



**Autora:** Anne Elly Pereira Fonseca  
Arquiteta e Urbanista

# INCERTOS E AFETOS: UM ESTUDO DE HUMANIZAÇÃO ESPONTÂNEA EM ESPAÇOS RESIDUAIS

EIXO TEMÁTICO 2 – HISTÓRIA, URBANISMO E OUTROS CAMPOS DO  
CONHECIMENTO SOBRE AS CIDADES

## RESUMO

O estudo e o reconhecimento da cidade e dos eventos que nela acontecem são fundamentais para pensarmos novas possibilidades para esses espaços. O tratamento da escala humana, como princípio da boa prática urbanística, tem sido sistematicamente defendido a partir do momento em que experimentamos, com dificuldade, a cidade composta por malhas viárias, automóveis, espaços cercados, enclaves e in-transposições. Tendo como princípio a problematização desses territórios, o presente trabalho se propõe a fazer uma leitura espacial através da vivência corpo-temporal, criando uma linguagem e metodologia de identificação e classificação de espaços – que incertos – não são compatíveis com a utilização por pedestres, e usos – que afetos – hora e outra retomam a dinâmica humana desses espaços.

**PALAVRAS-CHAVE:** experiência urbana; dinâmica humana da cidade; urbanismo.

# **UNCERTAIN AND AFFECTION: A STUDY OF SPONTANEOUS HUMANIZATION IN RESIDUALS SPACES**

## **ABSTRACT**

*The study and recognition of the city and the events that happen in it is fundamental to think about new possibilities for these spaces. The treatment of human scale as a principle of good urban practice has been systematically defended since we have, with difficulties, experienced the city composed of road network, cars and enclosed spaces, enclaves and in-transpositions in the urban landscape. Having as a principle the problematization of these territories, the present work proposes to make a spatial reading through its body-temporal experience, creating a language and methodology for the identification and classification of spaces - which are uncertain - are not compatible with the use by pedestrians, and uses - what affects - time and time again take up the human dynamics of these spaces.*

**KEY-WORDS:** *urban experience; human dynamics of the city; urbanism.*

## **RESUMEN**

*El estudio y el reconocimiento de la ciudad y los eventos que suceden en ella son fundamentales para pensar en nuevas posibilidades para estos espacios. El tratamiento de la escala humana, como principio de buena práctica urbana, se ha defendido sistemáticamente desde el momento en que experimentamos, con dificultad, la ciudad compuesta de redes de carreteras, automóviles, espacios cerrados, enclaves y transposiciones. Tomando como principio la problematización de estos territorios, el presente trabajo propone hacer una lectura espacial a través de su experiencia cuerpo-temporal, creando un lenguaje y una metodología para la identificación y clasificación de espacios, que son inciertos, no son compatibles con el uso por parte de los peatones. y utiliza, lo que afecta, una y otra vez retoma la dinámica humana de estos espacios.*

**PALABRAS CLAVE:** *experiencia urbana; dinámica humana de la ciudad; urbanismo.*

## INTRODUÇÃO

A pesquisa e a análise propostas neste trabalho se desenvolveram a partir da problematização de espaços residuais dos sistemas de transporte e tráfego na relação com a escala do pedestre. Certas soluções da cidade, aparentemente não planejadas para pessoas à pé, parecem prever que elas sejam (tele) **transportadas** entre seus destinos (Figura 1). Os espaços que estão **entre** a casa e a estação de metrô, **entre** o ponto de ônibus e a escola, **entre** um lado e outro da via, costumam ser negligenciados do ponto de vista do conforto e segurança da experiência do pedestre. A escala e a dinâmica humanas são cada vez menos contempladas pela dimensão urbana, e dão espaço para veículos que deverão, sob qualquer circunstância, fluir.

Articular escalas de velocidade tão distintas como a dos carros e a dos pedestres tem acarretado soluções que contemplam prioritariamente os veículos automotores. Investigar a relação do corpo e do espaço pode gerar crítica e discussão em que seja possível observar a que tipo de experiência os planejadores das cidades estão sujeitando seus usuários pedestres, cotidiana ou ocasionalmente. Essa dinâmica de observação possibilita também relacionar e identificar certas apropriações, usos e presenças que podem alterar a escala da vivência desses espaços.

