhar junto ao público para revitalizar bairros obsoletos, aumentando a gama de oferta de serviços, transporte e lazer aos moradores. No mais, através deste tipo de levantamento, focado na eficácia da implantação de um equipamento e nas consequências positivas que ele traz, torna-se mais fácil evidenciar os processos que funcionaram e os que deixaram a desejar quanto ao seu objetivo inicial, trazendo assim, a possibilidade de se pensar novas políticas urbanas para melhorias do espaço em questão.

É importante destacar a necessidade de participação dos moradores, transeuntes e frequentadores em geral do recorte espacial que se busca melhorias, para pensar essas novas políticas. O trabalho participativo dos cidadãos torna o processo de urbanização mais objetivo perante as necessidades locais, além de trazer maior eficácia na realização deste processo.

Esta dissertação objetivou trazer à tona os processos de mudança urbana que ocorreram principalmente na zona norte e central da cidade do Rio de Janeiro, regiões estas por muitos anos esquecidas pelo poder público. Graças à algumas parcerias público-privadas, os projetos de revitalização e oferta de lazer, como nos casos dos museus e estádios de futebol, além do shopping center, foi possível construir um novo bairro e conseqüentemente uma nova cidade, que se viu atraída por aqueles espaços. Esse fator fez com que o poder público investisse significativamente em transporte para atender às demandas da população, essa por sua vez abriu seus horizontes para espaços da cidade onde antes nunca haviam estado.

Com isso, percebe-se que os investimentos em diversos pontos urbanos aumenta a interligação entre os cidadãos residentes e visitantes, tornando a cidade mais conectada e

unificada.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALTAZAR, Rui Vitor Rico. Máquinas Urbanas. A adaptação funcional dos grandes equipamentos em obsolescência. / Dissertação (Mestrado Integrado em Arquitectura). Departamento de Arquitectura da FCT-UC. Coimbra, 2011.

BARBOSA, Gisele Silva. O discurso da sustentabilidade expresso no projeto urbano. / Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo- ProUrb UFRJ. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 2013.

BORTOLI, Fábio. O shopping center em Porto Alegre: estudos tipológicos e morfologia urbana / Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura. Porto Alegre, RS, 2006.

BRANDÃO, Beatriz Helena Bueno. Habitando na rua: Avaliação Pós-Ocupação e Saúde Pública em equipamentos urbanos para a população de rua. / Dissertação (Mestrado em Saúde Pública). Programa de Pós-Graduação em Saúde Pública. Universidade de São Paulo. São Paulo, SP 2004.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. Uma visão da mobilidade urbana sustentável. Cetrana (UFBA), v. 03, p. 26-30, 2007

DIAS, Massila Lopes. A malha e o deslocamento: um estudo das relações entre configuração espacial e mobilidade urbana em Goiânia / Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Programa de Pesquisa e Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília, GO, 2014.

LENTINO, Izabella Kraichete. Análise Multicriterial de Proposta de Gestão da Mobilidade para Grandes Empreendimentos Urbanos / Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). COPPE/UFRJ, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 2005.

LONDE, Patrícia Ribeiro; MENDONÇA, Mauro das Graças. Espaços livres públicos: relações entre meio ambiente, função social e mobilidade urbana. Caminhos de Geografia, v. 15, n. 49, p. 138-151. Uberlândia, março de 2014. Disponível em <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/>

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *Transportes*, v. XVI, n. 1, p. 25-35, jun. 2008.

MARTINS, Jorge Antônio. O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido / Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). COPPE/UFRJ. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 1991.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Morfologia das cidades brasileiras: Introdução ao estudo

histórico da iconografia urbana. Morfologia das cidades brasileiras, parte III. Revista USP, p. 144-155, junho/agosto 1996.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. Estruturação da cidade e morfologia urbana: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. / Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, 2013.

OLIVEIRA, Daniela Ferreira. Qualidade de vida em habitação de interesse social: caso Metrô-Manguera / Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Engenharia Urbana. Rio de Janeiro, 2015.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. *ActaScientiariumTechnology*, Maringá, v. 33, n. 2, p. 123-137, 2011.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira. *Cálculo amostral*: calculadora on-line. Disponível em: <<http://www.calculoamostral.vai.la>>.

SILVA, Andre Luiz Bezerra da. Transporte coletivo e cidade: ações e projetos no entorno das estações metroferroviárias como promoção de uma melhor coesão urbana na cidade do Rio de Janeiro. / Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2015.

