

**ENAN
PUR 2023**
Belém 22 a 26 de maio



Índice de Qualidade Urbana dos Polos Varejistas de Rua: Análise do Conceito-chave Conectividade em São Paulo

Larissa Garcia Campagner

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Cássia Regina Mariano De Donato

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Cecília Pisetta

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Sessão Temática 07: [Socio] tecnologia para o planejamento urbano e regional

Resumo. Este artigo apresenta parte de pesquisa acadêmica que estuda os polos varejistas de rua na cidade de São Paulo. Vinculados aos espaços públicos constituem territórios inclusivos e democráticos, de interação social franca, acessíveis a um público diversificado de pessoas e perfis socioeconômicos. A pesquisa evidencia estes polos como lugares de resistência e resiliência às transformações ocorridas nas centralidades urbanas. A diversidade e rotatividade do comércio praticado, frequentemente de caráter popular, revela a complexidade do processo. Sob tal ótica a pesquisa realiza uma análise qualitativa experimental a partir de metodologia desenvolvida para a verificação da qualidade urbana dos polos de varejo de rua, utilizando-se de tecnologias da informação para a programação, sistematização, análise e espacialização de dados. Como um dos resultados foi elaborado o Índice de Qualidade Urbana dos Polos (IQUP) composto dos índices de Conectividade, Diversidade e Conforto, e suas decomposições. Neste artigo apresenta-se com maior propriedade o componente Conectividade, buscando compreender a conexão espacial, positiva ou negativa para a expansão do varejo de rua, entre o polo varejista e seu entorno, e entre os edifícios e a rua. Pretende-se contribuir assim para a formulação de políticas públicas urbanas de fomento ao varejo de rua e melhoria de espaços públicos.

Palavras-chaves: Polos Varejistas de Rua; Espaços Públicos; Conectividade.

Urban Quality Index of Street Retail Centers: Analysis of the Connectivity Key Concept in São Paulo

Abstract. *This article presents part of academic research that studies street retail centers in the city of São Paulo. Linked to public spaces, they constitute inclusive and democratic territories, of frank social interaction, accessible to a diverse public of people and socioeconomic profiles. The research highlights the centers as places of resistance and resilience to the transformations that have occurred in urban centralities. The diversity and rotation of the trade practiced, often of a popular nature, reveals the complexity of the process. From this perspective, the research performs an experimental qualitative analysis based on a methodology developed to verify the urban quality of street retail centers, using information technologies for programming, systematization, analysis and spatialization of data. As one of the results, the Urban Quality Index of the Poles (IQUP) was created, composed of the Connectivity, Diversity and Comfort indices, and their decompositions. This article presents the Connectivity component more properly, seeking to understand the spatial connection, positive or negative, for the expansion of street retail, between the retail center and its surroundings, and between the buildings and the street. The intention is thus to contribute to the formulation of urban public policies to promote street retail and the improvement of public spaces.*

Keywords: Street Retail Centers; Public spaces; connectivity.

Índice de Calidad Urbana de los Polos Comerciales Callejeros: Análisis del Concepto Clave de Conectividad en São Paulo

Resumen. Este artículo presenta parte de una investigación académica que estudia los centros comerciales de calle en la ciudad de São Paulo. Vinculados a los espacios públicos, constituyen territorios inclusivos y democráticos, de franca interacción social, accesibles a un público diverso de personas y perfiles socioeconómicos. La investigación destaca los centros como lugares de resistencia y resiliencia a las transformaciones ocurridas, especialmente en las últimas décadas, en las centralidades urbanas. La diversidad y rotación del oficio practicado, muchas veces de carácter popular, revela la complejidad del proceso. Desde esta perspectiva, la investigación realiza un análisis cualitativo experimental a partir de una metodología desarrollada para verificar la calidad urbana de los centros comerciales callejeros, utilizando tecnologías de la información para la programación, sistematización, análisis y espacialización de datos. Como uno de los resultados se elaboró el Índice de Calidad Urbana de los Polos (IQUP), compuesto por los índices de Conectividad, Diversidad y Confort, y sus descomposiciones. Este artículo presenta más propiamente el componente Conectividad, buscando comprender la conexión espacial, positiva o negativa, para la expansión del comercio callejero, entre el centro comercial y su entorno, y entre los edificios y la calle. Se pretende así contribuir a la formulación de políticas públicas urbanas para promover el comercio ambulante y la mejora de los espacios públicos.

Palabras clave: Postes Comerciales Callejeros; Espacios públicos; Conectividad.

Introdução

Este artigo apresenta parte dos resultados de uma pesquisa acadêmica extensionista, que tem como objetivo principal conhecer, mapear e analisar os polos varejistas de rua do município de São Paulo com foco na qualidade dos espaços públicos urbanos¹.

Parte-se do princípio que a prática do varejo de rua ao atrair e dinamizar o fluxo de pedestres caracteriza e potencializa o uso dos espaços públicos da cidade, em especial, a rua. Neste sentido, entende-se que além da função econômica que os polos varejistas desempenham, como fonte geradora de renda, consumo e empregos, o varejo de rua tem um importante papel na qualificação dos espaços públicos da cidade, e conseqüentemente, na vida cotidiana, principalmente nos grandes centros urbanos (CAMPAGNER, 2016; PARENTE, 2012).

Os polos varejistas de rua caracterizam-se, também, como espaços intrinsecamente democráticos, atributo conseqüente da diversidade e da rotatividade da atividade comercial praticada, que frequentemente possui caráter popular.

Nossa hipótese direciona visualizar uma dinâmica que se desdobra em maior resiliência e resistência destes setores de centralidade urbana frente às transformações arrasadoras de territórios impregnados de memória, de afetividade sensível e de identidade das pessoas (LYNCH, 2011). Por conseqüência, sua vitalidade qualifica o entorno.