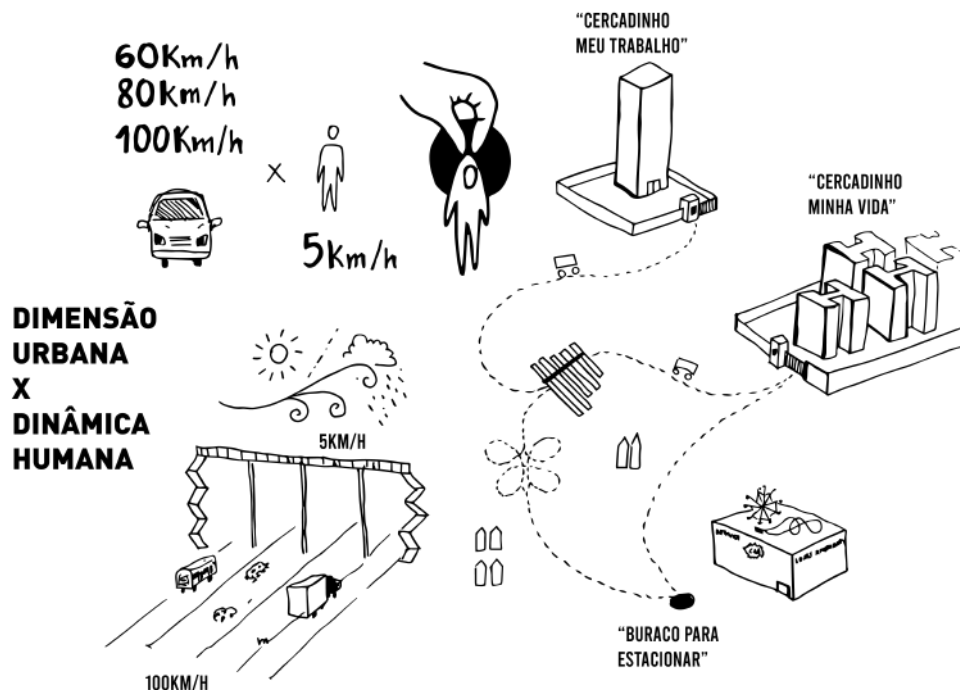


Figura 1: Experiência humana em escalas incompatíveis. Fonte: Acervo pessoal. (2020)

## TEORIA E CRÍTICA - INCERTOS

"LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997.

Art. 1º (...)

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga." (BRASIL, 1997.)

O artigo acima citado é referente à Lei Federal que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Apesar de lembrar que o trânsito se refere à utilização das vias também por pessoas, as soluções de tráfego nas cidades possuem frequentemente um objetivo bastante limitado: dar passagem aos carros. A malha viária, na escala da rota de veículos, tem recebido cada vez mais investimentos e expansões, muitas vezes com o pretexto de solução da mobilidade nos grandes centros urbanos.

Os esforços dos gestores e planejadores na requalificação de lugares já urbanizados<sup>1</sup>, especialmente aqueles não centrais, são constantemente direcionados a projetos de alteração ou de manutenção do sistema viário. Tais obras são geralmente divulgadas em placas expositoras, como uma forma de prestação de contas do investimento de verbas públicas, e que frequentemente exibem os temas: recapeamento do asfalto, alargamento da via, construção de viaduto, construção de alça viária, entre outros exemplos. Toda a escala desse tipo de construção está justificada em uma demanda de desafogamento do trânsito, que tende a priorizar velocidades e manobras incompatíveis com a dimensão do pedestre.

Vários estudiosos e críticos urbanos escreveram sobre como a priorização do automóvel afeta negativamente a experiência humana na cidade. JACOBS (2009) atribui ao processo de contínua requalificação e expansão viária o termo "erosão" da cidade. Segundo a autora, o processo de erosão é incentivado a cada vez que cidade, em seus espaços de permanência e atividade, perde espaço, esse continuamente "corroído", para que as ruas, avenidas e vias deem cada vez mais vazão ao fluxo de passagem de carros, e que os lotes vagos sejam destinados para estacionamento de tantos veículos.

"A erosão das cidades pelos automóveis provoca uma série de consequências tão conhecidas que nem é necessário descrevê-las. A erosão ocorre como se fossem garfadas - primeiro, em pequenas porções, depois uma grande garfada. Por causa do congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão

---

<sup>1</sup> Atribuo aqui o termo "urbanizado" ao território loteado e habitado, cujo sistema viário, e toda infraestrutura (água, esgoto, iluminação pública) estejam consolidados.

única, instalam-se sistema de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas." (JACOBS, 2009, p.389).

