

Gradações de permeabilidade entre limites e conexões urbanos: propondo uma metodologia

Fernanda Madeira Calheiros
Augusto Aragão de Albuquerque *

Resumo No artigo se investiga o espaço urbano compreendendo limites e conexões como condições de natureza física, social ou simbólica que o organiza. Observamos como esses dois atributos apresentam um gradiente que vai da diferenciação mais evidente à coincidência perfeita. Aqui, o objetivo é a proposição de uma metodologia que torne possível evidenciar essas variações. Tomando o bairro do Farol, em Maceió-AL, como objeto empírico, seguimos os procedimentos: (a) Revisão da teoria acerca de limites, conexões, gradações de permeabilidade urbanas; (b) Apreensão do objeto empírico de estudo. Por fim, se propõe uma contribuição para uma teoria de gradações entre limites e conexões por meio da metodologia proposta.

Palavras-chave: limites e conexões urbanos, gradações de permeabilidade no espaço urbano, bairro do Farol, Alagoas.

Gradaciones de permeabilidad entre límites y conexiones urbanos: proponiendo una metodología

Resumen Nel artículo se investiga el espacio urbano, comprendiendo los límites y conexiones como condiciones de carácter físico, social o simbólico que lo organizan. Observamos cómo estos dos atributos presentan un gradiente que va desde la más evidente diferenciación hasta la perfecta coincidencia. Aquí, el objetivo es la proposición de una metodología que permita evidenciar estas mismas variaciones. Tomando como objeto empírico el barrio Farol, en Maceió-AL, seguimos los procedimientos: (a) Revisión de la teoría sobre límites, conexiones, gradaciones de permeabilidad urbanas; (b) Apreensión del objeto empírico de estudio. Finalmente, se propone una contribución a una teoría de gradaciones entre límites y conexiones a través de la metodología propuesta.

Palabras clave: límites y conexiones urbanos, gradaciones de permeabilidad en el espacio urbano, barrio Farol, Alagoas.

Gradations of permeability between urban limits and connections: proposing a methodology

Abstract This article investigates the urban space and states that it is organized by limits and connections, which are physical, social, and symbolical conditions. We observe how these two attributes present a gradient from the most evident differentiation to the perfect match. Here, the objective is the proposition of a methodology that makes it possible to highlight these variations. Taking the Farol District, in Maceió-AL, as an empirical object, we followed the procedures: (a) Review references about urban limits, connections, and gradations of permeability; (b) Apprehension of the empirical object of study. Finally, a contribution to a theory of gradations between limits and connections is proposed through the proposed methodology.

Keywords: urban limits and connections, gradations of permeability in the urban space, Farol district, Alagoas.

O presente artigo é produto da pesquisa da dissertação de xxx no Programa xxx e teve como objetivo a proposição de uma metodologia para tornar evidente as gradações de permeabilidade entre limites e conexões observadas no objeto de estudo (bairro do Farol, Maceió, Alagoas). Neste artigo, trazemos uma síntese dessa metodologia.

Dentre as várias concepções de espaço, aqui será considerada aquela que concebe o espaço finito devido à sua conceituação depende do ser humano, finito, corpóreo, objeto dos estudos das disciplinas humanas e sociais. Sendo finito, o espaço pode ser a condição da existência dos objetos e, dessa forma depende dos objetos para que seja efetivo, ou como intervalo entre os cheios. Nesses termos, se apresentam as caracterizações do espaço negativo no primeiro caso e espaço positivo no segundo caso. Essa fundamentação é necessária para abordamos uma variável que será inseparável do espaço como aqui se concebe: a noção de limite. Portanto, os limites são partes constituintes do espaço urbano. Demarcam perímetros, separam a zonas, divisões administrativas, bairros, definem vias, separam o passeio dos pedestres das faixas de rolamento, direcionam acessos, demarcam lotes, atribuem contornos a praças, ou seja, organizam o espaço urbano.

Os limites podem ser heranças de outros períodos, como grandes glebas e vazios urbanos (SENNETT, 2011), podem ser decorrentes das características naturais (PANERAI, 2006), da legislação urbanística, dos usos atribuídos (JACOBS, 2011), do projeto de um lote desconectado ou isolado, ou ainda podem ser manifestações espaciais de conflitos e acordos sociais (PELLI, 2020). Os limites são referência para a cognição das pessoas ao percorrer o espaço. São estruturas materiais mas também constructos mentais que orientam a percepção mesmo sem que se esteja fisicamente no lugar que se imagina.

O bairro do Farol foi povoado no início do século XX, devido à sua localização no planalto maceioense e conexão viária com a região central (na planície) contribuiu com a expansão noroeste para o interior do planalto, além de ter abrigado os principais eixos viários de conexão entre bairros até a década de 1970, momento de diversificação da economia local com o investimento nos setores de turismo e industrial e de mudança simbólica na percepção da salubridade (Ver abaixo). As particularidades do Farol permitiram o foco no estudo dos limites e conexões existentes nele.

O fato do Farol ter sido envolvido pelas manchas urbanas que se espalharam com o crescimento da população de Maceió e também por ter sido um dos cruzamentos com maior fluxo há mais tempo, o constituiu como um dos casos mais relevantes na cidade para o fenômeno que se pretendeu estudar na pesquisa. Apesar de algumas características serem únicas da região, existem outras que podem ser encontradas em outras cidades brasileiras. Dessa forma, ainda que a pesquisa parta de um bairro específico, acreditamos que pode contribuir para o estudo de outras regiões.

* Fernanda Madeira Calheiros é Arquiteta e Urbanista, Mestranda no Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU UFAL) da Universidade Federal de Alagoas, ORCID <<https://orcid.org/0000-0003-2325-7012>>. Augusto Aragão de Albuquerque é Arquiteto e Urbanista, Professor Associado da Universidade Federal de Alagoas (Ufal) ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-3709-2522>>.

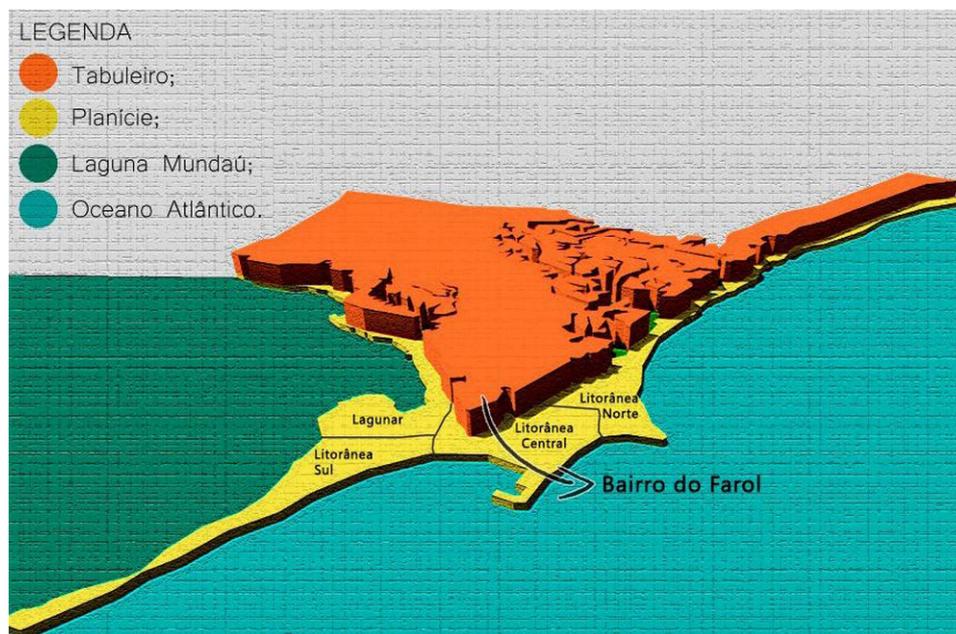


Figura 1: Esquema geomorfológico de Maceió. Fonte: Machado (2019, p. 13, adaptado pelos autores, 2023).

