



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

PAISAGEM URBANA e IMPACTO DE VIZINHANÇA: Consequências da inserção de um edifício no espaço urbano

Autores:

Susie Fonseca de Souza - UFES - susie.souza@gmail.com

Resumo:

Impactos são efeitos provocados em alguma coisa ou lugar, a partir de uma ação, tornando-se seus reflexos diretos ou indiretos. Quando produzem mudanças na paisagem da cidade, tais efeitos são quase sempre percebidos positivamente. Compreendendo a paisagem urbana como ambiente resultante da técnica, sendo esta um meio de transformação e construção, o trabalho apresenta uma análise das interferências ocorridas no espaço urbano, em função da inserção de um shopping center, observando as alterações visuais e estruturais em suas imediações. Para uma comparação, foram utilizadas imagens aéreas de fonte digital tomando períodos anteriores e posteriores à construção do edifício, e fotos captadas em três pontos determinados, de áreas que foram alteradas em sua configuração territorial, assim como em sua paisagem. Utilizando o conceito de “impacto de vizinhança”, a presente abordagem trata dos impactos provocados no entorno do edifício, observando a estrutura urbana construída para favorecer sua inserção, e as consequências relacionadas às características de sua área de influência.

PAISAGEM URBANA e IMPACTO DE VIZINHANÇA

Consequências da inserção de um edifício no espaço urbano¹

Susie Fonseca de Souza²

RESUMO

Impactos são efeitos provocados em alguma coisa ou lugar, a partir de uma ação, tornando-se seus reflexos diretos ou indiretos. Quando produzem mudanças na paisagem da cidade, tais efeitos são quase sempre percebidos positivamente. Compreendendo a paisagem urbana como ambiente resultante da técnica, e sendo esta um meio de transformação e construção, o texto apresenta uma análise das interferências ocorridas no espaço urbano, em função da inserção de um *shopping center* e pela observação das alterações visuais e estruturais na paisagem de seu entorno. Inicialmente, para efeito de comparação, foram utilizadas imagens aéreas obtidas de fonte digital – tomando períodos anteriores e posteriores à construção do edifício, e fotografias captadas em três áreas específicas, localizadas em pontos determinados, que foram diretamente modificados em sua configuração territorial e sua infraestrutura, assim como em sua paisagem. Utilizando o conceito de “impacto de vizinhança”, a presente abordagem trata dos impactos provocados na área do entorno do edifício, observando a estrutura urbana construída para favorecer sua inserção, e ainda, as consequências relacionadas às características de sua área de influência.

Palavras chave: Impacto de Vizinhança. Paisagem Urbana. Cidade.

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

² Susie Fonseca de Souza (susie.souza@gmail.com) é arquiteta e urbanista (USP/IAU-São Carlos/SP), e mestranda na linha de pesquisa “Processos Urbanos e Políticas Físico-Territoriais” – PPGAU/UFES, sob a orientação da Prof^ª. Dr^ª. Clara Luiza Miranda.

ABSTRACT

Impacts are effects brought about in something or place, from an action, becoming their direct or indirect reflexes. When it causes changes in the city's landscape, such effects are almost always perceived positively. Understanding the urban landscape, as an environment resulting from the technique, being this a means of transformation and construction, the text presents an analysis of the interferences occurred in the urban space, due to the insertion of a shopping center, by the observation of the visual and structural changes in the landscape of its surroundings. Initially, for comparison purposes, aerial images obtained from a digital source were used - taking periods before and after the construction of the building. By the same purpose, some photos captured in three specific areas, located at determined points, which were directly modified in their territorial configuration and their infrastructure, as well as in its landscape. Using the concept of "neighborhood impact", the present approach deals with the impacts caused in the area surrounding the building, observing the urban structure built to favor its insertion, and also the consequences related to the characteristics of its area of influence.

Keywords: Neighborhood Impact. Urban landscape. City.

1. INTRODUÇÃO

A intenção de avaliar as consequências e impactos de um edifício implantado na área específica, parte do ponto de vista pessoal; uma vez que, o fato de ser moradora de um dos bairros diretamente afetados pela construção do “Shopping Center Vila Velha”, localizado nas proximidades, possibilitou a observação mais imediata das mudanças perceptíveis na paisagem urbana, e na configuração das vias diretamente ligadas ao novo edifício. As mudanças foram imediatamente percebidas durante e logo após sua construção, com as melhorias da sinalização e da iluminação pública, além da ampliação de ruas para acesso direto ao edifício. Para confirmar estas impressões, foram também consultados outros moradores da vizinhança, e também pequenos comerciantes localizados em determinados pontos e vias, para obter informações sobre os efeitos produzidos na sua apreensão, bem como sua opinião individual sobre a presença do shopping nas imediações.

Para buscar o entendimento das nuances a respeito de paisagem, inicia-se a reflexão sobre seus conceitos, sob o aspecto da percepção visual e das suas características formais. Procuramos identificar e relacionar alguns elementos de sua construção – especificamente na construção da paisagem urbana, compreendida por Cullen (1983) como a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Ao compreender o urbano como um modo de vida em espaços construídos característicos, comumente identificados pela sua forma na paisagem, quando observamos suas transformações, ponderamos a “técnica” como meio pelo qual esta paisagem é transformada. Na sequência, a ideia de um “objeto técnico”, a ser representado pelo edifício de grande porte, que se insere em um enclave territorial entre três bairros, com características de usos prioritariamente residenciais, porém diferenciados quanto à tipologia dos seus edifícios e ao traçado de suas ruas, bem como à estrutura urbana constituída ao longo do tempo.

Após essas considerações pretende-se a observação do ambiente urbano alterado e da paisagem modificada, em muitos aspectos, em consequência da inserção do *shopping center*, a partir da percepção visual do espaço requalificado. Como meio para auxiliar esta análise, foram utilizadas imagens de satélite da área, captadas de períodos diferentes, para constatação das transformações estruturais e dos efeitos sobre o espaço urbano. Em busca de uma observação das mudanças atribuídas à inserção do edifício, na perspectiva mais próxima, em nível do solo, foram tiradas fotografias em período recente, nos pontos destacados como efetivamente alterados em decorrência da construção do edifício. A intenção é igualmente constatar o que constituiu esta paisagem e qual a natureza dos impactos causados ao lugar.