Quando um polo varejista de rua entra em declínio, como aconteceu principalmente nas últimas décadas do século XX, em virtude de intervenções urbanas destinadas ao grande fluxo de veículos e à crescente implantação dos shopping-centers, o entorno tende a entrar em decadência. Como afirmam Parente, Miotto, Barki (2007), a teoria sistêmica demonstra que existe uma íntima dependência entre a saúde de um sistema e o de seu meio ambiente, assim como a vitalidade do sistema e do ambiente são fortalecidas à medida que aumentam as suas relações de troca.

Isto porque, a diversidade proporcionada pela atividade varejista vinculada aos espaços públicos, principalmente a rua, cria condições muito propícias e favoráveis à vivência urbana, em um círculo virtuoso. A rua se qualifica pela atratividade cumulativa e sinérgica do comércio, que atribui

¹ Pesquisa que elabora o mapeamento dos principais polos varejistas no município de São Paulo através de levantamentos quantitativos e qualitativos a fim de criar uma ferramenta capaz de atribuir índices de qualidade urbana aos polos de varejo de rua.

multiplicidade de usos e funções, especialmente nas calçadas, envolvendo a dialética entre construções e espaço livre, ao nível dos sentidos da percepção humana.

O sentido contemporâneo da urbanidade pode ser fundamentado pela rua. Como principal espaço livre público urbano, bem de uso comum e palco da esfera da vida pública (SANTOS, 1985) a rua estabelece conexões que atribuem significado, sentido, imaginário e memórias estruturais para o sentimento de pertencimento. A rua como o lugar do encontro, do convívio e das trocas entre pessoas tem sido pauta de diversos estudos a respeito da qualidade dos espaços públicos e dos principais agentes envolvidos nesta apropriação.

Diante deste cenário, este trabalho apresenta estudos e reflexões a respeito do tema ao propor uma metodologia de análise dos espaços urbanos nos polos de varejo de rua. Mais especificamente, é detalhado um dos índices que compõem a metodologia, com foco na conectividade, e aplica experimentalmente em alguns estudos de caso.

Na metodologia desenvolve um índice de qualidade urbana dos polos (IQUP), desenhado a partir de 6 metodologias de referência, levantamento de campo que envolveu mais de 40 pesquisadores para obtenção de informações de 90 polos varejistas e o desenvolvimento de um banco de dados georreferenciado para tabulação e análise destes dados.

Considera-se que os resultados da pesquisa aqui apresentados, possam contribuir para a formulação de políticas públicas urbanas e iniciativas com foco na requalificação e fomento aos polos varejistas de rua, contribuindo também para a melhoria dos espaços públicos da cidade e, conseqüentemente, para a qualidade da vida urbana.

1. Conhecendo os Polos de Varejo de Rua de São Paulo

Este artigo faz parte de uma pesquisa acadêmica que se iniciou com o mapeamento dos polos varejistas de rua na cidade de São Paulo, e desenvolveu uma metodologia de análise da qualidade urbana nestes territórios. Para tanto, um dos primeiros desafios da pesquisa consistiu em conceituar, definir e localizar, através de mapeamento georreferenciado, os polos de varejo de rua, não especializados, na cidade de São Paulo.

A partir de visitas a campo, análises empíricas e uma extensa pesquisa bibliográfica verificou-se, de acordo com a definição de Parente (2012), que o Polo Varejista não Especializado de Rua e sua formação e consolidação estão ligados essencialmente à necessidade do setor a se vincular a territórios onde já estão instalados os seus públicos consumidores. Portanto, no âmbito desta pesquisa, o Polo Varejista não Especializado de Rua, foi conceituado como o espaço do território intraurbano que apresenta aglomeração de atividades varejistas e diversidade nos ramos de atividades varejistas ali presentes.

1.1.O Mapeamento dos Polos

Observou-se nas visitas a campo que algumas atividades se mostravam presentes e recorrentes em boa parte dos polos de varejo de rua, o que permitiu destacar e classificar estes agrupamentos como os principais setores varejistas: Bancos, Farmácias, Minimercados, Fast food, Eletrocasa, Chocolaterias e a rede de Cosméticos “O Boticário”. A seguir foram elencadas e levantadas as principais redes varejistas representante de cada um destes setores (CALDANA; CALLIARI, CAMPAGNER; PISETTA, 2020).

O setor bancário foi mapeado através do levantamento e localização de suas agências bancárias, considerando as informações disponíveis no website do Banco Central do Brasil. Para os demais setores foram escolhidos os representantes que apresentavam o maior número de redes varejistas abertas.

Cabe destacar que o varejo “O Boticário”, dentre os ramos selecionados, apresenta a rede com maior número de lojas de rua no Brasil e, portanto, foi escolhido como o representante do setor de Cosméticos. No total foram mapeados 3918 estabelecimentos (Quadro 1).

A partir da definição de critérios elaborados e estabelecidos pela equipe de pesquisa, foram mapeados 424 territórios caracterizados como polos varejistas de rua não especializados na cidade de São Paulo (figura 01).

Quadro 1: Redes Varejistas selecionadas pela pesquisa (fonte: elaborado pelas autoras, 2019)

Atividade	Nome da Rede	Estabelecimentos levantados
Bancos	Total	2004
	Santander	476
	Bradesco	473
	Itau	447
	Caixa Economica	288
	Banco do Brasil	245
	Citibank	38
	Safra	33
	Daycoval	4
Farmácias	Total	717
	Drogasil	228
	Drogaria SP	194
	Droga Raia	165
	ExtraFarma	50
	Pague Menos	45
	Farma Ponte	22
	Onofre	10
	Panvel	3
Mini Mercados	Total	373
	Dia	107
	ExtraFarma	106
	Carrefour Express	90
	Minuto Pão de Açúcar	50
	Mambo	10
	Hirota	10
Fast Food	Total	265
	Mc Donald's	72
	Subway	71
	Habib's	64
	Burger King	44
	Bob's	14
Eletro Casa	Total	256
	Casas Bahia	83
	Americanas	52
	Marabraz	43
	Magazine Luiza	38
	Pernambucanas	32
	Ponto Frio	8
Chocolaterias	Total	168
	Cacau Show	78
	Kopenhagen	44
	Brasil Cacau	40
	Ofner	6
Cosméticos	total	135
	Boticário	135
	TOTAL	3918