Contextualizando o bairro do Farol

A cidade de Maceió tem sua geomorfologia conformada por planícies (litorâneas e lagunar) e tabuleiro (planalto) recortado pelos cursos d'água que promoveram a criação de grotas (encostas) ao longo dos seus vales (Figura 1).

Até o ano de 1841, apenas as regiões de planície haviam sido ocupadas e sua extensão correspondia aos atuais bairros Centro, Jaraguá e Bebedouro. O bairro do Farol, localizado no planalto e conhecido à época como Morro do Jacutinga, era recoberto por vegetação e contava apenas com equipamentos de proteção e comunicação: casa de pólvora, casa dos guardas, bateria e telégrafo óptico (FORTES, 2011).

A economia da cidade baseava-se na agroexportação de mercadorias pelo porto de Jaraguá e existia a necessidade da implantação de um farol, para que as atividades de navegação marítima pudessem se desenvolver com segurança, também no período noturno (CARVALHO, 2016). No ano de 1856, aconteceu a inauguração do farol da cidade, no Morro do Jacutinga e o equipamento tornou-se um marco local, tendo por consequência a denominação do bairro, que surgiria no século seguinte: Farol.

A partir da década de 1850, diante do adensamento populacional no bairro central, os habitantes de Maceió com maior acesso a recursos econômicos começaram a perceber as potencialidades das características geomorfológicas do Alto do Jacutinga e a aproveitá-las de acordo com suas necessidades. Isto porque o planalto do Farol apresentava visadas para as planícies litorâneas e lagunar, possibilitando a conexão com o restante da cidade. Permitia o distanciamento físico das atividades de comércio,

dos sons e dos cheiros, garantindo o ideal de salubridade defendido, então. Por outro lado, a imagem de distinção entre cidade alta e cidade baixa (que separava o porto da moradia) presente até então dava suporte ao ideário que sustentou essa ocupação.

No período entre 1902 e 1950, se deu a consolidação do bairro do Farol como área residencial ao mesmo tempo que o direcionamento da expansão urbana acontecia no sentido centro-noroeste. Essa expansão teve como principal motor a avenida Fernandes Lima que fora inaugurada em 1917 para conectar o porto de Jaraguá (área dos primeiros assentamentos na atual Maceió), às zonas produtoras no interior como os bairros do Bebedouro, as fábricas têxteis de Fernão Velho e as de Rio Largo, por exemplo. É impossível não associar a abertura dessa avenida à onda de modernização dos portos e criação de equipamentos a eles complementares. Essa onda teve início no final do século 19 e estendeu-se até à década de 1930.

A ocupação do bairro do Farol teve predominância das elites locais. Verifica-se um movimento semelhante ao das burguesias de outras capitais brasileiras àquele tempo, com as reformas dos portos e criação de bairros a eles adjacentes. Naquele período, já se verificavam várias reformas urbanas, a criação de núcleos como Belo Horizonte e Goiânia e, em 1927, Alfred Agache já havia sido contratado para a elaboração do Plano para o Rio de Janeiro. Oferecer a modernização prometia privacidade e isolamento aos seus moradores por meio de recuos colocando as residências no centro dos lotes, promovendo maior distanciamento entre a residência, a rua e os vizinhos (ROLNIK, 2017). As mudanças físicas no espaço, possivelmente, foram consequência das modificações das relações entre cidadãos e foram acompanhadas de mudanças nas relações dos cidadãos com a cidade.

Esse período foi marcado pela aceleração da segregação espacial. Inclusive com as modificações das dinâmicas da vida privada ou doméstica. Os limites simbólicos entre grupos, que já existiam fisicamente pelo padrão construtivo e atributos locacionais de suas posses começaram a ser expandidos e diversificados pelos projetos arquitetônico e urbano, passando a funcionar como barreiras entre indivíduos e grupos (SIGNORINI, 2017; ROLNIK, 2017).

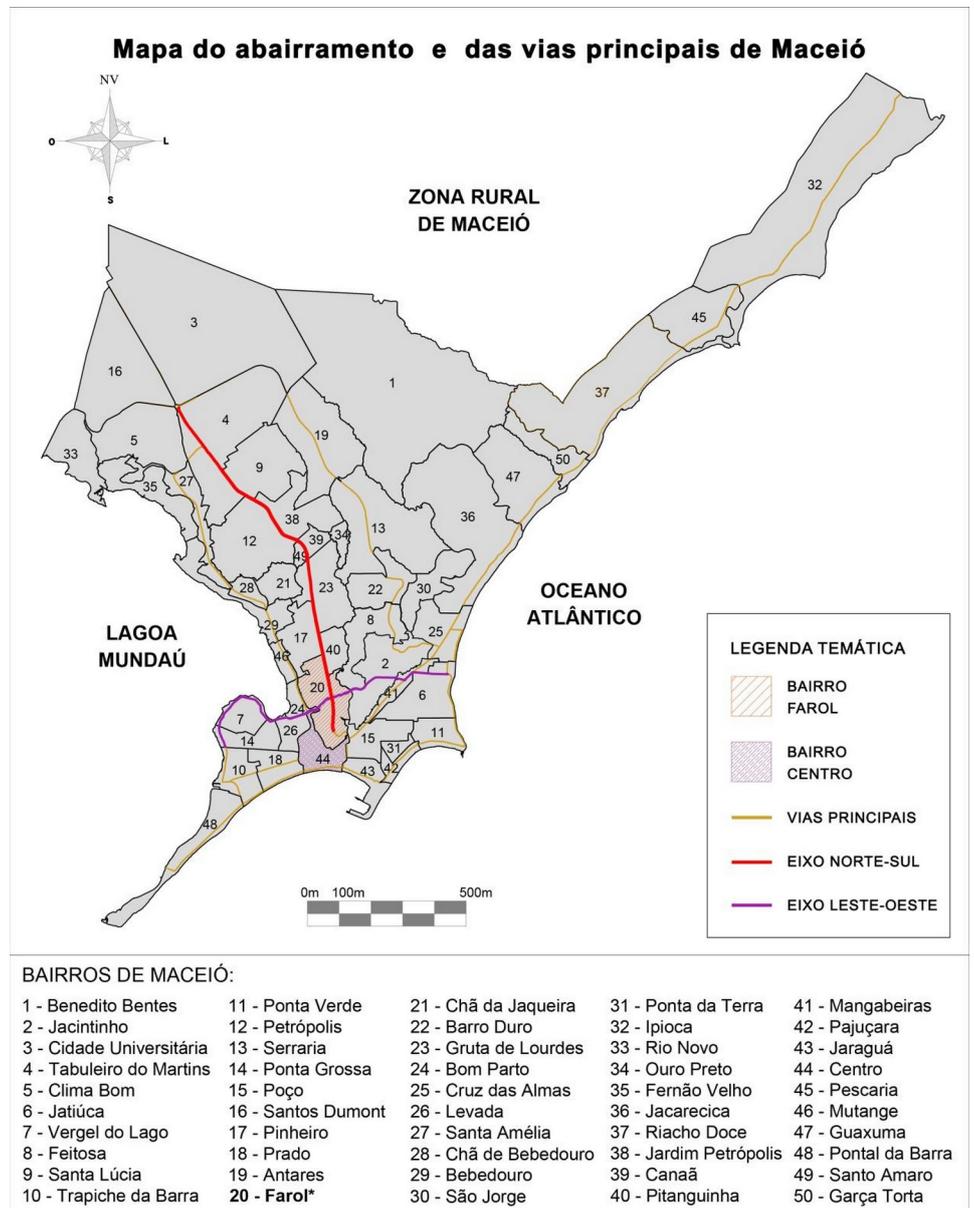
Entre 1902 e 1950, pelo fato do bairro do Farol ter sido a primeira ocupação no planalto, dele se fez a principal conexão da cidade devido aos eixos viários Thomaz Espíndola-Fernandes Lima (na direção norte-sul) e Senador Rui Palmeira-Governador Afrânio Lages-Almirante Álvaro Calheiros (na direção Leste-Oeste), que podem ser observados respectivamente em vermelho e roxo na Figura 2. Apenas a partir de 1970, com a diversificação da economia local com o investimento nos setores de turismo e industrial é que o Farol foi perdendo sua exclusividade de conexão viária intraurbana por causa da expansão da malha viária da capital que passou a oferecer novas possibilidades de rotas, sem precisar passar pelo bairro (CARVALHO, 2016; VASCONCELOS, ARAUJO e RAMOS, 2019).