JACOBS (2009), na sequência, utiliza o termo "retroalimentação positiva" para ilustrar que a erosão das cidades é resultado de um processo de soluções de curto prazo que não sustenta o propósito de fluidez do tráfego de veículos por muito tempo, e que portanto vai sempre exigir a sobreposição de obras viárias.

"Na retroalimentação positiva, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante, *ad infinitum*." (JACOBS, 2009, p. 389).

Não é coincidência que outros autores e urbanistas defendam que expandir pistas de rolamento não soluciona os engarrafamentos, tampouco o desafio da mobilidade. GEHL (2013) defende a dimensão humana para o planejamento dos espaços urbanos, e retrata a insustentabilidade das soluções baseadas na escala de veículos automotores em grandes cidades:

"Nos esforços para lidar com a maré crescente de automóveis, todo espaço disponível da cidade era simplesmente preenchido com veículos em movimento e estacionados. Cada cidade tinha exatamente tanto tráfego quanto seu espaço permitia. Em todos os casos, a tentativa de construir novas vias e áreas de estacionamento para aliviar a pressão do tráfego geraram mais trânsito e congestionamento. O volume do tráfego em quase todo lugar, é mais ou menos arbitrário, dependendo da infraestrutura de transporte disponível, porque sempre encontraremos novas formas de aumentar o uso do carro; construir vias adicionais é um convite direto à aquisição e ao uso de mais automóveis." (GEHL, 2013, p.9).

O processo da retroalimentação positiva é agravado pelo amplo incentivo do uso do transporte motorizado particular, pelo mercado e sustentado pelo próprio governo. Entendemos que o desafio da mobilidade não pode ser superado por ações que incentivam o transporte particular individual, mas observa-se também que a ideia da individualidade está cada vez mais presente e se contrapondo à diversidade de existência das cidades.

"O que geralmente tentamos destacar é que a cidade se torna cada vez mais o lugar da diferença, cheia de minorias culturais, religiosas, linguísticas, étnicas, níveis de renda, estilos de vida, arquitetura e conhecimento que tendem a fechar-se, através de complicados processos de inclusão-exclusão, dentro da própria "vila", enclaves ou "fortaleza" (SECCHI, 2012, p. 78).  
*Tradução própria.*

Também GRAHAM (2016) elucidará sobre a diferenciação, distanciamento e fechamento da vida urbana através da admissão de uma forma de vida cujo objetivo principal é a segurança, em detrimento do encontro ou do confronto.

"A paisagem urbana está hoje povoada por alguns indivíduos abastados, uma classe média muitas vezes precária, e uma massa de párias. Em quase toda parte, ao que parece, a riqueza, o poder e os recursos estão se tornando mais e mais concentrados nas mãos dos ricos e super ricos, que se isolam cada vez mais em casulos urbanos murados e implantam seus próprios sistemas de segurança ou forças paramilitares para as tarefas de imposição de limites e controle de acesso". (GRAHAM, 2016, p. 54).

Esse aspecto social em crescimento, firmado nas várias formas de exclusão e de exclusividades, influencia enormemente na experiência da cidade. Está contemplado nos espaços de bem-estar vendidos e consumidos entre seus diferentes clientes, cada vez mais distanciados por grandes muros, o que SECCHI (2012) chama de uma progressiva privatização do próprio estilo de vida.

OLIVEIRA (2018) ilustrou e explicou o cenário dessa nova sociabilidade:

“Inegavelmente a vitória conservadora e a desregulamentação produzida, faces da mesma moeda, estão criando uma nova sociabilidade, que, por mais paradoxal que isso seja, se ancora na desregulamentação: a permanente instabilidade resolve-se, sociologicamente, numa dupla contradição. Uma desesperada fuga para a vida privada, cuja mais forte consequência é o medo do outro, e uma ânsia de segurança, cujo resultado é a formação do “consenso dos inocentes”, do *silêncio dos inocentes*. Grades, muros eletrificados, guaritas em ligação direta com a polícia, *pitbulls* e *rottweilers*, controles eletrônicos sofisticados, “sorria, você está sendo filmado”, câmeras indiscretas no interior dos elevadores, sinistras polícias privadas de segurança, *photocharts* nas portarias, até a arcaica forma dos muros ameaçadoramente eriçados de cacos de garrafa de alto a baixo na escala social, dos guetos dos ricos, passando pelos condomínios da classe média, até as moradias mais pobres – em todos esses lugares, o Outro é a ameaça.” (OLIVEIRA, 2018, p. 95).

