SESSÃO TEMÁTICA 6

Espaços públicos na cidade contemporânea

PNUM 2015

Ministério da Educação

GOVERNO FEDERAL BRASIL PÁTRIA EDUCADORA

faunb

CAPES

Universidade de Brasília - UnB
Reitor: Ivan Marques de Toledo Camargo
Vice-Reitora: Sônia Nair Báo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU
Diretor: José Manoel Morales Sánchez
Vice-Diretora: Luciana Saboia Fonseca Cruz
Chefe do Departamento de Projeto: Neander Furtado Silva
Chefe do Departamento de Tecnologia: Márcio Albuquerque Buson
Chefe do Departamento de Teoria e História: Elane Ribeiro Peixoto
Coordenador de Extensão: Caio Frederico e Silva
Coordenadora de Graduação - Diurno: Cláudia da Conceição Garcia
Coordenadora de Graduação - Noturno: Monica Fiuza Gondim
Coordenador de Pós Graduação: Daniel Richard Sant'Ana

PNUM - Rede Lusófona de Morfologia Urbana (*Portuguese-language Network of Urban Morphology)*

Conselho científico

Presidente: Teresa Marat-Mendes (ISCTE-IUL)

Membros: Frederico de Holanda (Universidade de Brasília), Jorge Correia (Universidade do Minho), Miguel Bandeira Universidade do Minho), Nuno Norte Pinto (The University of Manchester), Stael Pereira da Costa (Universidade Federal de Minas Gerais), Vítor Oliveira (Universidade do Porto)

Comissão Organizadora

Presidente: Gabriela Tenorio

Membros: Ana Paula Gurgel, Camila Sant'Anna, Cláudia Garcia, Frederico de Holanda, Giuliana Sousa, Liza Andrade, Valério Medeiros

Estudantes: Bárbara Veras, Camila Barbosa, Camila Correia, Caroline Machado, Douglas Henrique Duarte, Érika Tibúrcio, Guilherme Reis, Gustavo Leonel, Graziela Mendes, Hudson Fernandes, Izabela Brettas, Kamila Venâncio, Karoline Cunha, Luísa Kanno, Maíra Boratto, Marina da Silva Ribeiro, Marlon Pedro dos Santos, Milena Montefusco, Natália Rios, Olivia Nasser, Vânia Loureiro

Servidores Técnico-adminstrativos: Adriana Campos Farias, Lilía Aparecida da Silva, Marcus Vinicius Oliveira, Raimunda Vieira Gonçalves, Soemes Barbosa de Sousa, Valmor Pazos

Professores coordenadores de Sessões Temáticas: Ana Elisabete Medeiros, Ana Paula Gurgel, Benny Schvarsberg, Caio Frederico e Silva, Camila Sant'Anna, Carolina Pescatori, Cláudia Amorim, Cláudia Garcia, Eduardo Rossetti, Elane Peixoto, Flaviana Lira, Frederico de Holanda, Gabriel Dorfman, Giselle Chalub, Giuliana Sousa, Leandro Cruz, Liza Andrade, Luciana Saboia, Maria Cecília Grabriele, Maria do Carmo Bezerra, Maria Fernanda Derntl, Maribel Aliaga, Marta Romero, Mônica Gondim, Rodrigo de Faria, Rômulo Ribeiro, Valério Medeiros

Comissão Científica

Presidente: Frederico de Holanda

Membros: Celene Monteiro, Cristiana Gris, Décio Rigatti, Edja Trigueiro, Eneida Mendonça, Jorge Correia, José Júlio Lima, Karin Meneguetti, Liza Andrade, Luiz Amorim, Maurício Polidori, Miguel Bandeira, Mônica Gondim, Nuno Norte Pinto, Renato Saboya, Stael Costa, Teresa Marat-Mendes, Thereza Carvalho, Valério Medeiros, Vinicius Netto, Vítor Oliveira

---

Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Sessão Temática 6

Espaços públicos na cidade contemporânea

	Autores	Artigos
75	Aires Fernandes e Katrícia Corrêa	A apropriação do espaço público em Habitação de Interesse Social na Amazônia, após o processo de remanejamento
76	Alex Lamounier e Thereza Carvalho	Atratividade Urbana e Atmosfera de Preferência – a rede de espaços públicos na região do Catete, Rio de Janeiro-RJ
77	Alice Viana, Victor Lamounier e Yara Fonseca	Espaços Livres de Uso Público em Ouro Preto-MG: Dinâmicas do Centro Histórico
78	Amanda Lima, Sandra Medeiros, Karenina Matos e Wilza Lopes	Praça Rio Branco: entre badaladas do relógio e goles de café
79	Amanda Miranda, Camila Santos, Karenina Matos e Wilza Lopes	Os prejuízos simbólicos e ambientais da construção do Shopping da Cidade nas proximidades da Praça Marechal Deodoro da Fonseca e do rio Parnaíba, Patrimônio cultural da cidade de Teresina-PI
80	Ana Farias	Prototipagem urbana em uma passarela de pedestres na cidade de São Paulo/SP-Brasil, segundo os "12 critérios do bom espaço público"
81	Bruna Kronenberger e Alina Santiago	O espaço público na construção da paisagem. Estudo de caso: Parque de Coqueiros, Florianópolis, SC
82	Carlos Kogl	Sobre mobilidade urbana e fragmentação espacial: breve relato sobre a reconfiguração da paisagem urbana a partir da instalação do monotrilho paulistano
83	Carlos Lima	Ruas em movimento: nômades urbanos pelo espaço público
84	Denio Benfatti e Angelica Lima	Legislação ambiental, forma urbana e espaços livres públicos
85	Emmanuel Pedroso, Marina Correa, Carolina Bem, Isabella Itaborahy, Carolina Rodrigues, Ethel Santana	Acessibilidade em espaços públicos de Juiz de Fora: relações centro-bairros
86	Felipe Gonzaga	Arte e Rua: A cidade como ferramenta motora de reflexão nas massas
87	Felipe Silva e Cristina Baron	O comércio e o espaço público: tradições e contradições
88	Fernanda Silva e Maria Cristina Lay	Estudo da gestão de espaços públicos abertos de lazer e turismo urbanos alterados por Adoções a partir da percepção dos usuários
89	Giafrancesco Mano e Rochele Ribeiro	Cidades caminháveis: uma analise sobre o deslocamento de pedestres no centro de Ribeirão Preto-SP
90	Glauco Cocozza	Desafios para a urbanidade em cidades médias: o desempenho da forma urbana em unidades morfológicas em Palmas e Uberlândia
91	Helena Degreas e Priscilla Ramos	Espaços Livres Públicos: forma e apropriação, estudo da Av. Inajar de Souza
92	Jacy Corrêa Neto e José Marcelo Medeiros	A territorialidade como subsídio de análise do espaço público em uma cidade ribeirinha da Amazônia Setentrional Brasileira
93	José Júnior	Memória x Modernidade: como os processos de revitalização da Praça Luiz Pereira Lima em Arapiraca – Alagoas influenciaram a percepção dos usuários
94	José Roberto Merlin	Buscando alternativas: como os espaços públicos e a forma urbana educam ou deseducam
95	Louise Pontes, Luna Bibas e Ana Cláudia Cardoso	Espaços livres em Marabá-Pa: nuances da forma e da apropriação dos espaços públicos
96	Lucimara Albieri e Eugênio Queiroga	Possibilidades da realização da esfera pública no cotidiano dos centros urbanos: o caso da última cidade capital planejada brasileira
97	Lucy Donegan e Edja Trigueiro	Arquitetura e sociedade em praias de Natal, RN
98	Mariana Carvalho	Largos paulistanos: história, morfologia e apropriação contemporânea
99	Marieta Maciel, Mirelli Medeiro, Natália Silva e Priscila Schiavo	Forma urbana e os espaços livres públicos
100	Marjorie Gomes, Angelina Costa e Marcele Trigueiro	Planejamento urbano de espaços públicos: a calçada e sua importância
101	Michelle Benedet e Juliane Benedet	Apropriação de praças públicas centrais em cidades de pequeno porte
102	Michelle Corrêa e Patrícia Ribeiro	O sistema de espaços livres públicos na produção da habitação de interesse social na cidade de Araguari - MG, Brasil
103	Natalia Parahyba e Jonathas da Silva	Simultaneidades e condicionantes de tecidos urbanos em Campinas-SP
104	Nívea Machado, Yracema Ayres, Karenina Matos e Wilza Lopes	Praça Pedro II: símbolo cultural e histórico de Teresina
105	Patrícia Cruz e Marcele Trigueiro	Urbanidades e relações entre espaço x sociedade: estudo de caso do bairro do Altiplano Cabo Branco - João Pessoa /PB
106	Raiane Zapelini da Silva	Apropriação das margens do Rio Braço do Norte, em São Ludgero/SC

107	Renata Ferreira, Laini Santos, Franklin Farias, Jadson Nascimento, Makson Damasceno, Willen Santos e Rafael Neves	A distribuição dos espaços públicos no tecido urbano de Arapiraca/AL: a estruturação de um sistema
108	Rubens Amaral, Stael Costa e Maria Rita Muzzi	O sequestro de carbono pela floresta urbana: uma avaliação de desempenho em trechos da paisagem de Belo Horizonte
109	Vanessa Mangialardo e Pedro Ribeiro-Moreira	Aparecida, Profana e Dividida: Conflitos socioespaciais no município de Aparecida, São Paulo, Brasil

A Apropriação do Espaço Público em Habitação de Interesse Social na Amazônia, após o processo de Remanejamento

Aires Fernandes, Katrícia Corrêa

Universidade Federal do Amapá

Rod. Juscelino Kubitschek, KM-02 Jardim Marco Zero, Macapá-AP, Telefone/fax: 55 96 3312-1700

airesfernandes@hotmail.com, katriciacorrea@yahoo.com.br

Resumo

As cidades brasileiras, entre as quais as amazônicas, apresentam um quadro negativo em relação ao processo de remanejamento de pessoas que vivem em assentamentos precários, reiterado nas habitações de interesse social, tornando-se espaços públicos segregados. Inicialmente, isso pode ser definido por um afastamento no âmbito social, uma separação entre grupos e sujeitos, onde a estrutura urbana se torna o palco favorável a essas manifestações. Esta pesquisa aborda a relação entre Espaço Público e Habitação de Interesse Social considerando o Conjunto Habitacional Mucajá, localizado em Macapá-AP. Busca-se analisar e descrever usos e apropriações nos espaços públicos deste estudo de caso, investigando dinâmicas e possíveis problemáticas urbanas. Assim, a metodologia envolveu levantamentos bibliográficos, documentais e de dados *in loco* que resultaram na interpretação dos resultados deste estudo.

Palavras-chave

Espaço Público, Habitação de Interesse Social, Amazônia.

Abstract

Brazilian cities as well the Amazonian cities, show a negative situation about the resettlement process of people who live in segregated public spaces repeated in Social Housing. At first, this can be defined by a distance in the social sphere, a separation between groups and individuals, and the urban structure becomes a favorable stage to these demonstrations. Therefore, this study leads the relations between public spaces and social housing, and a case study, the Housing Complex Mucajá, located in Macapá, Amapá. The objective is to analyze and describe uses and appropriations in the public areas in this case study, investigating dynamics and potential urban problems. Thus, the methodology involved bibliographic and documentary research and informations in locus resulting in the interpretation of the study data.

Keywords

Public Spaces, Social Housing, Amazonia.

Introdução

Muito se tem discutido, recentemente, acerca das políticas relativas à Habitação de Interesse Social no Brasil. As inúmeras tentativas de consolidação dos direitos de moradia digna ao longo dos conjuntos habitacionais parece ser algo surreal e remoto, tendo em vista que as sucessivas falhas são reproduzidas como uma uniformização repleta de segregação e desvalorização dos espaços públicos urbanos. (BARBOSA; PESSINA; RODRIGUES, 2008).

O termo "espaço público" vem sendo empregado, há mais de quarenta anos, com muita assiduidade em diferentes áreas de estudo e em distintas situações. Alguns críticos desaprovam o emprego comum desse termo sem um aprofundamento, ou seja, a variedade de disseminar ambiguidades sobre a atribuição do emprego dessa expressão com um vasto significado (GOMES, 2012). Sendo assim, nesta pesquisa recorre-se a uma abordagem sobre o problema, baseando-se na compreensão de espaços públicos como aspectos físico-territoriais, bem como espaços públicos como elementos simbólicos, abstratos e de democracia.

Primeiramente, debate-se sobre argumentos baseados em conceitos teórico-científicos referentes aos espaços públicos na cidade contemporânea, englobando aspectos simbólicos, funcionais e valores vinculados a este tema, como referidos anteriormente. Discute-se ainda a habitação de interesse social no contexto nacional e na Amazônia, elencando alguns exemplos práticos. Em consequência, a metodologia desta pesquisa direciona-se às análises efetuadas em levantamentos bibliográficos, documentais e *in loco*: de infraestrutura urbana existente e matriz *SWOT* participativa, gerada pelos próprios usuários do conjunto habitacional Mucajá. Por conseguinte, esta investigação objetiva-se no estudo das dinâmicas urbanas relativas aos usos e apropriação dos espaços públicos vinculados à habitação de interesse social no contexto amazônico.

O Espaço Público e a Habitação de Interesse Social na Contemporaneidade: o Espaço Público como unidade de funcionalidade, significado e valor.

A urbe é o lugar criado pela vontade do homem que nela impõe as parcelas de suas decisões transformadoras. É também o espaço de um aglomerado de imposições sociais marcadas por desafios e oportunidades materializados nas dimensões espaciais que, segundo Corrêa (1989), é originado de um complexo conjunto de usos da terra, ou seja, da organização espacial da cidade, resultante na concepção de espaço urbano que, por vezes, se apresenta fragmentado e, ao mesmo tempo, articulado pelas relações sociais que o faz existir (proprietários dos meios de produção, fundiários, imobiliários, estado e grupos sociais). "O espaço também é tratado como um fato da natureza, "naturalizado" através da atribuição de sentidos cotidianos comuns. [...]" (HARVEY, 2007, p. 188).

Delgado (1999) distingue que, se o território é um lugar construído, o espaço é, acima de tudo, um lugar praticado. Assim, vemos que o espaço público é produto construído, ao longo da história, seja por

surgimento irracional ou por determinação daqueles que transfiguram a vida urbana nas cidades. Essas considerações nos dão a base para um entendimento mais palpável sobre a concepção de espaço público e, sobre esta ótica, Panerai (2006) afirma que o espaço público é constituído por vias, bulevares, largos e praças, parques, jardins, passeios, cais e pontes, assim como equipamentos públicos, rios, canais e áreas de preservação ambiental que estão associados ao uso, apropriação e permanência da coletividade. Por outro lado:

> Os espaços livres também são simbolicamente importantes, pois se tornam objetos referenciais e cênicos na paisagem da cidade, exercendo importante papel na identidade do bairro ou da rua. Quem nunca usou a "pracinha" ou a "grande árvore florida" próxima à sua casa como referência para indicar um caminho ou trajeto? São ainda objetos de embelezamento urbano, resgatando a imagem da natureza na cidade. Os espaços verdes e ajardinados são progressivamente associados a oásis em meio à urbanização maciça (MACEDO; ROBBA, 2002, p. 45).

Borja (2006) ratifica que os espaços públicos acrescentam na coletividade a vivência urbana e dispõem de aspectos importantes, que refletem na constituição da cidade, como criar âmbitos de segurança, aproximar as relações sociais e melhorar o ambiente (colaborar na ventilação e na qualidade do ar em áreas urbanas, auxiliar no equilíbrio da temperatura, subsidiar na drenagem de águas pluviais com superfícies permeáveis, conter erosões, etc.) gerando a qualidade do entorno. Não obstante, os usos e apropriações permitem identificar os atributos funcionais básicos dos espaços públicos urbanos, ou seja, se neles há convívio e contato, movimento, contemplação, descanso, cultura, comércio e serviços significativos. Estas funções, simultaneamente, podem resultar na permanência dos usuários nos referidos ambientes e, por conseguinte, direcionar para um melhor planejamento e gestão destas atividades nesses espaços.