SIMAS, Tarciso Binoti. Requalificação urbana através de rede e mobilidade - Um exemplo no eixo industrial da Avenida Brasil / Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes). COPPE/UFRJ. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 2013.

SOARES, Danielle M. Trotta. Parque Madureira: requalificação da paisagem urbana. / Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Engenharia Urbana. Rio de Janeiro, 2015.

XIMENES, Natália Lacerda Bastos. Morfologia Urbana: teorias e suas inter-relações. / Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica, Programa de Engenharia Urbana. Rio de Janeiro, 2016.

SITES

ABRASCE: <<http://abrasce.com.br/shopping/123>> Acessado em novembro de 2017.

Central Parque – Site Oficial. <https://www.centralpark.com/visitor-info/park-history/overview/> Acessado em março de 2018.

CYRELA

COMPANY:

<http://ri.ccpa.com.br/ccp/web/conteudo_pt.asp?idioma=0&tipo=8993&conta=28&id=185260>. Acessado em fevereiro de 2018.

cDIÁRIO DO RIO: <<http://www.diariodorio.com>>. Acessado em janeiro de 2018.

High Line – Site Oficial. <https://novayork.com/high-line> Acessado em março de 2018.

IBGE:<<https://www.ibge.gov.br/geociencias-novoportal/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/15761-areas-dos-municipios.html?t=destaques&c=3304557>> Acessado em setembro de 2017.

MAR: <<http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/o-mar>> Acessado em dezembro de 2017.

MUSEU DO AMANHÃ: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/sobre-o-museu>> Acessado em dezembro de 2017.

PARQUE IBIRAPUERA: <<https://parqueibirapuera.org/parque-ibirapuera/parque-ibirapuera/>> Acessado em fevereiro de 2018.

PRAXAIR: <<http://www.praxair.com.br/our-company>> Acessado em março de 2018.

PREFEITURA DE CURITIBA: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/parques-e-bosques-parque-barigui/292>> Acessado em fevereiro de 2018.

PREFEITURA DO RIO:
<<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5333332/4147805/36aIDSIPP072015.pdf>>Acessado em outubro de 2017.

PORTAL GEO: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index_bairro.htm> Acessado em agosto de 2017.

PORTAL GEO:
<http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudos Cariocas/download/2394_%C3%8Dndice%20de%20Desenvolvimento%20Social_IDS.pdf> Acessado em agosto de 2017.

RIOTUR <<http://www.rio.rj.gov.br/riotur>> Acessado em fevereiro de 2018.

SHOPPING NOVA AMÉRICA: ,<http://www.novaamerica.com.br/card/historico-1995>> Acessado em julho de 2017.

VISIT RIO: <(http://visit.rio/que_fazer/parque-madureira/).> Acessado em fevereiro de 2017.

<https://www.vno.com/office/property/manhattan-mall/100-west-33rd-street/3311652/landing>)
Acessado em março de 2018.

<https://economia.uol.com.br/noticias/bbc/2017/12/10/por-que-a-america-latina-continua-construindo-shoppings-enquanto-os-eua-estao-abandonando-o-modelo.htm>. Acessado em março de 2018.

<http://www.thehighline.org/about> Acessado em março de 2018.

7 - ANEXOS

ANEXO 1 - Índice de desenvolvimento social dos bairros no ano 2000.

Definições

- * **Esperança de vida ao nascer** (em anos) - Número médio de anos que as pessoas viveriam a partir do nascimento.
- * **Taxa de alfabetização de adultos** (%) - Percentual de pessoas acima de 15 anos de idade que sabem ler e escrever.
- * **Taxa bruta de frequência escolar** (%) - Proporção entre o número total de pessoas em todas as faixas etárias que frequentam os cursos fundamental, segundo grau ou superior em relação ao total de pessoas na faixa etária de 7 a 22 anos.
- * **Renda per capita** (em R\$ de 2000) - Razão entre o somatório da renda de todos os indivíduos (incluindo aqueles com renda nula) e a população total.
- * **Índice de longevidade (IDH-L)** - Índice do IDH relativo à dimensão Longevidade. É obtido a partir do indicador esperança devida ao nascer, através da fórmula: $(\text{valor observado do indicador} - \text{limite inferior}) / (\text{limite superior} - \text{limite inferior})$, onde os limites inferior e superior são equivalentes a 25 e 85 anos, respectivamente.
- * **Índice de educação (IDH-E)** - Índice do IDH relativo à Educação. Obtido a partir da taxa de alfabetização e da taxa bruta de frequência à escola, convertidas em índices por: $(\text{valor observado} - \text{limite inferior}) / (\text{limite superior} - \text{limite inferior})$, com limites inferior e superior de 0% e 100%. O IDHM-Educação é a média desses 2 índices, com peso 2 para o da taxa de alfabetização e peso 1 para o da taxa bruta de frequência.
- * **Índice de renda (IDH-R)** - Índice do IDH relativo a dimensão Renda. É obtido a partir do indicador de Renda per capita, através da fórmula: $[\text{Log}(\text{valor observado do indicador}) - \text{Log}(\text{limite inferior})] / [\text{Log}(\text{limite superior}) - \text{Log}(\text{limite inferior})]$, onde os limites inferior e superior são equivalentes a R\$ 3,90 e R\$ 1559,24 respectivamente.
- * **Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)** É obtido pela média aritmética simples de três índices, referentes às dimensões Longevidade (IDHM-Longevidade), Educação (IDHM-Educação) e Renda (IDHM-Renda).

