

CENTRO UNIVERSITÁRIO BELAS ARTES DE SÃO PAULO**ARQUITETURA E URBANISMO****VITALIDADE URBANA E O IMPACTO DAS BARREIRAS****Orientanda: Laura Presotto****Orientadora: Prof^a. Dr^a. Denise Falcão Pessoa****RESUMO**

O presente artigo, resultado de uma pesquisa de iniciação científica, visa articular reflexões e possibilidades de contribuição da arquitetura e do urbanismo para a melhora da segurança no ambiente das grandes cidades brasileiras e, pretende ainda fazer uma crítica aos muros como solução para a violência nos centros urbanos, apontando o impacto das barreiras no desenho urbano, suas prováveis causas e consequências. Com base em uma revisão bibliográfica atentou-se para a exposição do fenômeno, e também para a relação da forma urbana com a questão da segurança. Nesse sentido, nota-se o círculo vicioso que impera na sociedade brasileira, na qual a violência leva ao surgimento de muros, e os muros acabam por favorecer um aumento da violência, e explora-se outras alternativas e tipos de barreiras menos comprometedoras. Ressalta-se ainda a importância da busca por vitalidade nas cidades, o que pode acontecer, por exemplo, por meio do incentivo à apropriação do espaço público pela população. Para tanto, levanta-se a possibilidade de uma aliança entre urbanistas e poder público com objetivo de criação de um processo de qualificação urbana, de promoção de uma cidade com mais vitalidade e de ajustes visando o equilíbrio da densidade urbana. Singulares e exclusivas, tais medidas contribuiriam para uma cidade mais integrada, mais segura e com mais urbanidade.

Palavras-chave: Segurança, espaço público, barreiras, vitalidade urbana

ABSTRACT

This article, the result of a scientific initiation research, aims to articulate reflections and possibilities of contribution of architecture and urbanism for the improvement of the security in the environment of the great Brazilian cities, and also intends to criticize the walls as a solution to the violence in urban centers, pointing out the impact of the barriers on urban design, its probable causes and consequences. Based on a bibliographical review, the exposition of the phenomenon was considered, as well as the relationship between the urban form and the security issue. In this sense, we note the vicious circle that prevails in Brazilian society, in which violence leads to the emergence of walls, and the walls end up favoring an increase in violence and explores other alternatives and types of barriers less compromising. The importance of the search for vitality in the cities is also emphasized, which can happen,

for example, by encouraging the population's appropriation of public space. To this end, the possibility of an alliance between urban planners and public authorities with the objective of creating a process of urban qualification, of promoting a city with more vitality and of adjustments aimed at the balance of urban density, is raised. Unique and exclusive, such measures would contribute to a more integrated, safer and more urbanity.

Keywords: Security, public place, barriers, urban vitality

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho aborda a contribuição da arquitetura e do urbanismo na questão da segurança urbana, com foco principal nas grandes cidades brasileiras, e aponta o impacto dos muros e demais tipos de barreiras no ambiente urbano.

Realidade cada vez mais frequente, o crescimento da violência urbana evidencia a falta de segurança, bem como potencializa a sensação de insegurança em seus usuários. Este fenômeno, que não ocorre apenas nas grandes cidades, favorece o desejo de proteção e a construção dos mais diversos tipos de barreiras com o intuito de buscar e sentir segurança. Concomitantemente, o espaço público passa a ser evitado e cada vez menos utilizado.

Um bom exemplo disso é a cidade de São Paulo, na qual os edifícios começaram a adotar grades e muros ao seu redor a partir da década de 70, época em que houve um crescimento intenso e acelerado nesta metrópole. Contudo, pode-se dizer que esse crescimento aconteceu de modo desorganizado e não planejado em muitos aspectos, o que trouxe uma série de problemas para a cidade. Segregação, diferenças sociais, uso intensificado de narcóticos, assim como a presença da indústria bélica com seu enorme e legalizado comércio de armas podem ser citados como exemplos desses problemas e também como agentes catalisadores nesse processo de fechamento de propriedades privadas e implantação excessiva e impensada de muros que vêm se mostrando não tão adequados para a qualidade da vida urbana.