A Habitação de Interesse Social no Brasil

No Brasil, o crescimento populacional, impulsionado pelos fluxos migratórios do campo para as grandes cidades, ocasionou muitos problemas direcionados aos núcleos urbanos e, em consequência, gerou um déficit habitacional de proporções preocupantes. Logo após, iniciou-se a construção dos conjuntos habitacionais, em 1937, através dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), que neste período, já demonstravam certa preocupação tangente à produção habitacional no país. (BONDUKI, 2004).

Sendo assim, o governo Vargas implementou a Habitação de Interesse Social no Brasil, partindo de políticas relativas aos aspectos econômicos do país, e a habitação, nesse caso, tornou-se foco na consolidação de um mercado habitacional (produção de moradias para os trabalhadores). A partir desse impulso, surgiu o Decreto-Lei do Inquilinato de 1942, instituindo as Carteiras Prediais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) que passaram a produzir a habitação social. Posteriormente, com o surgimento da Fundação da Casa Popular (1946), a questão da moradia ganhou mais espaço nos debates (**figura 1**).

Figura 1. Conjunto Habitacional Pedregulho projetado por Reidy em 1947, Rio de Janeiro. Fonte: www.archdaily.com.br

Com a crise da moradia nos anos 40, Vargas tratou das questões de financiamento da moradia com a participação do setor privado no ramo, gerando altas taxas de acumulação pelo capital, por parte das empresas que se destinavam à construção das moradias. Com efeito, a partir de 1964, o governo implanta o Banco Nacional de Habitação (BNH) e Sistema Nacional de Habitação (SFH) (BONDUKI, 2004) para atender a população que auferia renda inferior a cinco salários mínimos, o que correspondia a 92% do déficit habitacional no Brasil. Maricato (2007) afirma que a questão legal só foi efetivada após a aprovação da lei 11.124 ou FNHIS (Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social) que estabeleceu o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social. Posteriormente, os planos de habitação e infraestrutura ganham aplicabilidade através do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), lançado em 2007, e do programa *Minha Casa, Minha Vida*, em 2009.

No que tange à implantação dos conjuntos habitacionais pelos programas PAC e *Minha Casa, Minha Vida*, do Governo Federal, Bonduki (2004) afirma que é necessário evidenciar a catástrofe das intervenções arquitetônicas e urbanísticas realizadas nos últimos anos. Dentre as falhas do poder público destacam-se a preferência de implantar conjuntos habitacionais em áreas periféricas, que geram verdadeiros bairros dormitórios, a disparidade entre os projetos habitacionais e a política urbana veiculada nos programas, além do abandono da qualidade projetual da moradia, da vinculação ao tecido urbano e da consideração do ambiente físico.

A produção de Habitação de Interesse Social na Amazônia

A estrutura urbana e regional referente à região amazônica reflete a disparidade entre as cidades. Neste sentido, as redes urbanas, sejam por meio de núcleos planejados ou não, conformam uma vasta diversidade de setores: mineração, indústria, madeira, siderurgia, que, com o passar dos anos, foram implantados ao longo das estradas (por exemplo, Belém-Brasília) e dos rios, os quais foram as principais rotas da economia e que acarretaram na rápida concentração de unidades habitacionais em suas margens. (PEREIRA, 2006)

A ocupação desenfreada, motivada por intensos fluxos migratórios, gerou um déficit habitacional, causando um inchaço populacional nos centros urbanos da região amazônica. Por esse motivo, foram formuladas políticas habitacionais locais que adotavam, como referência, os planos nacionais de habitação. Dentre as ações locais podemos citar os Planos locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS), firmados através das prefeituras, aos Planos Diretores Participativos e o Plano Gestor do Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social. (COSTA, 2013)

Não obstante, os assentamentos precários dos municípios amazônicos passaram a ser mapeados e diagnosticados com o auxílio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística para a identificação de zonas de habitação de interesse social, ou seja, se as áreas identificadas possuíam características de aglomerados subnormais, como alta densidade habitacional, fragilidade ambiental e inexistência de infraestruturas básicas (água, esgoto, energia elétrica). A comprovação desses dados tornavam essas zonas alvos de políticas públicas destinadas à urbanização e requalificação desses assentamentos por meio de programas como o PAC e o *Minha Casa, Minha Vida* com a construção de conjuntos e complexos habitacionais.

Figura 2. PROSAMIM (Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus) em Manaus, Amazonas. Fonte: www.acritica.uol.com.br

Além da atuação do PAC e do *Minha Casa, Minha Vida* em municípios amazônicos que apresentam déficit habitacional e quadro negativo em urbanização, os governos dos estados da Amazônia brasileira também tiveram a oportunidade de inserir planos e ações, dos quais alguns foram efetivados em parceria com representantes do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para a construção de moradias, equipamentos e espaços públicos, como centros comunitários, escolas, hospitais, praças e, restruturação de vias e de canais (**figura 2**).

Aspectos históricos e evolutivos do Conjunto Habitacional Mucajá e seu entorno

O estudo de caso desta pesquisa localiza-se em Macapá, capital do estado do Amapá. O município de Macapá possui características similares às demais cidades médias da Amazônia brasileira, contudo

destaca-se por estar geograficamente situada na latitude 0º (cortada pela linha do Equador) e por ser banhada pelo rio Amazonas. (**figura 3**).

Figura 3. Localização da área de estudo.

A área de estudo contempla o entorno do Conjunto Habitacional Mucajá e localiza-se entre os bairros Beirol e Santa Inês. O bairro Beirol tem seu crescimento urbano marcado na década 60 e o bairro Santa Inês, por sua vez, se expande nos anos 80 (GEA, 2011). O bairro Santa Inês começou a ser ocupado de forma desordenada devido à chegada de famílias ribeirinhas das ilhas do Pará, tornando a área recorrente à ocupação, principalmente por estar às margens do Rio Amazonas. (DRUMMOND; OLIVEIRA; SOUZA, 2007). Contudo, a Vila Mucajá já havia se originado por volta dos anos 60 e foi assim denominada por influência de uma palmeira amazônica local conhecida por Mucajá.

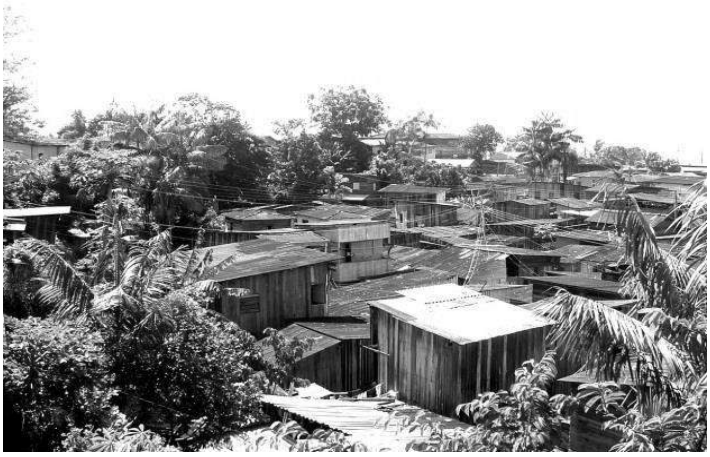


Figura 4. Vila Mucajá antes do remanejamento. Fonte: Governo do Estado do Amapá, 2008.

Ao final da década de 80, essas famílias foram alvo de uma intervenção urbana a larga escala, que iniciou um processo de desintegração urbana e social. Nesta intervenção, cerca de 10% dos habitantes permaneceu no local, recebendo moradias em madeira, do tipo palafita (**figura 4**) equivalente a 4m².

Outros 40% foram remanejados para outras áreas distantes cerca de 5 km da área de origem. Estima-se que 50% dos moradores não recebeu qualquer tipo de beneficio por serem classificados como agregados (tios, primos, etc.). Parte dos 50% não beneficiados habitava em áreas de risco (morro, alagado) que constituíram a Vila Mucajá de forma desordenada e adensada: esgoto a céu aberto, inexistência no abastecimento de água e iluminação pública, irregularidades nas vias, dimensão e forma de lotes com habitação de baixo padrão construtivo. (IBGE, 2011)

A área estava alheia a qualquer tipo de planejamento urbano, mesmo oferecendo risco à ocupação, pois possui uma parcela de área sujeita a inundação, que é envolvida por uma encosta acidentada que apresenta risco de desmoronamento. Na vila Mucajá habitavam, aproximadamente, 1.097 famílias, das quais 592 foram alvo do remanejamento pelo programa federal *Minha Casa, Minha Vida*. Este, conveniado com a Prefeitura de Macapá, deu início aos trabalhos nas áreas de habitação e saneamento, constituindo o Conjunto Habitacional Mucajá em 2010.

Atualmente, o conjunto Mucajá (**figura 5**), formado por 37 blocos, cada um com 16 unidades habitacionais, dispõe de 592 apartamentos para as 592 famílias-alvo do programa. Cada apartamento foi calculado em 47,76 m² de área total e 37,33 m² de área útil, esta formada por dois dormitórios, sala, cozinha, banheiro social e área de serviço. Vale ressaltar que as vias no interior do conjunto contam com asfalto e calçamento, bem como a área com energia elétrica, água encanada e sistema de esgoto.

Figura 5. Conjunto Habitacional Mucajá em 2014, após o processo de remanejamento.

Equipamentos Comunitários, Mobilidade e Transporte público.

Os equipamentos públicos ou comunitários, elementos da estrutura urbana, podem ser definidos como todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

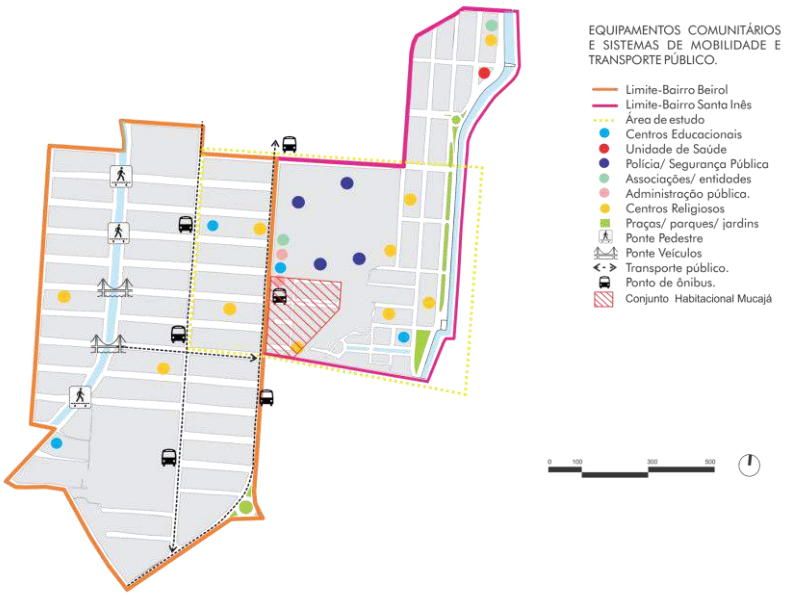


Figura 6. Equipamentos públicos no Conjunto Mucajá e seu entorno.

Partindo desse conceito, fez-se necessário diagnosticar nos bairros Beirol e Santa Inês todos os equipamentos comunitários que suportam a zona atualmente (**figura 6**). A partir do diagnóstico, chegou-se à constatação de que em ambos os bairros há equipamentos comunitários. No bairro Beirol: escolas e centros religiosos. No bairro Santa Inês: centros educacionais (escolas), centros religiosos, centro policial, administração pública (órgãos públicos), unidade de saúde básica e praças, parques e jardins. Em ambos os bairros, o transporte coletivo (ônibus) cobre as principais vias de acesso à área. Por outro lado, inexistem faixas destinadas a ciclistas.

Análise *SWOT*

Criada por Kenneth Andrews e Roland Cristensen, professores da Harvard Business School, e posteriormente aplicadas por inúmeras áreas do conhecimento científico, a análise SWOT estuda o comportamento de um objeto segundo quatro variáveis: *Strengths* (Forças), *Weaknesses* (Fraquezas), *Oportunities* (Oportunidades) e *Threats* (Ameaças) (RODRIGUES, et al. 2005, *Apud* SILVA et al; 2011).

Para o diagnóstico das condicionantes urbanas relativas à área de estudo tornou-se aplicável uma análise perceptiva sobre os aspectos positivos e negativos referentes ao objeto, através da proposta metodológica de matriz SWOT (**quadro 1**), a qual se formulou a partir dos resultados dos questionários aplicados *in loco* ao universo de vinte moradores do conjunto Mucajá possibilitando chegar ao referido quadro:

Análise SWOT	Forças	Fraquezas
	▪ A proximidade com o Rio Amazonas. ▪ A proximidade com o centro da cidade. ▪ Existência de um corredor turístico-econômico e de lazer. ▪ Localização e acessos.	▪ Topografia como barreira. ▪ Restrição no uso habitacional: ausência do uso misto, comercial e de serviço. ▪ Ausência de arborização no conjunto habitacional. ▪ Falta de acessibilidade em vias.
	Oportunidades	**Ameaças**
	▪ Criar um link urbano até o rio Amazonas, através da estruturação da área. ▪ (Re) Construção dos Espaços Públicos. ▪ A valorização do espaço pela Topografia. ▪ Fomentar projetos de Renovação Urbana.	▪ Redução ou desaparecimento dos espaços públicos. ▪ Vulnerabilidade ambiental. ▪ Distúrbios sociais: Criminalidade. ▪ Segregação urbana e social.

Quadro 1. Pontos por matriz *SWOT*.

Respectivamente, temos quatro pontos principais: forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, onde as forças são aquelas determinantes intrínsecas da área e fraquezas são as dificuldades observadas, atualmente. Já as oportunidades são provisões para o futuro e as ameaças são as condicionantes que podem afetar negativamente a área.

Forças

- **A proximidade com o Rio Amazonas**

O rio pode significar muito além de uma simples estrutura geográfica na constituição de uma cidade. Esse elemento atua na paisagem urbana, apresentando uma cadeia de desafios e oportunidades, muitas vezes diferenciados de outras cidades, onde o rio não compõe o panorama urbano. Dessa forma, quando um rio cruza a área central de uma cidade, ele se incorpora instantaneamente à paisagem urbana e se funde ao imaginário coletivo. A formação desse imaginário é reflexo da função do rio na concepção da cidade, principalmente com o papel de catalisador na oportunidade de crescimento local. (MENEZES, 2007)

- **A proximidade com o centro da cidade**

Os centros urbanos são espaços sustentados pelo dinamismo diário determinado pelas relações de fluxo entre pessoas, transportes e produtos em grande frequência. Esses centros, em sua maioria, são as referências históricas da cidade, pois se tornaram núcleos que propiciaram o desenvolvimento da urbe através da diversidade de bens e serviços, além do caráter democrático reforçado pela interação dos habitantes de diferentes áreas. (RODRIGUES, 1986)

- **Existência de um corredor turístico-econômico e de lazer**

Na área de estudo, mais especificamente na orla fluvial, existe um percurso com predominância em atividades do tipo comercial e turística, que também acompanha grande parte do perímetro da orla da cidade. Essas atividades comerciais e turísticas são compostas por um conjunto de bares, restaurantes e

casas noturnas que movimentam o trecho diariamente, entretanto, nos fins de semana, possui uma movimentação bem mais elevada. Esse corredor é responsável pela circulação intensa de usuários no trecho, dando o caráter de socialização a estes espaços públicos.

- **Localização e acessos**

A área de estudo tem como acesso vias importantes que se conformam em eixos estruturantes, conectando bairros e zonas da cidade como, por exemplo, a Rua Jovino Dinoá que faz fluxo da zona sul ao centro, até à zona norte, assim como a Rua Leopoldo Machado, que liga do centro e da zona norte até a zona sul e, por conseguinte a Rua Beira-Rio que liga da zona sul ao centro.