É possível então considerar que o objeto de bem estar, sustentado financeiramente em forma de carro, é também fruto desse sistema de distanciamento do outro, na mesma medida em que o transporte público coletivo é uma lembrança da vida em comunidade, o lugar do encontro. Esse último é especialmente sucateado, tratado como uma questão insolúvel nas cidades. A ineficiência do sistema de transporte coletivo nos centros urbanos é tomada como uma verdade irreparável, cujo aumento frequente de suas tarifas tem sido inversamente proporcionais à qualidade do serviço.

Naturalmente o transporte coletivo ainda é um serviço utilizado por uma parcela da população; entretanto, em função da sua ineficiência, a fração de uso desse meio no somatório de viagens das cidades costuma ser aquém do ideal para fins de mobilidade. Segundo levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP apresentado pelo Planmob, utilizando dados de 2012, os deslocamentos por modo de transporte se distribuíam entre 29% em transporte coletivo, 27% em automóveis, 4% em motocicletas, 4% em bicicletas e 36% a pé (BRASIL, 2015). Considerando o cenário de vias expressas e avenidas que se sucedem no trajeto do transporte coletivo e destacando que frequentemente esses usuários concluem suas viagens a pé, é possível figurar a discrepância das escalas de velocidade entre as faixas de rolamento e a caminhada. Se na teoria constatamos que a solução para mobilidade nas cidades está voltada para o investimento e o incentivo ao transporte público, na prática, estamos impelindo essa população a experiências de violência.

“[...] os grandes canais da mobilidade, ferrovias sobrelevadas e subterrâneas, feixes de ruas e de viadutos, eixos equipados, associados a estacionamentos, transformam de modo evidente as

relações espaciais e estéticas da cidade: construindo barreiras intransponíveis, obstaculizando ou impedindo relações visuais e percursos consolidados por uma longa tradição, construindo novos lugares obscuros, *no-man lands*, que são apropriadas por práticas à margem da legalidade, instaurando relações violentas, ainda que sugestivas, com o entorno. [...] As estruturas de mobilidade, com dimensões e escalas habitualmente imponentes, passaram a fazer parte da paisagem urbana contemporânea: com isso há que se defrontar. (SECCHI, 2012, p. 113). *Tradução própria.*

Na experiência da caminhada, é possível observar que grande parte das obras viárias projetadas (rodoviárias e ferroviárias) não propõem transição para a escala humana. O pedestre é exposto a situações de passagem e até mesmo permanência em lugares ermos, sem segurança física ou psicológica – decorrente de presença e atividade humanas. Caminhar e estar em espaços onde houver mudança abrupta de escalas será, na maioria das vezes, uma experiência de estranhamento e insegurança para o pedestre.

A Figura 2 ilustra esses entornos de contraste de escalas, exemplificados por dois grandes equipamentos de uso coletivo, cujas imediações são predominantemente habitacionais. Nessas duas conformações espaciais, podendo-se dizer que em tantas outras igualmente, o trajeto casa – estação de metrô não costuma ser assegurado – física ou psicologicamente.



Figura 2: Espaços incertos – articulação das malhas viárias e grandes equipamentos; À esquerda a Estação São Gabriel e entorno, à direita a Estação Eldorado, ambas em Belo Horizonte. Fonte: Google Maps (2019).

É possível notar nesses espaços um desenho expressivo de vias articuladas para manobra de veículos automotores, sendo que em ambos exemplos há também a presença da linha férrea articulando o transporte metroviário. A conjunção desses elementos gera espaços residuais significativos para a dimensão humana, se refletirmos, por exemplo, sobre como a vizinhança acessa esses grandes equipamentos, e como é a experiência nessa transposição.



O afeto, o sentido e a apropriação das pessoas pelos espaços incertos através da experiência podem incitar a vida como uma atração urbana e criar a sensação de segurança simplesmente pelo fato de haverem pessoas. JACOBS (2009), e também GEHL (2013), retratam a importância da presença das pessoas nos espaços como catalizadora da dinâmica necessária para a vida urbana. Jan Gehl também argumenta sobre a função da presença: "Escolher caminhar por uma rua deserta ou uma rua movimentada, a maioria das pessoas escolheria a rua cheia de vida e atividade. A caminhada será mais interessante e segura." (GEHL, 2013, p. 25).