Ordem segundo o IDH	Bairro ou grupo de bairros	Esperança de vida ao nascer (em anos)	Taxa de alfabetização de adultos (%)	Taxa bruta de frequência escolar (%)	Renda per capita (em R\$ de 2000)	Índice de Longevidade (IDH-L)	Índice de Educação (IDH-E)	Índice de Renda (IDH-R)	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH)
27	Vila Isabel	73,46	97,16	100,89 (a)	931,25	0,808	0,981	0,914	0,901
28	Cachembi	75,70	98,14	102,23 (a)	709,05	0,845	0,988	0,868	0,900
29	Pechincha	75,67	97,72	97,92	751,28	0,844	0,978	0,878	0,900
30	Freguesia (Jazarepegua)	75,07	97,46	98,82	766,82	0,834	0,979	0,882	0,898
31	Recreio dos Bandeirantes, Grumari	72,55	95,03	91,75	1166,18	0,793	0,939	0,952	0,894
32	Centro	76,12	97,58	99,24	633,36	0,852	0,981	0,850	0,894
33	Higienópolis	74,06	97,46	100,28 (a)	614,41	0,818	0,983	0,845	0,882
34	Santa Teresa, Cosme Velho	74,06	96,14	92,60	701,19	0,818	0,950	0,867	0,878
35	Água Santa, Encantado	76,21	97,48	95,65	496,66	0,853	0,969	0,809	0,877
36	Tequara	76,21	96,53	92,28	544,29	0,853	0,951	0,824	0,876
37	Vila Cosmas	77,20	97,58	89,46	498,82	0,870	0,949	0,810	0,876
38	Vidigal, São Conrado	71,12	94,76	82,00	1131,47	0,769	0,905	0,946	0,873
39	Cidade Nova, Praça da Bandeira	72,05	96,29	96,84	640,31	0,784	0,965	0,851	0,867
40	Bonsucesso	74,70	95,72	86,94	552,99	0,828	0,928	0,827	0,861
41	Cocotá, Bencários	74,06	96,48	91,67	518,28	0,818	0,949	0,816	0,861
42	Maria da Graça, Del Castilho	72,66	98,35	95,47	505,40	0,794	0,974	0,812	0,860
43	Ribeira, Cocua	72,85	96,48	95,37	527,20	0,797	0,961	0,819	0,859
44	Lins de Vasconcelos	72,73	95,54	92,30	583,35	0,795	0,945	0,836	0,859
45	Engenho Novo	72,37	96,29	93,33	573,33	0,789	0,953	0,833	0,858
46	Zumbi, Pitangueiras, Praia da Bandeira	73,53	96,90	91,34	517,83	0,809	0,950	0,816	0,858
47	Ramos	73,94	97,13	88,70	508,76	0,816	0,943	0,813	0,857
48	Engenho de Dentro	72,66	96,67	92,77	536,54	0,794	0,954	0,822	0,857
49	Abolição	73,28	97,07	95,69	467,23	0,805	0,966	0,799	0,857
50	Decodoro, Vila Militar, Campo dos Afonsos, Jardim Sulacap	73,59	97,75	93,26	462,13	0,810	0,963	0,797	0,856
51	Oswaldo Cruz	73,59	97,75	94,12	441,34	0,810	0,965	0,789	0,855
52	Oleia	73,87	96,93	90,95	460,31	0,814	0,949	0,796	0,853
53	Bento Ribeiro	75,05	97,95	88,15	399,85	0,834	0,947	0,773	0,851
54	Piedade	72,66	97,08	95,51	447,64	0,794	0,966	0,792	0,850
55	Quintino Bocaiuva	73,91	96,80	91,97	424,67	0,815	0,952	0,783	0,850
56	Rio Comprido	70,28	97,00	92,60	590,26	0,755	0,955	0,838	0,849

Fonte: IPP, 2008.