Com base num estudo geral, este trabalho se propõe a expor esse fenômeno refletindo e articulando acerca de possibilidades e alternativas de contribuição da arquitetura e urbanismo na busca por uma cidade mais segura e humanizada.

A relevância do tema pode ser verificada pelo crescimento acentuado desse padrão de comportamento, isto é, a busca por moradias cercadas por muros, o que acarreta impactos sociais, psicológicos, urbanísticos e arquitetônicos, por exemplo ao gerar espaços segregados na cidade e seu entorno.

2. MÉTODO

Foi realizada uma revisão bibliográfica em busca de autores que de forma direta ou indireta associaram segurança com vitalidade e qualificação urbana, buscando e propondo alternativas de melhoria do ambiente urbano, a qual foi comparada às observações decorrentes da prática discente de um curso de Arquitetura e Urbanismo da cidade de São Paulo, e remeteu aos questionamentos, hipóteses e propostas aqui apresentados.

3. RAZÕES PARA O USO DE BARREIRAS/MUROS

Os muros podem ser considerados um efeito colateral das grandes e violentas cidades na busca por proteção privada. Dentre as causas do seu uso indiscriminado na sociedade contemporânea brasileira podemos citar não apenas os altos índices de criminalidade, mas também a cultura do medo, algo fortemente propagado pela mídia nacional e também internacional.

Há também que se levar em consideração o ideal de habitação e segurança desenhado pelo mercado imobiliário e projetado pela mídia, além do desejo de privacidade de quem habita o local. Em alguns casos é possível ainda citar a busca por um espaço idealizado e segregado.

Segundo o arquiteto Rogers (2008, p.151) “A forma da cidade pode estimular uma cultura urbana que gere cidadania e este importante papel precisa ser reconhecido”. Assim, cabe ao urbanista pensar formas adequadas de dispor e compor a cidade pensando cuidadosamente não só em espaços públicos ou privados, mas também em cada escala em que a mesma se constitui.

4. CONSEQUÊNCIAS DO USO DE BARREIRAS/MUROS

Pode se dizer que os muros são uma tentativa de romper o contato com a violência, segregando a cidade físico e territorialmente, o que acaba por afetar a forma urbana. Além disso, os muros prejudicam a fisionomia do local onde são implantados e por consequência deixam esses locais menos vivos e ainda mais perigosos na maioria dos casos. Tal acontecimento provoca um círculo vicioso em que é cabível observar que a violência leva aos muros, e os muros favorecem a violência, causando um cenário e prognóstico de difícil controle e rompimento, uma vez que a adoção de muros torna-se um padrão enraizado na cultura desses centros urbanos. É notável que as pessoas, desde sempre, são induzidas a achar que a presença de muros é garantia de segurança.

Segundo Jacobs (2011), um dos principais problemas gerados pelo excesso de muros na cidade é a quebra da integração entre o espaço público e o espaço privado. A quebra dessa conexão também gera a diminuição da vitalidade do local e mostra-se prejudicial para as cidades como um todo e principalmente para sua fruição pública, além do fato de gerar um intenso isolamento. Para a autora, outro problema a ser observado refere-se à diminuição da sensação de segurança para quem transita pelos espaços adjacentes a estes muros, locais que não são confortáveis para estar devido à falta de “olhos da rua”, que para ela são os moradores ou usuários que acabam por realizar uma espécie de vigilância espontânea da rua e seus arredores, ajudando a garantir a segurança.

Outro aspecto a ser observado é o fato de que quem ocupa a posição do interior dos muros também não se sente absolutamente seguro, pois diminuindo a circulação de pedestres nos arredores é provável que haja uma tendência de maior violência no entorno ou ao menos um aumento na sensação de insegurança.