Em seguida, avaliamos o conceito de vizinhança no espaço urbano, refletindo sobre os impactos eventualmente causados em consequência da presença de um edifício de grande porte, levando-se ainda em conta suas características formais e funcionais. Vale considerar que a inserção de um elemento da natureza de um *shopping center* altera significativamente

o entorno, gerando impactos tanto na paisagem (não apenas sua percepção visual), quanto em sua infraestrutura, além de interferir na mobilidade e acessibilidade das pessoas, entre outras consequências. Portanto, evidenciando-se a importância da avaliação dos impactos por meio do instrumento legal denominado Estudo de Impacto de Vizinhança, constatamos que, no caso em questão, substituiu-se o Estudo por outra solução, com o objetivo de amenizar os impactos negativos e de modo a compensar as possíveis alterações estruturais causadas, muito além do aspecto da paisagem.

Para proceder a uma análise do espaço modificado, que configura a área de influência do edifício, tentamos uma observação mais aproximada: tendo como ponto de partida as modificações da paisagem, destacamos as três áreas específicas situadas no entorno imediato do edifício. Lançando o foco para a análise das impressões, separadamente em cada trecho destacado, com o objetivo de comparar as condições estruturais então produzidas, seguem-se as considerações finais.

2. PAISAGEM E TERRITÓRIO: a técnica na construção da cidade

Considerando inicialmente o termo pelo aspecto da percepção visual, obviamente, *paisagem* pressupõe uma relação direta com a visão humana, tendo-se também em conta as proposições de Gordon Cullen (1983) e seus conceitos sobre sua apreensão visual e sensorial. Ao consultar o dicionário, encontramos a definição de “paisagem” como “extensão de território que se abrange com um lance de vista”³; o que corrobora com o entendimento de Milton Santos (2008, p.103) – da paisagem como um “conjunto de objetos reais-concretos e a porção da configuração territorial que é possível abarcar com a visão”.

Conforme propõe Juan Mascaró (2008), paisagem, também definida como um “espaço aberto”, pode ainda ser entendida como uma “realidade ecológica, materializada fisicamente num espaço que se poderia chamar de natural (se considerado antes de qualquer intervenção humana)” (MASCARÓ, 2008, p.15). Em seguida, o mesmo autor acrescenta que, devido ao fato de se inscreverem elementos construídos pelo homem, impondo à paisagem sua *cultura*, admite-se a designação de “paisagem cultural”.

Ainda segundo Mascaró, a palavra “paisagem” tem, em sua raiz etimológica, a conotação espacial geográfica, reforçando-se sua direta ligação com o território⁴. O autor destaca ainda que, a partir do século XIX, o termo *paisagem* encerra a dicotomia entre cidade e campo, ou “entre a vida inóspita e artificial das cidades e a natureza”, atribuindo à cidade o conceito de “paisagem globalizante na qual, sobre um substrato natural é impressa a ação do homem” (MASCARÓ, 2008, p.15). Reconhecendo assim a cidade – paisagem urbana – como território de transformações por meio das ações humanas, podemos admitir também que “a

³ Outro sinônimo de ‘paisagem’, que não se pode confundir aqui, tem relação direta com a arte: “desenho, quadro, gênero literário ou trecho que representa ou em que se descreve um sítio campestre”. (Dicionário Priberam. <http://www.priberam.pt>).

⁴ O termo paisagem, nas línguas germânicas (*Landschaft*), em sua conotação geográfica, representa a palavra *Land*, cujo significado é terra. Contudo, “é a partir do Renascimento que o termo passa a estar ligado à pintura e que a designação de ‘paisagista’ é atribuída aos pintores de paisagens”. (MASCARÓ, 2008, p. 15)

cidade pode ser vista como uma história, [...] um espaço de produção e de distribuição” (LYNCH, 2012, p.44).

Ao pretendermos avaliar mudanças em uma determinada paisagem, consequentemente percebidas e experimentadas por seus habitantes, deparamos com o sentido pragmático e “técnico” da sua construção, ora considerando que, segundo Santos, “são as técnicas que nos dão a estrutura de um lugar” (SANTOS, 2008, p.58). Nestes termos, o conceito de paisagem e da técnica como transformadora do espaço urbano admite o pensamento de alguns autores que preconizam a técnica como fruto do trabalho humano⁵, caracterizando o homem como um “fazedor de paisagens”⁶, que, na cidade, são constituídas ao longo do tempo. Portanto, entendendo também a técnica como um dos meios pelos quais é construída a cidade, tomamos de empréstimo o que Santos afirma sobre paisagem como “o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza.” (SANTOS, 2008, p.103).

Considerando a arquitetura um dos meios técnicos utilizados na construção e transformação do espaço da cidade, um edifício – “objeto arquitetônico”, apresenta-se como elemento que redefine, reconstrói e constitui a paisagem. No caso de grandes edifícios, como o que será destacado nesta análise, devido à sua atividade e ao seu porte, e também com relação ao espaço em que se insere, são elementos representativos do que R. Lobato Corrêa (2003, p.13) caracteriza como “proprietários dos meios de produção”; sobre os quais, o autor destaca que

[...] grandes empresas comerciais são, em razão da dimensão de suas atividades, grandes **consumidores de espaço**. Necessitam de terrenos amplos e baratos que satisfaçam requisitos locacionais pertinentes às atividades de suas empresas [...] ou em locais de ampla acessibilidade à população. (Grifo meu).

Em consequência da sua ocupação no território, grandes edifícios produzem grandes reflexos no local: pelo interesse do próprio empreendedor, os percursos passam a ser recriados ou ampliados, deslocamentos precisam ser facilitados. Ordinariamente, as consequências se estendem a uma área de maior abrangência, porquanto tais empreendimentos são, potencialmente atrativos e geradores de tráfego. Ainda, como referenciais e centros polarizadores, além de influenciadores no processo de urbanização, estes empreendimentos se tornam responsáveis, conjuntamente, por mudanças que se colocam como “fluxos espaciais resultantes, [...] características físicas que modificam o espaço de um modo significativo” (LYNCH, 2012, p.53).