Desde a década de 1960, o Farol havia iniciado o processo de verticalização, com a construção do edifício Lagoa Mar. Mais uma vez, seguindo os padrões de moradias já vigentes em outras cidades do país. Nas décadas de 1960 e 1970, parte dos moradores do bairro migraram para região da orla marítima, consequência de uma mudança simbólica na percepção da salubridade (CAVALCANTI, 1998), concomitantemente ao investimento no setor de turismo com foco nos atributos naturais do litoral maceioense,

com oferta conhecida como de sol e mar. Mais uma vez, a pavimentação de uma via é motor para a ocupação de uma área da Cidade. Em 1974, foi pavimentada a Avenida Álvaro Otacílio que ligava a Ponta Verde à Lagoa da Anta, estimulando a ocupação à beira mar ao norte do Jaraguá. (VASCONCELOS, ARAUJO e RAMOS, 2019).

Dentre os investimentos no setor industrial, a instalação da indústria petroquímica Braskem (na época, Salgema), no bairro Pontal da Barra, no ano de 1976. Inicialmente, a consequência da instalação da indústria e do emissário submarino foi a desvalorização de bairros tradicionais da redondeza, como Trapiche e Prado (DIAS, 2015). Atualmente, a empresa Braskem promoveu outros problemas sociais, ambientais e urbanos que atingem diretamente pelo menos outros cinco bairros da cidade (Bebedouro, Bom Parto, Mutange, Pinheiro e Farol), além de impactar a circunvizinhança (SANTOS, *et al.*, 2020).

Figura 2: Mapa do abairramento e das vias principais de Maceió. Fonte: Maceió (2005, adaptado pelos autores, 2023).



Concentramo-nos no estudo do bairro do Farol porque desde o final do século XX, principalmente nas duas últimas décadas, algumas dinâmicas urbanas foram alteradas, como: (a) aceleração da verticalização, principalmente para uso residencial; (b) o aumento da quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviço, especialmente nas vias principais; (c) o esvaziamento, abandono e demolição de unidades residenciais unifamiliares; (d) os investimentos em um tipo de segurança que valoriza o gradeamento, elevação de muros, instalação de cercas elétricas e vigilância eletrônica; (e) a requalificação de espaços públicos com intuito de promover sua valorização e aumentar sua adequação para uso turístico.

Foi possível observar em pesquisa em campo, revisão de literatura e conversas com moradores da região, que o bairro do Farol foi formado sob a relação dual de limites x conexões, que ainda permeiam seu espaço urbano e a apropriação de suas áreas livres públicas. Decidimos voltar a atenção para o Farol e observar com mais empenho as relações existentes: entre os elementos e habitantes, entre o bairro e seus espaços vizinhos, entre os cidadãos maceioenses e sua história, dentre outras.

Limites, conexões e gradações de permeabilidade: revisão teórica

Neste artigo, se compreendem limites como condições de naturezas físicas, sociais ou simbólicas que organizam os espaços urbanos, podendo separá-los ou delimitá-los, total ou parcialmente. O que irá diferenciar os diversos papéis do limite são as diferenças de sua configuração. Entende-se limite como um termo guarda-chuva que abrange diferentes conceitos como se segue.

A compreensão de limite como elemento físico teve uma conceituação inicial ancorada nos estudiosos da morfologia. Naquele contexto, o conceito de limite não reside apenas no objeto físico ou material que impede ou barra a ligação de duas áreas, setores, lugares ou espaços. Ele depende da configuração espacial. De fato, é determinante para sua compreensão o papel de separação de, ao menos dois espaços. Um exemplo é um limite que trace uma poligonal fechada e distingue interior de exterior.

Para Lynch (2011, p.52), “limites são os elementos lineares não usados ou não entendidos como vias pelo observador”. Da definição de Lynch, portanto, o conceito de vias compreende o conceito de limite, embora sejam aqueles usados para o deslocamento. De fato, no próprio desenvolvimento da definição adotado na Imagem da Cidade, afirma que “podem ser barreiras mais ou menos penetráveis [...] linha ao longo das quais duas regiões se relacionam ou se encontram”. (LYNCH, 2011, p.52)

Os limites podem ser penetrados sem perder seu atributo de limite. Isso significa que o limite pode ser físico com intervalos que não comprometam sua percepção enquanto limite. Por outro lado, os limites também podem ser visuais ou simbólicos e, sem necessariamente representar uma barreira física, serem permeáveis fisicamente.

Panerai (2006) aponta para uma subdivisão dos aspectos físicos em: (1) geográficos, relativos às características naturais do território (geomorfologia, hidrografia, vegetação, etc.), que são a base na qual as áreas urbanas são construídas e (2) construídos, que são relativos à intervenção humana no espaço geográfico, que podem ser na construção

de infraestrutura e edificações, instalação de mobiliários e esculturas urbanas, entre outras. A principal característica de sua natureza física é sua materialidade, o que coloca esses elementos com a dimensão material das pessoas no espaço urbano. Para Panerai, portanto, o principal elemento aqui destacado é a materialidade do limite.

Em uma dimensão social, os limites se caracterizam por um papel segregador. Para Castells, a segregação urbana é a manifestação espacial da estratificação social (CASTELLS, 2000).

Essa definição é a do Castells de A Questão Urbana. Trata-se de um olhar de justiça social focado na Redistribuição, típica do Marxismo dos anos de 1960, quando se consolidou o debate da Teoria Urbana Marxista. Hoje, com a emergência da Luta por Reconhecimento (HONNETH, 2003), seria mais adequado evidenciar outras lutas, além da redistribuição que, na verdade, são lutas interseccionais.

Sendo assim, tratamos os limites, a partir das dinâmicas socioespaciais, como aquilo que promove a delimitação espacial, e podem representar barreiras e disputas que lhe rodeiam no espaço urbano.

Partindo de uma abordagem focada nos usos e ocupações planejados e praticados no espaço urbano, Sennett (2011) classifica os limites em: *border*/membrana considerada resistente e porosa e caracterizada por oportunizar trocas com o ambiente externo; e *boundary*/parede que é definida como um elemento que promove a segregação, com o objetivo de separar, de dividir, de proteger, impedir a passagem, resultando em espaços com pouca vitalidade e interação.

Sennett considera a morfologia urbana em seu estudo, mas afirma que a ausência de limites físicos não assegura rotatividade de pessoas ou apropriação dos espaços. E conclui que as atividades socioespaciais têm mais influência do que a materialidade. Por isso, propõe o deslocamento do foco das áreas centrais urbanas para os limites, com o objetivo de incentivar novos usos e novas trocas. E ressalta que o maior contato entre habitantes distintos irá proporcionar vários tipos de trocas, dentre elas, o conflito, a resistência, o embate. Não se trata apenas de contribuições passivas e harmônicas para a vida na cidade.

Jacobs (2011) utiliza a diferenciação entre limite e fronteira para elucidar sua conceituação: a fronteira em “relação as influências físicas e funcionais sobre sua vizinhança imediata” (JACOBS, 2011, p.285) seria ativa, enquanto o limite seria passivo. A partir do apontamento de que o maior problema das fronteiras é permitir baixa ou nenhuma permeabilidade física e visual, entende-se que a fronteira como proposta pela autora se apresenta como intransponível dentro do universo de estudo, ativamente impedindo ou desestimulando a circulação através dela e a apropriação em seu entorno. Por exemplo, o muro pode ser derrubado, a linha férrea pode ser deslocada, mas, no contexto, demandaria de aspectos que não podem ser considerados. Enquanto o limite teria a transposição possível, apesar de prejudicada, portanto, sua influência seria menor que a de uma fronteira e, por isso, considerada passiva. Dessa forma, uma região que margeia uma fronteira pode se tornar um lugar morto, uma zona deserta, com pouca circulação e vitalidade. Podendo, no longo prazo, influenciar as ruas adjacentes.