**Incertos** e **afetos**, para fins de observação, são indicadores da indiferença ou da apropriação por parte de pessoas (escala de velocidade 5km/h) e também objetos (fixos ou temporários) em espaços gerados pela lógica de desafogamento do fluxo de veículos (escala de velocidade 60km/h). A potencial expectativa e usabilidade são aspectos do vazio fundamentais para a existência ou retorno da dinâmica humana na cidade, mas também refletem e tornam evidentes demandas não contempladas pelo urbanismo institucional, e por isso são frequentemente improvisadas informalmente.

## **INSPIRAÇÃO - AFETOS**

Apesar desse cenário de hegemonia dos automóveis na cidade, existe, em determinadas soluções, uma contraposição àquele modelo de grandes vias áridas e espaços sem significado. Constituem doses homeopáticas de melhorias urbanas, justificadas pelo discurso de uma cidade para as pessoas. Essas propostas de requalificação do espaços urbanos são certamente voltadas para o pedestre e sua escala humana. Iniciativas como instalação de mobiliário urbano, ciclovias, fechamento de rua para trânsito de carros, "academia da cidade", parklets, tem sido cada vez mais comuns como medidas para atrair pessoas para espaços públicos e ocupação da cidade. Essas humanizações constituem modelos da cidade formal, de certa forma institucionalizado.

A disposição em se identificar afetos – esses usos e presenças espontâneas, especialmente aqueles sobrevivendo em espaços incertos, é oriunda da necessidade de atenção à fragilidade dessas manifestações, da importância em dar legitimidade para que se sustentem. Os usos espontâneos dos espaços são constantemente ignorados pelas entidades provedoras dessas melhorias urbanas. É muito comum que intervenções dessa qualidade não contemplem determinados tipos de apropriação e presenças existentes e selecionem um modelo de ocupação de escolha dos investidores, não raro em parcerias público-privadas.

O processo em desconsiderar ou deslegitimar esses usos em defesa da melhoria e da qualificação do espaço físico está profundamente ligado a um processo de gentrificação. Se por um lado o lugar antes ignorado era passível de alguma forma de sociabilidade por parte de uma comunidade, trazê-lo à visibilidade em forma de melhorias arbitrárias (em várias níveis espaciais) pode provocar a expulsão desses usuários anteriormente estabelecidos e simpatizantes desses espaços. Em decorrência da chegada do capital, o investimento em forma de melhoria gera a valorização da área investida, conseqüentemente advém o aumento do custo de vida e perseguição de atividades e agentes indesejáveis. O processo é concluído com a apropriação por parte de uma camada da sociedade que esteja disposta a pagar por esse novo modelo do espaço.

A partir de SMITH (2012) podemos entender que:

“A gentrificação anuncia uma conquista de classe sobre a cidade. Os novos pioneiros urbanos tentam apagar a geografia e a história da classe trabalhadora da cidade. Na medida em que refazem a geografia da cidade, reescrevem sua história social como justificativa preventiva para o novo futuro urbano.” (SMITH, 2012, p. 67). *Tradução própria.*

Para o autor, uma nova geografia social da cidade está emergindo, mas seria ingênuo pensar que é um processo pacífico. “É difícil ser otimista e pensar que a próxima onda de gentrificação trará uma nova ordem urbana mais civilizada que a anterior.” (SMITH, 2012, p.71). *Tradução própria.*

As intervenções urbanas que não observam afetos existentes constituem um processo violento de descaracterização do espaço e de eventos por motivo especialmente econômico, de interesse de um capital que se apropria de práticas de vivência da cidade para se sustentar. Considerando que o afeto seja uma resposta que reflete as necessidades e anseios desses usuários, constitui em si uma pista legítima de que algo precisa ser revisto. Ignorar sua existência significa varrê-lo, desprezável e repetidamente, para debaixo dos tapetes sócio-periféricos da cidade. A maneira como intervimos no espaço, em se tratando de urbanismo, é reflexo da própria organização social, considerando que o inverso também é verdadeiro. Para Richard Rogers (GEHL, 2013), “Bairros bem planejados inspiram os moradores, ao passo que comunidades mal planejadas brutalizam seus cidadãos. [...] Nós moldamos as cidades, e elas nos moldam.”

Observar a pós-ocupação e a pós-relação das intervenções nas cidades pelos seus usuários é fundamental para entender as conseqüências de certos tipos de soluções aplicadas pelos planejadores e para identificar aspectos que poderiam aprimorar a percepção e reconhecimento dessas áreas e suas potencialidades. Como pensadores, interventores e entusiastas na criação e formulação de espaços que promovam bem estar

nas cidades, faz-se necessária a atenção à experiência do espaço, no caso do presente estudo, dos incertos e afetos voltados à sua vivência sensorial.