Fraquezas

- **A Topografia como barreira**

Partindo de uma ótica histórica, o traçado e a forma sempre desempenharam papéis importantes na configuração socioespacial das cidades. Sendo assim, a barreira física, justificada pelos acidentes topográficos (0 a 16 metros acima do nível do mar) que constituem a área de estudo, gerou uma massa extensa e limítrofe às intervenções urbanas, restringindo a expansão do tecido urbano. (NASCIMENTO, 2012). Isso, de certa forma, resulta em uma macroparcela ampla e com um grau de desconexão considerável em relação ao entorno. Tal barreira leva os usuários a propor meios de mobilidade improvisados, como passarelas, escadarias de madeira e degraus naturais.

- **Restrição no uso habitacional: ausência do uso misto, comercial e de serviço**

O uso residencial possui várias funções, dentre elas o acolhimento dos usuários, segurança, identidade emblemática do morar, interação social. Entretanto, para a manutenção desse tipo de uso, é necessário que o espaço englobe também outros usos, os quais se tornam essenciais ao seguimento das atividades efetivas de todos os usuários no espaço urbano. Por esse motivo, a falta de uso misto ou comercial desencadeia o surgimento de pequenos pontos comerciais informais, ao longo do conjunto habitacional.

- **Ausência de arborização no conjunto habitacional**

Pelo contexto do lugar estar em zona equatorial, de clima quente e úmido, é importante ter a presença da arborização urbana, já que este caráter desempenha diversos papéis (gerador de microclimas, atenuador de poluição, etc.) que contribuem para a habitabilidade nos espaços públicos. Em relação à arborização urbana, nota-se que, ao longo do conjunto habitacional, não há predominância de arborização tanto nas vias do interior do conjunto, quanto nos espaços vazios imediatos, localizados entre as habitações. Essa ausência de arborização torna esses espaços públicos mais áridos e sem a permanência de usuários em horários de insolação.

- **Falta de acessibilidade em vias**

A cidade, em sua totalidade, deve acolher as limitações dos usuários que portem de algum tipo de dificuldade ou apresentem redução em suas atividades de locomoção nos espaços urbanos. No levantamento da área de estudo notou-se que a zona não conta com uma cobertura significativa de rampas ou de rebaixamento de meio-fio, além do estreitamento ou inexistência de calçadas em poucos trechos viários além dos obstáculos como desníveis, barreiras naturais, intencionais e edificadas.

Oportunidades

- **Criar um link urbano até o rio Amazonas, através da estruturação da área**

A área possui grande possibilidade de se vincular ao tecido urbano do bairro, bem como até o rio Amazonas, por meio de *links* urbanos. Sendo assim, esses *links* são exemplos urbanos fundamentais, quando pensadas as oportunidades de desenvolvimento de áreas desintegradas. São, portanto, nós adensados que funcionam na união dos tecidos urbanos limitados e no reforço de fluxos em diferentes estágios, interceptações que inserem um novo conjunto urbano, unem descontinuidades e intensificam linhas de transporte. (MONTANER, 2008)

- **(Re) Construção dos Espaços Públicos**

Os espaços públicos presentes na área de estudo desempenham suas funções de uma forma muito peculiar, comumente observada na maioria das cidades brasileiras. São espaços que dispõem de um arcabouço complexo e fragilizado, delimitado geograficamente em áreas delicadas e socialmente vulneráveis. Entretanto, os espaços públicos que vemos hoje são aqueles que, até o momento, não manifestaram interesse por parte dos investidores, sejam eles de esfera pública ou privada.

- **A valorização do espaço pela Topografia**

Apesar dos aspectos topográficos proporcionarem certa restrição à habitabilidade, conforme o grau de declividade é necessário compreender que esse atributo não se conforma, definitivamente, como barreira física. Pelo contrário, a restrição de um uso pode converter-se em oportunidade de criação de um novo elemento, que se conecte ao conjunto urbano de uma determinada área. (NASCIMENTO, 2012)

- **Fomentar projetos de Renovação Urbana.**

Considerando os diversos elementos observados, que compõem a dinâmica urbana da área de estudo, nota-se a deficiência ou ausência de projetos que modifiquem o quadro negativo aplicado no conjunto urbano existente. É importante pensar e prever espaços de uso coletivo através de projetos públicos voltados para a comunidade que contenham propostas reais de espaços de uso público.

Ameaças

- **Redução ou desaparecimento dos espaços públicos**

Borja (1998) expõe que existe certo receio do espaço público, pois há a possibilidade de que esse espaço não ofereça proteção ou não se torne protegido, de fato. Enfatiza que o espaço público, por si só, não fora projetado para dar segurança, e que, em algumas situações funcionais, serve apenas para a circulação de pessoas ou para a sua permanência temporária. Dessa forma, há uma desvalorização da função do espaço público a partir dessa visão negativa e amedrontada de apropriação, visão essa que leva os espaços à decadência, ao fracasso ou ao abandono.

- **Vulnerabilidade ambiental**

A área de estudo engloba uma pequena porção de terra denominada "área sujeita a inundação" e está bastante delimitada por acidentes provenientes da topografia. A referida área corresponde a um terreno ambientalmente frágil, onde a ocupação urbana deve ser estritamente repensada para a segurança dos moradores e para a proteção dos cursos d'água e de espécies vegetativas.

- **Distúrbios sociais: Criminalidade**

Segundo Vieira (2002), a criminalidade se manifesta em nossa sociedade como um dos fatores mais agravantes na dinâmica urbana das cidades, pois provoca uma decadência súbita na qualidade de vida dos habitantes da urbe. A violência urbana pode ser real ou percebida e, por mais complexa que seja, alguns autores afirmam que esse distúrbio está associado à condição de baixa renda, resultado das lacunas relativas à moradia, trabalho ou lazer. Por conseguinte, os distúrbios sociais mais comuns, como assassinato, roubo e violência, fazem parte do cotidiano dos moradores do conjunto e de outras áreas, restringindo o uso dos espaços públicos.

- **Segregação urbana e social.**

As terras ocupadas pelos assentamentos precários, favelas, ou conjuntos habitacionais de interesse social exibem determinadas particularidades socioespaciais que motivam um olhar distinto da cidade sobre elas. Deste modo "[...] a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole." (VILLAÇA, 2001, p. 142). No caso do conjunto habitacional Mucajá, pela exclusividade do local ser destinado a pessoas de baixa renda, a segregação torna-se ainda mais concreta.

Balanço dos pontos por matriz *SWOT*

Por meio das análises averiguadas pela matriz *SWOT* verificou-se a confluência de pontos decisivos que se convertem em oportunidades no desenvolvimento para a área de estudo. O ciclo (**figura 7**) representado evidencia os três temas principais de atuação: espaços públicos, equipamentos coletivos e forma e espaço, aspectos potenciais para se pensar possíveis soluções para superar a condição de segregação deste espaço particular.

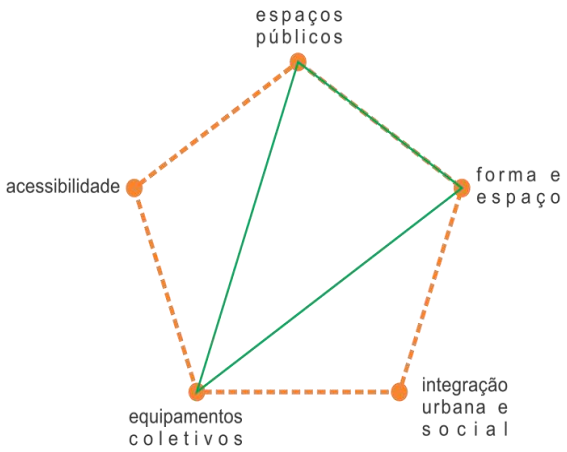


Figura 7. Balanço de pontos por matriz *SWOT*.

Considerações Finais

Apesar das políticas de habitação serem ainda recentes no país, tem-se percebido uma vontade política em mudar a situação complexa com que os estados da União se têm confrontado. O Programa *Minha Casa, Minha Vida* é exemplo dessa vontade. No entanto, essas intervenções têm implicações profundas no espaço público. Com este artigo, no âmbito desta temática, buscou-se compreender e discutir a relação entre espaço público e habitação de interesse social, valendo-nos do exemplo do Conjunto Habitacional Mucajá (Macapá-AP). Realizado o diagnóstico e o trabalho de campo, sintetizados na Análise *SWOT*, cujos resultados são apresentados neste artigo, foi possível perceber-se que o Conjunto Habitacional Mucajá se encontra em situação de segregação e de fragilidade urbana e social.

Em decorrência da análise *SWOT*, três temas se destacaram com potencial para compreender e modificar a realidade: os espaços públicos, equipamentos coletivos e forma e espaço (**figura 7**). Estes, cabalmente desenvolvidos, poderão concorrer para uma melhor adequação das políticas públicas habitacionais no conjunto Habitacional Mucajá, melhorando suas dinâmicas internas e sua conexão com a cidade. Neste sentido, percebeu-se que existem grandes possibilidades de reconversão e desenvolvimento, quando empenhados planejamento e gestão, onde as partes envolvidas possam dialogar no intuito de gerar a qualidade de vida, neste caso, entre a habitação de interesse social e os espaços públicos.

Muito embora na cidade de Macapá haja outros empreendimentos no âmbito do Programa *Minha Casa, Minha Vida*, este estudo sobre o Conjunto Habitacional Mucajá evidenciou, a partir dos potenciais identificados, que poderá se constituir como aquele que melhores condições reúnem para amenizar a segregação e fragilidade urbana, percepção que deverá ser alvo de ulteriores análises, já que se trata de um desafio para pensar as cidades amazônicas e a qualificação dos programas relativos à política habitacional.

Referências bibliográficas

BARBOSA, B. R; PESSINA, L; RODRIGUES, E. Produção Social da Moradia: desafios da política da habitação. XI Encontro Nacional de Moradia Popular, da União Nacional por Moradia Popular e do Fórum Nacional de Reforma Urbana. Goiânia, 2008.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. Estação Liberdade: São Paulo, 2004.

BORJA, J. Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, *Urbanitats*, Barcelona, n. 07, 1998.

_____. Espaço público, condição na cidade democrática: a criação de um lugar de intercâmbio. *Arquitextos* núm. 072.03, ano 06, maio de 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: editora Ática, 1989.

COSTA, N. A cidade Urbana na Amazônia: reflexões sobre a construção do plano local de habitação de interesse social. VI Jornada Internacional de Políticas Públicas. São Luís do Maranhão, 2013.

DELGADO, Manuel. **El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos**. Barcelona: editorial anagrama, 1999.

DRUMMOND, J. A. L.; OLIVEIRA, C. P.; SOUZA, J. S. A. Aspectos Históricos da Ocupação Territorial nas Ressacas de Macapá e Santana. *Academia,* 2007.

GEA, Governo do Estado do Amapá. **Os primeiros bairros de Macapá**. Macapá, 2011.

GOMES, Paulo César da Costa. **Olhares geográficos: modos de viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna**. 16 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Primeiros resultados do censo demográfico 2010**. 2011.

MACEDO, Silvio; ROBBA, Fábio. **Praças brasileiras**. São Paulo: Edusp: Imprensa. Oficial do Estado, 2002.

MARICATO, E. O Ministério das Cidades e a política urbana no Brasil. *AU: Arquitetura e Urbanismo*, v.156, p.64-65, 2007.

MENEZES, M. L. P. A Cidade e o Rio, o Rio e a Cidade: Espaços para o Público. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, v. XI, n. 245, ago. 2007.

MONTANER, Josep Maria. **Sistemas arquitectónicos contemporáneos**. Dados eletrônicos. Barcelona: Gustavo Gili, SL, 2008.

NASCIMENTO, E. Produção de uma Topografia Social Urbana. *Revista Mercator*, Fortaleza, v. 11, n. 26, p. 75-94, set./dez. 2012.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Tradução de Francisco Leitão. Coleção arquitetura e urbanismo. Brasília. Editora Universidade de Brasília, 2006.

PEREIRA, José Carlos Matos. Urbanização na Amazônia e o papel das cidades médias na rede urbana regional. In: CARDOSO, A. C. D. (Org.) **O rural e o urbano na Amazônia: diferentes olhares em perspectivas**. Belém: EDUFPA, 2006. (pp. 23-52)

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano: cabeça, campo e prancheta**. 19 ed. São Paulo: Projeto, 1986.

SILVA, A. A. et al. A Utilização da Matriz Swot como ferramenta estratégica – um Estudo de caso em uma escola de idioma de São Paulo. *SEGET*, São Paulo, 2011.

VIEIRA, L. B. **Influência do Espaço Construído na Ocorrência de Crimes em Conjuntos Habitacionais**. 2002. 310 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

VILLAÇA, Flávio. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 2001.

Atratividade Urbana e Atmosfera de Preferência – a rede de espaços públicos na região do Catete, Rio de Janeiro-RJ

Alex Lamounier, Thereza Carvalho

PPGAU-UFF – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

Rua Visconde de Sepetiba, 320, Apto 301, Centro, Niterói-RJ, CEP 24020-206, Telefone/fax: 55 021 36195134

alex.a.lamounier@gmail.com, tthereza.urbanismouff@gmail.com

Resumo

Algumas paisagens apresentam conjuntos de características visíveis que, associadas a valores, práticas e simbolismos, definem Atmosferas reconhecíveis como Preferência por determinados grupos culturais. Este artigo trata sobre Atmosfera de Preferência e atratividade urbana tomando, como estudo de caso, o Largo do Machado, praça de importância central na rede de espaços públicos da região do Catete, no Rio de Janeiro-RJ. Objetiva contribuir ao aprofundamento dos estudos sobre Atmosferas urbanas, apresentando resultados preliminares de três procedimentos inter-relacionados de construção metodológica: uma definição conceitual, baseada em revisão bibliográfica sobre espaço, lugar e paisagem; o entendimento sobre a configuração de Atmosferas de Preferência, através da aplicação e desdobramento do método de identificação das fases de sedimentação de centralidades (CARVALHO, 2009); e o desenvolvimento de uma metodologia à identificação dos componentes de Atmosferas de Preferência, que, além das reflexões sobre os procedimentos anteriores, inclui a derivação de métodos de avaliação de atmosferas urbanas (LAMOUNIER, 2006) e do cárater de paisagens de preferência (YAMAKI, 2011).

Palavras-chave

Atmosfera de Preferência, espaço, lugar, paisagem, Rio de Janeiro.

Abstract

Some landscapes configurations reveals visible characteristics that, associated to values, practices and symbolisms, defines Preference Atmospheres recognizable by specific cultural groups. This article discusses Preference Atmosphere and urban attractiveness taking, as a case study, the Largo do Machado*, square with central importance on the public spaces network of the* Catete *neighborhood in* Rio de Janeiro-RJ*. Aims to contribute to the urban Atmospheres studies, presenting preliminary results about three inter-related procedures of methodological construction: a conceptual definition, based on literature review about space, place and landscape; the understanding about the Preference Atmospheres configuration, through the application and deployment of the method about identification of urban centrality sedimentation phases* (CARVALHO, 2009)*; and the development of a method to the identification of Preference Atmospheres components, which, in addition to reflections on the previous procedures, includes the derivation of evaluation methods of urban atmospheres* (LAMOUNIER, 2006) *and the character of preference landscapes* (YAMAKI, 2011).

Keywords

Preference Atmosphere, space, place, landscape, Rio de Janeiro.

Introdução

O trabalho parte da hipótese de que alguns espaços de uma cidade integram Atmosferas de Preferência, reconhecíveis por grupos de pessoas que mantenham valores culturais compartilhados. Atmosfera urbana é entendida como a "aura do lugar" (LAMOUNIER, 2006; LAMOUNIER e YAMAKI, 2006), definida por um conjunto de características visíveis – configuração físico-espacial – e invisíveis – valores, práticas, simbolismos associados. Sua identificação exige aprofundamentos diversos do olhar: desde o 'estrangeiro', mais crítico e detalhista do que se pode apreender da paisagem, até o mais próximo da visão do morador ou frequentador assíduo, capaz de compreender significados. Exige reconhecer elementos e lugares, vivenciados ou imaginados, presentes na memória. Depende do desenvolvimento de afetividade entre observador e lugar observado, num misto de fascínio pelo novo e nostalgia.