⁵ “A influência da técnica sobre o espaço se exerce de duas maneiras e em duas escalas diferentes: a ocupação do solo pelas infraestruturas das técnicas modernas [...] e, de outro lado, as transformações generalizadas impostas pelo uso da máquina e pela execução dos novos métodos de produção e de existência” (George, P, 1974, *apud* Santos, p.33).

⁶ “O homem, esse fazedor de paisagens, somente existe porque ele é membro de um grupo que em si mesmo é um tecido de técnicas (Gourou, P. 1973, *apud* Santos, p.33).

3. HISTÓRICO: transformações visíveis e efeitos invisíveis

Inicialmente, com o propósito de analisar as transformações na paisagem do entorno imediato do edifício em questão, denominado “Shopping Vila Velha”⁷, propomos a comparação destas transformações desde um período anterior à sua inserção, e em seguida, considerando as condições observadas a partir de sua construção e seu funcionamento. Em busca de uma breve análise do processo de “evolução” da área circundante ao edifício do shopping, com o objetivo de identificar as transformações morfológicas e as mudanças estruturais ocorridas, buscamos localizar os resultados aparentes dessas transformações. Para auxiliar nessa análise foi utilizado um recurso digital que possibilitasse uma “reconstituição histórica”, com imagens em dois períodos distintos, em que ficam evidentes as diferenças físicas da área em estudo⁸.

Verificamos também, nessa comparação entre os dois períodos, as consequências da desobstrução de uma rua – antes interrompida por um canal (que configurava um tipo de fronteira territorial). De modo complementar, constatamos as alterações visuais e estruturais também perceptíveis por parte dos moradores da área próxima, após a construção de uma ponte que daria acesso direto ao shopping.

Os chamados “vazios urbanos” – parcelas do território, remanescentes de áreas, ou terrenos subutilizados, em muitos casos permanecem por longo período nestas condições. Muitas vezes, como objeto de especulação imobiliária, à espera de valorização, por óbvio interesse do mercado da construção civil, esses espaços vagos, além de tipificarem o descumprimento de sua função social⁹, representam obstáculos à continuidade do tecido urbano. Por diversas razões, esses vazios se configuram também como barreiras, gerando vários fatores negativos, como segregação e desvalorização das áreas vizinhas.

Estas “fronteiras”, como afirma Jane Jacobs (2000), também acabam por “formar hiatos de uso em suas redondezas” cujas “áreas subjacentes” menos frequentadas, e que se tornam áreas estéreis, simplificadas, motivam um processo de “desconstrução ou deterioração” (2000, p. 287). Tais relações se aplicam ao contexto e se aproximam das características do grande espaço vazio onde mais tarde se instalaria o novo edifício (Fig. 1).

⁷ O Shopping Center “Vila Velha”, anunciado como o maior do Estado do Espírito Santo, foi inaugurado em agosto de 2014, após um período de cerca de 2 anos de construção. Localiza-se sobre um terreno de 140 mil m², possui 71 mil m² de área bruta locável, 233 lojas satélites, um hipermercado, 8 megalojas, 18 lojas âncoras, 4 mil vagas de estacionamento, uma área de eventos externa (10 mil m²) que abriga diversas atividades culturais, entre outras atrações. (informações do *website*: www.shoppingvilavelha.com.br)

⁸ Para uma leitura geral da área, intencionando evidenciar as mudanças na sua configuração – uma vez que se propõe à comparação dos efeitos visíveis na morfologia da área em questão, o único modo disponível para esta comparação foi por meio das imagens disponibilizadas pelo *Google Earth*, ferramenta eficaz para este propósito, por disponibilizar também algumas imagens do passado, que auxiliaram na montagem de uma ‘linha do tempo’ (pelo modo de visualização de “imagens históricas”). (<https://www.google.com/earth/>)

⁹ A função social da propriedade, como preconizada na Constituição Federal (1988), Capítulo II, art.182 § 2º) e reiterada pelo Estatuto da Cidade (L10.257/2010 – Capítulo III, art. 39).



Figura 1 – Imagem aérea da área de como se configurava anteriormente (2010) – no destaque, o recorte mais aproximado pela figura 2 (Fonte: Google Earth)

Ne imagem acima (Fig. 1), observa-se a configuração da área em período anterior à construção do edifício, constatando-se que o grande terreno que por anos permaneceu vazio, e, por conseguinte, a área em seu entorno, constituíram-se como obstáculos “naturais” que funcionavam como barreiras territoriais, reforçando sua configuração de espaços igualmente subutilizados e descontínuos.



Figura 2 – Recorte da área em destaque na figura 1; na indicação por seta, o ponto de visada da figura 5 (imagem do ano de 2010 - Fonte: Google Earth)

No recorte em destaque (Fig. 2) evidencia-se a interrupção da rua, pelo canal que separava dois trechos entre esta e outro terreno vazio. Este canal também representava uma “fronteira” que por muito tempo separou as áreas como dois territórios distintos, impondo-se como demarcadora do espaço e também como obstáculo ao percurso.



Figura 3 – Imagem aérea da área em sua configuração atual – no destaque, o recorte mais aproximado pela figura 4 (Fonte: Google Earth)

Conseqüentemente à inserção do edifício, houve uma mudança considerável no trecho em destaque (Fig. 3). Com a ampliação e reurbanização da rua existente, fez-se a ligação entre as duas áreas anteriormente separadas, gerando um fluxo significativo que reconfigurou a rua: antes uma via secundária e hierarquicamente inferior, tornou-se um dos principais acessos diretos ao edifício e uma importante via de ligação que conseqüentemente passou a ser alternativa para o sistema viário local (Fig.4).