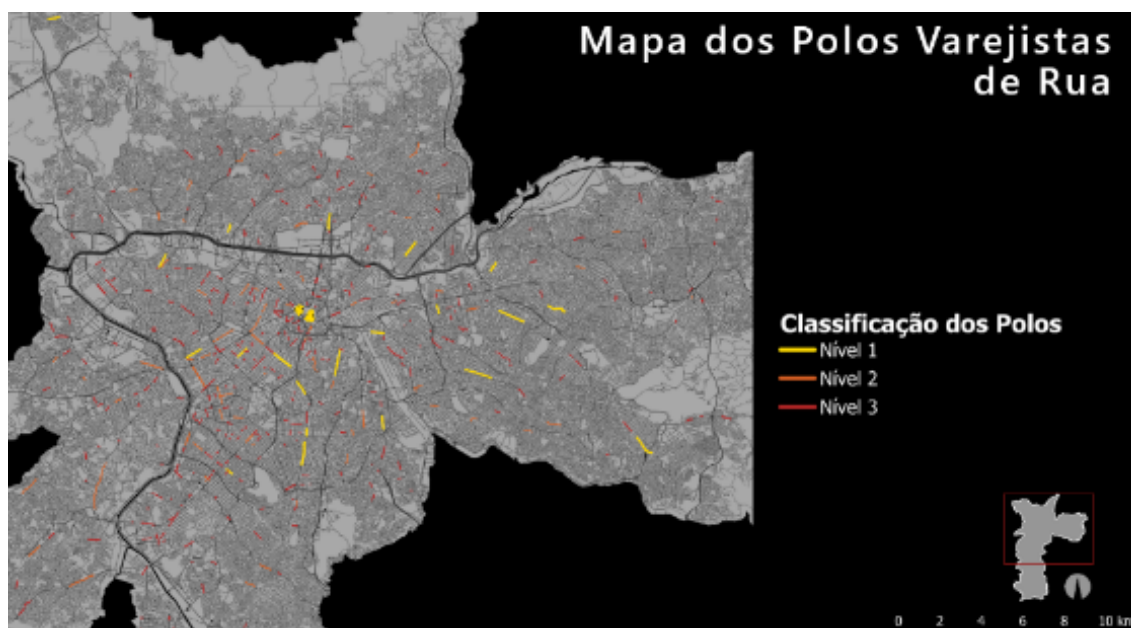


Figura 1: Mapeamento das Redes Varejistas selecionadas pela pesquisa (Fonte: elaborado pelas autoras, 2019).

Por sua vez, o número de segmentos diversos presentes em cada um dos territórios, considerando a concentração e localização dos varejos selecionados para a pesquisa, permitiu hierarquizar e classificar em três diferentes níveis, a depender do número de atividades que apresentavam: o nível 1 concentrando ao menos 6, das 7 atividades mapeadas, o nível 2 concentrando entre 4 e 5 e, o nível 3 com a presença de 1 a 3 segmentos. No total foram localizados: 23 polos de Nível 1; 65 polos de Nível 2 e 333 classificados como Nível 3.

Como critério para esta contagem, cada segmento foi considerado apenas uma única vez, independente da presença de duas ou mais redes em cada um dos polos levantados.

1.2. Metodologia para a análise da qualidade urbana do polo de varejo de rua em São Paulo: IQUP

Considerando o mapeamento dos polos de varejo de rua, a seguir foi desenvolvida uma metodologia para análise qualitativa dos espaços urbanos em tais territórios.

A metodologia denominada “Indicador de Qualidade Urbana do Polo Varejista de Rua” foi fundamentada no levantamento empírico dos polos de varejo de rua na cidade de São Paulo. A leitura e análise procurou identificar atributos espaciais como o dimensionamento de ruas e calçadas, a variedade de atividades, a densidade populacional, as sensações de prazer proporcionadas pelo espaço urbano podem interferir qualitativamente na percepção dos usuários de ruas identificadas como polos de varejo, dentre outros fatores.

A partir de referências bibliográficas estudadas² e das primeiras visitas in loco, cujo olhar buscava identificar atributos relacionados à qualidade urbana nos polos de varejo de rua, esta pesquisa

² Seis principais referências bibliográficas permitiram elaborar e conceituar a metodologia denominada IQUP: 1) A cidade ao nível dos olhos - doze critérios de qualidade, metodologia do arquiteto Ian Gehl que define lista de doze critérios de qualidade do espaço público capazes de promover boa escala humana; 2) Project for Public Spaces (PPS), da Ong norte-americana de mesmo nome, utilizada para a análise de espaços públicos e criação de placemakings; 3) Análise dos Setes Critérios da Ong Cidade Ativa para análise de espaços públicos; 4) Índice de Caminhabilidade: do ITDP/IRTH com foco na análise do espaço urbano sob a ótica da caminhabilidade; 5) O livro de Lúcio Grinover, “A hospitalidade, a cidade e o turismo” com estudo pioneiro sobre hospitalidade urbana; 6) Hospitalidade urbana em

definiu os critérios de análise a serem empregados no desenvolvimento de uma metodologia própria.

Sendo assim, como ponto de partida três “conceitos-chaves”, foram elencados para a leitura dos espaços públicos urbanos, sob a ótica da qualidade urbana, nos polos de varejo de rua: a Conectividade, a Diversidade e o Conforto.

A partir destes conceitos foram definidas oito categorias de análise (Figura 2).