Uma avaliação aprofundada permite identificar o que faz com que a maioria das pessoas se identifique com alguns espaços, entenda determinadas configurações como agradáveis. Contribui, assim, à definição de formas possíveis de manutenção e permanência das características comuns responsáveis por qualidades interligadas, como territorialidade, segurança e atratividade dos espaços, preocupações presentes nas discussões atuais sobre as cidades.

Este artigo propõe uma definição conceitual de Atmosfera de Preferência e apresenta o desenvolvimento inicial de uma metodologia de leitura a partir do desdobramento de metodologias de identificação de etapas de configuração de espaços atrativos (CARVALHO, 2009), de avaliação de atmosferas de ruas tradicionais (LAMOUNIER, 2006) e de paisagens de preferência (YAMAKI, 2011). Toma, como estudo de caso, o Largo do Machado, praça tradicional que desempenha significativo papel na integração de uma rede de espaços livres na região do Catete, no Rio de Janeiro. Integra um estudo maior – tese de doutorado em desenvolvimento – sobre Atmosferas de Preferência na "Cidade Maravilhosa".

Conceituando Atmosfera de Preferência

Atmosfera tem sido confundida com caráter e ambiência. Caráter é aqui entendido, contudo, como um conjunto de configuração visível, cujo "amálgama" confere personalidade a determinado espaço (YAMAKI et al, 2005, p. 76). Refere-se à "forma concreta e substância dos elementos definidores do espaço", sendo "determinado pelo material e a constituição formal de um lugar" (NORBERG-SCHULZ, 1980, p. 14). Ambiência é definida como o resultado de intervenções que buscam conferir, de maneira instantânea e intencional, "um estilo e uma atmosfera próprias" a um determinado local (RELPH, 1987, p. 193).

Buscando definir Atmosfera de Preferência, este trabalho sintetiza uma revisão bibliográfica dos conceitos de espaço, lugar e paisagem, categorias-chave de análise urbana. As inter-relações que apresentam, e as diferentes concepções e maneiras de percepção e apropriação que envolvem, oferecem subsídios à este propósito.

Espaço é analisado sob o viés da indissociabilidade entre tempo e espaço, entendidos como aspectos concernentes à sociedade e não estritamente físicos, (THRIFT, 1977) e das possibilidades de reconhecimento da conexão passado/presente na percepção cotidiana de ambientes urbanos (LYNCH, 1975), relacionando-se apropriação espacial à conformação e ao processo configurativo (KOSTOF, 2005) e, principalmente, à contemplação de múltiplas visões. A perspectiva aqui adotada entende espaço como definição prevalescente, suporte e determinante, portanto, de múltiplas narrativas, onde devem coexistir diversas "estórias individuais" – um produto de inter-relações, baseado na pluralidade e em constante construção, conforme Massey (2009).

Lugar é entendido por Canter (1977, p. 58) como "resultado dos relacionamentos entre ações, concepções e atributos físicos". Tuan (1983) o define como o espaço imbuído de significado. Neste sentido, Holzer (1999, p. 76) propõe "que se defina o lugar sempre como um centro de significados e, por extensão, um forte elemento de comunicação, de linguagem, mas que nunca seja reduzido a um símbolo despido de sua essência". Segundo Meinig (1979, p. 3), a percepção de lugares depende "de nossas próprias experiências e sensibilidades", da atribuição de significados referenciada no indivíduo, como reforçado por Sauer (1998). Sua percepção é, assim, instrínseca ao acúmulo individual de tempo e a um senso, também individual, de pertencimento afetivo.

Paisagem é aqui definida como expressão cultural visível, resultante da interação entre aspectos tangíveis – configuração física – e intangíveis – simbolismo. Tal entendimento baseia-se nas definições de Berque (1998) – "paisagem-marca" e "paisagem-matriz" –, Sauer (1998) – unidade bilateral composta por estrutura e significado – e Cosgrove (1998) – a ação humana é determinante na configuração da paisagem. Envolve, ainda, concepção anterior de Humboldt (apud CANTERO, 2006), relacionando-a ao mundo das formas e dos significados, razão e sentimento. As considerações de Meinig (1979) sobre paisagens identitárias conduzem à ideia de um senso de reconhecimento, familiaridade, associado a determinadas paisagens, através de percepções individuais no âmbito coletivo.

Um entendimento inter-relacional permite concluir que espaço, lugar e paisagem são categorias essenciais à definição de Atmosfera. Identificar Atmosferas envolve um processo intersubjetivo, que integra as diferentes maneiras de identificação de cada uma das categorias aqui conceituadas – multiplicidade, coexistência de diferentes visões, na constituição espacial; senso de pertencimento individual na definição do lugar; e reconhecimento coletivo de significados, pelo compartilhamento de valores culturais, na identificação de paisagens (**figura 1**).

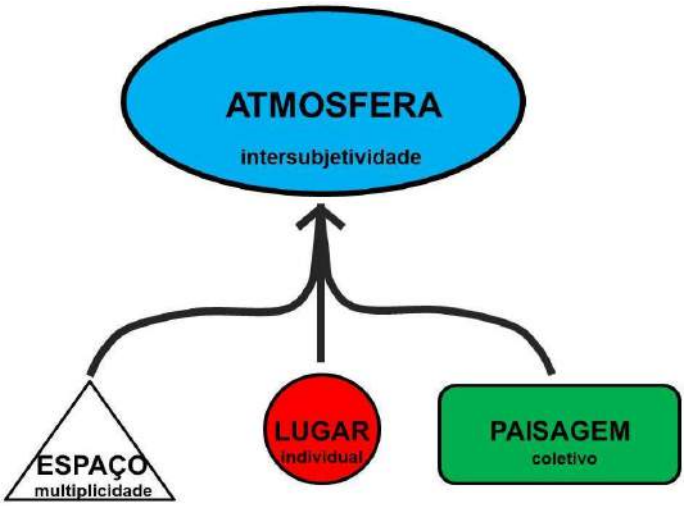
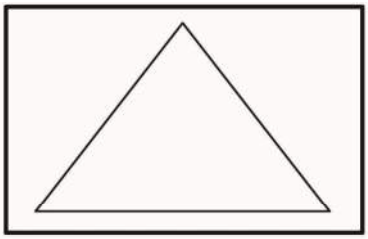


Figura 1. Intersubjetividade na Identificação de Atmosfera: inter-relações entre as diferentes maneiras de percepção de Espaço, Lugar e Paisagem.

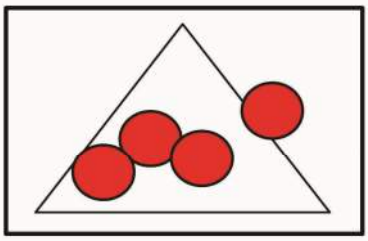
Berque (1998, p. 84) afirma "que a paisagem exprime concretamente" a relação de uma sociedade "com o espaço e a natureza" e defende a importância do "estudo do *sentido* (global e unitário)" atribuído pela sociedade a esta relação. Este "*sentido*" (itálico do autor) atribuído à relação expressa pela paisagem – e, por conseguinte, aos lugares que nela possam estar contidos e suas relações com o espaço – envolve tanto a conotação de significado como de sentimento. Conduz ao sentimento de envolvimento, de "amor à cidade", descrito por Kurokawa (2002, cap. 14), como definição de Atmosfera. Kurokawa (idem) defende que Atmosfera relaciona-se até mesmo ao humor do observador e "pode ser descrita como uma ordem simbólica sem uma estrutura estabelecida", criada por meio da variedade de relações entre significados e elementos, maneiras como conteúdos simbólicos podem se modificar, existência de espaços intermediários entre elementos diferentes, conotações de um signo e relações das partes com o todo.

Atmosfera tem a ver, portanto, com valores, significados e sentimentos atribuídos a uma paisagem, ou a um lugar, incluindo as relações espaciais expressas nos mesmos. Sua identificação remete a lugares da memória, nem sempre constituídos no sentido locacional, ao mesmo tempo em que exige a identificação das paisagens que a compõem.

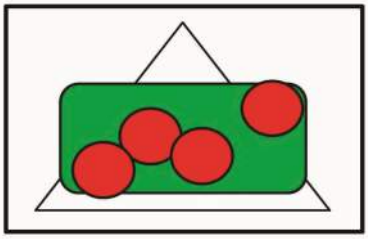
Atmosfera se define como Preferência, para múltiplos indivíduos, mediante escolhas individuais cumulativas. Preferência, como liberdade de escolha, relaciona-se à ideia de tempo e de "memória [coletiva] organizada", que associa liberdade a um indispensável "ponto de encontro, reunião" – "a vida de um homem livre necessita da presença dos 'outros'". Este espaço de encontro resulta, assim, da "ação em conjunto", da "compartição de palavras e atos" (ARENDT, 1989, p. 160-162). Paisagem de preferência envolve a ideia de lugar – por associar um sentimento de apego, identificação, reconhecimento, familiaridade – e de espaço – no sentido da multiplicidade de visões em detrimento de uma narrativa única. Atmosfera de Preferência integra, obrigatoriamente, paisagens de preferência. Em sua definição, que envolve atribuições de significados coletivos e individuais, a intersubjetividade tem papel essencial.



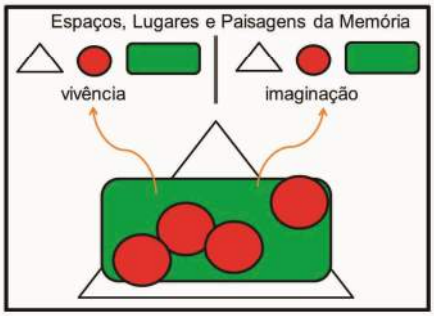
Espaço é constituído por multiplicidade, coexistência de diferentes visões e maneiras de apropriação, diversidade de relações que podem ou não se concretizar, e abertura ao futuro.

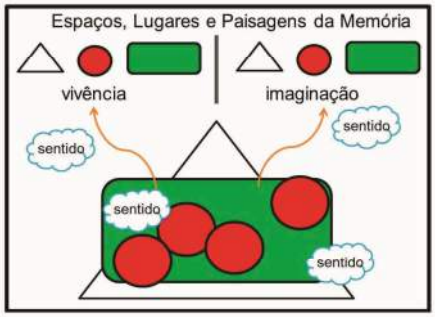


Embora lugar seja definido por um senso individual, uma observação atenta permite identificar signos que denotam diferentes concepções de lugar, por diversas pessoas, num mesmo espaço.



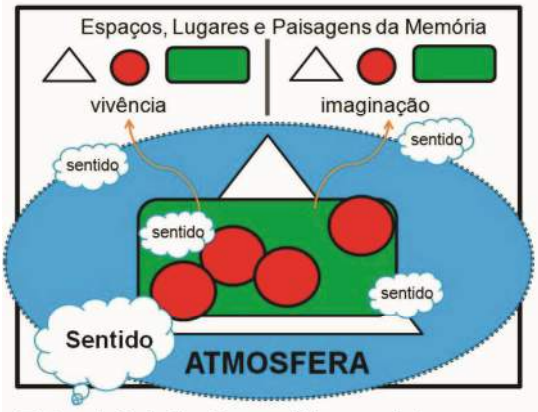
As relações espaço/lugar são visivelmente expressas pela paisagem, cuja configuração, resultante e determinante de dinâmicas socio-culturais, pode ser identificada como familiar, reconhecível no âmbito coletivo.





A configuração da paisagem observada pode remeter a outras paisagens, lugares e espaços da memória, vivenciados ou imaginados, tanto pela similaridade entre a estrutura visual quanto pela associação de significados.

Embora impossível contemplar todos os sentidos atribuídos à configuração da paisagem, seus lugares e relações espaciais, uma análise aprofundada deve contemplar a possibilidade da diversidade de sentidos, de diferentes visões a respeito desta.



Às diversas relações entre espaço, lugares e paisagem, e os diferentes sentidos atribuídos, por diferentes visões, é essencial o sentido que o próprio observador atribui, baseando-se, inclusive, nos significados e sentimentos que este conjunto de inter-relações lhe suscita.

Esta atribuição de sentido consiste numa maneira de atribuição de valor, uma forma de reconhecimento, baseada tanto no âmbito racional quanto sentimental, essencial à identificação de Atmosferas.

Figura 2. Espaço, Lugar, Paisagem e Sentido: definindo Atmosfera de Preferência.

Os quadrinhos da **figura 2** permitem concluir que a definição de Atmosfera consiste numa concepção de mundo, numa escala íntima, mas não individual. Sua percepção depende da intersubjetividade, ou seja, do reconhecimento, no âmbito coletivo, de aspectos cuja percepção relaciona-se ao âmbito individual.

Atmosfera é tanto escalar, por incluir elementos tangíveis relacionados à configuração físico-espacial, quanto não-escalar, por relacionar-se intimamente ao campo sentimental, e não contém limites claros. A extensão espacial envolvida por uma Atmosfera pode variar conforme cada observador e, ainda, conforme cada momento em que é percebida por um mesmo observador. Transformações intensas numa paisagem podem levar a rupturas. A permanência de Atmosferas, contudo, relaciona-se mais à manutenção de significados do que apenas de atributos físicos.

Largo do Machado: a configuração de um espaço atrativo

O Catete é considerado um "subcentro" da cidade do Rio de Janeiro desde os anos 1970, classificação baseada na "presença dos serviços de lazer como bares, restaurantes, cinemas e teatros" (Duarte apud PM RIO, [2005], p. 11). Em sua definição como centralidade, a atratividade do Largo do Machado é fator significativo. O processo de configuração desta praça, a permanência, a transformação e o surgimento de novos elementos têm levado à manutenção e à renovação de significados, associados não apenas à configuração física, mas também à fruição e, consequentemente, à consolidação de sua valorização como espaço urbano representativo no imaginário da cidade.

Carvalho (1985, 1993, 2009, 2010, 2012, 2014a, 2014b, entre outras publicações) vem desenvolvendo uma metodologia de análise do processo de consolidação de centralidades. Definindo etapas de configuração – "singularidade atrativa", "fruição agregadora" e "tradição valorizadora" – permite identificar o "processo de sedimentação dos tecidos [que] confere aos espaços atributos que os distinguem e caracterizam", contribuindo "para que estes resistam a situações desqualificadoras ou aos simples impactos de alterações relativas dos seus papéis urbanos" (CARVALHO e DIAS, 2009, p. 295-301). Estas etapas ocorrem sucessiva e, ao mesmo tempo, inter-relacionadamente, num processo cíclico e indissociável. Sua aplicação é aqui utilizada para o entendimento do processo de configuração do Largo do Machado como espaço atrativo central à vitalidade da região do Catete.

As imagens a seguir mostram três momentos da configuração inicial do Largo do Machado. As anotações sobre o mapa elaborado entre 1808 e 1812 (**figura 3a**) identificam o "descampado" que deu origem ao Largo, "nas "margens alagadiças" do Rio Catete, junto ao "Caminho da Praia Vermelha", estrada que originou a Rua do Catete. O rio definia um limite natural à esparsa ocupação. A partir de sua margem oposta, as edificações iam escasseando até que a estrada ficasse delimitada apenas por morros e mata fechada. O Largo do Machado "foi alinhado e demarcado como logradouro público em 1810" (COARACY, 1965, p. 446). Em 1850, seu vazio já encontrava-se delimitado pelo traçado viário (**figura 3b**). As quadras em torno do Largo e da atual Rua do Catete já apresentavam-se definidas pelas edificações, enquanto o

Rio Catete já aparece desviado. No final da mesma década, o mapeamento de 1858 (**figura 3c**) anotava uma divisão interna da praça, nova retificação do rio e considerável densificação de edificações no entorno.