## **PERCEPÇÃO – O CAMPO**

A ideia em se analisar e observar eventos de apropriações de espaços incertos, identificando-os e classificando-os, possibilitou a **criação um método para percepção desses espaços e humanizações – incertos e afetos**. O fator principal está na prática sensorial visual, sonora, olfativa, tátil e psicológica para o reconhecimento de iniciativas de eventualidades espontâneas desses espaços. A documentação da vida na cidade pode ser um importante instrumento para o desenvolvimento urbano (GEHL, 2013, p.16). A partir de uma leitura da cidade e da experiência das pessoas com essas intervenções, é possível oferecer ferramentas para que se aprimore o desenho dos espaços públicos.

“Muitas disciplinas agora retornaram à experiência como a principal fonte de conhecimento. É um retorno profundamente marcado pela recuperação do senso comum, de um sentimento e fala comuns, que afasta os léxicos, gramáticas e sintaxes típicas do conhecimento institucionalizado. (...) Para os planejadores urbanos, isso significava recuperar olhares antigos e técnicas de observação: voltar a andar na cidade e no território, conversando, de maneira mais ou menos fortemente estruturada, com seus habitantes, estudando relações. Você desenha entre o mundo dos objetos e o dos sujeitos. Ao reconstruir as características fundamentais da experiência ordenada da cidade e do território, o planejamento urbano redefiniu seu objetivo nos últimos anos.” (SECCHI, 2012, p. 141). *Tradução própria.*

## **Reconhecimento do Espaço e do Usuário**

As soluções viárias e as conformações urbanas consequentes dessas são recorrentes e correlativas em territórios urbanizados. Assim sendo, o espaço a ser vivenciado poderia ser qualquer um em que se contemplasse a configuração espacial comum a grandes equipamentos situados em avenidas/rodovias dentro de uma área habitada.

Um aspecto importante nesse estudo se tratou especialmente da disposição físico presencial no espaço, assim como a intimidade com o lugar pode facilitar ainda mais o acesso, não somente espacial, como o de proximidade e identificação social com os usuários. O fato de eu ser moradora do município de Betim, Região Metropolitana de Belo Horizonte, levando em conta a localização da minha própria residência e vivência no território, corroborou para a seleção do entorno do Shopping Monte Carmo – Betim como estudo de caso.



Figura 3: Localização do Monte Carmo Shopping e situação da Av. Marco Tulio Isaac. Fonte: Edição sobre Google Imagens (2020).

O Monte Carmo Shopping está localizado na Av. Marco Tulio Isaac (Figura 3). Sua construção foi concluída em 2014 numa área já urbanizada, entre bairros já consolidados. Como fundamento, assim como a maioria dos centros comerciais fechados, o Shopping “naturalmente” é constituído de um grande objeto arquitetônico, climatizado e seguro, cuja exterioridade (o clima, o tempo, a calçada) não lhe é de interesse. A expressiva proximidade entre os bairros residenciais e a dinâmica de cidade que o circundam geram uma quebra de escala relacional.

Para esse e a maioria dos shoppings, o usuário padrão é claramente aquele que chega num automóvel. As entradas externas não facilitam ao usuário pedonal, havendo uma única entrada central exclusiva para pedestres, através de escada e elevador para a Av. Marco Tulio Isaac, e 02 grandes acessos para veículos nas extremidades. Considerando esses aspectos, é raro que um usuário comum tenha o costume e o hábito de chegar ao Monte Carmo Shopping a pé. Entendendo que a experiência a ser explorada era sempre aquela da caminhada, direcionei a pesquisa a um perfil de usuário que frequentemente precisasse ser pedestre no entorno daquele lugar: os funcionários das lojas.

Tendo então definido o usuário, portanto o perfil locutor da vivência do espaço, foi possível desenvolver um roteiro de entrevista feito com 17 funcionários. Primeiramente, a identificação do meio pelo qual eles chegavam até o local de trabalho: 02 funcionários realizavam o percurso casa-trabalho com seus veículos particulares; 13 utilizavam o



convencionasse um entendimento prévio para tratar das situações vividas em campo. Termos como “enclave” e “incerto” acabam requerendo um nivelamento primário de significado para que o leitor possa fazer uma imagem mental.