Figura 4 – Recorte da área em destaque na figura 3; na indicação por seta, o ponto de visada da figura 6 - imagem atualizada. (Fonte: Google Earth)

Nas imagens a seguir, captadas do local (Figuras 5 e 6), podemos observar nas duas situações (anterior e atual), as diferenças tanto visuais quanto estruturais. A princípio, a impressão positiva de que a rua, em consequência das novas infraestruturas, ganhou vida também por sua nova função de via de acesso ao edifício do *Shopping*, característica prontamente (e positivamente) reconhecida, principalmente pelos moradores do entorno.



Figura 5 – (esq.) imagem captada na parte final da rua (indicada na figura 2), na situação em que se encontrava o lugar em uma imagem do ano de 2010. (Fonte: *Street view* - Google Earth)

Figura 6 – (dir.) imagem do trecho da Rua Belém, tomada do mesmo ponto de visada, (como indicada na figura 4) como se configura atualmente; ao fundo, parte do edifício do *shopping center*. (Fonte: acervo pessoal)

Observando atentamente as imagens, notamos a diferença de percepção visual, quando consideramos o foco no edifício do shopping ao fundo (Fig. 06), sugerindo em parte, alterações de perspectivas como propostas por Cullen (1983): no primeiro caso, (Fig. 5) ao fim da rua, algo que ainda não se vê, produzindo uma “deflexão” (CULLEN, 1983, p. 45); em seguida, uma “perspectiva grandiosa”, em que “a ligação com a paisagem longínqua induz uma sensação de domínio e onipresença” (p. 43), que destaca o edifício e sua relativa importância e atratividade. A ponte construída para transpor o canal e favorecer a continuidade da rua, também contribui para nova apreensão visual da paisagem.

Em consequência desta nova configuração viária, melhorias como iluminação, sinalização, e outros “benefícios” creditados à urbanização, trouxeram vida ao lugar, sendo positiva a primeira impressão das mudanças ocorridas na área. Contudo, ao criar acessos que contribuíram também para melhorias visíveis nas áreas mais próximas, alguns efeitos, de certo modo “invisíveis” – porquanto percebidos apenas por personagens locais – puderam ser posteriormente atribuídos à nova configuração do local¹⁰.

4. IMPACTO DE VIZINHANÇA

Quando um edifício de grande porte é implantado em qualquer lugar, especialmente em uma área urbana, total ou mesmo parcialmente consolidada, além dos eventuais transtornos provocados no período de sua construção, as mudanças em sua vizinhança serão certamente percebidas. Tendo-se em conta sua relação com o entorno e projetando-se sua situação futura, tais mudanças, como impactos gerados por esse edifício (positivos e negativos) serão sua consequência natural, muito além das alterações visíveis da paisagem, atribuídas à presença do novo “objeto”. Neste caso, objetivamente considerando sua

¹⁰ Um comerciante, proprietário de uma banca de revistas que já tinha seu comércio no mesmo local (trecho da rua que foi reurbanizada após a construção da ponte), segundo o qual “antes, nem tinha rua”, relatou que o movimento em seu estabelecimento melhorou após a presença do shopping. Porém, admite que, em certos períodos, especificamente dos sábados à tarde, ocorre um esvaziamento da mesma rua, causando insegurança ao comércio local. O mesmo considera que atualmente é desaconselhável manter funcionando seu comércio em finais de semana.

vizinhança – como a região mais próxima do edifício, e destacando a relação espacial deste com suas áreas lindeiras, constataremos como a estrutura urbana pode ser também alterada, tendo-se em conta a sua construção e seu funcionamento.

Para uma eficaz investigação destes impactos, tanto positivos como negativos, impõe-se o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)¹¹, instrumento de política urbana previsto e exigido nestes casos. Sobre o EIV, afirma Rocco (2008, p.25) que a sua principal característica é a “democratização das decisões proferidas sobre a possibilidade de instalação, ou não, de determinados empreendimentos a serem realizados na cidade”, o que reforça sua importância no contexto das relações e da gestão urbanas. No entanto, embora o EIV seja amplamente difundido e sua implementação já tenha sido consolidada em muitos municípios, muitas vezes ainda é negligenciado quanto à sua exigência e aplicabilidade.

Em decorrência de mudanças aparentemente favoráveis, constatadas pelos efeitos positivos que a abertura e iluminação de uma rua pode trazer, são bem aceitas as melhorias na urbanização de uma determinada área. Admite-se também como positiva a perspectiva de melhoras na qualidade de vida da população, que podem ser motivadas por um novo empreendimento nas imediações.

Contudo, considerando-se também os conflitos que tais mudanças podem vir a provocar, além dos transtornos imediatos da sua construção, os impactos futuros da inserção de um empreendimento de grande porte devem ser previstos, de modo a propor soluções para os problemas advindos. Consequências como *gentrificação*¹², geração ou aumento do tráfego, adensamento populacional, poluição ambiental e sobrecarga nas infraestruturas urbanas, entre outras questões, devem ser admitidas e consideradas especificamente, com o objetivo de minimizar seus efeitos potencialmente negativos. Também, de modo a evitar maiores transtornos, o estudo deve buscar formas de atender equilibradamente à área do entorno – nos termos do Estudo de Impacto de Vizinhança, denominada “área de influência direta”¹³.

Embora os responsáveis pela construção do empreendimento não tenham apresentado um Estudo de Impacto de Vizinhança para a devida aprovação da implantação do edifício¹⁴, vale citar que, em decorrência de solicitação dos moradores do bairro

¹¹ Conforme o “Estatuto das Cidades” (Lei Federal 10.257/2001) o Estudo de Impacto de Vizinhança deve ser regulamentado por Lei municipal, para os “empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana”, (art.36) e deverá “contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades” (art. 37). O EIV deve ser exigido de acordo com o Grau de impacto atribuído a um tipo de empreendimento, obra ou atividade a ser implantado em áreas urbanas.

¹² No contexto das transformações da cidade, o fenômeno da *gentrificação* pode ter dois lados: o positivo, da valorização do ambiente renovado da cidade, admitindo-se os benefícios recebidos pela urbanização; por outro lado, ocorre a expulsão de parte da população que não pode pagar o preço dessas melhorias urbanas, pressupondo-se que são feitas para todos.