Portanto, a partir de Sennett e Jacobs, temos uma abordagem mais caracterizada pelo acordo social ou pelas construções simbólicas do que pelo elemento físico propriamente dito. Os autores defendem o foco nas relações socioespaciais e apontam para a apropriação dos limites como uma estratégia para aumentar a vitalidade urbana e diminuir a influência segregadora.

Os limites são variados, desde os referentes às características físicas do território (topografia e corpos hídricos), passando pelos construídos, tanto em nível da divisão territorial de países até o nível do lote passando por outras de negociações, disputas e conflitos sociais, que disciplinam a atuação sobre o espaço, definem territórios e assim por diante. A terceira natureza dos limites é a simbólica, que é relativa à construção de significados decorrentes das relações socioespaciais (BOURDIEU, 1989; SENNETT, 2011; PELLI, 2020). Estas podem ser expressas de maneira física, acentuando as relações existentes no território ou representam significados associados ao lugar ao longo do tempo.

Para Baudrillard (1995), as trocas simbólicas são aquelas que materializam uma relação entre pessoas ou entre grupos sociais. Para ele, o presente é o melhor exemplo da troca simbólica porque, enquanto materialização da relação, supera o valor de uso, o valor de troca e o valor sócio. No espaço urbano, pesa mais o sentido de Reconhecimento, de pertencimento, de legado, seja como cultura, como arte, como luta, como resistência. Essa é uma noção fundamental para a compreensão da noção de patrimônio histórico no espaço urbano uma vez que seu reconhecimento se dá por meio da identificação de um legado de identidade de segmentos sociais associados a um lugar específico que, sendo natural ou construído, se diferencia de outros espaços pelo estabelecimento de limites. A própria noção de território demanda o princípio da identidade entre população e lugar, o que implica em representação social ou relação afetiva, por tanto, simbólica, com o lugar.

A natureza simbólica vem justamente esclarecer como se dá a presença humana no território, seja através de intervenções físicas ou criações de acordos, é carregada de significado. Embora o território seja o lócus da identidade, como aponta Pelli (2020), as relações em um território também são repletas de conflitos, violência, tensão e desigualdades que refletem as diferentes formas de apropriação do espaço urbano e as diferenças culturais entre grupos. A forma que os limites simbólicos se expressam é por meio de códigos, signos, representações que comunicam histórias, riscos, status. Uma mulher, por exemplo, pode não se sentir segura em acessar algumas regiões por se sentir observada por homens que a olham de forma invasiva, agressiva. Essa leitura provavelmente será ilegível aos homens que passam por ali sem sentir esse tipo de observação sobre si. Por isso, em ambientes desconhecidos, uma estratégia de verificação prévia do risco de deslocamento, é a verificação sobre a presença de pessoas com maior risco de serem, de algum modo agredidas naquele percurso.

Diante desse cenário, optamos por focar, ao longo desse artigo, nas naturezas físicas e simbólicas dos limites, que impactam de forma mais constante no cotidiano dos moradores e usuários. Acerca da relação entre os aspectos físicos e simbólicos, ao refletir sobre o tempo, Santos (2001) afirma que toda paisagem urbana é resultado das intervenções físicas e relações sociais desempenhadas na região. Também demonstra a relevância da materialidade como contexto que permite e estimula a qualidade relacional. Vogel *et al.* (1980) complementam que além dos aspectos materiais e dos

processos que são desenvolvidos (relacionais), existem ainda os aspectos simbólicos que não necessariamente são observáveis e explícitos, mas que conseguem explicar fenômenos que a natureza física apenas não poderia. Aguiar (2006) confirma a invisibilidade dos aspectos simbólicos para o olhar desatento e para as pessoas que não pertencem ao contexto.

Os termos limite e conexão, neste texto, assumem o papel de um par dialético. Um não existe sem o outro, por isso, aqui, nosso foco se volta às gradações entre os dois extremos do binômio.

Em toda a literatura estudada, o conceito de limite vem associado ao de permeabilidade. Mesmo as concepções mais drasticamente polarizadas, como a de Sennet (2011), acima. Ali, o termo border/membrana entendido como resistente, pressupõe porosidade como termo antitético. Por outro lado, o termo boundary/parede aponta mais para uma concentração que define seu limite por seu espraiamento. Invertendo o foco, podemos tratar não do limite, mas pela sua fragilidade, sua capacidade de ser penetrado. Esse é o sentido do termo permeabilidade. Essa permeabilidade tem a função de oferecer seleção na troca em sua fronteira. Outra variável relevante é a capacidade da pressão do agente que supera a resistência que o limite impõe.

A título de exemplo, podemos recorrer às cidades muradas do Medievo. A muralha seria a barreira mais sólida, embora outros limites se impunham pelo traçado dos caminhos e a implantação nos cimos de montes, recorrentes em muitos casos. As portas eram as porosidades do limite e faziam o papel de selecionar as trocas com o meio exterior. O crescimento da população fez com que algumas dessas cidades “transbordassem” casas próximas a suas portas. Algumas dessas cidades criaram novos anéis de muralhas como o crescimento de um exoesqueleto. Trata-se, portanto de um fenômeno urbano que transcende o tempo e o lugar.

Gradações de permeabilidade como metodologia

O entendimento dos conceitos de limites, conexões e gradações de permeabilidade urbanos e de suas naturezas física, simbólica e social, a partir de revisão teórica, nos permitiu observar três abordagens principais: morfológica, de usos e simbólica. Diante disso, a construção da metodologia para a observação das gradações de permeabilidade no objeto empírico contou com as três abordagens orientadas pelos conceitos e métodos encontrados na revisão bibliográfica. Também foi amparada na experimentação do espaço urbano, tanto como usuários quanto como pesquisadores. Experiência com os sentidos e a mente ativa, reflexiva (TUAN, 2013). A consulta a moradores e usuários, seja de modo informal ou por meio de entrevistas estruturadas, também contribuíram para o entendimento de aspectos como costumes, hábitos e significados particulares de cada região de estudo.

Antes de entrarmos na descrição da metodologia, que é o foco deste artigo, vale evidenciar a opção por trabalharmos um recorte territorial, tendo em vista que a aplicação dos parâmetros em todo o objeto empírico – neste caso, um bairro – seria impraticável. Além de não ser considerado necessário, visto que a partir de um recorte é possível identificar características que estão presentes em outros trechos (NETTO, VARGAS e SABOYA, 2012), ver Figura 3.

A escolha do recorte territorial foi então orientada a partir da simulação das principais rotas percorridas por veículos individuais e ônibus, que informaram as vias com maior fluxo de veículos, tendo em vista esses dados e as visitas de campo, definimos que o recorte territorial seria toda a extensão de uma avenida, a Thomaz Espíndola, e um trecho da ladeira Geraldo Melo dos Santos, que representa uma continuação daquela.

Para a elaboração da metodologia, valemo-nos da revisão bibliográfica e da observação em campo para propor parâmetros já existentes no campo disciplinar e novos que pudessem demonstrar as gradações da permeabilidade no recorte de estudo. Posteriormente, por se tratar de um trabalho que investiga o espaço urbano, optamos pela apresentação dos resultados em mapas, fotografias e diagramas. Focando em apresentar todos os resultados em uma mesma linguagem (mapas) com o objetivo de facilitar a sobreposição e comparação.