Deve-se observar que tanto muros quanto algumas barreiras visuais prejudicam a visibilidade do local em que estão inseridos. Tal fato mostra-se prejudicial, uma vez que contribui para o processo de quebra da integração entre os moradores e usuários da rua e também diminui ainda mais a sensação de segurança.

5. TIPOS DE BARREIRAS

Barreiras, tal qual como o nome diz, podem ser entendidas como obstáculos que tem por objetivo restringir o acesso a determinado lugar. De modo geral, uma barreira pode ser considerada agressiva ou sutil. Via de regra, as agressivas barram física e visualmente, já as sutis delimitam o acesso indesejado, mas permitem a visibilidade, muitas vezes diminuindo a percepção consciente de que ali há barreiras.

Barreiras interferem na permanência e circulação das pessoas num determinado local. Mais especificamente existem diversos tipos delas. Podemos citar as barreiras físicas, verticais, visuais, e simbólicas, sendo que elementos de distinção de espaços podem combiná-las. Muros de concreto, por exemplo, são como paredes “cegas” e constituem ao mesmo tempo barreiras físicas, verticais e visuais. O mesmo não ocorre com muros de vidro ou grades, assim como alambrados, os quais podem ser considerados barreiras físicas e verticais, porém não são barreiras visuais, já que eles conferem visibilidade ao local onde estão.

Na paisagem urbana, podem ser observadas barreiras físicas, mas não verticais, que não obstruem a visão. É o caso de alguns espelhos d'água que garantem a segurança de edificações que circundam de forma bela, discreta e eficiente, fazendo com que poucas

pessoas percebam sua função de obstáculo e garantindo também a visibilidade e a beleza do local. Um exemplo desse tipo de barreira é encontrado no Palácio do Planalto, do arquiteto brasileiro Oscar Niemeyer.

Há também as barreiras simbólicas, constituídas de diversos materiais, texturas, tipos de piso, diferença de níveis, elementos como marquises, espelhos d'água ou ainda através de vegetação. Essas barreiras são usadas geralmente com o propósito de distinguir de forma clara o espaço de uso público do espaço de uso privado. Exemplo disso são as áreas internas dos *shoppings centers*. Nelas, os usuários conseguem facilmente distinguir os locais de permanência, tais como bancos e poltronas que são de uso comum dos que não são, como é o caso de ambientes de cafeterias e lanchonetes dispostos ao redor de áreas de circulação.

As barreiras simbólicas também podem se expressar “pela articulação da forma, material, luz e cor, e introduzir certo ordenamento no projeto como um todo” (Hertzberger, 1999, p. 19). Para este mesmo autor, é o grau de acesso demandado por um local que irá determinar a escolha de partidos arquitetônicos, articulações, o formato e materiais.

A escolha do tipo de barreira deve sempre ser observada com atenção e cuidado, pois ela pode ser favorecedora ou não de um melhor aproveitamento do entorno, uma vez que poderá contribuir para a sensação de segurança e com isso estimular o uso do local, ou seu contrário.

6. SEGURANÇA X SENSACÃO DE SEGURANÇA

Segurança deve sempre vir acompanhada de sensação de segurança, sendo essa um aspecto psicológico relevante. Em uma cidade, não basta apenas que um cidadão esteja seguro, o mesmo deve também se sentir seguro, e o contrário também é válido, ou seja, não basta que o usuário tenha a sensação, se ele realmente não estiver seguro. É justamente nesse momento que costumam ocorrer furtos ocasionais e pequenos ou rápidos assaltos considerados de “oportunidade”.

A segurança de uma cidade é dever do Estado e depende de diversos fatores tais como aspectos culturais, a ancestralidade e experiências vividas. No entanto, não se pode perder de vista que a segurança está muito ligada à apropriação do espaço público. Assim, para que uma cidade seja segura ela deve, também, contar com vitalidade de modo que as pessoas possam se sentir seguras ao caminhar pelas ruas e com isso contribuir com o papel da segurança.