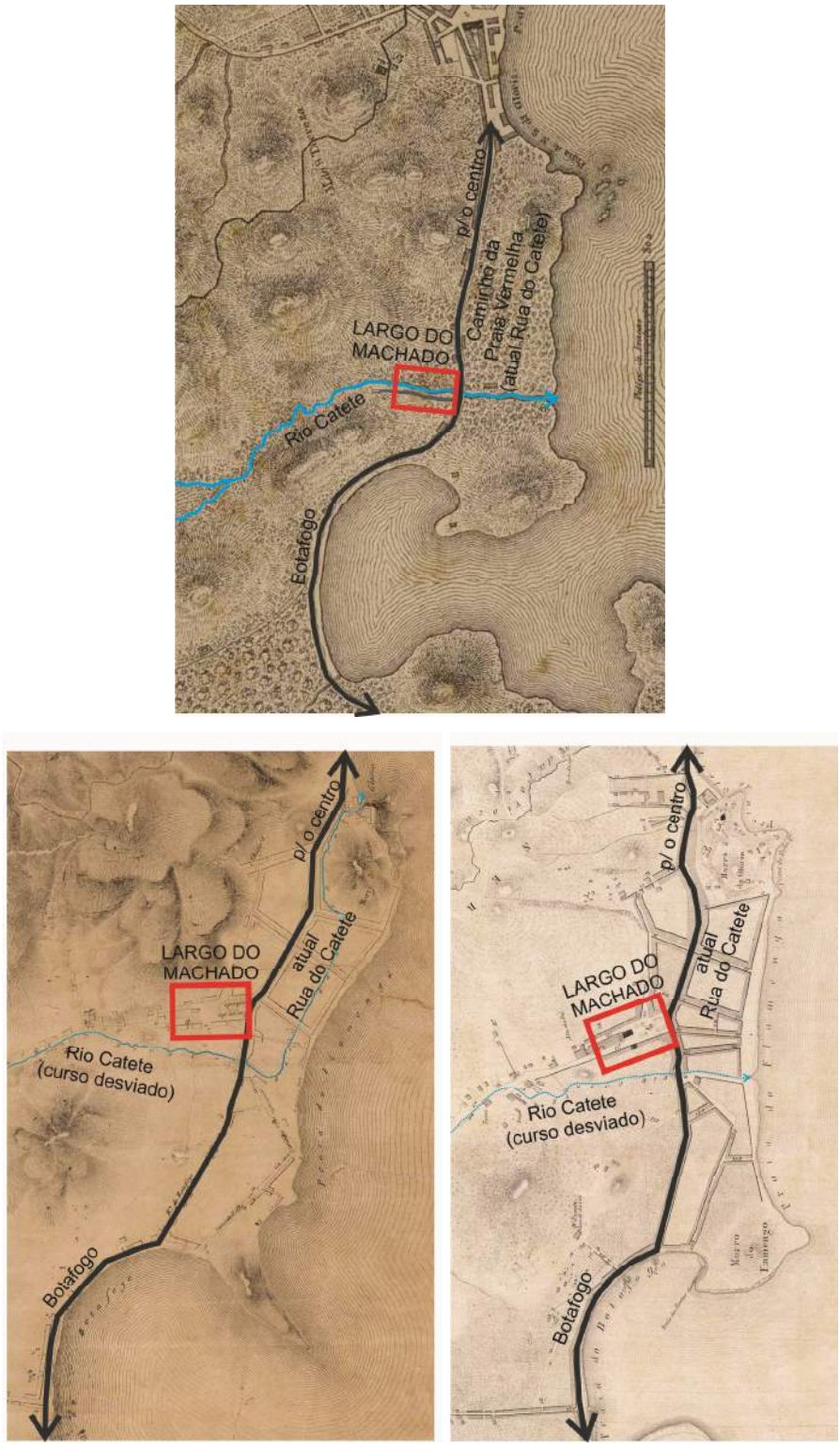


Figura 3a,b,c. Largo do Machado: início da configuração 1808 (**a**, topo), 1850 (**b**, esquerda) e 1858 (**c**, direita). Fonte: (**a**) s/ autoria indicada, [1848]; (**b**) MANSO, J. M., 1850; (**c**) CAMPOS, F. C., 1858; acervo Biblioteca Nacional Digital, acesso em 05/2015; anotações LAMOUNIER, 2015, sobre arquivo digital.

O Caminho da Praia Vermelha conectava o núcleo urbano do Rio de Janeiro às áreas rurais ao sul, que começavam a ser ocupadas por grandes chácaras. Segundo Cruls, "deve ter sido o [caminho] mais antigo", necessário já na "mudança da cidade de Vila Velha para o Morro do Castelo". Seguia do Morro do Castelo à Praia Vermelha, de onde logo "abriu-se uma vereda que levava à [atual Lagoa] Rodrigo de Freitas" (1965, p. 91).

Ações do Poder Público propiciaram a consolidação dessa estrada como eixo de expansão urbana para a zona sul, favorecendo a mobilidade das classes de maior renda, no distanciamento do congestionado centro urbano. Bairros como Lapa, Glória, Catete, Flamengo e Botafogo passaram por notável crescimento entre 1821 e 1838 (ABREU, 1987). O desenvolvimento dessa região foi bastante representado em obras literárias de referência nacional, que delineavam o cotidiano carioca entre os séculos XIX e XX. As transformações no bairro de Botafogo integram o cenário do romance "O Cortiço", de Aluísio de Azevedo. Em obras como "Dom Casmurro", "Memórias Póstumas de Brás Cubas", "Quincas Borba" e "Memorial de Aires", Machado de Assis relata os bailes no Catete e eventuais encontros no Largo do Machado.

A configuração natural do sítio, com destaque para o Rio Catete, e a intensificação da ocupação ao longo do antigo Caminho da Praia Vermelha foram as "singularidades atrativas" iniciais que propiciaram a consolidação do Largo do Machado como espaço representativo do Catete e da cidade do Rio de Janeiro. A apropriação do descampado e sua permanência como área livre significativa face à intensificação da ocupação reflete uma etapa inicial do processo de "tradição valorizadora" que resulta e alimenta, ao mesmo tempo, etapas de "fruição agregadora". A permanência de usos mistos, desde a instalação do açougue ao qual se atribui o nome Largo do Machado (conforme CRULS, 1965), e a resistência desta denominação às tentativas oficiais de mudança – como Largo da Glória, em 1842, com o início da construção da igreja, e Praça Duque de Caxias, em 1869 (COARACY, 1965) – refletem este processo de valorização como tradição através da fruição que agrega significados e conduz, portanto, a um senso de identificação com o espaço.

A valorização como espaço singular envolve tanto o reconhecimento da população como ações do Poder Público. Ambos podem estar inter-relacionados – ora as ações do Poder Público são efetivadas em função do reconhecimento popular, ora o reconhecimento popular é direcionado por estas ações. Diversas intervenções refletem o processo de valorização e reconhecimento do Largo do Machado, ainda no século XIX.

Foi um dos espaços livres iluminados em comemoração à coroação do Imperador Pedro II, conforme atesta a "*Collecção* dos Desenhos das *Principaes Iluminasções* nos Dias da *Coroassão* do Snr. D. P. 2º" (CARVALHO, [1841], [desenho 13]).

A primeira linha de bondes de tração animal da cidade, implantada em 1868 pela *Botanical Garden Railroad Company*, ligava o Centro ao Largo do Machado, passando pela Rua do Catete. Em 1892 o trajeto passou a ser executado por bondes elétricos (PM RIO, [2005]).

À linha de bondes seguiram-se intervenções voltadas também à fruição estética do Largo do Machado. Em 1869, a praça foi contemplada pelo projeto de ajardinamento elaborado por Glaziou, reconhecido paisagista francês, nomeado "Diretor de Parques e Jardins da Casa Imperial para realização da reforma da Quinta da Boa Vista" no mesmo ano, que vinha desenvolvendo projetos de remodelação em diversos espaços importantes na cidade (MAGALHÃES, 2013, p. 1635). As figueiras e as séries de altas palmeiras que permitem distinguir o Largo do Machado em meio à densidade de prédios do entorno próximo são remanescentes deste projeto (PESSOA e REIS, 2009). Em meados do século seguinte, o Largo passaria por nova remodelação. O projeto, de autoria de Burle Marx, respeitou as antigas palmeiras e figueiras e introduziu as grandiosas árvores da espécie abricó-de-macaco.

Com a Proclamação da República, a sede do Governo Federal foi instalada na antiga residência do Barão de Nova Friburgo, na Rua do Catete, onde permaneceu até a transferência para Brasília, nos anos 1960. A proximidade com o centro político do país trouxe importância renovada ao Largo do Machado.

Na virada do século XIX para o XX, o Largo figurava nos primeiros filmes brasileiros, entre outros pontos representativos do Rio de Janeiro, como a Igreja da Candelária e a Baía de Guanabara. Exibidos numa "sala permanente", na Rua do Ouvidor, os filmes de curta duração buscavam representar "o cotidiano carioca", seguindo o "estilo dos documentários franceses" da época (GOMES, 2008, p. 5).

As primeiras "singularidades atrativas" do Largo do Machado propiciaram usos e apropriações que foram gerando novas singularidades e possibilidades de fruição, cuja consolidação conduz à valorização como tradição. Este processo, associado à vivência cotidiana, leva à definição e intensificação de vínculos afetivos com o espaço. Uma construção identitária que gera signos de reconhecimento/pertencimento, cuja identificação, em análises de campo, permitiu o desdobramento da metodologia de Carvalho (2009), com a definição de outra etapa de configuração – o senso de afetividade. Sua associação às etapas anteriores contribui significativamente ao entendimento da relação entre atratividade urbana e a configuração de Atmosferas de Preferência.

A aplicação analítica desse desdobramento busca identificar "singularidades atrativas", tipos de "fruição agregadora", indicadores da consolidação como "tradição valorizadora", e signos de senso de afetividade, tomando o Largo do Machado como estudo de caso.

Análise aplicada do desdobramento metodológico

Nas comemorações de 400 anos do Rio de Janeiro, Coaracy (1965, p. 447) caracterizava o Largo do Machado como “o ponto de encontro ou confluência de quatro zonas ou bairros distintos da cidade, cada um com as suas características próprias: o Catete, o Flamengo, Laranjeiras e Botafogo” – “situação especial [que] dá à praça, não só intenso movimento, como um aspecto peculiar e uma individualidade própria”. Reconhecia que “direta ou indiretamente, o Largo do Machado está incluído entre as tradições cariocas e ligado a costumes e hábitos que se transmitem de geração a geração”.

Os sucessivos parcelamentos da região acabaram definindo uma rede de espaços públicos – Jardins do Palácio do Catete, Praças José de Alencar e São Salvador, Parque Guinle e Parque do Flamengo – na qual o Largo do Machado tem localização central (**figura 4**). Sua atratividade/centralidade é reforçada pela integração com estes espaços, surgidos posteriormente, ao longo da evolução da cidade.

Figura 4. Largo do Machado e a rede de espaços públicos na região do Catete. Fonte: LAMOUNIER, anotações sobre imagem Google Earth, 2015.

As edificações que delimitam o Largo contribuem à valorização da praça como espaço tradicional, tanto pela tipologia arquitetônica como pelos usos que abrigam. Testemunham tempos diversos da configuração urbana e atraem pela diversificação comercial e de serviços ofertados. Os estabelecimentos comerciais no térreo de sobrados e edifícios residenciais potencializam a vitalidade local. Nas calçadas, barraquinhas de comércio informal garantem a atratividade noturna, após o encerramento do expediente (**figura 5a,b,c**).

Figura 5a,b,c. Vitalidade e atratividade urbana: diferentes tempos e usos nas margens do Largo do Machado. Fonte: LAMOUNIER, 09/2013.

A Igreja de Nossa Senhora da Glória e o Colégio Estadual Amaro Cavalcanti se destacam como edificações singulares.

A igreja foi inaugurada em 1872, conferindo à praça o novo significado de adro da matriz. Sua torre foi concluída três anos depois, conforme comenta Machado de Assis nas crônicas de "História de Quinze Dias", publicadas pela Ilustração Brasileira, entre 01/07/1876 e 01/01/1878 (in: MEC, 2008). O obelisco com a estátua da santa, na fonte central da praça, reforça a intenção de 'enobrecimento' do espaço, envolvida na mudança do nome para Largo da Glória. Alinhado à matriz, num eixo visual emoldurado pelas palmeiras de Glaziou, este monumento destaca-se na composição paisagística da praça. Desassociada de um processo continuado, contudo, a nova denominação não superou a força da identidade construída ao longo do tempo, relacionada a um dos usos iniciais do Largo do Machado, reconhecida como singularidade e consolidada como tradição no imaginário popular. A fonte, quando desligada, serve à permanência de alguns frequentadores do Largo – uma definição de preferência transgressora às definições oficiais sobre onde se pode permanecer na praça (**figura 6a,b**).

Figura 6a,b. A fonte com o monumento, alinhada à igreja e emoldurada pelas palmeiras da praça (**a**, esquerda) e desligada, apropriada como local de permanência (**b**, direita). Fonte: LAMOUNIER, 09/2013 (**a**), 05/2015 (**b**).

O Colégio Estadual Amaro Cavalcanti integra o "grupo seleto" das "escolas do imperador", construído entre 1870 e 1877 em homenagem a D. Pedro II, "para comemorar a vitória brasileira na guerra contra o Paraguai". Desde a inauguração até meados do século XX sediou importantes eventos e instituições,

como o Museu Pedagógico Central, “as escolas de Economia e Direito e de Filosofia” e a reitoria da Universidade do Distrito Federal (VILAS BOAS, 2014, p. 1-5). Seu histórico permite qualificar o Largo do Machado como uma das sedes do processo de renovação educacional pelo qual passou o país durante as primeiras quatro décadas do século XX.

Na escala cotidiana, o colégio se consolidou como uma das principais “singularidades atrativas” do Largo do Machado. O sombreamento e as mesas com tabuleiros definiram uma área da praça propícia ao lazer. Entretanto, o determinante mais significativo da “fruição agregadora”, ali, é a proximidade do colégio. Observar a movimentação dos alunos, as interações nos intervalos das aulas, possibilita o prazer pela convivência entre gerações. A concentração de pessoas com idades variadas acaba atraindo mais pessoas para este lado da praça e, consequentemente, vendedores de lanches, sorvetes, fotógrafo ‘lambe-lambe’, etc. Para alguns daqueles idosos, ir à praça ‘observar o movimento’ é prática cotidiana. Para os alunos, a regularidade escolar acaba definindo também um cotidiano de apropriação do espaço público (**figura 7a,b**). Ambos os casos conduzem ao estabelecimento de um senso de afetividade, essencial na consolidação de uma “tradição valorizadora” que transcende e reforça o histórico oficial do colégio.

Figura 7a,b. Apropriações na área em frente ao Colégio. Fonte: LAMOUNIER, 09/2013 (**a**, esquerda), 05/2015 (**b**, direita).

A atratividade dos espaços públicos depende mais da conjugação de diversos fatores que de aspectos isolados. Sua configuração pode passar por períodos de diminuição da vitalidade. A força de algumas singularidades e do reconhecimento como tradição, contudo, pode garantir a resistência do espaço, levando, ainda, à renovação de significados (CARVALHO e DIAS, 2009).

A implantação da estação de metrô no Largo do Machado, embora tenha determinado um período de enfraquecimento da atratividade, durante as obras, nos anos 1970, reforçou o papel desta praça como ponto nodal de transporte coletivo. Integrada aos pontos de ônibus numa das margens do Largo, intensificou a passagem de pessoas com destino a diversas regiões da cidade e, também, a permanência das mesmas (**figura 8a,b,c**). ‘Lugares preferidos’ são cotidianamente demarcados, pela frequência dos ocupantes, no mobiliário e áreas sombreadas do Largo.