Os parâmetros propostos foram, então: (1) Usos, Ocupações e Apropriações; (2) Atividades de Pedestres e Veículos; (3) Hierarquia do Sistema Viário e Dimensões das Vias; (4) Permeabilidade dos Lotes e das Edificações; (5) Impedimentos à Circulação de Pedestres; (6) Visadas ao Longo do Percurso; (7) Período da Construção/Demolição/ Reforma; (8) Permanências e Modificações. A seguir, serão explanados cada um dos parâmetros, desde a sua fundamentação até como é proposta sua representação.

Ao estudarmos o espaço urbano, identificar os (1) Usos, Ocupações e Apropriações, é possível compreender os horários em que os lotes estarão mais ativos, quais são os pontos de atração, quais são os usos principais, ou seja, como se desenvolvem as atividades socioeconômicas em uma determinada região (VOGEL, *et al.*, 1980; NETTO, VARGAS e SABOYA, 2012). A partir dessa perspectiva, propomos dois critérios para serem levantados e mapeados. O primeiro são os usos e ocupações, para este seguimos as convenções já existentes no campo disciplinar do urbanismo, por exemplo, usos residencial, comercial, serviço, institucional, industrial, espaço livre público, etc. representados em mapeamento com a pintura dos lotes/trechos delimitados nas cores correspondentes. Nesse ponto, focamos também nas subutilizações por considerá-las possíveis limites, dessa forma, também foram ressaltados: lote em construção, edificação desocupada/subutilizada, lotes vazios urbanos e áreas verdes.

Para complementar os usos e ocupações, levantamos em visitas de campo as principais apropriações encontradas no espaço público e nos lotes e representamos a partir de ícones, descritos em legenda, locados nos pontos em que foram encontradas. Alguns exemplos são: pessoas sentadas, venda de lanches informal, pessoas em situação de rua, pessoas em atividade física, mesas de estabelecimentos nas calçadas. Vale ressaltar que as apropriações encontradas representam um recorte determinado pelos períodos das visitas realizadas e que costumam variar de acordo com o turno do dia, a época do ano e o recorte de estudo.

Além das apropriações mais pontuais, existem as dinâmicas e justamente essas são estudadas no parâmetro (2) Atividades de Pedestres e Veículos, que tem a finalidade de compreender os pontos do recorte de estudo que têm presença e permanência de usuários, assim como os fluxos de pedestres, ciclistas e veículos. Nesse parâmetro são identificadas especificidades das atividades de pedestres e veículos como: a localização das faixas de pedestres, trechos com alto fluxo de veículos (em horário de pico),

trechos onde é proibida a circulação de veículo, os sentidos e intensidades dos fluxos, a presença de ciclistas e a permanência de usuários e grupos. Outros elementos que ao serem mapeados contribuem com a compreensão das atividades e apropriações são os equipamentos relativos a circulação urbana, como: ciclovia/ciclo faixas, paradas de ônibus e bicicletários.

Associando os dois parâmetros apresentados é possível relacionar a presença/ausência de usuários aos usos, ocupações e apropriações e identificar possíveis elementos agregadores e dispersores. Como exemplo, no caso estudado, encontramos uma concentração de pedestres próximo a paradas de ônibus e a locais com venda de lanches informais, enquanto a sua ausência pôde ser relacionada a lotes murados com testadas largas e sem atratividades no nível térreo, como os de uso institucional.

O parâmetro (3) Hierarquia do Sistema Viário e Dimensões das Vias foi proposto com o objetivo de prever os fluxos nas conexões viárias e de compreender como as vias se comportam quanto à gradação de permeabilidade a partir do mapeamento da hierarquia viária do recorte de estudo e das vias adjacentes, da largura dos elementos que compõem a via (faixa de rodagem, calçada, canteiro) e da localização de faixas de pedestres. Seguindo as convenções já existente no campo do urbanismo, a hierarquia viária é representada em degrade de tons vermelhos a amarelo, partindo das vias expressas passando pelas arteriais, coletoras e locais. Já as dimensões das vias e de seus elementos são representadas por cotas adjacentes às vias. Identificar passagens de nível e viadutos, quando for o caso, também é uma informação que contribui para investigar a permeabilidade, pois esses equipamentos costumam diminuir a permeabilidade física e visual especialmente para pedestres, mas afetando também veículos e ciclistas.

Esse parâmetro se mostrou relevante, pois as vias apareceram tanto como canais de conexão, quanto como limites em seu sentido perpendicular (LYNCH, 2011; PANERAI, 2006). A baixa permeabilidade entre as duas margens de uma via atinge todos os seus usuários, ainda que os pedestres sejam mais afetados, visto que quanto maior a hierarquia e largura da via, menos conectada com a escala humana costuma ser (GEHL, 2015). A depender do horário do dia e do fluxo de veículos, os níveis de permeabilidade podem variar. Por exemplo, em um horário de pico, quando os veículos se deslocam em velocidade baixa, a permeabilidade física e visual entre as margens é baixa. No entanto, a permeabilidade simbólica relacionada à segurança viária para atravessar pode ser mais alta, devido à baixa velocidade dos veículos, a possibilidade de ser atingido por um deles ou de sofrer algum ferimento decorrente da colisão é mais baixa do que quando o trânsito está mais livre e os veículos se deslocam em velocidade mais alta.

O parâmetro (4) Permeabilidade dos Lotes e das Edificações tem o objetivo de explorar a permeabilidade física e/ou visual das edificações e o tipo de fechamento utilizado nos lotes. Para compreender o fechamento dos lotes utilizamos a classificação proposta por Netto, Vargas e Saboya (2012, p. 273): (a) Aberto, sem impedimentos de acesso; (b) Muro, totalmente fechado ou com porta/portões; (c) Grade ou Elementos vazados que permitem a conexão visual com o exterior do lote. Esses foram representados por linha fina, linha grossa e linha tracejada, respectivamente, como pode ser observado no mapa da Figura 3.