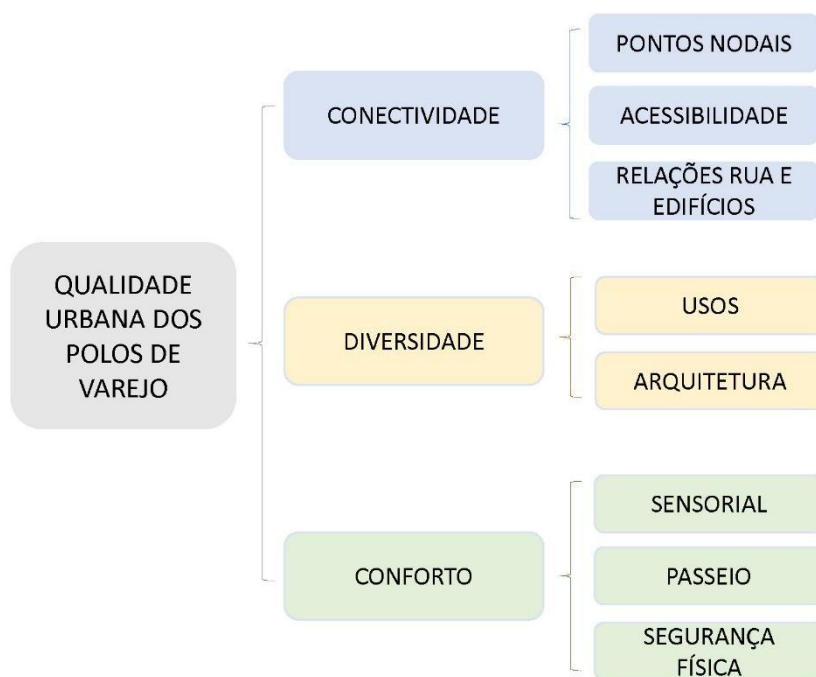


Figura 2: Matriz da Metodologia de Qualidade Urbana dos Polos de Varejo de Rua (Fonte: elaborada pelas autoras, 2019).

A Conectividade é uma propriedade analisada em três esferas de abrangência, pelo potencial de irrigar o polo com pessoas transitando, e permitir a franca articulação com o tecido urbano do entorno. Considera, portanto, as seguintes categorias de análise: 1) Equipamentos Urbanos; 2) Acessibilidade e 3) Relação Rua e Edifícios. Compõem como elementos indicadores a existência de equipamentos urbanos de transporte, como terminais e estações, além de equipamentos de educação, saúde, cultura; a acessibilidade física ao polo, destacando a mobilidade e a caminhabilidade; além da permeabilidade física e visual entre as construções e as calçadas.

A Diversidade analisa duas outras categorias de abrangência: 1) Atividades e 2) Arquitetura. Para tanto, verifica-se a condição de uso do polo como diversidade de pessoas, atividades e horários de funcionamento, existência de fachada ativa, edificações de idade e gabaritos variados e estado de conservação dos imóveis. A intenção é identificar atributos de atratividade e de acesso fácil das pessoas no caminhar dentro do polo.

Por fim, o Conforto é a esfera de análise de atributos sensitivos e sensoriais no espaço livre, dividido também em três categorias: 1) Sensorial, 2) Passeio e 3) Segurança. Envolve elementos de conforto ambiental, conforto físico e segurança física. A leitura e análise desta propriedade considera tanto elementos objetivos, como a existência de faixa de travessia para pedestres, quanto elementos subjetivos como a proteção de intempéries, e elementos transitórios como a limpeza das calçadas.

O quadro a seguir (Quadro 2) sintetiza a metodologia para análise dos polos, formada pelos “conceitos-chaves”, as categorias de análise e por fim os indicadores de qualidade urbana dos polos de varejo de rua.

Quadro 2: Matriz da Metodologia de Qualidade Urbana dos Polos de Varejo de Rua (Fonte: elaborada pelas autoras, 2019).

conceitos-chaves		categorias	INDICADORES
IT	DESCRICAÇÃO	ITEM	ITEM
CONECTIVIDADE	Como este polo se conecta com a cidade? Existe infraestrutura ou intermodalidade de transportes na região? Há equipamentos urbanos que atraem público à região? Como as ruas do polo se conectam ao entorno imediato? Existem faixas de pedestre e sinalização nos cruzamentos? Como os edifícios se conectam com a rua?	PONTOS NODAIS	EQUIPAMENTOS URBANOS
			TERMINAL ONIBUS/ Estação METRO, Trem
			ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO MEIO FIO - GRATUITO
			ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO MEIO FIO - ZONA AZUL
			ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO RECUO DO LOTE
			ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO IMÓVEL (GARAGENS)
			ESTACIONAMENTO MOTOS
			CORREDOR DE ONIBUS
			FAIXA DE ONIBUS
			PONTOS DE ONIBUS
			PONTO DE TAXI
		CICLOFAIXAS, CICLOVIAS	
		RELAÇÃO RUA E EDIFÍCIOS	FRUIÇÃO PÚBLICA
			LARGURA DA FACHADA
FACHADA ATIVA			
DIVERSIDADE	Existem diversas atividades e tipos de serviços no polo? Funciona em diferentes horários do dia? Atende um público variado de pessoas? De classes econômicas diferentes? Qual a conveniência do espaço? Podemos resolver diversas situações no mesmo polo?	USOS	USO DIVERSIFICADO DO TERREO
			USO DIVERSIFICADO NO PAVIMENTO SUPERIOR
			HORÁRIO COMERCIAL EXTENDIDO - APÓS AS 19H
			HORÁRIO COMERCIAL EXTENDIDO - FIM DE SEMANA
		ARQUITETURA	GABARITO DOS EDIFÍCIOS
			EDIFICAÇÃO TOMBADA
			IDADE VARIADA DOS EDIFÍCIOS
CONFORTO	Há tráfego intenso de veículos? Ruídos e poluição? Calçadas caminháveis? Caminhabilidade? Caminha-se na velocidade que quiser? Segurança pública? A experiência sensorial e/ou térmica é bacana?	SENSORIAL	ÁRVORES
			FACHADAS COM PROTEÇÃO CONTRA SOL OU CHUVA
			FIAÇÃO SUBTERRÂNEA
			LIMPEZA DAS RUAS
			ESTADO DE CONSERVAÇÃO DAS FACHADAS.
		PASSEIO	LARGURA DA CALÇADA
			FAIXA LIVRE PARA PEDESTRES NA CALÇADA
			GUIAS REBAIXADAS PNE/ PISO TÁTIL
			CONSERVAÇÃO DAS CALÇADAS
			DEGRAUS NAS CALÇADAS. Barreira/ INCLINAÇÃO
			ÁREAS LIVRES PARA ESTAR (SENTADO OU EM PÉ)
		SEGURANÇA FÍSICA	MUROS EXTENSOS OU FACHADAS CEGAS
			SEMÁFORO DE PEDESTRES
			SEMÁFORO DE VEÍCULOS
			FAIXAS DE PEDESTRES
			ENTRADAS DE VEÍCULOS
			VELOCIDADE DOS VEÍCULOS