¹³ Área de Influência Direta” (AID), é especificamente a delimitação de uma região do entorno de um empreendimento cuja aprovação é condicionada ao EIV, representada por um perímetro no qual os potenciais impactos poderão incidir mais diretamente. Indicada de acordo com o “Termo de Referência” (TR) elaborado como roteiro para cada relatório de impacto, (resultante do EIV); a AID é determinada pelos responsáveis pela análise de impactos, conforme a especificidade do edifício ou atividade, para complementação das informações de um Estudo de Impacto de Vizinhança.

¹⁴ No caso em referência, o projeto submetido à aprovação na Prefeitura Municipal de Vila Velha não apresentou o Estudo de Impacto de Vizinhança, que, por alegação do próprio empreendedor, teve sua licença para construção requerida em período anterior à obrigatoriedade do EIV. Em consequência, no período de construção do edifício, houve a interferência do

territorialmente mais próximo, foi determinado e intermediado pelo Ministério Público Estadual (MPES), um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado entre o Poder Público Municipal, os responsáveis pelo empreendimento, e ainda representantes da Associação dos Moradores do Bairro Divino Espírito Santo – bairro com características de uso predominantemente residencial e, potencialmente, a área mais influenciada e maior alvo de algumas ações condicionadas à aprovação para construção do edifício.

O “Termo de Ajustamento de Conduta” (TAC) é um instrumento jurídico previsto pela Lei Federal nº 7.347/85 “para implementação de medidas destinadas a assegurar o primado do meio ambiente ecologicamente equilibrado” (MPES, p. 6)¹⁵. Em seu conteúdo, são delineadas algumas considerações gerais e específicas, cujo propósito é, prioritariamente, determinar ações preventivas ou complementares para minimizar os efeitos impostos “em especial ao meio ambiente natural e urbano, decorrentes do aumento do trânsito e redução da permeabilidade da região” (p. 5).

Considerando a motivação do referido documento, e o contexto em que foi elaborado (partindo de mobilização iniciada dez meses antes de ser firmado entre os envolvidos), fica clara a intenção de compensar a ausência do Estudo de Impacto de Vizinhança, assim como “apurar possíveis irregularidades no procedimento de licenciamento da construção” do edifício do *shopping* (p. 1). Assim, o Termo, além de buscar a conciliação entre os moradores da vizinhança e os empreendedores, à semelhança do EIV, propõe ações mitigadoras e compensatórias dos impactos a serem gerados na área, decorrentes da implementação do edifício.

Como questões primariamente colocadas por um eventual Estudo de Impacto de Vizinhança (e que, neste caso deveriam ter a mesma eficácia), neste TAC são listadas, por meio de cláusulas, obrigações devidas e providências que caberão ao empreendedor, consideradas necessárias para se evitar o desequilíbrio no ambiente urbano. Essas medidas devem funcionar como soluções para minimizar os impactos – principalmente negativos – a serem provocados ao seu entorno, e que, por conseguinte deverão atingir toda a população.

5. ÁREAS DE INFLUÊNCIA

Tomamos de empréstimo o conceito de “*área de influência direta*”, com vistas a auxiliar na avaliação das relações do objeto com seu entorno imediato. O mapa que se segue (Fig. 7) mostra a região anteriormente analisada quanto aos aspectos estruturais e da paisagem urbana, na comparação entre os dois períodos definidos, antes e depois da inserção do edifício do *shopping center*. Na imagem estão demarcadas as três áreas que foram

Ministério Público Estadual (MPES), que impôs a elaboração de um Termo de Ajustamento de Conduta firmado em substituição ao EIV. (Informações da Prefeitura Municipal de Vila Velha).

¹⁵ O Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) em questão, firmado em 18/12/2013, descreve os motivos legais que determinam ação cível; em suas cláusulas lista diversas obrigações a serem cumpridas pelo empreendedor com prazos determinados, com efeito de minimizar problemas advindos da implantação do edifício, objetivando atribuir melhorias à região do entorno. Neste sentido, os moradores do Bairro Divino Espírito Santo seriam os mais beneficiados pelas medidas compensatórias discriminadas no termo, embora várias ainda estejam por ser complementadas, ainda dentro de um prazo predeterminado pelo TAC. (MPES - <https://www.mpes.mp.br>).

avaliadas, inicialmente quanto às mudanças visuais, considerados como os primeiros impactos em decorrência da presença do edifício.

Na intenção de observar mais proximamente, as áreas em destaque (A, B e C) foram percorridas (a pé e de automóvel)¹⁶ e fotografadas nos pontos indicados por setas. O objetivo é demonstrar as impressões relacionadas à configuração da área, em consequência das melhorias físicas então consolidadas, considerando suas condições anteriores e a situação atual. Inicialmente, tomamos a “área A”, indicada (Fig. 7) que ocupa boa parte do Bairro Divino Espírito Santo.