## Os manuais

Tendo registrado e visualizado os trajetos dos usuários lojistas e utilizando dos termos teóricos, que dizem respeito linguístico e conceitual aos afetos e incertos, observando e destacando aspectos e elementos que caracterizaram a experiência de espaços e seus usos, foi possível a criação de dois manuais: o **Manual de Incertos**, e o **Manual de Afetos**, que ilustram, através de fotografias, recortes das filmagens e diagramas, as formas de leitura das experiências de afetos e incertos do ponto de vista do pedestre. A linguagem gráfica e verbal dos conceitos trazidos nos manuais torna possível um modo de convenção e, paratanto, um método, de identificação e caracterização dos elementos.

Os manuais trazem conceitos e elementos caracterizando “enclaves”, “cercamento”, e outras imagens linguísticas trazidas para a criação de uma linguagem própria, criando termos como “apatia”, “estranhamento” e “vazio”, e suas variações, para exemplificar e relacionar conjuntos de elementos e organização do espaço com as sensações que eles podem provocar (Figura 4). Outros elementos de presença descritos como “Humanizações” *híbrida*, *de resquício* ou *formal*, através dos quais eu identifico e ilustro no que consistem, sempre exemplificando nas fotografias oriundas das gravações do trajeto ou em outros eventos de observação.

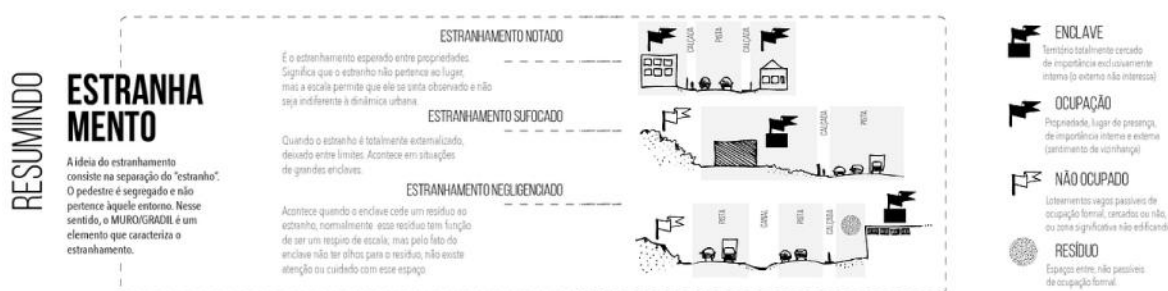


Figura 4: Diagrama exemplo dos manuais. Fonte: Acervo Próprio (2019).

## Registro de Experiência

Após criar a linguagem textual e imagética através dos manuais, a documentação audiovisual dos percursos foi lida e traduzida numa leitura gráfica. Os registros chamados de experiência serviram para análise espacial e temporal da vivência destes espaços. A

partir desse material foi possível criar os **Mapas Temporais de Percurso**, que consistem em linhas do tempo com frames de cada gravação que permite visualizar, no percurso, a distribuição do tempo, qualidade do espaço e dos acontecimentos audiovisuais, tais como a presença de pessoas, peças publicitárias, objetos fixos, latidos de cachorros nas casas, etc. Os mapas foram elaborados com os dados dos vídeos e relatos dos entrevistados, que descreveram pontos específicos de seus trajetos. O produto “Mapa temporal de percurso” (Figura 5), além de ter sido um instrumento de visualização gráfica que possibilitou melhor entendimento do tempo e do espaço durante o processo, é também um produto diagnóstico com a aplicação da linguagem e conceitos criados nos Manuais.



Figura 5: Mapa Temporal de Percurso. Fonte: Acervo Próprio (2019).

Uma vez tendo distribuído graficamente o tempo e espaço no mapa temporal (linha do tempo), foi possível explorar outra dimensão da experiência com a elaboração de outro produto de análise: o **Gráfico-Relógio** (Figura 6). O gráfico criado para cada percurso possibilitou a visualização da experiência em partes e pelo todo, quantificando o tipo da experiência no tempo. Significa perceber por quanto tempo o usuário percorre um gradil totalmente fechado, ou em quanto por cento do tempo de seu percurso ele está sujeito à espaços sem vizinhança imediata.