2. O Conceito-Chave “Conectividade”

A base conceitual para a construção do indicador Qualidade Urbana do Polo Varejista de Rua, IQUP, incluem a formatação da matriz a partir de conceitos-chaves, categorias e indicadores, anteriormente apresentados.

O conceito-chave Conectividade, por sua vez, desdobra-se em categorias e indicadores próprios, e se apresenta para cada indicador: i. os parâmetros de levantamentos de informações e ii. os parâmetros para cálculo do índice.

As informações em campo compõem fonte primária para os parâmetros de levantamento. Na análise são denominados i. Métrica, ii. Unidades de Levantamento e iii. Fonte.

A Métrica é apontada, caso a caso, para cada indicador. Seus valores variam entre 0, 1 e 2 pontos, podendo ser binário ou não (nesse caso apresenta-se a ponderação).

A Unidade de Levantamento acompanha a especificidade da escala do Indicador, ou seja, Polo, Quadra, Lote, Varejo. Polo se aplica quando há inferência no perímetro total; Quadra se aplica quando há inferência na escala do quarteirão; Lote se aplica na escala da parcela urbana mínima e Varejo se aplica especificamente no comércio.

A Fonte é a mesma para todos os indicadores: levantamento de campo realizado pelos pesquisadores.

Os parâmetros para cálculo do índice foram delineados para elaborar o cálculo de cada Índice, a partir da tabulação do levantamento de campo. Os parâmetros são: i. pontuação do indicador, ii. unidade de análise, iii. fonte, iv. peso do indicador na categoria, v. peso do indicador dentro do conceito-chave.

Para o cálculo dos índices foi atribuído um peso para cada uma das categorias, dentro de seus respectivos conceitos-chaves.

A seguir são descritos, para o conceito-chave Conectividade, os parâmetros para levantamento e os parâmetros para cálculo de cada um dos indicadores. Segue, também, a matriz final considerando parâmetros de levantamento, cálculo dos índices, bem como os pesos de cada indicador nas categorias e das categorias no cálculo do conceito-chave.

2.1 Categoria Pontos Nodais

Conectividade é conceito-chave aplicável nas três unidades de análises, polo, quadra e lote. Na escala do Polo os indicadores são a existência de Pontos Nodais que constituem na dinâmica urbana com forte estímulo às práticas de comércio e de Terminais de Transporte que representam importante potencial de atratividade de pessoas.

A Unidade de Levantamento reitera-se, é sempre o Polo.

Indicador: Pontos Nodais

A presença de Pontos Nodais a até 200 metros de qualquer extremidade do Polo é levantada e considerada como o potencial de atratividade, ou seja, praças podem ser consideradas desde que cumpram função agregadora de uso. Foram considerados como Pontos Nodais os equipamentos urbanos de educação, saúde, segurança, cultura. A métrica utilizada na paramentação é binária.

Indicador: Terminal de Ônibus/ Estação de Trem ou Metrô ou Monotrilho

A presença de Terminal de Transporte público, como estação de ônibus, metrô, trem, monotrilho ou intermodais existentes a 500m de qualquer ponto do perímetro do Polo foi o critério atribuído para parametrização e no levantamento de campo. A facilidade de acesso ao Polo por transporte público é parâmetro de forte influência na dinâmica de centralidade e de comércio. Para Terminais

a métrica também foi binária e nos mesmos índices. A existência de Terminal, considerada de maior importância na dinâmica do varejo, tem atribuição de peso diferenciada na pontuação da categoria dentro do indicador de urbanidade.

2.2. Categoria Acessibilidade

A categoria acessibilidade investiga a facilidade de acesso ao polo por todos os modais de mobilidade motorizada e de mobilidade lenta. São as dinâmicas de fluxo que propiciam vitalidade e convivência nas atividades de varejo.

Indicador: Vaga de Estacionamento no Meio Fio – gratuitas

A possibilidade de acesso ao polo por veículo particular é um interessante atrativo, particularmente se forem gratuitas, em que pese algum conflito na caminhabilidade. O levantamento de campo registrou a disponibilidade de vaga para estacionamento de veículo, identificando o lote como parâmetro.

Indicador: Vaga de Estacionamento no Meio Fio – Zona Azul

A modalidade de estacionamento rotativo agrega no acesso ao polo por veículo particular a dinâmica da temporalidade. Os demais atributos não se diferenciam.

Indicador: Vaga de Estacionamento no Recuo do Lote

A possibilidade de acesso ao polo por veículo particular é um interessante atrativo, particularmente se forem gratuitas, e no recuo frontal do lote. O acesso ao varejo pode ser comprometido. O levantamento de campo registrou a disponibilidade de vaga para estacionamento de veículo, identificando o lote como parâmetro.

Indicador: Vaga de Estacionamento no Imóvel (garagens)

A possibilidade de acesso ao polo por veículo particular é um interessante atrativo, particularmente se forem gratuitas, e no recuo frontal do lote. A caminhabilidade ao varejo pode, todavia, ser comprometida. O levantamento de campo registrou a disponibilidade de vaga para estacionamento de veículo, identificando o lote como parâmetro.