MAPA DO SISTEMA VIÁRIO E DA PERMEABILIDADE DOS LOTES E EDIFICAÇÕES

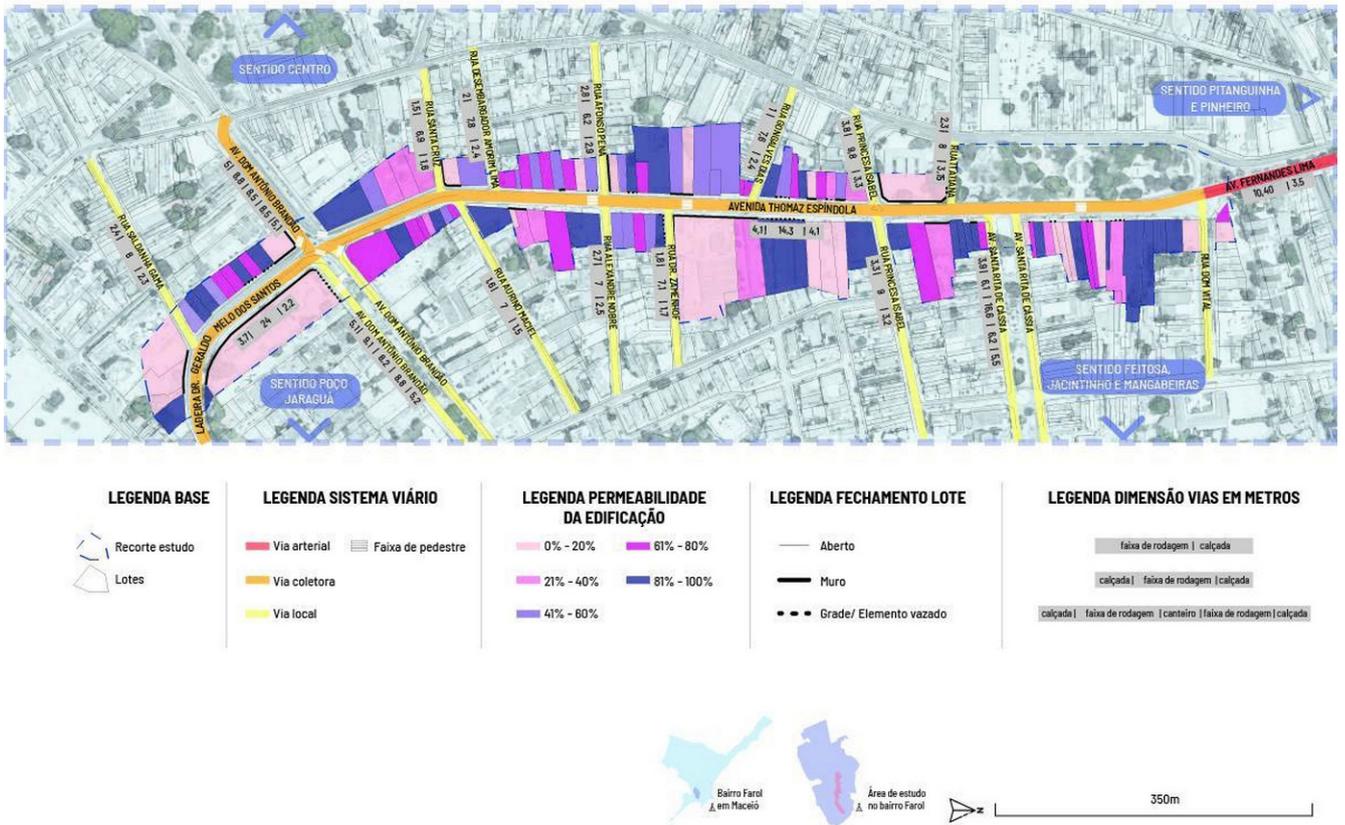


Figura 3: Mapa do sistema viário e da permeabilidade dos lotes e edificações. Fonte: CALHEIROS, 2022, p.147.

Quanto à permeabilidade das edificações, inspirados nas pesquisas de Netto, Vargas e Saboya (2012) e Bently *et al.* (1985), classificamos as edificações em cinco categorias, de acordo com a porcentagem da testada que apresentava algum elemento no pavimento térreo que possibilitasse a permeabilidade, como portões de garagens, portas e janelas. Para realizar o levantamento, optou-se por medir a larguras dos elementos encontrados no aplicativo *Google Earth Pro*, após somar os valores encontrados e dividir pela testada do lote, ao multiplicar por cem, encontrando a permeabilidade da edificação, apresentadas no mapa por uma gradação de cores, como o demonstrado na Figura 4.

A observação e o mapeamento de elementos físicos é uma das competências do urbanista, facilitados por sua natureza tangível. No entanto, nesta pesquisa, busca-se compreender aspectos além do puramente físico na constituição de limites e conexões urbanas (VOGEL, *et al.*, 1980, p. 13). A partir dessa perspectiva, os quatro próximos parâmetros apresentados têm o objetivo identificar a imaterialidade e simbolismo que perpassam o recorte de estudo.

Os parâmetros (5) Impedimentos à Circulação de Pedestres e (6) Visadas ao Longo do Percurso têm o objetivo de investigar o recorte de estudo a partir da perspectiva do pedestre que o percorre. Acredita-se que escala do pedestre é a menor possível de

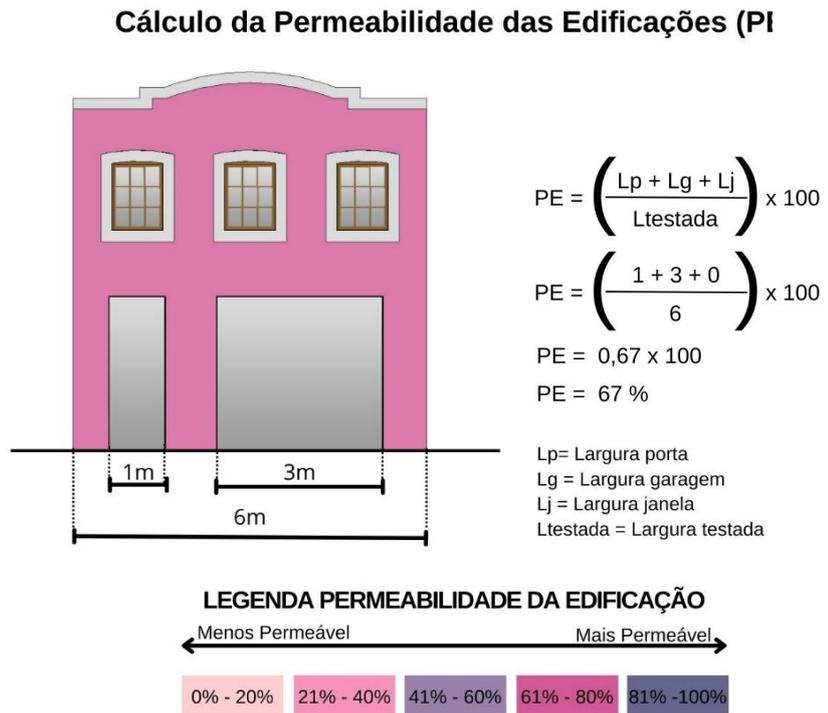


Figura 4: Diagrama do cálculo da Permeabilidade das edificações (PE). Fonte: elaboração autoral (2022).

trabalhar ao se tratar de estudos urbanos, apesar disso, não deve ser negligenciada e minimizada, visto que é a única que consegue incluir a maior parte dos habitantes da cidade.

O parâmetro (5) Impedimentos à Circulação de Pedestres consiste na identificação e mapeamentos de elementos ou apropriações encontradas durante as visitas e considerados fatores que dificultam ou impedem a circulação de pedestre. O principal parâmetro é a normativa NBR 9050/2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos (ABNT, 2020), que indica que a menor dimensão referencial para deslocamento de pessoas em pé (sem órtese) é 60 cm de largura, enquanto as pessoas com mobilidade reduzida necessitam entre 75 cm e 120 cm de largura livre para o deslocamento desimpedido. Além de assinalar que “os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável, não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapante, sob qualquer condição (seco ou molhado)” (ABNT, 2020, p.53).

Mesmo diante das orientações normativas expostas, no Brasil, a manutenção e adequação das calçadas, geralmente, cabe ao proprietário do lote, portanto, em parte das intervenções realizadas pelos órgãos de planejamento urbano locais, as calçadas não são consideradas, não sofrem intervenções ou não são fiscalizadas apropriadamente para exigir que os proprietários realizem as intervenções necessárias

(ARAUJO & OLIVEIRA, 2020). Diante de todas as questões que envolvem as calçadas brasileiras e a acessibilidade, Araújo e Oliveira (2020) apontam que a mais grave é que a maior parte da população brasileira não entende ou concorda que a calçada é uma parte fundamental do sistema de mobilidade urbana, isso é refletido no quadro encontrado no Farol e em diversas cidades brasileira: de descaso e completa inacessibilidade pedonal.

Os impedimentos à circulação encontrados no recorte de estudo foram: veículos estacionados no passeio, irregularidades no piso, estreitamento do passeio, existência de elementos e resíduos sólidos no passeio, motocicleta circulando no passeio, árvores e arbustos impedindo a circulação. Esses impedimentos são específicos do recorte de estudo do bairro do Farol e foram demarcados em mapa por ícones de cores diversas. Alguns ou até mesmo todos os impedimentos mencionados acima podem ser encontrados em outros objetos de estudo, no entanto, também podem ser diferentes, nossa sugestão é revisar a normativa NBR 9050 (ABNT, 2020) e observar o objeto empírico de estudo em sua particularidade de forma a identificar cada um dos impedimentos existentes.

O parâmetro (6) Visadas ao Longo do Percurso funciona como um complemento ao parâmetro (5), pois permite a legibilidade do percurso a partir da perspectiva do pedestre e a identificação dos impedimentos apresentados em mapa. Nesse caso, a complementação do mapa com as fotografias das visadas torna-se necessária para a compreensão tridimensional do recorte de estudo e as fotografias também podem contar com intervenções para realçar os impedimentos encontrados, como demonstrado na Figura 5.