ANEXO 2 - Índice de desenvolvimento social dos bairros no ano de 2010.

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL

METODOLOGIA

Foram utilizados 8 indicadores, construídos a partir do Censo Demográfico de 2010 do IBGE, para a composição do Índice de Desenvolvimento Social. Buscou-se caracterizar situações relativas tanto ao domicílio quanto às pessoas que o habitam disponíveis no questionário do universo, apresentados a seguir:

1. Percentagem de domicílios particulares permanentes com forma de abastecimento de água adequada, ou seja, ligados à rede geral de distribuição;
2. Percentagem de domicílios particulares permanentes com esgoto adequado, ou seja, ligados à rede geral de esgoto ou pluvial;
3. Percentagem de domicílios particulares permanentes com lixo coletado diretamente por serviço de limpeza ou colocado em caçamba de serviço de limpeza;
4. Número médio de banheiros por morador: numerador = nº de banheiros no domicílio particular permanente; denominador = nº total de pessoas no domicílio particular permanente;
5. Percentagem de analfabetismo de moradores de 10 a 14 anos em relação a todos os moradores de 10 a 14 anos;
6. Rendimento per capita dos domicílios particulares permanentes, expresso em salários mínimos de 2010;
7. Percentagem dos domicílios particulares, com rendimento domiciliar per capita até um salário mínimo;
8. Percentagem dos domicílios particulares, com rendimento domiciliar per capita superior a 5 salários mínimos;

Para que os dados fossem representativos para os setores censitários e outros territórios, foi necessário usar apenas o questionário do universo do Censo-2010, o que reduziu em muito o número de variáveis disponíveis. Os demais recortes geográficos - Áreas de Planejamento, Regiões de Planejamento, Regiões Administrativas, bairros e favelas - foram calculados a partir dos seus setores censitários que apresentaram dados para todas as oito variáveis.

Relativo à educação, o Censo 2010-universo só examinou a variável analfabetismo, e portanto tivemos que nos ater a ela como indicador de educação dos moradores do domicílio. Como no Rio de Janeiro as taxas gerais de analfabetismo da população são muito pequenas, usamos o intervalo dos 10 a 14 anos de idade, no qual o fenômeno apresenta maior variabilidade, entre todos os espaços examinados.

Os indicadores de renda em 2010 foram calculados em número de salários mínimos vigentes nesse ano (1 salário mínimo = R\$ 510,00). A caracterização socioeconômica das famílias foi realizada por meio de 3 indicadores. Para se ter uma idéia da situação econômica, utilizamos o valor do rendimento domiciliar per capita, e para se aproximar da maior ou menor concentração de renda, a proporção de domicílios de baixa renda per capita e a proporção de domicílios de renda per capita elevada.

No aspecto de acesso aos serviços de saneamento básico, o IBGE investigou, em todos os domicílios do país, os três componentes mais importantes: abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo. Isso permitiu ao IDS incorporar uma ampla visão sobre o tema. Não obstante, como na sistemática censitária as perguntas se restringem às "formas" de acesso àqueles serviços, aspectos importantes sobre qualidade, periodicidade, custo e interação com outros serviços não são contemplados.

Quanto à condição de habitabilidade do domicílio, optou-se pelo número médio de banheiros por pessoa, conforme descrito acima. Esse pareceu ser, entre indicadores passíveis de serem construídos, o mais adequado.

FORMA DE CÁLCULO

Para a elaboração do IDS, a exemplo do cálculo do IDH e de muitos outros índices sintéticos, procede-se, em primeiro lugar, à "normalização" dos valores de cada um dos 8 indicadores, transformando-os em índices comparáveis entre si. Isso é feito para que todos sejam compatibilizados e tenham o mesmo intervalo de variação numa escala de 0 a 1 (0= pior situação; 1 = melhor situação). Para a "normalização" dos indicadores 1, 2, 3, 4, 6 e 8 aplicou-se a fórmula abaixo:

$$VN_{ij} = 1 - (MV_i - V_{ij}) / (MV_i - mVi), \text{ onde:}$$

VN_{ij} = valor normalizado na escala de 0 a 1 do indicador i no lugar j

MV_i = maior valor obtido pelo indicador i entre todos os lugares pesquisados;

mVi = menor valor obtido pelo indicador i entre todos os lugares pesquisados;