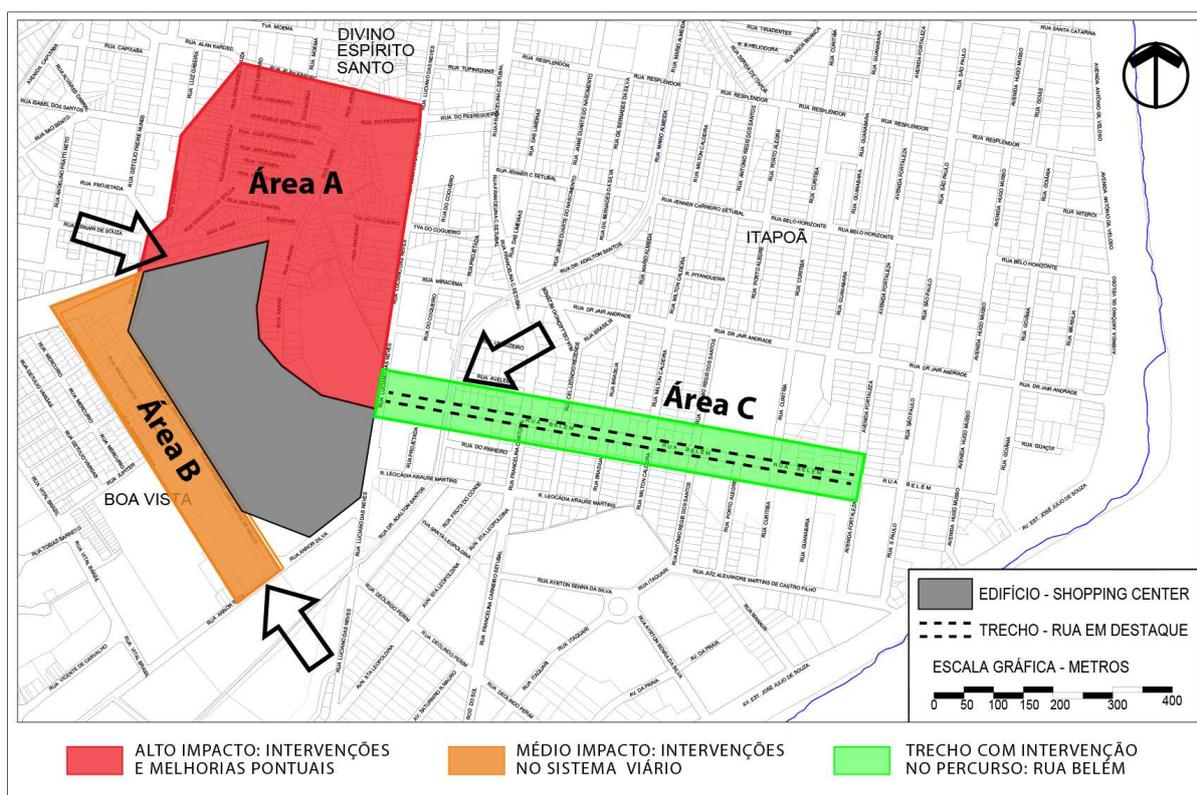


Figura 7 – região em que se insere o estudo, com a demarcação de 3 áreas de influência, classificadas como A, B, e C, de acordo com os impactos negativos imediatos causados (conf. legenda) Desenho sobre mapa de AutoCad (Fonte: restituição cartográfica - PMVV)

Como já mencionado, trata-se de um bairro de uso predominantemente residencial, abrigo também uma rede de comércio local. Contudo, a região ainda enfrenta sérios problemas quanto à segurança dos moradores e dos cidadãos do entorno, além da carência de alguns serviços básicos, com precariedade em sua infraestrutura e ainda em alguns pontos de seu sistema viário¹⁷.

¹⁶ Como o interesse inicial desta análise é transformação da paisagem pela sua percepção visual, a maioria das fotos foram tiradas em um dia atípico (feriado, à tarde), em que as ruas poderiam ser mais facilmente observadas, sem o movimento mais intenso de veículos dos dias úteis.

¹⁷ O bairro “Divino Espírito Santo”, entre as 3 áreas analisadas, é o de menor densidade populacional (devido ao maior número relativo de residências unifamiliares), menor renda média; maior taxa de mortalidade (4,7/mil hab); menor taxa de alfabetização 96,5%; entre os demais bairros cujas áreas foram analisadas, também é o mais carente em serviços como coleta

A proposta de inserção de um *shopping center* em um terreno lindeiro ao bairro, desde o início chamou a atenção dos moradores, que, por ocasião da obra, antes mesmo de sua instalação, e por meio de ação popular, conquistaram efetiva participação na elaboração e acompanhamento do cumprimento do Termo de Ajustamento de Conduta, como já relatado, com o interesse em reivindicar melhorias estruturais e implantação de equipamentos públicos.

Estas melhorias, algumas já realizadas na região, resultam ainda insuficientes para que o alto impacto sofrido pela região venha a ser compensado, a despeito das alegações dos responsáveis pelo empreendimento, de que os moradores da região seriam favorecidos, por exemplo, como a possibilidade de ofertas de emprego. Entretanto, permanecem algumas carências estruturais e equipamentos públicos e serviços urbanos que o bairro necessita, à espera do cumprimento de medidas determinadas, de acordo com os prazos estabelecidos pelo TAC, ainda a serem executadas por parte do empreendedor.



Figura 8 – (esq.) Vista da rua posterior ao edifício do *shopping center*, em que se notam algumas melhorias (praça com equipamentos de ginástica). (Fonte: acervo pessoal)

Figura 9 – (dir.) Vista da mesma rua, em ponto inverso. Neste ponto, já se observam deficiências devido à descontinuidade da rua, com poucas mudanças estruturais. (Fonte: acervo pessoal)

Como mostram as imagens (Figuras 8 e 9), colhidas no local (conforme indicado anteriormente na Fig. 7), ocorreram melhorias na iluminação, pavimentação e sinalização das ruas do bairro – medidas previsíveis e, de certo modo, básicas quando se trata de urbanização. Não por acaso, devido à sua volumetria e localização, o shopping foi implantado com suas divisas de fundos com a área do bairro, constatando-se que existem problemas acarretados pela presença do edifício, à espera de soluções, assim como as melhorias ainda necessárias.

O trecho designado como “área B”, conforme indicado no mapa (Fig. 7), configura-se como uma área diferenciada da anterior, embora também caracterizada como prioritariamente residencial¹⁸. Além de caracterizar-se como uma região em que predomina

de lixo e abastecimento de água, entre outros serviços de infraestrutura urbana. (fonte: “Perfil Socioeconômico por Bairros”: dados coletados a partir do censo IBGE-2010 / www.vilavelha.es.gov.br)

¹⁸ A área “B” pertence a parte de dois bairros – Boa Vista 2 e Vista da Penha: ambos com predominância de uso residencial, alta densidade populacional (devido à sua pequena extensão territorial). Ambos possuem baixa taxa de mortalidade (3,4/mil hab.), renda média e taxa de alfabetização mais elevadas em relação ao bairro Divino Espírito Santo (área A); sendo bem

o uso residencial, a área abriga dois importantes equipamentos institucionais – o Fórum da cidade e uma Universidade (situados no trecho em destaque), que foram melhor favorecidos pela proximidade com o *shopping center* (Figuras 10 e 11).