Nesse cenário, os arquitetos e urbanistas devem pensar em elementos que ajudem os espaços públicos a se tornarem locais agradáveis, de modo a estimular seu uso. Em

concordância com tal proposição, Jacobs (2011) enfatiza que quando a cidade passa a ser mais utilizada em seu âmbito público ela passa a ser mais segura devido à quantidade de “olhos” que a enxergam.

Esse fenômeno que relaciona a maior apropriação do espaço público ao aumento da segurança pode ser observado mesmo em cidades com índices de violência altos uma vez que é possível notar que ruas constantemente mais movimentadas tendem a ser mais seguras e confiáveis que as ruas mais desertas. Para Jacobs (2011, p. 35) “Uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não”. Tal discrepância pode acontecer entre as ruas de um mesmo bairro, uma mesma região ou até uma mesma cidade.

7. MODOS DE INTERVIR NO PROBLEMA

Para solucionar o problema da segurança urbana faz-se necessário uma aliança entre urbanistas e poder público visando um processo de qualificação urbana e a promoção de uma cidade com mais vitalidade. A população deve ser incentivada a ocupar cada vez mais os espaços públicos da sua cidade e para isso é muito importante que eles se mostrem, tal como aponta Speck (2016), úteis, seguros, confortáveis e interessantes. Úteis, de modo a contribuir para a cidadania, saúde, economia e fruição; seguros, em função de propiciar a presença constante de pessoas nas ruas; confortáveis, em razão da sensação de pertencimento ao local; e, interessantes no sentido de representar uma vivência, pensando não apenas no ponto de chegada, mas em todo o trajeto.

Em busca de vitalidade e segurança, é aconselhável que as pessoas tenham prazer em andar na rua, em ocupar a cidade. Para isso, os locais públicos precisam ser acolhedores e agradáveis proporcionando a sensação de segurança não apenas aos seus usuários frequentes, mas também aos pedestres que os utilizam ainda que esporadicamente. Afinal, o espaço público faz parte da identidade cultural da cidade e é favorecedor da permanência das pessoas como se nota, por exemplo, em espaços de lazer e de comércio.

Se os usuários não se sentem à vontade nos espaços públicos da cidade poderão passar a ocupar apenas os locais privados, como clubes, *shoppings centers* e parques privados. Este fenômeno pode se tornar um problema ao passo que quanto mais ocorre, mais a cidade passa a ficar vazia e deserta, podendo se tornar cada vez menos segura gerando assim um círculo vicioso que a torna cada vez menos utilizada e mais perigosa.

Uma atividade que também pode trazer mais segurança para as cidades é o *placemaking*, que em uma tradução livre significa fazer espaços e “é uma atividade que torna

espaços públicos físicos lugares que sustentam interação humana, trocas econômicas e bem estar” (KENT e MADDEN, 2015, p. 26).

7.1. DO URBANISMO

Para que o urbanismo auxilie na questão da segurança nas grandes cidades é preciso que ocorra um processo de qualificação urbana e busca por vitalidade. Ao longo dos parágrafos a seguir isso será abordado com mais detalhes.

É muito importante que se procure um desenho urbano que proporcione aos seus usuários mais caminhos, ou seja, mais formas de fruição pública, de modo a incentivar as pessoas a ocupar mais a rua, possibilitando a elas acessos e percursos agradáveis e inteligentes. Quanto mais acessos, melhor será para a cidade. Assim, haverá um maior fluxo de pedestres transitando nas ruas. Dessa forma, a disposição da cidade será pensada para favorecer a segurança. Adotar e incentivar quadras abertas também pode ajudar nesse processo uma vez que a disposição e a composição dos espaços influenciam na vitalidade ao seu redor. Para Portzamparc (1997, p. 47) a “quadra aberta permite reinventar a rua: legível e ao mesmo tempo realçada por aberturas visuais e pela luz do sol”.