Figura 8a,b,c. Convergência de pessoas para a estação de metrô e pontos de ônibus no Largo do Machado (**a**, esquerda, **b**, centro) e o descanso no banco sombreado (**c**, direita). Fonte: LAMOUNIER, 05/2015

Os percursos com maior fluxo de pessoas acabaram definindo pontos preferíveis entre artistas de rua. À sombra das árvores próximas às paradas de ônibus, apresentações musicais atraem a atenção de quem passa, potencializando as possibilidades de pausa na praça (**figura 9a,b**). A "singularidade atrativa", neste caso, consiste na própria "fruição agregadora". A apropriação do espaço pelos músicos atrai e propicia mais fruição – a apreciação da apresentação pelo público. As interações que possibilitam influem na concepção e percepção espacial, podendo catalisar a configuração de um senso de afetividade que, somado à frequência das apresentações, é essencial ao reconhecimento, no imaginário carioca, do Largo do Machado como espaço de "tradição valorizadora".

Figura 9a,b. Artistas de rua no Largo do Machado. Fonte: LAMOUNIER, 09/2013 (**a**, esquerda), 05/2015 (**b**, direita).

A sobreposição de apropriações, entretanto, pode gerar conflitos territoriais. A instalação das floriculturas obrigou à mudança de um dos 'lambe-lambes' no Largo, após "três décadas ocupando o mesmo ponto" (ÁGUEDA, 2008, p. 99). Pertencente a uma família de 'fotógrafos de praça', seus registros profissionais e familiares mostram a antiga árvore sob a qual trabalhava (**figura 10**). Quando desconsideram práticas tradicionais, novas atratividades e possibilidades de fruição podem anular o senso de afetividade associado ao espaço.

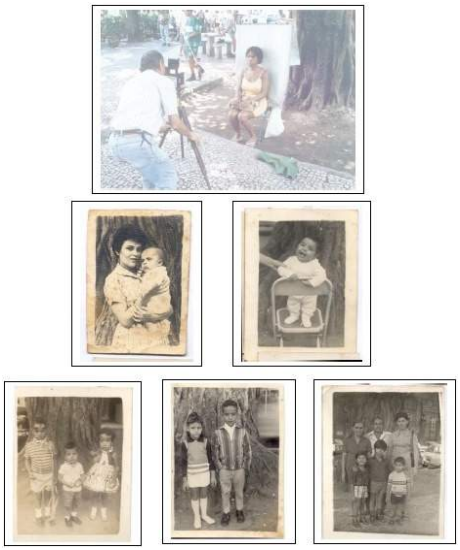


Figura 10. "Registros imagéticos da passagem do tempo [...] em torno da árvore que marca[va] espacialmente o local de trabalho [...] no Largo do Machado". Fonte: ÁGUEDA, 2008, p. 171.

Localização inicial e sucessivas ações do Poder Público, definindo parcelamento e ocupação da região, integração com uma rede de espaços públicos, diversidade de usos, configuração da praça como ponto nodal do sistema viário, seu traçado, paisagismo e mobiliário, contribuíram à consolidação do Largo do Machado como "singularidade atrativa".

A intensificação dessa atratividade, gerando cada vez mais apropriações, em múltiplas escalas, por variados propósitos – o acesso ao transporte público, apresentações artísticas, a contemplação espacial e do outro, o lazer ou o cumprimento de obrigações cotidianas, e outras maneiras de participação na vida da cidade – envolve etapas de "fruição agregadora" que definem novos atrativos e propiciam a consolidação de uma "tradição valorizadora".

A valorização como tradição renova significados e gera, também, mais atrativos. Embora envolva estratégias mercadológicas e/ou governamentais, relaciona-se, numa escala mais íntima, a um reconhecimento identitário intrínseco à construção cotidiana. A vivência continuada é mais propícia ao senso de afetividade com o espaço que as estratégias de divulgação de uma imagem pretendida.

Considerações Preliminares: definindo uma metodologia à identificação de Atmosferas de Preferência

A percepção de Atmosferas de Preferência pode depender mais da configuração da paisagem que da capacidade pessoal de atenção a detalhes. Alguns significados, contudo, só podem ser apreendidos quando refletem situações reconhecíveis de nosso passado.

Considerando o desdobramento do método de identificação das etapas de configuração de espaços atrativos (CARVALHO, 2009), esta pesquisa se direciona ao desenvolvimento de um sistema à identificação dos componentes de Atmosferas de Preferência. Para tanto, inclui a derivação de

metodologias à avaliação de atmosferas urbanas (LAMOUNIER, 2006) e de paisagens de preferência (YAMAKI, 2011).

Lamounier (2006) elabora um método que analisa "atmosferas de ruas" através da identificação de componentes associados a qualidades urbanas. São agrupados em três classes inter-relacionadas – física, visual e atividades/comportamento ambiental – cuja sobreposição concentra os determinantes da "Atmosfera" (**figura 11a**). Permite certa objetividade no processo de identificação, sem desconsiderar a importância da sensibilidade e do pesquisador.

Yamaki (2011) desenvolve um método à avaliação do caráter de paisagens ferroviárias reconhecidas como paisagens de preferência (**figura 11b**). Identifica componentes da paisagem como relevo, vegetação, hidrografia, traçado, edificações, ferrovia e caminhos. Combinados, definem uma série de atributos visuais e uma estrutura que permitem a identificação desse caráter, analisado conforme profundidade de tempo, legibilidade e aspectos culturais.

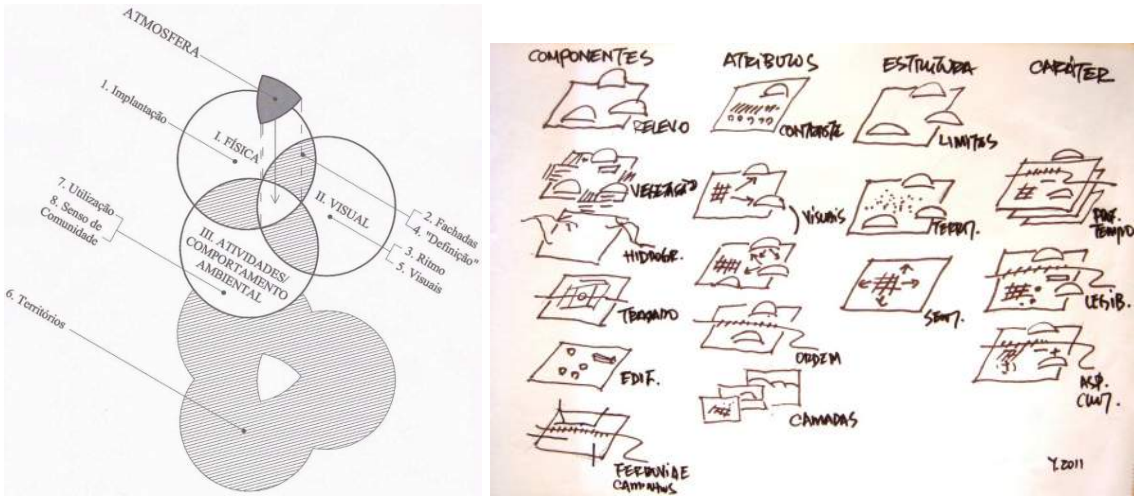


Figura 11a,b. Componentes de "Atmosferas de Ruas" (**a**, esquerda) e Esquema para Avaliação de Paisagens Ferroviárias (**b**, direita). Fonte: (**a**) LAMOUNIER, 2006, p. 82; (**b**) LAMOUNIER e YAMAKI, 2012, p. 127.

A sintetização das metodologias apresentadas possibilitou definir preliminarmente um sistema à identificação dos componentes tangíveis e intangíveis que integram Atmosferas de Preferência, agrupando-os em três classes (**figura 12**).

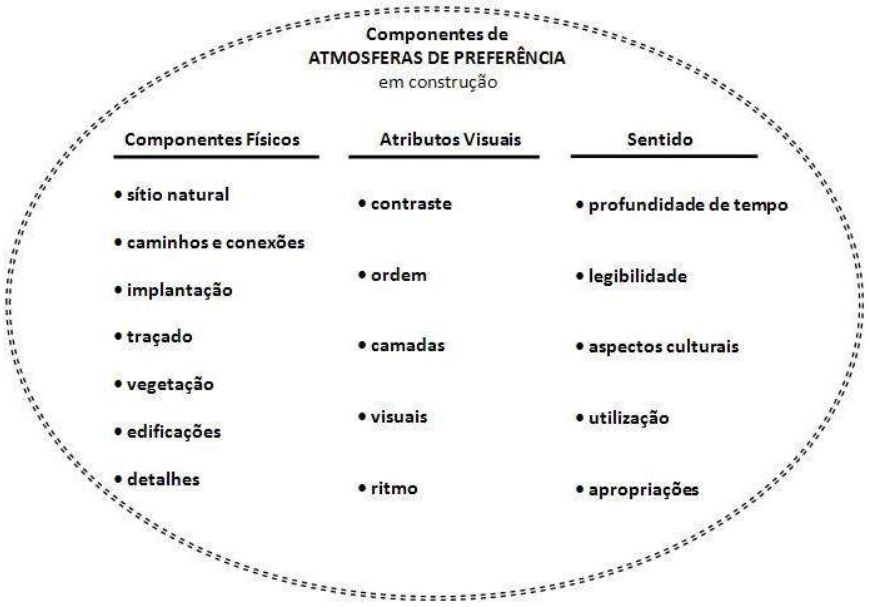


Figura 12. Metodologia à Identificação dos Componentes de Atmosferas de Preferência.

Componentes Físicos integra sete categorias analíticas: **sítio natural** (relevo, hidrografia e vegetação original); **caminhos e conexões** (incluindo identificação de antigos percursos e ligações com outras áreas); **implantação** (localização, parcelamento e configuração resultante); **traçado**, (incluindo organização espacial interna); **vegetação** (no estado atual); **edificações** (tipologias de implantação e arquitetônica); e **detalhes** (ornamentações, mobiliário e pequenas singularidades).

Atributos Visuais referem-se à configuração visível da paisagem, resultante das relações entre os componentes físicos: **contraste** (variações ou coexistência de elementos diferentes); **ordem**, (organização, coesão visível); **camadas** (planos diversos de profundidade); **visuais** (vistas, eixos e panoramas significativos); e **ritmo**, (espaçamento, forma, volume e altura dos componentes físicos, frequência de detalhes similares, etc.).

Sentido refere-se às concepções sobre determinada paisagem e engloba aspectos intangíveis, por vezes, visualmente perceptíveis: **profundidade de tempo** (etapas de configuração expressas na paisagem); **legibilidade** (reconhecimento, familiaridade); **aspectos culturais** (marcas de práticas e valores); **utilização** (usos e funções atribuídos espaço); e **apropriações** (signos de afetividade individual e coletiva, num viés identitário múltiplo).

A elaboração desta metodologia buscou contemplar as reflexões sobre espaço, lugar e paisagem, na conceituação de Atmosfera de Preferência, pautando-se em derivações a partir dos métodos de identificação das fases de configuração de espaços atrativos (CARVALHO, 2009), de avaliação de atmosferas urbanas (LAMOUNIER, 2006) e do caráter de paisagens de preferência (YAMAKI, 2011) sintetizados neste artigo. Será revista e complementada através do aprofundamento das análises de campo no Largo do Machado e demais espaços livres que integram a rede na região do Catete. A

inclusão de análises comparativas de outras áreas do Rio de Janeiro, a definir, possibilitará identificar elementos comuns e sua relativa importância, conforme cada caso estudado, à definição de Atmosferas de Preferência na "cidade maravilhosa".

Referências bibliográficas

ABREU, M. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos-IPP, 1987.

ÁGUEDA, A. F. **O Fotógrafo Lambe-Lambe: guardião da memória e cronista visual de uma comunidade**. 2008. 266p. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://www.inarra.com.br/uploads/Tese-DO-Abilio-Agueda.pdf>. Acesso em: maio de 2015.

ARENDT, H. *La Ville Comme Solution*. In: ANSAY, P.; SCHOONBRODT, R. (Eds.). ***Penser la Ville***. Bruxelles: AAM Éditions, 1989. p. 158-163.

BERQUE, A. Paisagem-Marca, Paisagem-Matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, R.; ROSENDAHL, Z. (Eds.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 84-91.

CAMPOS, F. C. **Planta da Cidade do Rio de Janeiro Organizada do *Archivo* Militar pelos *officiaes***. [Rio de Janeiro]: Archivo Militar, 1858. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart230730/cart230730.jpg>. Acesso em: maio de 2015.

CANTER, D. ***The Psychology of Place***. London: Architectural Press, 1977.

CANTERO, N. *Entre la Explicación y la Comprensión: el concepto de paisaje em la geografia moderna*. In: MADERUELO, J. (Ed.). ***Paisaje y Pensamiento***. Madrid: Abada Editores, 2006. p. 107-129.

CARVALHO, R. F. ***Collecção* dos Desenhos das *Principaes Iluminasções* nos Dias da *Coroassão* do Snr. D. P. 2º**. [Rio de Janeiro]: [s.n.], [1841]. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_iconografia/icon259405/icon259405.pdf>. Acesso em maio de 2015.

CARVALHO, T.; LAMOUNIER, A. Espaços Públicos, Conectividade e Equidade Espacial na Cidade do Rio de Janeiro. In: III ENANPARQ – ARQUITETURA, CIDADE E PROJETO: UMA CONSTRUÇÃO COLETIVA, 2014, São Paulo. **Anais do III ENANPARQ**. São Paulo: Mackenzie, 2014a. 1 CD-ROM.

CARVALHO, T.; LAMOUNIER, A. A Cidade, o Tempo, o Olhar e a Epifania. In: GAZZANEO, L. M. (Ed.). **Artes & Território no mundo lusófono e hispânico**. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROARQ, 2014b. p. 208-223.

CARVALHO SANTOS, T. Espaço público, morfologia e fragmentação – rupturas e mutações no ordenamento do território. ***Cadernos de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Mackenzie***, São Paulo, v. 10, p. 143-163, 2012.

CARVALHO SANTOS, T. Novas Territorialidades no Entorno de Brasília: rearquitetando velhos modelos e novos agentes. In: GAZZANEO, L. M. (Ed.). **Cidades e Espacialidades**. Rio de Janeiro: PROARQ/UFRJ, 2010. p. 130-148.

CARVALHO SANTOS, T.; COELHO, C. O Capital Genético das Redes de Espaços Públicos: mutações e persistências. In: GAZZANEO, L. M.; AMORA, A. A. (Eds.). **Ordem, desordem, ordenamento – urbanismo e paisagem**. Rio de Janeiro: Coleção PROARQ/UFRJ-FAU, 2009. p. 284-303.

CARVALHO, T. *The Space of Citizenship:visually perceived non-spatial dimensions*. In: ATIAS, E. (Ed.). **The *Meaning and Use of Housing, ethnoscapes-current challenges in environmental sciences***. *Series editors*: CANTER, D. Aldershot: Avebury, 1993. p. 265- 287.

CARVALHO SANTOS, T. As Dimensões da Habitação. **Projeto**, São Paulo, nº. 77, p. 95-103, 1985.

COARACY, V. **Memórias da Cidade do Rio de Janeiro**. Coleção Rio 4 Séculos, vol. 3 (2ª ed.). Rio de Janeiro: José Olympio ed., 1965.

COSGROVE, D. A Geografia Está em Toda Parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R.; ROSENDAHL, Z. (Eds.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 92-123.

CRULS, G. **Aparência do Rio de Janeiro – notícia histórica e descritiva da cidade**. Coleção Rio 4 Séculos, vol. 1 (3ª ed.). Rio de Janeiro: José Olympio ed., 1965.

GOMES, A. P. **História da Animação Brasileira**. 2008. 28p. Monografia (Especialização em Computação Gráfica e Multimídia) – Centro de Análise do Cinema e do Audiovisual, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

HOLZER, W. O Lugar na Geografia Humanista. **Território**, Rio de Janeiro, UFRJ, nº. 7, p. 67-78, 1999.

KOSTOF, S. K. ***City Assembled – the elements of urban form through history***. New York: Thames & Hudson, 2005.