Indicador: Vaga de Estacionamento para motos

O estacionamento de moto se diferencia por: menor dimensão, conduzir no máximo 2 pessoas e logística de transporte. O parâmetro foi haver disponibilidade de vaga exclusiva para estacionamento de moto no lote.

Indicador: Corredor de Ônibus

O corredor exclusivo para circulação de ônibus, no eixo central da via, apresenta um paradoxo, a possibilidade de trazer mais pessoas ao polo conjuntamente ao comprometimento da caminhabilidade entre as calçadas da rua. De toda maneira, a facilidade de acesso ao Polo por transporte público é parâmetro de forte influência na dinâmica de centralidade e de comércio, fato este expresso na atribuição de peso diferenciado na pontuação da categoria dentro do indicador de urbanidade.

Indicador: Faixa de Ônibus

A faixa exclusiva para a circulação de ônibus, à direita junto ao meio fio representa facilidade de acesso ao Polo por transporte público, que é parâmetro de forte influência na dinâmica de centralidade e do comércio, como está expresso na atribuição de peso diferenciado na pontuação da categoria dentro do indicador de urbanidade.

Indicador: Ponto de Ônibus

A facilidade de acesso ao Polo por transporte público é parâmetro de forte influência para a dinâmica de varejo de rua, que se potencializa se houver ponto de parada na frente do lote de varejo. A pontuação da categoria dentro do indicador de urbanidade expressa essa singularidade para toda acessibilidade pelo modal.

Indicador: Ponto de Táxi

A existência de ponto de taxi configura facilitador, especialmente no sentido de saída do polo. O levantamento de campo identificou se há estrutura de ponto de táxi e veículos disponíveis.

Indicador: Ciclovias

A disponibilidade de faixa ou ciclovia destinada ao fluxo de bicicletas no polo, configura acessibilidade por modal lento na política de mobilidade urbana.

2.3. Categoria: Relação Edifício e Rua

A categoria analisa a caminhabilidade na relação das pessoas com os edifícios, como a possibilidade de ir de uma via a outra por dentro de lote ou edifício, o uso não residencial do térreo e a permeabilidade física e visual, como propiciada por vitrines, grandes portas, objetos no espaço livre, dentre outros.

Indicador: Fruição Pública

Parâmetro presente no PDE de S. Paulo, fruição pública possibilita a caminhabilidade interna a quadra / lote, fato que pode estimular a dinâmica do varejo. A métrica pontuou em 3 gradientes a existência de fruição pública no Polo analisado.

Indicador: Largura das Testadas

A maior largura da fachada, ou testada grande, pode estar associada a menor diversidade de varejo. A métrica pontuou 3 gradientes, utilizando o varejo e a rua como parâmetros do levantamento.

Indicador: Fachada Ativa

Instrumento presente no PDE de S. Paulo, fachada ativa pode estimular o varejo com o uso comercial no alinhamento do lote. A incorporação de fachada ativa tem sido praticada nos empreendimentos contemporâneos.

Por fim apresenta-se a matriz que consolida as categorias e indicadores que compõem o índice conectividade (Quadro 3).

Quadro 3: IQUP.Conectividade. Parâmetros de Levantamento e Análise (Fonte: elaborado pelas autoras, 2019).

Conceitos-chaves	Categorias	INDICADORES	LEVANTAMENTO		CÁLCULO DO IQUP		
ITEM	ITEM	ITEM	PARÂMETROS	UNIDADE	METRICA	PESO NO CATEGORIS	PESO NO CONCEITO-CHAVE
C O N E C T I V I D A D E	EQUIPAMENTOS URBANOS	PONTOS NODAIS	Existência em 200m de distância de qualquer extremidade do polo	POLO	binária, 2 pontos se houver, zero ponto se não houver se não houver, 2 se houver no polo	2	4
		TERMINAL ONIBUS/ Estação METRO, Trem, Monotrilho	Existência em 500m de qualquer ponto do perímetro do polo	POLO	binária, 2 pontos se houver, 0 ponto se não houver.	4	
	ACESSIBILIDADE	VAGA DE ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO MEIO FIO - GRATUITO	Existência na frente do lote	VAREJO	0 se houver abaixo de 50% dos varejos, 2 se houver em mais de 50% dos varejos do polo	2	3
		ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO MEIO FIO - ZONA AZUL	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se houver abaixo de 50%, 2 se houver em mais de 50% dos varejos do polo	2	
		ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO RECUO DO LOTE	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se houver abaixo de 50%, 2 se houver em mais de 50% dos varejos do polo	2	
		ESTACIONAMENTO PARA VEICULOS NO IMÓVEL (GARAGENS)	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se houver abaixo de 50%, 2 se houver em mais de 50% dos varejos do polo	2	
		ESTACIONAMENTO MOTOS	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se houver abaixo de 50%, 2 se houver em mais de 50% dos varejos do polo	2	
		CORREDOR DE ONIBUS	Se há em uma distância de 200 m de qualquer ponto do perímetro que define o polo	POLO	Se há em uma distância de 200 m de qualquer ponto do perímetro que define o polo	4	
		FAIXA DE ONIBUS	Se há em uma distância de 200 m de qualquer ponto do perímetro que define o polo	POLO	Se há em uma distância de 200 m de qualquer ponto do perímetro que define o polo	4	
		PONTOS DE ONIBUS	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se não houver, 2 se houver (no polo)	4	
		PONTO DE TAXI	se existe na frente do lote	VAREJO	0 se não houver, 2 se houver (no polo)	4	
		CICLOFAIXAS, CICLOVIAS	Disponibilidade de faixa ou ciclovia destinada ao fluxo de bicicletas	QUADRA	0 se não houver, 2 se houver (até 100m de distância de qualquer ponto do perímetro que define o polo).	4	
	RELAÇÃO RUA E EDIFÍCIO	FRUIÇÃO PÚBLICA	Se existe a possibilidade de ir de uma via a outra por dentro de lote ou edifício	VAREJO	0 se menos de 15% das edificações tiver, 1 de 16 a 50% das edificações tiver e 2 se mais de 50% dos varejos do polo tiver	3	3
		LARGURA DA FACHADA	Tamanho da testada em metros	VAREJO	0 se tiver mais de 70% dos varejos com mais de 10m de frente, 1 se 50 a 70% dos varejos tiver entre 10 e 5m de frente e, 2 se mais de 50% dos varejos tiver até 4m de frente.	4	
		FACHADA ATIVA	se existe no lote	VAREJO	0 se menos que 30% dos lotes possuir, 1 de 30 a 70% dos lotes possuir e 2 se mais de 70% dos varejos do polo possuir	4	