Figura 10 – (esq.) Vista da Av. Luciano das Neves, via arterial e de grande fluxo em dias úteis; na margem esquerda, ao fundo, o Fórum da cidade; à direita, o ponto de confluência com a Rua Juscelino Kubistchek (Fig.11); (Fonte: acervo pessoal)

Figura 11 – (dir.) Vista da Rua Juscelino Kubistchek, à esquerda, o edifício da universidade, que faz frente a um dos acessos ao shopping; (Fonte: acervo pessoal)

Em virtude dessa proximidade, o edifício da universidade – já existente antes da construção do novo edifício (Fig. 11), localizado em uma área lindeira ao shopping, foi diretamente beneficiado quanto ao acesso e à visibilidade. A rua que separa os dois edifícios recebeu significativas melhorias (ampliação, pavimentação, iluminação e sinalização), que complementaram e facilitaram o acesso ao shopping e também à universidade, indiretamente interligando ambos os edifícios (ver também Fig.14).

Visto que, pela função de cada edifício, ambos – *shopping center* e universidade, são grandes atrativos de fluxos de pessoas, sendo potenciais geradores de tráfego de veículos, as melhorias mais significativas que a rua recebeu (reestruturada ou praticamente reconstruída), justificam-se por esta atratividade. Contudo, ao serem beneficiados alguns fluxos e facilitados novos percursos, observamos que se valorizou prioritariamente a mobilidade dos automóveis.

Finalmente, a área designada como “área C”, também indicada no mapa (Fig. 7): o trecho em análise faz parte do Bairro Itapuã, região também predominantemente residencial, que possui uma relativa diversidade e mais bem equipada com comércio e serviços¹⁹. A área mais próxima do novo acesso ao *shopping center* recebeu inicialmente mudanças estruturais

servidos de serviços de coleta de lixo e abastecimento de água, como outros bairros da cidade. (fonte: “Perfil Socioeconômico por Bairros”: dados coletados a partir do censo IBGE-2010 / www.vilavelha.es.gov.br)

¹⁹ O bairro “Itapuã”, segundo mais populoso da cidade de Vila Velha-ES, também com alta densidade populacional (grande número de unidades residenciais multifamiliares), possui uma boa rede local de comércio e serviços, que atende também aos bairros vizinhos; com índices socioeconômicos entre os mais favorecidos da cidade, e mais elevados em comparação com as demais áreas deste estudo. (fonte: “Perfil Socioeconômico por Bairros”: dados coletados a partir do censo IBGE-2010. www.vilavelha.es.gov.br)

facilmente visíveis, como iluminação melhorada em uma praça próxima e em seu entorno, resultando positivamente na segurança do lugar.

O destaque para esta área justifica-se também pelas transformações ocorridas em função da já mencionada desobstrução do trecho final da rua (conf. Figuras 5 e 6). Como já observado, anteriormente à construção do edifício, esta mesma rua era descontinuada e mal iluminada, carecendo de estruturação; porém, com a inclusão do edifício do shopping, as mudanças ocorridas foram significativas e rapidamente percebidas.



Figura 12 – (esq.) Vista da ponte (Rua Belém), a partir do ponto de vista em destaque (Fig. 4) (Fonte: acervo pessoal)

Figura 13 – (dir.) Vista da mesma rua, em ponto de visada inverso: veículos em direção ao edifício do shopping (Fonte: acervo pessoal)

As imagens desta rua (Figuras 12 e 13) evidenciam seu aspecto atual, podendo-se observar sua nova configuração e as transformações mais imediatamente perceptíveis. Tão logo foram concluídas as primeiras obras estruturantes (especificamente nesta rua) houveram alterações no percurso viário, com o previsível aumento no trânsito de veículos; neste caso, prioridades também para os automóveis. Entretanto, no caso desta rua, houve também uma mudança positiva quanto à visibilidade atribuída ao local; em conversa com moradores das imediações, questionados se as ações de melhoria nesta rua foram aprovadas, e se houve aumento da segurança no lugar, a maioria respondeu favoravelmente, com algumas objeções²⁰.

Não obstante os aspectos apontados como positivos, ao constatarmos que o sistema viário (Fig. 14) foi o principal foco das transformações e melhorias locais, podemos considerar como atual a afirmação de Jane Jacobs a respeito das decisões e prioridades quando se buscam soluções para os problemas urbanos: “as necessidades dos automóveis são mais

²⁰ Uma moradora da rua Belém (via que destacamos como beneficiada em termos urbanísticos após a inserção do edifício), ao ser questionada quanto aos efeitos posteriores às mudanças locais, descreveu pontos positivos (como a presença do *shopping* e alternativas de acesso a outras áreas da cidade), contudo, embora todos tenham aprovado as obras de melhoria, a abertura para ligação como o shopping (por meio da ponte), apenas diminuiu a sensação de insegurança; visto que, se anteriormente o trecho interrompido obscuro e trechos mal iluminados desta rua atraíam possíveis ameaças, atualmente também é favorecido o acesso de todos, o que pode atrair visitantes “indesejados” (ver também nota nº 10).

facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas necessidades das cidades” (JACOBS, 2000, p.6).