LAMOUNIER, A.; YAMAKI, H. **A Ferrovia e o Norte do Paraná: métodos para identificação de paisagens e estratégias à preservação**. Monografia desenvolvida através do 2º Edital de Pesquisa IPHAN – A Preservação do Patrimônio Cultural no Brasil. 2012. 173p. Rio de Janeiro: IPHAN-RJ, 2012.

LAMOUNIER, A. **Atmosferas de Ruas – identificação de componentes e qualidades em Londrina-PR**. 2006. 275p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2006.

LAMOUNIER, A.; YAMAKI, H. A Aura do Lugar. In: YAMAKI, H et al (Eds.). ***Meio Ambiente e Desenvolvimento – reflexões e proposições***. Londrina: Midiograf III: Edições Humanidades, 2006. p. 03-19.

LYNCH, K. ***¿De qué Tiempo es Este Lugar? – para una nueva definición del ambiente***. Barcelona: Gustavo Gili, 1975.

MACHADO DE ASSIS, J. M. História dos Quinze Dias. Publicado originalmente em Ilustração Brasileira. Rio de Janeiro, [s.n.], 01/07/1876–01/01/1878. In: MEC – MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. **Machado de Assis – Obra Completa: homenagem aos 100 anos do falecimento de Machado de Assis**. Brasília: MEC/Governo Federal do Brasil, 2008. Disponível em: <http://machado.mec.gov.br/images/stories/pdf/cronica/macr07.pdf>. Acesso em: maio de 2015.

MAGALHÃES, C. M. Jardins Históricos Brasileiros: arte, história e patrimônio. In: *V SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO*, 2013, Barcelona. **Anais do *V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo***. Barcelona: Universitat Politecnica de Catalunya, 2013. v. 1, p. 1630-1639.

MANSO, J. M. **Plano da Planta da Cidade e Subúrbios do Rio de Janeiro**. Paris: Impr. Lemercier, 1850. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart309961/cart309961.jpg>. Acesso em: maio de 2015.

MASSEY, D. **Pelo Espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MEINIG, D. *Symbolic Landscapes: some idealizations of American Communities*. In: MEINIG, D. (Org.). ***The Interpretation of Ordinary Landscapes: geographical essays***. Oxford: Oxford University Press, 1979. p. 164-192.

NORBERG-SCHULZ, C. ***Genius Loci: towards a phenomenology of architecture***. London: Academy Editions, 1980.

PESSOA, A.; REIS, C (Coords.). **Glaziou, o paisagista do Império**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2009. Disponível em: <http://www.casaruibarbosa.gov.br/glaziou/cronologia4.htm>. Acesso em: maio de 2015.

PLANTA da Cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro: levantada por ordem de sua Alteza o Príncipe Regente Nosso Senhor, no *anno* de 1808 – Impressão Régia, 1812. Rio de Janeiro: Lith. Paulo Robin, [1884]. Acervo digital da Biblioteca Nacional. Disponível em:

<http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart161235/cart161235.jpg>. Acesso em maio de 2015.

PM RIO – PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **Área de Proteção do Ambiente Cultural – APAC – Catete**. Rio de Janeiro: PM Rio, [2005]. Disponível em: <http://www0.rio.rj.gov.br/patrimonio/apac/anexos/catete_textos.pdf>. Acesso em: maio de 2015.

RELPH, E. **A Paisagem Urbana Moderna**. Lisboa: Edições 70 Ltda, 1987.

SAUER, C. A Morfologia da Paisagem. In: CORRÊA, R.; ROSENDAHL, Z. (Eds.). **Paisagem, Tempo e Cultura**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 12-74.

THRIFT, N. *An Introduction to Time-Geography*. ***CATMOG – Concepts and Tecniques in Modern Geography***, London, *n° 13*, *Study Group of Quantitative Methods, of the Institute of British Geographers*, Geo Abstracts Ltd., 1977. Disponível em: < http://www.qmrg.org.uk/files/2008/11/13-time-geography.pdf>. Acesso em: junho de 2013.

TUAN, Y. **Espaço & Lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: DIFEL, 1983.

YAMAKI, H.; LAMOUNIER, A. ITIKAWA, P.; SAKUMA, S. Preservando o Caráter das Cidades – algumas experiências. In: 13º Encontro Nacional da SBPN, 2005, Botucatu. **Anais do 13º Encontro Nacional da SBPN**. Botucatu: SBPN, 2005. p. 76-77.

YAMAKI, H. **Paisagem Cultural – notas de aula**. Londrina: Programa de Mestrado em Geografia – Dinâmica Espaço Ambiental – Universidade Estadual de Londrina, 2011.

Espaços Livres de Uso Público em Ouro Preto-MG: Dinâmicas do Centro Histórico

Alice Viana, Victor Lamounier, Yara Fonseca

Universidade Federal de Ouro Preto

DEARQ/Escola de Minas, Campus Morro do Cruzeiro, Ouro Preto-MG, Telefone: 00 55 31 98695317 - 00 55 31 88511988

aliceviana00@gmail.com, arqlamounier@gmail.com, yarafonsecaalves@yahoo.com.br

Resumo

O distrito-sede do município de Ouro Preto destaca-se no cenário nacional e internacional por suas belas paisagens naturais, por seu rico acervo histórico-arquitetônico e por seu traçado característico da época colonial brasileira. Estas características lhe conferem um charme único, mas fazem com que a adaptação à vida contemporânea se torne um desafio para a população e para a administração pública, especialmente no que tange o espaço público com suas demandas de lazer, descanso, sociabilização e também de mobilidade. As praças e largos, foram, em muitos casos, convertidas em estacionamentos, o que faz com que os veículos sejam elementos dominantes na paisagem. Com suas funções primordiais subvertidas, o espaço público parece estar fisicamente conectado à cidade, mas excluído de suas dinâmicas. Este trabalho busca, então, investigar as relações entre mobilidade e a qualidade dos espaços livres de uso público em Ouro Preto, verificando de que maneira seria possível equilibrar as demandas da mobilidade motorizada com as atividades ligadas à mobilidade pedestre e à permanência nas áreas livres públicas, como o lazer, o descanso, a sociabilização e a contemplação da paisagem.

Palavras-chave

Espaços livres de uso público, mobilidade, planejamento urbano.

Abstract

The city of Ouro Preto, Brazil, stands out in the national and international urban scene for its beautiful natural scenery, for its rich historical and architectural heritage and its distinctive urbanization, typical of the baroque colonial times. These characteristics give it a unique charm, but make adaptation to contemporary life a challenge for the citizens and also for public administration, especially regarding the relationship between the demands of leisure and contemplation in public spaces with the demands of automobile mobility. Most of the old squares and plazas, were, in many cases, converted into parking lots, where vehicles were turned into dominant elements in the landscape. With its main functions subverted, public spaces seem to be physically connected to the city, but excluded from its dynamics. This paper seeks then to investigate the relationship between mobility and the quality of public open spaces in Ouro Preto, verifying if would be possible to balance the demands of motorized mobility with the activities related to pedestrian mobility and public open spaces, such as leisure, rest, socialization and contemplation of the landscape.

Keywords

Public open spaces, mobility, urban planning.

Introdução

Ouro Preto é uma cidade brasileira reconhecida nacional e internacionalmente por ser um símbolo da época colonial brasileira. Está situada em uma região de relevo predominantemente montanhoso e sua origem está ligada à grande exploração do ouro iniciada no final do século XVII. Sua urbanização seguiu parcialmente a tradição urbanística portuguesa, configurando malha de ruas estreitas (embora nem sempre adaptada às condições topográficas do sítio, como era o costume português) e paisagem pontuada por edificações singulares situadas nos topos das colinas (TEIXEIRA, 2009).

Atualmente, a cidade possui 41.214 habitantes[1], e entre suas principais atividades econômicas se encontram a mineração, o turismo e as atividades de suporte à Universidade Federal de Ouro Preto. A área urbana da sede possui 29,86 km2 e sua expansão se encontra bastante limitada pela topografia acidentada do sítio, que se tornou o motivo mais relevante para a transferência da capital do estado de Minas Gerais para Belo Horizonte no final do século XIX (VASCONCELLOS, 1956).

Grande parte dos espaços públicos da cidade estão incluídos no Conjunto Arquitetônico e Urbanístico de Ouro Preto **(figura 1)**, área reconhecida pelo IPHAN e pela UNESCO, que buscam proteger não apenas o traçado urbano antigo e o casario, mas também a paisagem, entendendo que a especificidade de Ouro Preto também se dá pelo conjunto entre o sítio natural e a ocupação humana. Este perímetro abrange o bairro Centro, e ainda muitos outros bairros. Fora destes limites encontra-se a segunda centralidade principal, a região da Bauxita, onde se localiza o Campus Morro do Cruzeiro da UFOP.

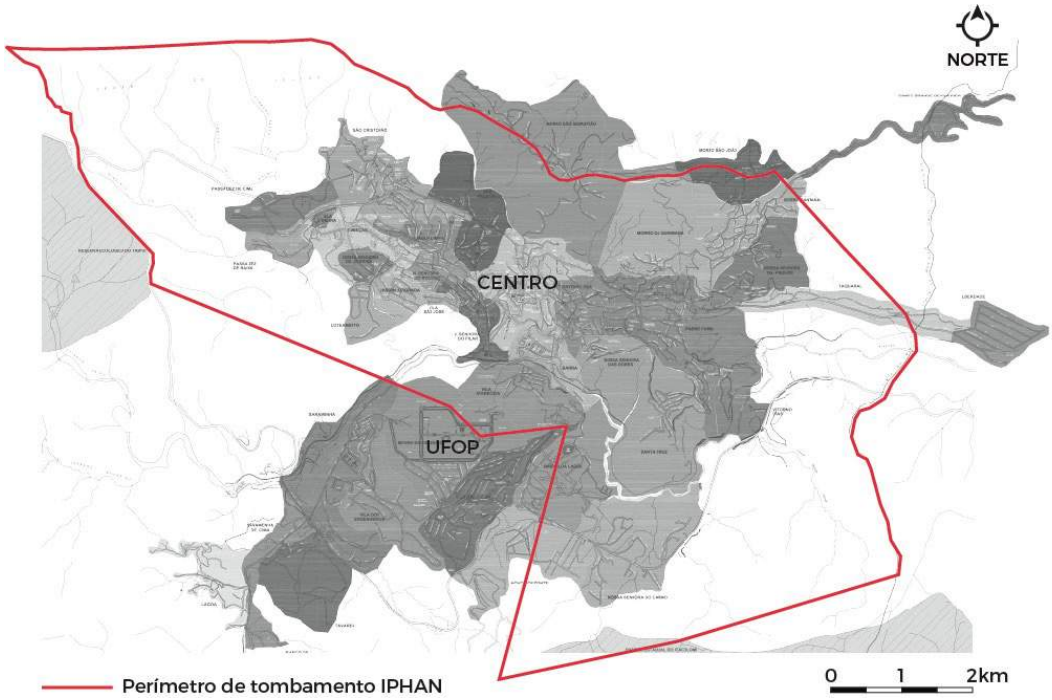


Figura 1. Perímetro de tombamento do IPHAN no distrito-sede de Ouro Preto-MG. Nesta imagem podemos visualizar que o perímetro de tombamento do IPHAN se sobrepõe a grande parte dos bairros da cidade de Ouro Preto, e ainda a parte das suas áreas de preservação ambiental. Autoria: Alice Viana, em maio de 2015. Base cartográfica: Mapa Cadastral de Ouro Preto/PMOP 2014 e Limite dos Bairros de Ouro Preto/PMOP 2000.

[1] População na área urbana do distrito-sede, segundo Censo Demográfico de 2010 do IBGE, disponível em http:// www.censo2010.ibge.gov.br, acessado em maio de 2015.

Desenvolvimento

A formação dos espaços públicos no traçado colonial ouropretano

A cidade de Ouro Preto teve suas origens com a chegada dos bandeirantes no final do século XVII, mais precisamente com a chegada do explorador paulista Antônio Dias de Oliveira e de seu grupo, que ali se instalou dando origem ao primeiro assentamento. A mineração parecia a justificativa única para a permanência em um sítio que, além de muito íngreme, era rochoso, frio e úmido, tornando o cultivo e a criação de animais uma tarefa quase impossível. (VASCONCELLOS, 1956)

De característica polinucleada pelas exigências legais da atividade mineradora (as lavras deveriam estar afastadas em meia légua - aproximadamente 1 km), a ocupação se estruturou em arraiais afastados uns dos outros, mas linearmente conectados ao longo de um caminho, o caminho-tronco, do qual partiam quase todas as ruas secundárias. Do encontro entre o eixo estruturante principal e as ruas secundárias surgem os largos, importantes pontos de encontro e sociabilização, que junto aos adros das igrejas, podem ser considerados os primeiros espaços livres de uso público da cidade.

Entre os principais arraiais destacavam-se os mais antigos, o Antônio Dias e o Ouro Preto (Nossa Senhora do Pilar), rivais e de naturezas diferentes, o primeiro mais voltado à mineração e o segundo mais voltado aos comércios e serviços (CAMPOS, 2012). São estes dois arraiais que, em 1711, são elevados à Vila Rica da Nossa Senhora do Pilar pelo então general Antônio de Albuquerque. Na junção entre os dois arraiais rivais encontrava-se o Morro de Santa Quitéria, cujo topo se configurava em um platô, que recebeu vários nomes e que hoje é conhecido como a Praça Tiradentes. Segundo ALVES (2010), este espaço se torna o centro da Vila, nele sendo instaladas a Câmara e o pelourinho (em 1712) e, posteriormente, o Palácio do Governador (de obras iniciadas em 1741). A Praça Tiradentes se destaca na malha urbana não apenas por sua força simbólica, sede do poder local e estadual por tantos anos, mas também por sua elevada posição altimétrica, por ser a maior área livre pública plana na sede, e por ser um importante ponto nodal nas circulações.

Além dos largos e da “Praça”, como é comumente referenciada a Praça Tiradentes entre a população local, o traçado antigo produziu ainda alguns outros elementos interessantes, como a Ponte da Barra, do Antônio Dias e dos Contos que, por oferecerem oportunidade de assento, por estarem conectadas aos importantes fluxos, e por apresentarem vistas interessantes, são utilizadas como espaços de permanência. O mesmo pode ser observado em alguns arrimos de pedra feitos para conter as ruas que foram abertas no sentido das curvas de nível, como é o caso do arrimo da Rua Getúlio Vargas e da Rua Gabriel Santos, no Rosário. É a capacidade de atrair pessoas e de fazer com que elas escolham ali permanecer o que lhes confere funções próprias de espaços livres de uso público, sendo às vezes mais dinâmicas que algumas praças locais.

Ainda hoje, as antigas ruas estruturantes do caminho-tronco (Rua Direita, Rua São José, Rua Getúlio Vargas, etc.) comportam a maioria dos deslocamentos intra-urbanos, sendo a Praça Tiradentes o principal *hub* de ligação entre elas. O crescimento da cidade, entretanto, em especial no século XX, associado às características do seu traçado original e à permanência do centro antigo como pólo de atividades, impôs uma série de conflitos envolvendo mobilidade, paisagem e práticas urbanas, como veremos a seguir.

Crescimento, declínio e a questão patrimonial como alavanca da atividade turística

A cidade de Ouro Preto passou, algumas vezes, por processos de inchaço e de esvaziamento populacional no decorrer de sua história. São dignos de nota o grande crescimento advindo da mineração no século XVIII, e seu declínio considerável no esgotamento desta exploração mineral. Aos poucos foi recuperando sua população, transformando-se em um importante centro cultural, especialmente durante o Império. A estreita ligação da cidade com Dom Pedro II e a sofisticação de alguns costumes impõe modernização à Praça, que chega até a receber tratamento ajardinado, nos moldes do paisagismo romântico, em projeto atribuído ao paisagista francês Glaziou (ALVES, 2010).