3. Estudos de Caso

A seguir pretende-se demonstrar o índice aferido pela aplicação da metodologia IQUP ligado ao conceito-chave Conectividade na análise de três polos mapeados. Optou-se por selecionar estes três polos dentre os vinte e três Polos classificados como de nível 1, que são aqueles que possuem maior concentração e diversidade de atividades varejistas.

Quanto à metodologia para o levantamento dos dados de cada polo em campo é importante esclarecer que ele ocorreu em julho/agosto de 2020. A programação para a realização destes levantamentos encontrou o desafio imposto pela Pandemia de Covid 19, que naquele momento impossibilitava que os pesquisadores fizessem o levantamento em campo presencialmente.

Diante das condições, a pesquisa optou por contratar filmagens de cada um dos polos, com câmeras de filmagem 360°. Ao final, este método acabou por demonstrar-se bastante eficiente seja pela comodidade dos pesquisadores, pela possibilidade do registro do momento dos polos levantados bem como pela possibilidade de conferência, por mais de um pesquisador, de cada dado levantado.

O conceito chave Conectividade foi modelado a partir de 3 categorias: i. fácil acesso para se chegar ao polo, ii. polo que conta com outro atrativo de público para além das ofertas do varejo e, iii. polo com boa troca (acesso) entre o espaço público e o privado, do varejo. As três abordagens buscam extrair a melhor nota para aquele polo que proporcione as melhores maneiras de acesso (todos os modais) para chegar ao polo, bem como, ao estar no polo.

Os polos selecionados para análise foram: Avenida Guilherme Cotching, no bairro da Vila Maria, Zona Norte, Avenida Liberdade no Centro da cidade e Avenida Sílvio de Campos, em Perus, Zona Noroeste. Vale notar que este terceiro polo, Sílvio de Campos, é aquele situado na área mais distante do centro da cidade.

Alguns fatores justificaram a escolha dos três polos como estudos de caso. O polo da Liberdade foi escolhido por ser aquele de nota mais alta, entre os 89 polos pesquisados (considerando polos níveis 1 e 2), no conceito-chave Conectividade, obtendo a nota 7.7. Já Sílvio de Campos foi selecionado porque apesar de ser nível 1 e ter boa classificação no ranking geral, apresenta uma nota baixa (2.86) na categoria Acessibilidade. No caso do Polo Guilherme Cotching a escolha se deu pois este do mesmo modo apresenta boa classificação geral no ranking, mas com a nota baixa para a categoria Relação Rua e Edifícios.

Para a nota de Conectividade o polo Liberdade apresenta a maior nota, de 7.7 e, o polo Guilherme Cotching a menor de 4.68, dentre os 3 selecionados aqui. A fim de validar e entender se estas notas correspondem de fato às características do polo naquele item, bem como traçar algumas análises a respeito da classificação com um todo, temos as considerações a seguir.

Inicialmente para a nota alta que o polo Liberdade obteve para a Conceito-Chave conectividade, notamos a partir dos dados coletados que este local atende, com nota máxima, a praticamente todos os indicadores das 3 categorias. Ele não tem nota máxima na categoria Acessibilidade pela inexistência de corredor de ônibus e faixa de ônibus. Do mesmo modo, na categoria Relação Rua e Edifícios a nota para Fruição Pública não é máxima.

Na Figura 3 é possível notar a presença de diferentes possibilidades para estacionamento de veículos particulares, bem como opções de acesso via ciclovia. Boa parte do Polo está composta por fachada ativa e lojas com testadas não muito grandes, garantindo para este polo boa nota para a categoria como um todo.



Figura 3: Polo Liberdade

Fonte. Filmagens da Pesquisa, 2020

Para a categoria de Equipamentos Urbanos, isto é válido para a maioria dos polos levantados pela pesquisa, há certa homogeneização das notas, tendendo à nota 10. Isto pois praticamente todos estes polos possuem tanto Equipamentos Urbanos atrativos de pessoas, como estações de trem e metrô, ou mesmo terminais de ônibus.

É interessante notar a forte relação que se estabelece entre a infraestrutura de alta e média capacidade e a existência de polos, no sentido de que nem toda estação ou terminal torna-se um polo, mas que a grande maioria dos polos conta com estas infraestruturas.

Guilherme Cotching, entretanto, é uma das exceções de polos de nível 1 que não tiraram 10 nesta categoria, devido a não presença destas infraestruturas de transporte de alta capacidade, embora haja presença de equipamentos urbanos.

Ainda a respeito deste polo, observa-se que a menor nota de Guilherme Cotching foi para a categoria Relação Ruas e Edifício. Esta categoria, como acima explicitado, é composta por 3 indicadores: Fruição Pública, Fachada Ativa e Tamanho das testadas. A partir da análise dos indicadores componentes desta categoria, pode-se notar que a variação de nota, considerando a totalidade dos 89 polos acontece especialmente pelo indicador de testadas de lotes, uma vez que para os itens fachada ativa e fruição pública as notas aparecem com maior homogeneidade, sendo em geral notas altas para fachadas ativas e mais baixas para fruição pública. Para o caso em questão, do Polo Guilherme Cotching é possível verificar grande presença de lojas de testadas maiores. (Figuras 4 e 5)



Figura 4: Polo Guilherme Cotching
Fonte. Filmagens da Pesquisa, 2020



Figura 5: Polo Guilherme Cotching
Fonte. Filmagens da Pesquisa, 2020

A categoria Acessibilidade pode necessitar de um olhar mais próximo, uma vez que apresenta mais indicadores do que as outras 2. Os indicadores desta categoria estão compostos metade por questões ligadas ao acesso de veículos (estacionamentos) e a outra metade dávida por transportes públicos, motorizados ou não, públicos ou não.