Figura 5: Visada ao longo do percurso na avenida Thomaz Espindola, Farol, Maceió-AL. Fonte: fotografia autoral (adaptada, 2022).



LEGENDA TEMÁTICA

- | | | |
|--|--|--|
|  ELEMENTO IMPEDINDO APROPRIAÇÃO PRÓXIMO A FACHADA |  VEÍCULO ESTACIONADO |  RESÍDUO SÓLIDO |
|  ELEMENTO NO PASSEIO |  VENEDORES AMBULANTES | |

Enquanto os parâmetros (5) e (6) propõem uma investigação do recorte a partir da perspectiva do pedestre. Os parâmetros (7) Período da Construção/Demolição/Reforma e (8) Permanências e Modificações propõem investigar os efeitos do tempo no espaço urbano e arquitetônico a partir do pressuposto que o espaço urbano e as edificações guardam memórias e contêm carga simbólica (VOGEL, *et al.*, 1980; BOURDIEU, 1989; WHITEHAND, *et al.*, 2011).

A respeito do tempo nas cidades e das relações sociais estabelecidas nelas, Santos (2001, p. 21) afirma que “a cidade nos traz, através de sua materialidade, que é um dado fundamental da compreensão do espaço, essa presença dos tempos que se foram e que permaneceram através das formas e objetos que são também representativos de técnicas”. Acerca dos sítios históricos, Viegas (2018, p. 24) defende que apresentam apenas uma única e vital função, que é transmitir as historicidades locais. Portanto, percebendo como a cidade pode guardar sua identidade, sua própria memória e um conjunto de atributos simbólicos coletivos (LACERDA, LEITÃO e QUEIROZ, 2010) buscamos formas de investigar como se deu a passagem do tempo no recorte de estudo, assim como identificar processos e transformações que indiquem como está sendo trabalhada sua historicidade e seu patrimônio construído, reconhecido oficialmente ou não.

A abordagem aqui proposta foi fundamentada nos estudos dos pesquisadores da morfologia urbana, especialmente Whitehand *et al.* (2011) e adaptadas para o contexto de documentação e registros disponíveis para o recorte de estudo. A associação desses dois parâmetros (7 e 8) busca compreender como a temporalidade têm influenciado a natureza física do recorte de estudo e discutir aspectos relativos a sua historicidade.

Dessa forma, o parâmetro (7) Período da Construção/Demolição/Reforma busca compreender a idade das edificações e o ano em que foram feitas transformações significativas. Para identificar os períodos, foi necessário utilizar os mapas de satélite do *Google Earth Pro* e as imagens no nível do solo do *Google Street View*, como as imagens mais antigas do recorte de estudo são do ano 2002. Partimos desse período como recorte temporal e observamos, então, as mudanças nas últimas duas décadas.

Para facilitar a representação em mapas propomos uma legenda por períodos temporais a partir dos dados que foram possíveis de ser colhidos nos aplicativos mencionados anteriormente, por exemplo: (a) até 2002; (b) entre 2004-2005; (c) entre 2006-2007; (d) em construção, etc. A cada uma das classificações temporais propostas foi associada uma cor, que foi aplicada aos lotes e a trechos do espaço urbano. Esse parâmetro permite conhecer qual foi o último período que o lote ou espaço urbano sofreu uma modificação, mas não indica qual foi essa modificação.

Por esse motivo, o parâmetro (8) Permanências e Modificações surge como possibilidade de indicar as mudanças de usos e transformações arquitetônicas e urbanísticas. No caso em estudo foram propostas cinco classificações eletivas, ou seja, que não foram aplicadas a todos os lotes ou espaços urbanos indicados no parâmetro (7). Foram elas: (a) Uso permanece o mesmo desde 2002; (b) Uso permanece o mesmo desde a construção (após 2002); (c) Demolição; (d) Remembramento; (e) Construção de viaduto. Cada uma das classificações foi indicada por uma letra e inserida no local correspondente. Vale ressaltar que quanto mais antigos os registros para esses parâmetros, mais completos os resultados.

Partimos do entendimento que é justamente a possibilidade de ser tangível que permite que a memória perdure, mesmo com o perecimento das pessoas que a rememoram (LACERDA, LEITÃO e QUEIROZ, 2010; BORGES, 2018 apud ARENDT, 1995). Obviamente que os exemplares podem ser lembrados através de registros imagéticos, documentais, etc., como bem nos lembram Cassella e Oliveira (2018). No entanto, esse registro fica guardado apenas como um instante do passado, e não mais como um passado que se faz presente e ativo na atualidade, interagindo com os usuários e os outros elementos da cidade (SANTOS, 2001).

A partir do entendimento de que o Patrimônio Cultural deve interagir com o ambiente urbano, é necessário fazer uma ressalva: na maioria das vezes, a não valorização, descaracterização e destruição partem do desconhecimento, da invisibilidade simbólica para as gerações mais jovens, inclusive os dotados de conhecimento técnico, influenciadas, em parte, pelo ritmo frenético e a pouca/nenhuma vivência dos espaços (VIEGAS, 2018; CASSELLA & OLIVEIRA, 2018; BORGES, 2018).

Essa desconexão pode se estabelecer naturalmente à medida que esse novo ritmo e nova forma de interagir com o espaço urbano vai se estabelecendo, mas também pode ser resultado de uma estratégia de permitir que uma edificação vá se degradando até o ponto de não apresentar mais vantagens culturais e simbólicas, mas prejuízos para a segurança, a vitalidade e a estética da região, lentamente, exigindo paciência de quem está aplicando, mas efetivamente, e pode resultar em gentrificação (SMITH, 2007). Pois a percepção simbólica dos moradores e frequentadores da região vai se transformando lentamente e atinge-se um determinado momento que apenas algumas pessoas conseguem lembrar com clareza a historicidade que antes os atraíam, a maioria só consegue enxergar todos os prejuízos causados pelo abandono e degradação, dessa forma, a demolição da antiga edificação e sua substituição por uma edificação nova seria a solução mais efetiva para resolver o problema então instaurado.

A partir dos parâmetros (7) e (8), é possível perceber se o recorte de estudo é uma região que não sofre intervenções, sofre intervenções pontuais ou está em processo de renovação urbana. Conhecer se há respeito e/ou estima pelos elementos históricos e simbólicos do bairro é outro aspecto que contribui para a averiguação da situação urbana. Dessa forma, é possível perceber como a construção de limites simbólicos, especialmente relacionados à historicidade e à conservação física das edificações vão sendo conformados: lenta e gradualmente, de forma quase imperceptível para o olhar desatento. E a cada geração esse limite vai se tornando cada vez mais difícil de ser atravessado, e os vestígios físicos, se é que ainda existem, se tornam imperceptíveis, quase invisíveis.

Ao longo do levantamento de dados e aplicação dos parâmetros, percebemos que cada limite, especialmente os de natureza simbólica, afeta cada pessoa com uma intensidade diferente. Até mesmo os de natureza física que atingem todos os moradores e frequentadores de uma região, não é equânime visto que cada pessoa tem um corpo diferenciado. A idade, a mobilidade, o metabolismo são fatores que contribuem para tornar cada experiência única. Da mesma forma, cada camada de um limite também apresenta gradações diferenciadas para cada um dos usuários.

Após a discussão do referencial teórico e aplicação de metodologia empírica, concluímos que a gradação da permeabilidade experienciada por um determinado usuário em um determinado trecho é composta pelas gradações de permeabilidade de cada uma das camadas das naturezas física, simbólica e social que influenciam a sua apropriação. Dessa forma, a gradação geral da permeabilidade para um usuário diante de uma determinada situação se daria pela relação entre as diversas gradações de permeabilidade de cada camada. Por exemplo, se fôssemos exemplificar, a partir de uma equação, a gradação geral da permeabilidade consistiria na média ponderada da soma de todas as gradações de cada uma das camadas, ponderadas de acordo com o grau de influência da camada na percepção geral da permeabilidade.