É preciso que mais espaços verdes sejam criados ou revitalizados nos territórios urbanos e que a manutenção adequada seja concedida a eles de modo que permaneçam sempre conservados e limpos para que assim seu uso seja estimulado. Os espaços verdes da cidade, como parques e praças, proporcionam uma sensação de bem-estar necessária ao ser humano e isso é muito importante para a identificação das pessoas com o espaço público da cidade em que vivem.

Ao contrário dos espaços verdes, os vazios urbanos, ou seja, os espaços desocupados, devem ser combatidos uma vez que constituem espaços muitas vezes inúteis para a cidade e costumam apenas diminuir a sensação de segurança das pessoas que o circundam. A cidade deve ser composta por áreas urbanizadas contínuas. Ademais, esses vazios são locais propícios para usos inadequados por serem baldios. Exemplos desses espaços são as grandes áreas de estacionamento.

Outra medida que auxilia nesse processo é desobstruir a visão das ruas, proporcionando aos moradores e pessoas que nas ruas transitam uma boa permeabilidade visual, conforme Jacobs (2011). Ruas largas contribuem nesse processo. Para a seguridade urbana fluir é necessário que os bloqueios visuais sejam diminuídos ao máximo.

É preciso ainda atentar para a importância da iluminação pública estável, abrangente e de boa qualidade. Ela deve ocorrer minimamente em dois níveis e, preferencialmente em três

níveis de iluminação. O primeiro deve ser alto e garantir a visibilidade no leito carroçável. O segundo um pouco mais baixo, no nível do pedestre. Já o terceiro, deve se concentrar no nível do piso para garantir uma caminhada o mais confortável e segura possível.

O enterramento dos fios de iluminação pública também deve ser realizado uma vez que o objetivo é alcançar um padrão de qualidade agradável e estético para a população, incentivando-a a usufruir mais dos ambientes públicos.

Calçadas boas, transitáveis e largas são também elementos relevantes para o cenário urbano. O calçamento deve ser compatível com seu entorno e acessível a toda e qualquer pessoa que deseje ou precise utilizá-lo, como cadeirantes, pessoas com restrição de mobilidade, idosos e crianças. Não suficiente, as calçadas precisam se tornar ambientes seguros. Mesmo sendo responsabilidade do proprietário do lote, os calçamentos devem seguir as normas relacionadas aos pisos, acessibilidade e materialidade, sendo essa última durável, com boa aderência e de fácil manutenção.

É interessante também que novos arruamentos e loteamentos sejam feitos adaptando a malha urbana à morfologia do local, ou seja, seguindo suas curvas de nível (Villarino, 2016). Dessa forma, ruas íngremes serão evitadas mesmo apresentando um desnível considerável e, portanto será proporcionada uma caminhada mais fácil aos seus usuários uma vez que elas não terão inclinações exageradas. Um exemplo disso é o bairro do Pacaembu na cidade de São Paulo que mesmo implantado em um local acidentado não apresenta ruas com grandes ladeiras.

Há também uma necessidade de distinguir claramente o espaço público do privado e essa distinção não deve ser feita exclusivamente através de muros, mas também de barreiras simbólicas, barreiras mais sutis e não visuais, sempre que possível. O limite entre propriedades privadas e o espaço público deve ser percebido de forma clara (Rocha, 2018). E, deve-se ainda buscar engajar as pessoas a cuidar dos espaços públicos entendendo-os como um bem comum, o que significa tentar criar uma cultura de responsabilidade compartilhada.