Há uma certa noção, especialmente por parte de varejistas, de que para um Polo de Rua é sempre muito importante haver vagas de estacionamento, especialmente as de meio fio ou de frente de lotes. Entretanto, alguns autores têm demonstrado que esta relação nem sempre se faz presente (Parente, 2020; Gehl, 2015; Speck, 2012).

A respeito da Acessibilidade nos três polos selecionados, observa-se a seguir o caso do Polo Silvio de Campos, devido à baixa pontuação nesta categoria. Os dados e figura abaixo (figura 6) mostram que para parte significativa dos indicadores desta categoria, este polo obteve baixa pontuação. São elas: a existência de pouco Estacionamento de meio fio ou recuos de lotes, a não existência de ponto de táxi, de ciclovia, faixa e corredor de ônibus.



Figura 6: Polo Sylvio de Campos
Fonte. Filmagens da Pesquisa, 2020

Desta forma, a partir do olhar mais atento a três dos polos levantados, pode-se demonstrar a compatibilidade dos indicadores aferidos com a realidade dos dados de levantamento realizado em cada polo. A pesquisa está realizando este olhar atento para todos os 89 polos e cada um de seus indicadores a fim que possa validar e aprimorar, quando for o caso, a classificação geral dos Polos.

Considerações Finais

O ensaio apresentado a partir dos estudos de casos de três dos Polos classificados como Nível 1 pela pesquisa, permitiu analisar a aderência entre os números aferidos para cada um dos indicadores que compõem o conceito-chave Conectividade e, a realidade verificada em campo para estes espaços.

Cabe lembrar que o desenvolvimento da metodologia de leitura dos polos de varejo não se esgota neste momento. Pelo contrário, os resultados aqui apresentados constituem um caminho intermediário, insumo necessário para gerar consistência e aperfeiçoamento da pesquisa da qual faz parte.

Esta metodologia foi desenvolvida com base em tecnologias da informação para programação, sistematização, análise e espacialização de dados, gerando informações qualificadas a partir de dados de campo e ao final configura um índice de qualidade do espaço público.

Estima-se que o índice de qualidade urbana do polo varejista de rua (IQUP) poderá ser base, de um lado, para formulação de políticas públicas que pretendam enfrentar o tema da requalificação urbana destes se servindo como instrumento de ação estratégica e, de outro, para subsidiar e apoiar a decisão de empreendedores e empresários quanto a melhor localização para seus pontos de venda, seja de comércio ou serviços.

Referências

CALDANA, Valter L.;CALLIARI, Mauro S. P.;CAMPAGNER, Larissa G.;PISETTA, Cecilia. **Polos Varejistas não Especializados de Rua. O Mapeamento para São Paulo**. Anais do VIICincci. Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade, Fortaleza, 2020.

CALLIARI, Mauro. **Espaço público e urbanidade em São Paulo**. São Paulo: BEI, 2016.

CAMPAGNER, L. **Atividade Varejista e Desenvolvimento Urbano, uma (tênue) interface: Avanços e Desafios dos Eixos de Estruturação da Transformação Urbana - Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE 2014)**. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Mackenzie, São Paulo, 2016

CIDADE ATIVA, **ANÁLISE DOS SETE CRITÉRIOS**. Disponível em: <https://cidadeativa.org/iniciativa/leituras-urbanas/area-40-sao-miguel-paulista/>. Acesso em 31/03, 2019.

FERRAZ, Valeria de Souza. **Hospitalidade urbana em grandes cidades. São Paulo em foco**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. S. Paulo: Perspectiva, 2015.

GRINOVER, Lúcio. **A cidade à procura da hospitalidade** [livro eletrônico]. São Paulo: Aleph, 2016.

ITDP – INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. **Índice de Caminhabilidade Versão 2.0**, Disponível em: <http://itdpbrasil.org/icam2/>. Acesso em 31/03, 2019.

LIMA FILHO, A.O, **Distribuição espacial do comércio varejista da Grande São Paulo**. São Paulo, Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, 1975

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. S. Paulo: Martins Fontes, 2011. MATTAR, F. N. **Administração de varejo**. Rio de Janeiro: Campus-Elsevier, 2011.

PARENTE, Juracy; SILVA, André L. B., **Revitalização dos Polos Varejistas de Rua: Análise de Três Casos em São Paulo**. In: PARENTE, Juracy ... [et al.]. **Varejo em Polos de Rua: Dinamizando o Comércio e Revitalizando as Cidades**. São Paulo, Actual Editora, 2020, p. 128.

PARENTE, J. G.; MIOTTO, A.; BARKI, E. **Polos comerciais de rua**. GVexecutivo, v. 6, n. 6, p. 51, 2007.

PARENTE, J. **O varejo no Brasil. Gestão e estratégia**. São Paulo: Atlas, 2000.

_____. **Polos varejistas de rua ou shopping centers? comparando as preferências da baixa renda** - Edição Especial BBR Conference, Vitória-ES, 2012, p. 162-189

PPS – PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **What's placemaking?** Disponível em: <<https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>>. Acesso em 31/03, 2019.

SANTOS, M. **A Natureza do espaço**. S. Paulo: Edusp, 1985. SPECK, J. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2012.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. S. Paulo: Perspectiva, 2019

VARGAS, H. **Comércio e serviços varejistas nos estudos urbanos: a complexidade na produção de conhecimento**. In: Conferência de abertura do I Colóquio Internacional de Comércio e Cidade: uma relação de origem. Set. de 2005. SP, Anais do II CinCci SP – FAU USP-LABCom, março de 2008.