V_{ij} = valor obtido pelo indicador i no lugar j

No caso dos indicadores 5 e 7, diferentemente dos demais, quanto maior o valor do indicador pior a situação. Assim para a taxa de analfabetismo e para a proporção dos domicílios com rendimento per capita até um salário mínimo, os valores foram "invertidos" para que seguissem a mesma lógica de todos os outros e a fórmula adotada foi a seguinte:

$$VN_{ij} = 1 - (mVi - V_{ij}) / (mVi - MV_i)$$

Uma vez "normalizados" todos os indicadores, transformados em índices (cada um variando de 0 a 1, no conjunto geral dos recortes geográficos), calculou-se a média aritmética dos mesmos, correspondente ao valor sintético do IDS. Nesta tabela são apresentados os 8 indicadores e o índice sintético geral (IDS).

Índices sintéticos e normalizados, como o IDS, só permitem comparações entre os elementos do grupo para o qual foram calculados. Por exemplo, o IDH de um país é perfeitamente comparável com o de outro, pois o índice foi calculado para o grupo "países do mundo". O IDS carioca foi calculado para um conjunto de recortes geográficos constituídos por:

- 10.144 setores censitários;
- 5 Áreas de Planejamento (AP);
- 16 Regiões de Planejamento (RP);
- 33 Regiões Administrativas (RA);
- 160 bairros;

- 827 favelas, com dados válidos. As favelas aqui utilizadas resultaram de um ajuste entre os aglomerados subnormais do IBGE e as favelas que estavam cadastradas em 2010 pelo IPP.

Dessa forma, é possível comparar entre si o IDS obtido por todas as 11.185 unidades territoriais com dados de 2010, pertinentes ao índice.

Nota: A presente tabela substitui a antiga de mesmo número, na qual o IDS foi calculado por outra metodologia. O cálculo atual usa, em vez da renda do responsável pelo domicílio, a renda domiciliar per capita, que é uma medida mais apropriada para verificar a situação econômica dos territórios. Essa nova metodologia não permitiu que se calculasse o índice com base no Censo 2000.

Armazém de Dados

Tabela 2248 - Índice de Desenvolvimento Social (IDS) e seus indicadores constituintes, segundo as Áreas de Planejamento, Regiões de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros - Município do Rio de Janeiro - 2010