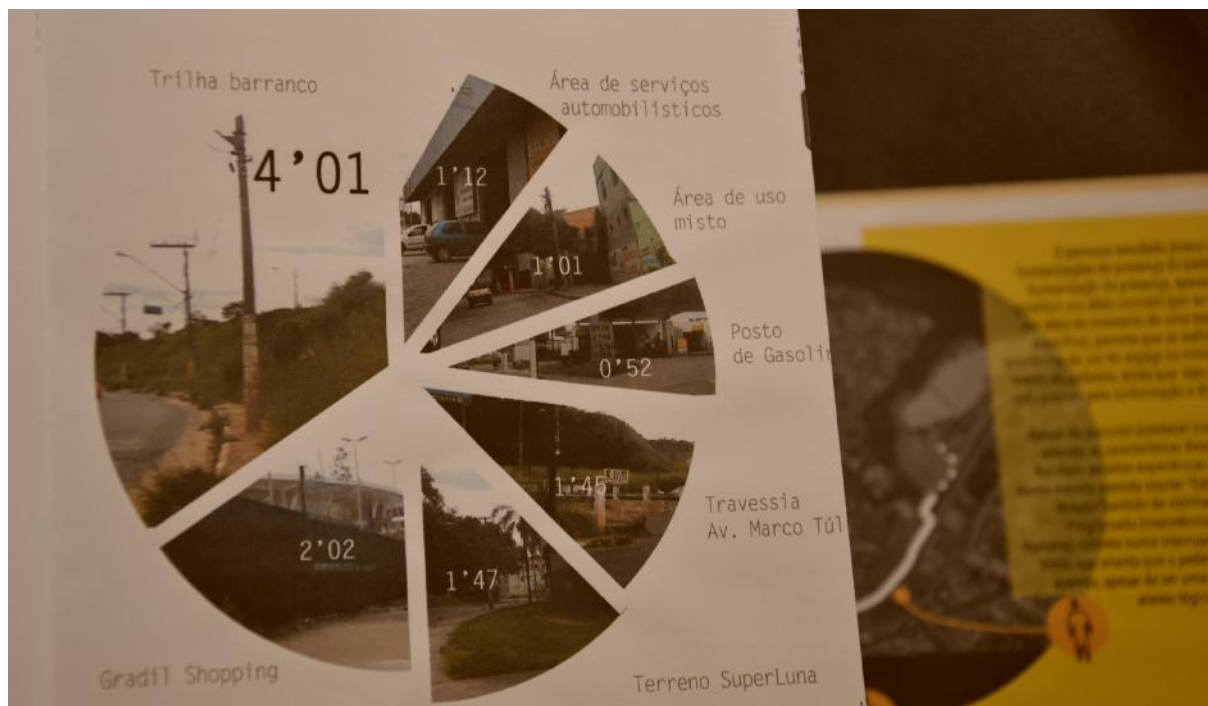


Figura 6: Gráfico Relógio. Fonte: Acervo próprio (2019).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A relação corporal com a cidade e a sensibilidade à experiência do pedestre são elementos fundamentais para a boa prática projetual urbanística. As formas de leitura da cidade precisam ir além do traçado viário em softwares e plataformas de visualização espacial e de satélite, para além da janela do escritório ou do automóvel. Como urbanistas, planejadores e gestores, somos frequentemente externos e superficiais à dinâmica urbana na escala humana. Como pedestres, somos cada vez mais alheios às percepções dos espaços, suas potencialidades e capacidades de contemplar as demandas sociais.

Afetos e Incertos é uma provocação sensorial e especialmente crítica à experiência em sermos corpos nas cidades. Cabe a nós voltarmos sensivelmente à questão social que envolve viver em cidades em que a exclusividade seja modelo de bem estar. A rua não contempla o exclusivo, mas o comum, o que é gratuito. Em defesa dela, é necessário recorrer à face de humanidade que o urbano requer.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2001.

BRASIL. **Lei nº 9.503/1997 (LEI ORDINÁRIA) 23/09/1997.** Disponível em: <[http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw\\_Identificacao/lei%209.5031997?OpenDocument](http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/lei%209.5031997?OpenDocument)> Acesso em: 09/11/2015.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Planmob:** Caderno de referência para elaboração de planos de mobilidade urbana. 2015. Disponível em: <<https://iema-site-staging.s3.amazonaws.com/planmob.pdf>>. Acesso em: 22/07/2020.

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

GRAHAM, Stephen. **Cidades sitiadas.** O novo urbanismo militar. São Paulo: Boitempo, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

OLIVEIRA, Francisco de. **Brasil: uma bibliografia não autorizada.** São Paulo: Boitempo, 2018.

SECCHI, Bernardo. **Prima lezione di urbanistica.** Bari: Editori Laterza, 2012.

SMITH, Neil. **La nueva frontera urbana.** Ciudad revanchista y gentrificación. Villatuerta: Traficantes de Sueños, 2012.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Territorios.** Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1942.