Se há tempos atrás uma cidade tinha uma única região central, hoje muito se fala sobre as grandes cidades não terem mais um único centro e sim que elas possuam várias centralidades para que os moradores tenham mais comodidade e fácil acesso ao comércio, serviços, lazer e emprego. Os bairros não mais precisam ser monofuncionais, ou seja, separados por funções como dizia o urbanismo moderno. O ideal é que se tenha um pouco de cada tipologia em cada bairro e isso é extremamente positivo para a cidade ao passo que está de acordo com a ideia de usos combinados defendido por Jacobs (2011) e evita que o cidadão precise percorrer longas distâncias para usufruir das funções básicas da cidade. Além da

diversidade de usos, deve ocorrer a combinação de tipologias, etnias, classes sociais e também de prédios antigos e novos. Toda essa conjugabilidade disposta em centralidades multifuncionais pode ser considerada benéfica ao passo que otimiza e utiliza de forma eficiente a infraestrutura da cidade, bem como seus espaços públicos e também incentiva a vitalidade do local.

Para Speck (2016), também é preciso adotar escalas mais próximas da escala humana para que as ruas passem a ser simpáticas e convidativas ao passeio. Ao observar a escala de algumas avenidas é notável que elas não constituem ambientes agradáveis para caminhadas uma vez que sua escala é muito distante da humana, trazendo assim uma sensação de insegurança para quem a ocupa e fazendo inconscientemente que seu uso não seja priorizado em detrimento de ruas menores.

A importância do tamanho dos quadramentos, a necessidade de diminuir a escala para tornar o lugar mais gentil e ainda, a vantagem de fluidez do trânsito é abordada pelo mesmo autor ao dizer que “De modo geral, as cidades com as menores quadras são as melhores no quesito caminhabilidade, enquanto aquelas com as maiores quadras são conhecidas como lugares sem vida nas ruas” (SPECK, 2016, p. 150).

Também é desejável que a cidade possua espaços de permanência como bancos, e *parklets*, em alguns casos, criando assim estímulos para que as ruas da cidade sejam locais não apenas para “passar”, mas também para “ficar”, atingindo assim o objetivo principal, trazer mais vida para os aglomerados urbanos (Paisaje Transversal, 2018). Afinal, os fluxos não podem se tornar mais importantes que os espaços.

Com base nessas colocações sobre urbanismo, atenta-se para a singularidade por trás das propostas de apropriação dos espaços públicos, bem como para a necessidade de estudar e analisar intensamente as particularidades de cada local, a fim de compreendê-las e poder propor soluções ou intervenções da maneira mais adequada possível (Cabezas, 2013). Deve-se levar em consideração não apenas características físicas da região, mas também as características culturais da população que a habita, que será quem efetivamente usufruirá dos benefícios gerados.

Com essas medidas o espaço público tende a tornar-se um local mais harmônico e convidativo, e é provável que passe a existir uma maior identificação das pessoas com o bairro em que moram, estudam, passeiam ou trabalham. Essa identificação também poderá ocorrer com a cidade em si, o que é extremamente benéfico para todos.

7.2. DA ARQUITETURA

Para o âmbito arquitetônico, é muito importante que o governo e o Plano Diretor da cidade incentivem o uso misto uma vez que assim uma maior vida urbana é garantida, a infraestrutura da cidade passa a ser mais bem aproveitada e muitas vezes as distâncias percorridas pelos cidadãos passam a ser menores (SPECK, 2016).

Além disso, é necessária uma política de uso e ocupação do solo eficiente e com fiscalização constante, que auxilie nessa busca pela vitalidade uma vez que a legislação urbana é o que determina o que é permitido e incentivado ou não dentro de cada cidade. A cidade também precisa contar com um planejamento construtivo para acompanhar seu crescimento da melhor forma possível. Não raro, observa-se no mercado imobiliário um total descompromisso com esse planejamento. “O estilo de vida de um bairro, o ambiente que ele oferece aos cidadãos, pode ser resultado apenas do que quer o mercado imobiliário sem regras ou com regras desobedecidas, ou então resultado de regras que nós, cidadãos, queiramos colocar para direcioná-lo em nosso benefício” (Campos Filho, 2003, p. 58). Vale ressaltar que as decisões de índices urbanísticos são muito particulares em cada local de uma mesma cidade e deve sempre haver estudos detalhados antes de serem determinados a fim de alcançar o melhor resultado possível.