Área de Planejamento, Regiões de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros	Índice de Desenvolvimento Social	% de domicílios com serviço de abastecimento de água adequado	% de domicílios com serviço de esgoto adequado	% de domicílios com serviço de coleta de lixo adequado	Nº de banheiros por moradores	% de analfabetismo de 10 a 14 anos	Rendimento domiciliar per capita em salários mínimos	% dos domicílios com rendimento domiciliar per capita até um salário mínimo	% dos domicílios com rendimento domiciliar per capita superior a 5 salários mínimos
Jacare	0,571	99,925	95,640	99,700	1,297	2,875	1,200	58,130	2,405
Liro de Vasconcelos	0,597	92,783	92,155	98,830	1,459	2,784	1,987	41,250	11,880
Méier	0,687	99,983	99,896	99,989	1,878	0,748	3,808	14,922	25,847
Piedade	0,610	98,801	97,572	99,980	1,343	1,887	1,719	38,841	8,058
Pleues	0,593	99,783	98,978	99,903	1,217	0,732	1,385	48,131	3,302
Flacuelo	0,648	99,898	99,735	100,000	1,575	0,591	2,444	24,305	12,528
Roche	0,627	99,973	99,588	99,945	1,579	3,809	2,188	33,381	11,258
Sampaio	0,578	99,198	91,314	99,784	1,292	3,048	1,309	50,741	4,849
São Francisco Xavier	0,613	99,225	99,906	99,930	1,438	0,932	2,017	37,048	11,244
Todos os Santos	0,685	99,977	99,870	100,000	1,800	0,509	3,411	12,298	22,885
XXVIII Jazarrizinho	0,634	98,688	98,784	95,191	1,148	2,458	0,885	77,701	0,284
Jacarezinho	0,534	98,599	98,784	95,191	1,148	2,453	0,885	77,701	0,284
Região de Planejamento 3.3 - Madureira	0,597	99,329	94,880	99,588	1,307	1,538	1,575	42,401	5,249
XIV Irajá	0,610	98,787	98,110	98,588	1,888	1,481	1,758	38,548	8,818
Colégio	0,585	99,757	97,538	98,001	1,188	2,945	1,073	60,870	1,988
Itajá	0,615	99,828	97,538	99,978	1,303	0,907	1,813	34,853	8,323
Vicente de Carvalho	0,579	99,711	98,723	99,241	1,231	2,314	1,201	55,257	3,047
Vila Cosmos	0,617	99,848	99,582	99,880	1,378	1,012	1,718	35,407	8,255
Vila de Perito	0,658	99,781	98,855	99,989	1,650	0,613	2,743	20,457	15,430
Vista Alegre	0,638	99,834	99,102	99,967	1,467	0,797	2,143	25,000	7,945
XV Madureira	0,680	99,888	92,888	98,561	1,289	1,678	1,478	44,644	4,491
Bento Ribeiro	0,610	99,819	98,398	99,993	1,372	0,908	1,701	37,519	5,842
Campinho	0,610	99,882	92,088	99,858	1,428	1,920	2,088	34,870	9,884
Cascadura	0,589	98,180	92,403	98,905	1,284	2,319	1,529	42,488	4,940
Cavalcanti	0,588	98,594	93,822	99,848	1,203	1,480	1,055	58,857	1,519
Engenheiro Leal	0,583	99,829	85,148	99,882	1,199	1,423	1,118	54,454	2,388
Honório Gurgel	0,574	99,795	98,633	99,803	1,218	2,795	1,184	55,183	2,311
Madureira	0,597	98,855	93,730	99,839	1,297	1,841	1,581	40,515	5,343
Marechal Hermes	0,577	99,899	84,593	99,595	1,285	1,438	1,429	47,590	4,477
Oswaldo Cruz	0,592	98,988	88,817	100,000	1,297	0,887	1,579	41,482	4,788
Outinho Bocaiúva	0,603	99,299	93,880	99,924	1,333	1,838	1,838	38,130	5,888
Roche Miranda	0,585	98,439	95,857	99,771	1,282	1,518	1,340	48,783	3,221
Turleçu	0,579	99,708	91,405	98,102	1,198	1,722	1,299	48,780	2,848
Vaz Lobo	0,589	99,449	98,855	97,872	1,248	1,047	1,221	52,481	2,879
Região de Planejamento 3.4 - Inhaúma	0,570	98,235	95,000	97,080	1,191	2,220	1,182	54,930	2,888
XII Inhaúma	0,688	98,821	94,898	98,882	1,225	1,478	1,425	45,488	8,822
Del Castilho	0,598	99,191	98,382	99,981	1,245	1,578	1,511	43,738	4,470
Engenho de Rainha	0,589	98,478	98,118	99,888	1,190	1,378	1,398	45,588	3,502

Fonte: IPP, 2015.

APÊNDICE

APÊNDICE I - Roteiro de Entrevistas - Del Castilho

Roteiro de Entrevista - Del Castilho (Esta pesquisa é exclusivamente para fins acadêmicos. A identidade do entrevistado não será exposta)

Nome (opcional): Idade: Sexo: () F () M

Média Salarial (em salários mínimos): () 1 a 3 () 3 a 7 () 7 a 10 () 10 ou mais () Não inf.

MOBILIDADE

Reside no bairro?

() sim () não

Tempo de residência? (em anos)

() 0 a 5 () 5 a 10 () 10 a 15 () 15 a 20 () 20 ou mais () não reside

Está no local à:

() lazer () trabalho () transitando

De onde vem?

() de casa () do trabalho () Outros - especifique: _____

Destino?

() casa () trabalho () Outros - especifique: _____

Modal que usou para vir (pode ser mais de um):

() metrô () trem () ônibus () de carro () a pé () bicicleta

Horário que costuma estar no shopping

() 10 e 14h () 14h e 17h () 17 e 20h () 20 e 23h

SOBRE O BAIRRO

O que mais incomoda?

() violência () transporte () trânsito () oferta de serviços - especifique: _____

O que gostaria que melhorasse?

() violência () transporte () trânsito () oferta de serviços - especifique: _____

Qual transporte você mais utiliza no bairro?

() metrô () trem () ônibus () carro () a pé

Frequência que está no bairro? (por semana)

() 1x () 2x () 3x () 4x () 5x ou mais () menos que 1x

Serviço oferecido no bairro mais utilizado?

() Shopping () Igreja () Metrô () Trem () Ônibus () Bares () Outros - especifique: _____