Figura 14 – Vista da área, trecho da rua onde observa-se à direita, o edifício de uma universidade; ao fundo, parte dos edifícios que foram construídos posteriormente. (Rua. Juscelino Kubistchek. Fonte: acervo pessoal)

Na tentativa bem-intencionada de atender às questões relativas à mobilidade e à acessibilidade, requeridos frequentemente nos planos de desenvolvimento das cidades, por vezes, incorre-se no equívoco de acreditar que muitos problemas da cidade serão solucionados simplesmente buscando-se soluções para os problemas de trânsito; como reforça o pensamento de Jane Jacobs:

As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito de automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível. (JACOBS, 2000, p.6)

Considerando as especificidades e as diferenças entre as três áreas destacadas e o contexto de seus respectivos bairros, constatamos também sua diversidade – característica recomendável à cidade; diversidade esta que, em certa medida, já existia antes do novo edifício. Podemos admitir ainda, que a implantação de um edifício de grande porte no local, trouxe o que a mesma autora classifica como “diversidade derivada”: segundo Jacobs, este tipo de diversidade “se aplica aos empreendimentos que surgem em consequência da presença de usos principais, a fim de servir às pessoas atraídas pelos usos principais” (JACOBS, 2000, p. 178)²¹. No caso em estudo, tal diversidade tornou-se possivelmente ampliada, devido aos tipos de uso das áreas vizinhas, em alguns aspectos diferenciadas entre si, e também à

²¹ Ainda que, segundo Jane Jacobs, o exemplo de um *shopping center* não se preste ao conceito de “diversidade derivada”, por considerar que os horários de funcionamento são definidos de forma regular, em conflito com o funcionamento da cidade (conf. Nota 2 p.178). Entretanto, para o caso em questão, podemos supor que a presença de outros equipamentos públicos, como a Universidade e o Fórum, e as atividades comerciais de médio porte existentes no local, entre outros usos, proporciona, em certa medida, essa diversidade, devido à alternância, especialmente nos dias úteis, de períodos de circulação nas ruas.

proximidade de outros equipamentos – que, como observamos, foram em grande parte, os maiores beneficiados pelas mudanças ocorridas.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

“As ruas constituem as principais paisagens das cidades” (JACOBS, 2000, p. 421). Esta afirmação sustenta, em grande medida, as percepções de mudanças na paisagem urbana da área em análise. Desde as melhorias estruturais ocorridas no local, até a criação de novas perspectivas visuais, priorizando a inserção do *shopping center*, as principais mudanças estão diretamente vinculadas ao traçado e à morfologia das ruas.

Considerando que a cidade é um território dinâmico e, portanto, em constante transformação, ao longo do tempo constatamos que a paisagem urbana passa inevitavelmente por alterações. Os efeitos “positivos” da urbanização, como melhorias na iluminação, ruas amplas e pavimentadas, novas praças, equipamentos urbanos, entre outros benefícios, vão sendo bem recebidos e absorvidos, uma vez que fazem parte das expectativas do viver na cidade (a que todos devem ter direito). Por outro lado, as consequências negativas, que muitas vezes não são percebidas de imediato, como o aumento da densidade populacional, intensificação de fluxo de veículos e impermeabilização do solo natural – cujas sutis consequências não são assim tão “sutis”, estarão presentes. Como cidadãos, muitas vezes confundimos com “progresso”, os resultados de ações que incidem antes sobre a paisagem, e em seguida, na vida de todos que compartilhamos do mesmo espaço urbano, onde a paisagem se define.

Como observado nos trechos destacados nesta análise, as áreas que sofreram as consequências diretas da presença do edifício, devido às suas características e especificidades, foram modificadas em sua estrutura muito além de seus aspectos visuais. Contudo, e também em razão destas especificidades, o modo de percepção provavelmente deu-se de formas diferentes, talvez pelas próprias necessidades já existentes antes e as necessidades geradas após. Um grande empreendimento comercial como tantos outros que eventualmente são construídos na cidade, cuja inserção acaba por revelar interesses mercadológicos, não apenas configura-se como mais um objeto percebido no espaço urbano, como certamente produz impactos e conflitos, não obstante os argumentos positivos alegados pelos seus promotores.

Ao verificarmos mudanças ocorridas em um curto período de tempo, fica também evidente que um edifício inserido em uma grande área vazia (por um longo tempo disponível à especulação imobiliária), apesar de possíveis argumentos contrários à sua implantação, produz alguns resultados positivos. Entretanto, como consequências “naturais” de mudanças muitas vezes impostas, os impactos negativos (por se tratarem de ações humanas sobre a *paisagem natural*), serão também incorporados ao cotidiano das pessoas; valendo admitir a afirmação de Cullen, de que “através da observação da cidade construída pela especulação ou pelas autoridades locais é-se forçado a constatar que esta concepção de paisagem urbana não tem sido respeitada” (1983, p. 135).

Finalmente, ainda considerando diferenças morfológicas e também diferentes necessidades estruturais, esses impactos provocarão efeitos de modo diferente. Em termos

práticos, a apreensão da nova paisagem pode ser a primeira mudança percebida, quase sempre, e genericamente, de modo positivo. Entretanto, se estas mudanças forem somente produzidas na intenção de facilitar a ocupação predatória de parte da cidade, priorizando a circulação do automóvel e em detrimento da circulação dos pedestres, a paisagem da cidade precisa ser reinventada.

REFERÊNCIAS

BRASIL, Presidência da República. **Lei Federal Nº 7.347**, 24 de julho de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7347orig.htm>

_____. Estatuto da Cidade: **Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>

CORRÊA, Renato L. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Editora Ática, 4ª Edição, 2003.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. São Paulo, Martins Fontes, 1983.

MASCARÓ, Juan Luís (org). **Infraestrutura da Paisagem**. Porto Alegre, RS. Masquatro Editora, 2008. ISBN 978-85-99897-04-1.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESPÍRITO SANTO – Promotoria de Justiça Cível de Vila Velha. **Termo de Ajustamento de Conduta** – 18 de dezembro de 2013. Disponível em: <<https://www.mpes.mp.br/Arquivos/Anexos/2185a970-4dad-4a33-b52d-a2d411f603ea.pdf>>

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2ª Edição, 2000.

LYNCH, Kevin. **A Boa Forma da Cidade**. Lisboa: Edições 70, 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE VILA VELHA - ES. **Perfil Socioeconômico por Bairros**. Secretaria Municipal de Planejamento Orçamento e Gestão – Subsecretaria de Planejamento. Estudos & Pesquisas, Vila Velha, outubro de 2013. Revisão nº 02. - Disponível em: <<https://www.vilavelha.es.gov.br>>

ROCCO, Rogério. **Estudo de Impacto de Vizinhança – instrumento de garantia do direito às cidades sustentáveis**. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2009 – 2ª edição.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo, Edusp – Editora da Universidade de São Paulo, 4ª Edição, 2008.