Figurativamente, a gradação da permeabilidade poderia ser representada por uma escala em que um extremo seria a menor permeabilidade possível, a impermeabilidade, a barreira; e o outro extremo seria a maior permeabilidade possível, a inexistência de limites, a conexão total. Como afirma Bauman (2003) acerca da segurança e liberdade, a totalidade, seja para um extremo ou para outro, é improvável, nos restando as gradações entre os dois extremos. Portanto, cada situação encontrada estaria contida nos extremos entre limite total e conexão total, contendo camadas de limites e de conexões e tendendo mais para um extremo que para o outro.

Toda a metodologia proposta aqui é guiada pela reflexão de que ao estudarmos em profundidade o espaço urbano, medições e mapeamentos são importantes, mas é necessária sua complementação com a experiência humana, através da interpretação sensorial e de outras camadas simbólicas que conformam os lugares (Tuan, 2013). Independente da nomenclatura proposta pelos autores, nenhum espaço é isento da qualidade relacional, da natureza simbólica.

Considerações finais

A escolha de compartilhar a metodologia desenvolvida para dissertação nesse artigo advém do fato dela ter contribuído para o estudo do bairro do Farol, possibilitando a visualização em mapeamentos, diagramas e fotografias de aspectos que só seriam possíveis de perceber e compreender aos usuários e moradores atentos da região. Portanto, ela permitiu também o compartilhamento, de forma objetiva, com outros pesquisadores de observações e experimentações encontradas no recorte de estudo.

Neste momento da pesquisa, não apresentamos métodos e técnicas que proporcionem uma avaliação quantitativa da gradação da permeabilidade, mas uma teoria geral que oportuniza a compreensão das gradações entre limites e conexões, e viabiliza para pesquisas futuras aprofundarem essa temática com o objetivo de encontrar uma metodologia que permita uma leitura mais precisa se assim for desejado.

Acreditamos que compartilhar com a comunidade do campo disciplinar a metodologia aqui proposta pode auxiliar colegas pesquisadores, profissionais e estudantes que se depararem com limites, conexões e gradações de permeabilidade e busquem desenvolver estudos qualitativos. Compartilhar também pode resultar em contribuições e no, conseqüente, aperfeiçoamento e/ou ampliação dos parâmetros apresentados.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, D. V. de. Planta e corpo. Elementos de topologia na arquitetura. *Arquitextos*, São Paulo, ano 09, n. 106.07, Vitruvius, mar. 2009 Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.106/70>. Acesso em: 20 mar. 2022.
- ARAUJO, A. L.; OLIVEIRA, N. Território sem dono, calçadas brasileiras revelam negligência com o pedestre. *Senado Notícias*, 10 jan. 2020. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/especiais/especial-cidadania/territorio-semdono-calçadas-brasileiras-revelam-negligencia-com-o-pedestre>. Acesso em: 29 maio 2022.
- BAUMAN, Z. *Comunidade: A busca por segurança no mundo atual*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2003.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *ABNT NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços*. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.
- BAUDRILLARD, J. *Para uma crítica da economia política do signo*. Lisboa: Edições 70, 1995.
- BENTLY, I.; ALCOCK, A.; MURRAIN, P.; MCGLYNN, S.; SMITH, G. *Responsive environments: A manual for designers*. Oxford: Architectural Press, 1985.
- BORGES, V. *Expressões Arquitetônicas da Modernidade em Maceió: Uma Perspectiva de preservação*. Maceió: FAPEAL / Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018.
- BOURDIEU, P. *O Poder Simbólico*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1989.
- CARVALHO, C. P. de. *Formação Histórica de Alagoas*. 4ª ed. Maceió: Edufal, 2016.
- CASSELLA, T.; OLIVEIRA, R. Arquitetura Moderna em Maceió-AL: notas sobre história, preservação e reconhecimento. *FÓRUM PATRIMÔNIO: ambiente Construído e patrimônio sustentável*, Belo Horizonte, v.9, dez. 2018.
- CASTELLS, M. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 2000.
- CAVALCANTI, V. R. *La production de l'espace à Maceió (1800-1930)*. Tese de doutorado em Desenvolvimento econômico e social. Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, 1998.
- DIAS, M. M. Entre o mar e o mangue. *Graciliano*, Maceió, ano VIII, n. 25, p. 06-20, 2015.
- FORTES, C. N. da R. *Para além do guia dos navegantes: o farol de Maceió (1827-1951)*. 2011. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2011.
- GEHL, J. *Cidades Para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- HONNETH, Axel. *Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais*. São Paulo: Ed. 34, 2003.
- JACOBS, J. A maldição das zonas de fronteira desertas. In:_____. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011, cap. 14.
- LACERDA, N.; LEITÃO, L.; QUEIROZ, P. A. de. Legitimidade espacial: uma discussão sobre mutação e permanência das estruturas espaciais urbanas. *EURE*, 2010, v.36, p.109-122.
- LYNCH, K. *A imagem da cidade*. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- MACHADO, M. L. de C. V. *As Varandas da Cidade: Proposta de Valorização dos mirantes do Centro e Farol de Maceió-AL*. 2019. Trabalho Final de Graduação – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas. Maceió, 2019.

- NETTO, V. M.; VARGAS, J. C.; SABOYA, R. T. de. (Buscando) Os efeitos sociais da morfologia arquitetônica. *URBE Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Curitiba; v. 4, p. 261-282, jul-dez 2012.
- PANERAI, P. *Análise urbana*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. 198p.
- PELLI, M. B. Las fronteras del habitar en el espacio urbano. Prácticas de apropiación. *Bitácora Urbano Territorial*, Bogotá; v. 30, n.2, p. 103-114, jan-abril 2020.
- ROLNIK, R. *O que é cidade*. eBook. 1 ed. São Paulo: Brasiliense, 2017.
- SANTOS, C. G. dos; OLIVEIRA, J. G. J. de; MENDONÇA, I. Q. de; MARQUES, L. Ferreira; OLIVEIRA, K. L. de C. Solo em subsidiência em bairros de Maceió-AL: emergências impostas aos agentes produtores do espaço urbano. *Ímpeto*, n.10, 2020, p. 91-100.
- SANTOS, M. O tempo nas cidades. *Coleção Documentos*, 2001, p.21-22.
- SENNETT, R. Boundaries and Borders. In: BURDETT, R. SUDJIC, D. (Orgs.). *Living in the Endless City*. London: Phaidon Press, 2011, p. 324-331.
- SIGNORINI, A. M. *Imagens e memórias na construção da cidade de Belo Horizonte*. 2017. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Belas Artes, Belo Horizonte, 2017.
- SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. BIDOU-ZACHARIASEN, C. (Org.). *De volta à cidade*. Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2007.
- TUAN, Yi-Fu. *Espaço e lugar: A perspectiva da experiência*. eBook. Londrina: Eduel, 2013.
- VASCONCELOS, D. A. L. de; ARAUJO, L. M.; RAMOS, S. P. Turismo de sol e mar e a territorialização do destino Maceió, Brasil. *PASOS*. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, v. 17, n. 4, jul-set 2019, p. 695-708.
- VIEGAS, C. C. L. *Em busca de uma ambiência histórica: Transformações na forma urbana e percepção da historicidade do sítio histórico de Natal RN*. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Tecnologia, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2018.
- VOGEL, A.; MELLO, M. A. da S.; MOLLICA, O.; LIMA, M. A. de; NUNES, Z. C. M.; PAVEL, P. *Quando a rua vira casa: A Apropriação de Espaços de Uso Coletivo em um Centro de Bairro*. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisas Urbanas do IBAM, 1980.
- WHITEHAND, J. W. R.; GU, K.; WHITEHAND, S. M.; ZHANG, J. Urban morphology and conservation in China. *Cities*, v. 28, 2011, p. 171-185.

Recebido [Set. 10, 2022]

Aprovado [Set. 15, 2023]