Em um bairro com usos combinados, sempre haverá circulação nas ruas mesmo após o comércio fechar, pois uma vez que há moradores ali, sempre haverá pessoas transitando, chegando ou saindo. Por abrigar diferentes usos, há mais variedade de atividades no espaço público, incentivando assim sua ocupação em tempo integral.

Outra medida a ser estimulada é a adoção de fachadas ativas nas edificações e também de pilotis em alguns casos. Fachada ativa “corresponde à ocupação da fachada localizada no alinhamento de passeios públicos por uso não residencial com acesso aberto à população e abertura para o logradouro” (Gestão Urbana Sp, [2018]). Com isso, passa a existir uma conexão entre a edificação e a rua uma vez que os prédios passam a se integrar mais com o ambiente urbano público.

No entanto, é importante que a cidade não se torne um ambiente homogêneo e para isso, é preciso que o governo estimule que existam muitas opções de morar, mas de modo a priorizar o uso híbrido como tipologia de edificação. Segundo Rogers “as duas funções – a urbana e a residencial – começam a se misturar de forma que o centro da cidade se transforma na casa do trabalhador” (2015, p. 164). Edifícios multifuncionais também devem ser estimulados e, se implantados de maneira inteligente, podem exercer uma excelente contribuição para que os espaços ao seu redor se tornem mais dinâmicos. O mesmo vale para o estímulo à diversidade de tipologias.

Também é interessante que a cidade busque ter menos muros, estimulando barreiras não visuais. Estas barreiras podem, dependendo da necessidade do local, ser preferencialmente físicas e verticais, pois ao menos irão manter a permeabilidade visual. A diminuição dos muros proporciona um aumento na sensação de segurança uma vez que as pessoas passam a poder ver mais ao seu redor e serem mais vistas também.

As aberturas das edificações também devem ser muito bem estudadas de modo a garantir a privacidade e a permeabilidade visual. De acordo com Rocha (2018), a forma como as janelas, as entradas das edificações e os espaços são posicionados exercem uma grande influência na forma como o espaço é percebido, e possibilita aos moradores a opção de visualizar e de certa forma vigiar o que está acontecendo nos arredores.

O desenho dos edifícios também auxilia nessa percepção espacial e por isso é importante que quando possível ele esteja articulado com a cidade. Seu desenho deve ainda promover ao local em que está inserido uma sensação de limpeza, organização e devida manutenção, elementos muito favoráveis para o processo de qualificação urbana a ser buscado.

7.3. DA DENSIDADE URBANA

Outro aspecto relevante a ser considerado é a densidade urbana, entendida como a concentração populacional e considerada por Arruda (2017) o ponto crucial dos problemas urbanos. Para o autor, se houver equilíbrio na densidade urbana haverá fluidez e se ela for escassa haverá problemas generalizados.

É preciso que se aproveite ao máximo e de forma eficaz a infraestrutura das cidades, e para isso a densidade urbana deve ser cuidadosamente ajustada. Tradicionalmente esse ajuste da densidade ocorre por meio dos índices urbanísticos de ocupação do solo, os quais devem estar adequados a cada local, visando vitalidade, segurança e também um uso inteligente e eficiente do solo, bem como da infraestrutura da cidade.

Uma vantagem adicional de uma densidade urbana equilibrada, além da vitalidade e contribuição para segurança, é o favorecimento da proximidade das funções da cidade, tais como moradia, serviços essenciais, trabalho, lazer e transporte, o que para Arruda (2017) pode ser definido como uma cidade ideal, não só pela possibilidade de ocupação dos espaços públicos, mas também pelos custos que acabam sendo reduzidos em função do melhor aproveitamento da infraestrutura da cidade.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da contribuição de autores da arquitetura e urbanismo que associaram segurança com vitalidade e qualidade urbana, esse estudo buscou reflexões acerca do impacto dos muros e demais tipos de barreiras no ambiente urbano, suas consequências e possibilidades e ou propostas de intervenção.

Ao pontuar o estopim para o uso intensificado de muros nas grandes cidades brasileiras sinalizou-se principalmente a questão da violência, a cultura do medo, o desejo por privacidade e o ideal de habitação amplamente difundido na sociedade.

Dentre as problemáticas do uso intensificado de muros percebeu-se a diminuição da vitalidade urbana, da sensação de segurança, da fruição pública, além da quebra de integração entre o espaço público e o espaço privado.

Verificou-se então o surgimento de um círculo vicioso, uma vez que a violência propicia o surgimento de muros, e os muros, por deixarem os locais menos vivos podem favorecer mais violência, ou ao menos aumentar a sensação de insegurança. Esse fenômeno é experimentado tanto por usuários e ou pedestres esporádicos que passam a evitar caminhar pelo local, quanto por moradores que ocupam a posição do interior dos muros e sentem-se cada vez mais inseguros em função dessa diminuição de circulação no seu entorno e tendem a buscar ainda mais medidas protetivas.

Apesar dos muros constituírem uma das mais populares barreiras usadas em construções nas grandes cidades brasileiras, foram também abordadas outras possibilidades de barreiras, que não comprometem a permeabilidade visual e cumprem seu papel de restrição de acesso com uma menor interferência na dinâmica urbana.

Outro aspecto a ser ressaltado diz respeito à importância da busca por vitalidade nas cidades, que pode ser alcançada por exemplo, através do incentivo à apropriação do espaço público pela população.

Ainda em busca de propostas com vistas à uma cidade mais segura, levantou-se a possibilidade de uma aliança entre urbanistas e o poder público no intuito da criação de um processo de qualificação urbana, da promoção de uma cidade com mais vitalidade e de ajustes visando o equilíbrio da densidade urbana. É necessário enfatizar o aspecto singular implícito nessas medidas, uma vez que se tratam de propostas não generalizadas e que devem levar em consideração especificidades e características locais. Tais medidas possivelmente contribuiriam para uma cidade não apenas mais segura, mas com mais urbanidade.

9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARCHDAILY. **11 dicas para um desenho urbano sustentável inspiradas nos povoados tradicionais**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/786693/aprendendo-com-os-povoados-11-dicas-para-um-desenho-urbano-sustentavel-inspirados-nos-assentamentos-tradicionais>>. Acesso em: 16 mai. 2018.

ARCHDAILY. **A utopia das cidades compactas e sem separação de classes**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/869355/a-utopia-das-cidades-compactas-e-sem-separacao-de-classes-angelo-marcos-arruda>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

ARCHDAILY. **Como melhorar a mobilidade sem ser "anti-carros"?**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/889612/como-melhorar-a-mobilidade-sem-ser-anti-carros>>. Acesso em: 14 abr. 2018.

ARCHDAILY. **Fundamentos para projetar espaços públicos confortáveis**. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-143845/fundamentos-para-projetar-espacos-publicos-confortaveis>>. Acesso em: 08 jun. 2018.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. São Paulo: 34, 2003. 224 p.

GESTÃO URBANA SP. **Fachada ativa**. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/novo-pde-fachada-ativa/>>. Acesso em: 16 jun. 2018.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. Tradução de Carlos Eduardo Jordão Machado. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

JACOBS, Jane M. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 510 p.

KARSSSENBERG, Hans (Ed.) et al. **A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths**. Tradução de Paulo Horn Regal, Renee Nycolaas. 2. ed. ampl. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015. 340 p.

NEXO. **Como o desing urbano pode ajudar na prevenção do crime**. Disponível em: <<https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/02/06/como-o-design-urbano-pode-ajudar-na-prevencao-do-crime>>. Acesso em: 22 fev. 2018.

PORTZAMPARC, Christian de. **A terceira era da cidade**. Ócolum, São Paulo, n.9, FAU PUC-Campinas, 1997, p. 47.

ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008. 180 p.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. Tradução de Anita Dimarco, Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2016. 278 p.