Após o advento da República, entretanto, os problemas de infra-estrutura, abastecimento e a dificuldade de expansão da zona urbana fizeram com que perdesse o posto de capital do estado de Minas Gerais no final do século XIX. Além destas questões técnicas, MENICONI (1999) destaca também a questão simbólica, pois “a velha cidade não servia mais, por incompatível com a imagem de racionalidade e progresso que o positivismo republicano propagava e exigia” (pg 65). O processo de esvaziamento da cidade decorrente da transferência da sede do governo para Belo Horizonte (mais de 45% da sua população emigra) perdurou por algumas décadas, período no qual a cidade passa por uma grande decadência, sendo o crescimento retomado apenas com o surgimento de novas vocações econômicas na no século XX.

Tal decadência desperta, entretanto, uma mudança de olhares sobre a questão patrimonial suscitando a partir dos anos 1920 uma série de medidas voltadas à conservação do patrimônio. Em 1933 a cidade é elevada à condição de monumento nacional e, nos anos seguintes, se inicia um grande número de obras de restauro de suas edificações e espaços públicos, mas também de anulação de seus adquiridos ecletismos, afirmando sua imagem idealizada como a de cidade colonial (MENICONI, 1999). Estes fatores fizeram com que a atividade turística começasse a ganhar destaque em Ouro Preto a partir dos anos 1950, porém, apenas após o reconhecimento como Patrimônio Cultural da Humanidade em 1980 o turismo se tornou efetivamente uma fonte geradora de emprego e renda. O crescimento na demanda de serviços como acomodação, alimentação, guias, etc., incentivou não apenas seu crescimento econômico, mas também populacional (SANDOVAL, ARRUDA & SANTOS, 2009). A presença de turistas hoje ainda é intensa, mas não se encontra tão bem distribuída nos espaços públicos da cidade. Frequente é a sua aglomeração na base do Monumento à Tiradentes, situado no centro da Praça Tiradentes, local que oferece um pouco de sombra, rara oportunidade de assento e vista privilegiada do casario e das grandes edificações-monumento que compõem a praça.

O espraiamento urbano e as novas demandas de mobilidade

Graças à riqueza mineral de seu subsolo, o município se torna mais uma vez um pólo de extração, desta vez voltada não ao ouro, mas ao ferro, à bauxita e ao quartzito. A criação da Elquisa - Electro Chimica Brasileira S.A. em 1934 foi facilitada pela administração municipal que, em regime de concessão, forneceu terras para a implantação de suas instalações na região periférica de Saramenha, desconectada do caminho-tronco e das dinâmicas ouropretanas (ROCHA, 2013). Adquirida em 1950 pela ALCAN - Aluminium Limited, a atividade mineral e metalúrgica se tornaram importantes fontes empregadoras, responsáveis por grande parte da redinamização da cidade, que passou de 8.751 habitantes de 1950 para 25.252 habitantes em 1970 (MENICONI, 1999). Nas imediações da fábrica foi criada a Vila Operária, conjunto habitacional destinado aos operários da indústria, e também o loteamento chamado de Vila dos Engenheiros, para abrigar os funcionários de mais alta qualificação. As duas áreas habitacionais foram estabelecidas no entorno imediato da indústria de beneficiamento, deslocadas do centro histórico, mas dependentes deste para toda e qualquer atividade de comércios e serviços.

Além do desenvolvimento do turismo e da atividade mineradora, Ouro Preto se consolida como centro universitário quando, em 1969, é criada a Universidade Federal de Ouro Preto, unindo as tradicionais Escola de Farmácia e Escola de Minas, ambas criadas no regime imperial (SANDOVAL, ARRUDA & SANTOS, 2009). Atualmente a Universidade conta com atividades em 3 *campi*, um em Ouro Preto, um em Mariana e um em João Monlevade, oferecendo 42 cursos de graduação e 34 de pós-graduação. Apenas no campus de Ouro Preto, situado no Morro do Cruzeiro, em terreno previamente mineirado pela Elquisa, circulam diariamente cerca de 13.340 pessoas, entre alunos, professores, funcionários e visitantes. O impacto do crescimento da Universidade na cidade foi enorme, atraindo novos moradores e novas atividades, fazendo com que a região da Bauxita se tornasse o principal subcentro da cidade.

O estabelecimento destas atividades em Ouro Preto provocou a recuperação de boa parte de seu Centro Histórico, não apenas pela revitalização de seus edifícios mais relevantes, mas igualmente pela reocupação do tecido residencial parcialmente abandonado no início do século XX[2]. Entretanto, com a retomada do crescimento, ocorre uma grande valorização dos imóveis situados no centro antigo. Observamos a proliferação e a diversificação de comércios e serviços mais sofisticados, beirando o risco da gentrificação em alguns pontos estratégicos. A inacessibilidade dos imóveis dos bairros antigos à parte da população de renda mais baixa, força a expansão da malha urbana em direção às regiões de morro, de sério risco geológico e de infra-estrutura precária, causando também um grande impacto negativo na paisagem da cidade (MENICONI 1999).

Apesar do crescimento da cidade, o Centro Histórico permaneceu como grande centralidade funcional e simbólica, oferecendo comércios e serviços, mas também sendo o local de maior concentração de espaços livres de uso público. Apesar da região da Bauxita possuir algumas agências bancárias menores

[2] A própria Universidade Federal de Ouro Preto se torna proprietária de casarões antigos do centro, posteriormente revertidos em edifícios administrativos e repúblicas estudantis.

e alguns estabelecimentos comerciais e algumas praças, sua pequena concentração e diversidade ainda obriga seus habitantes à se deslocar frequentemente à centralidade principal. As demais áreas periféricas possuem apenas pequenos comércios de artigos quotidianos imediatos, sendo ainda mais dependentes das atividades concentradas nas ruas centrais. O fortalecimento desta estrutura mononucleada, em contraposição ao espraiamento da ocupação urbana, criou uma forte demanda de melhorias na mobilidade intra-urbana, tanto de oferta de transporte público, quanto de resolução de problemas resultantes da intensificação do trânsito.

Ouro Preto, desta maneira, se desloca da sua condição singular de cidade colonial e se confronta com um dilema nada original, no qual a população se distribui no território segundo as regras ditadas pela lógica econômica. Dentro desta lógica, a população pertencente às faixas mais baixas de renda ocupam as periferias pobres, as áreas centrais de risco geológico ou os bairros antigos que não foram incluídos no perímetro considerado digno de restauro (mais especificamente por se encontrar fora das principais rotas turísticas). Estas são as populações que, em geral, mais dependem do transporte público para se deslocar pela cidade. À população de renda mais elevada são opções: a ocupação dos antigos casarões em áreas muito bem localizadas no Centro Histórico; algumas áreas nos morros, menos adensadas e de vistas privilegiadas da paisagem e do conjunto tombado ou; a mudança para os novos loteamentos periféricos, em áreas afastadas da sede municipal. Em todos os casos, esta é uma população que se caracteriza pela dependência do automóvel particular, em poucas circunstâncias aceitando se adaptar a um estilo de vida pedestre.

A resolução dos problemas de mobilidade intra-urbana em Ouro Preto se torna, então, tarefa hercúlea. As limitações de deslocamento impostas pelo traçado antigo, de ruas estreitas e tortuosas, cortando o sítio por vezes perpendicularmente à grandes declividades, somou-se a chegada e a popularização dos automóveis particulares na cidade. O carro, como nos lembra WIEL (2005) simboliza conforto, autonomia e velocidade, apesar desta última característica ser considerada pelo autor como algo ilusório, visto que ela só existe se não existem muitos carros competindo pelo mesmo espaço urbano. A proliferação de carros nas ruas vai, não apenas, causar congestionamentos mas também demandar uma série de ajustes: melhor pavimentação e manutenção regular desta, placas e demais sinalizações, confinamento dos pedestres à calçadas estreitas, entre outros. O incremento dos transportes públicos também se torna algo complexo, pois o traçado antigo não comporta o trânsito de veículos de maior capacidade, sendo utilizados apenas os micro-ônibus e os táxis (normal e lotação). A qualidade do serviço de transporte público existente também é constantemente questionada pela população, o que acaba por incentivar ainda mais a compra de automóveis particulares para a realização de deslocamentos quotidianos na cidade.

Os espaços livres de uso público no Centro Histórico: praças ou estacionamentos?

A adoção dos transportes motorizados como principais meios de mobilidade, assim como em outras partes do mundo, trouxe desafios para Ouro Preto. Um destes desafios foi, justamente, acomodar os novos veículos, não apenas em trânsito, mas também em descanso, uma vez que as casas do Centro Histórico não incluíam, originalmente, garagens e estacionamentos nas suas dependências. Isto resulta na presença de muitos carros constantemente estacionados nas vias, largos e praças - os espaços livres de uso público da cidade. Estes espaços, como salienta CAMPOS (2012), tradicionalmente tinham "função de passagem obrigatória e ponto de articulação e redistribuição do fluxo de pedestres e cavaleiros dentro do traçado" mas eram também "essenciais como espaço de sociabilidade, concentrando cerimônias litúrgicas, comércio ambulante, o movimento de seus viajantes e seus animais de carga e escravos domésticos, ocupados no abastecimento de barris d'água e de notícias de novidades, de dentro e fora da vila" (pg. 10). Atualmente estes foram "otimizados" para a função de passagem, sendo raros os espaços livres na malha central que convidam (e possibilitam) a permanência e as trocas, delegadas cada vez mais aos espaços privados.

No Centro Histórico os espaços livres de uso público são bem numerosos e se encontram, em sua maioria, articulados em um sistema claramente percebido. Ao caminhar de um ponto comercial, serviço, ou atração turística à outra, atravessamos uma série de praças e largos, muito bem conectados entre si. Foi observado um percurso contínuo ligando o Largo Maestro Otacílio Jacinto da Cunha (Largo da Igreja das Mercês e Misericórdia), ao Largo Orlando Trópia (estacionamento da Rua das Flores), à Praça Reinaldo Alves de Brito (Largo do Cinema), à Ponte dos Contos (Ponte da Rua São José), à Praça Silviano Brandão (Largo da Alegria), ao Mirante da Rua Getúlio Vargas, ao Largo do Rosário, à Praça da Ponte Seca, à Praça Monsenhor Castilho Barbosa (Largo do Pilar), à Praça Américo Lopes, à Praça Juvenal Santos, à Praça Barão do Rio Branco (Praça da Prefeitura), à Praça da UFOP, à Praça Cezário Alvim (Praça da Estação), à Praça Professor Amadeu Barbosa (Praça da Barra), ao Largo Frei Vicente Botelho, ao Largo do Marília, à Praça Antônio Dias, ao Largo do Coimbra, que nos conduz finalmente à Praça Tiradentes, situada nas imediações do primeiro largo citado **(figura 2)**.

Quase todos estes espaços se encontram conectados por percursos inferiores a 300m de distância, valor observado por WHYTE (1980) em seu conhecido estudo das praças nova-iorquinas como raio de atratividade das praças. Entretanto, nem todos os espaços analisados oferecem oportunidades de descanso, lazer e sociabilização, funções importantes dos espaços livres de uso público, mas servem a princípio como pontos de passagem e como estacionamentos, o que faz com que os veículos sejam elementos dominantes na paisagem sempre que haja esta oportunidade **(figura 3)**. Até mesmo a Praça Tiradentes, já destacada como centro funcional e simbólico da cidade desde sua condição colonial, foi durante anos intensamente utilizada como estacionamento, como destaca ALVES (2010) afirmando que a presença dos carros incomodava "desde os habitantes mais simples até os intelectuais, estudantes e autoridades locais, além de depreciar a impressão dos turistas" (pg 39).

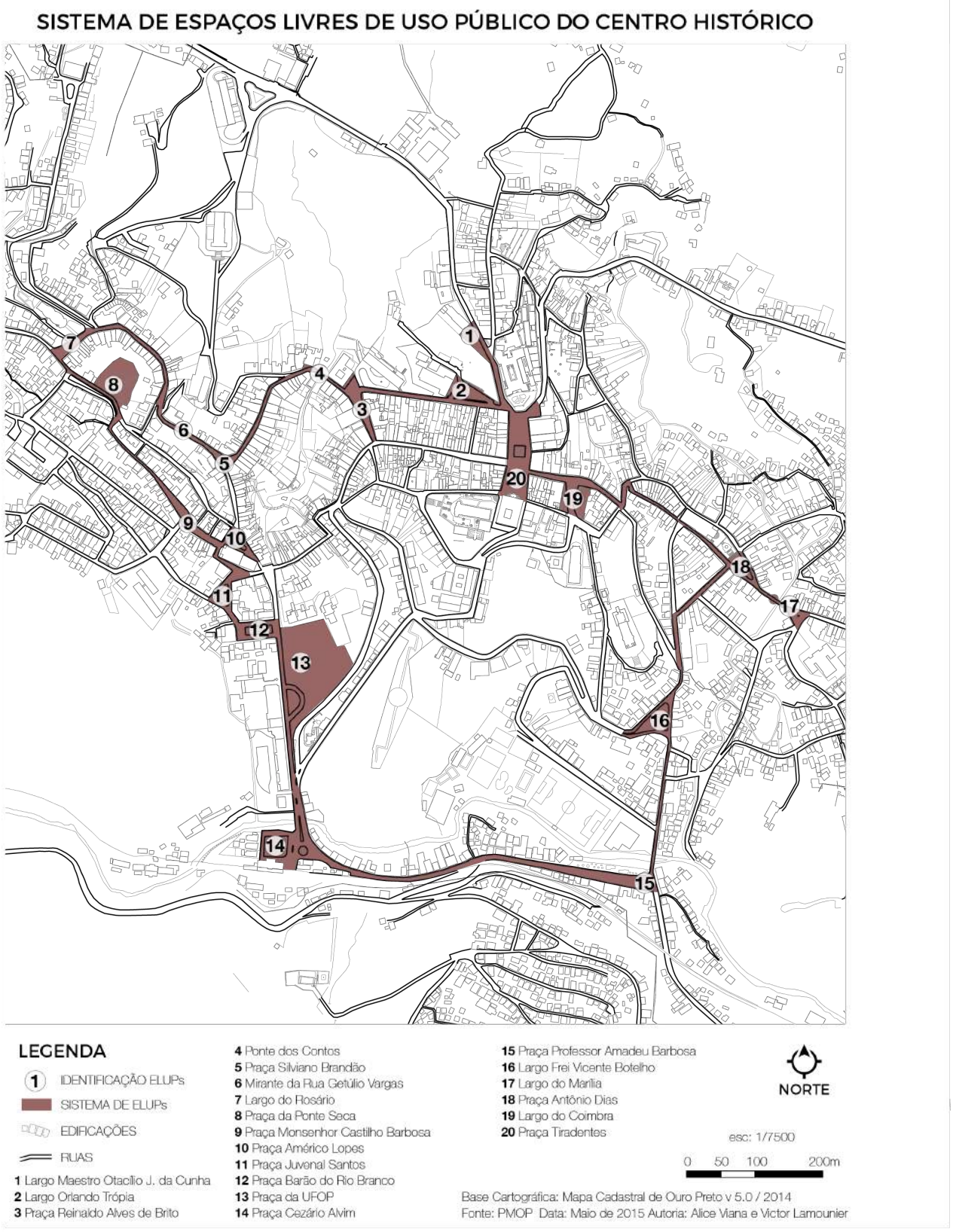


Figura 2. Mapa de Sistema de Espaços Livres de Uso Público no Centro Histórico de Ouro Preto - MG. Nesta imagem reconhecemos a densidade e a conectividade dos espaços livres de uso público no centro antigo ouropretano. Autoria: Alice Viana e Victor Lamounier, em maio de 2015.

Figura 3. Praça Reinaldo Alves de Brito, ou Largo do Cinema, como é popularmente chamado pela população local. Nesta imagem podemos observar a clara predominância dos veículos motorizados na paisagem do espaço público em questão. Autoria: Yara Fonseca, em maio de 2015.

Estratégias possíveis de recuperação dos espaços públicos ouropretanos

Em sua obra *El espacio público, ciudad e cidadania,* BORJA (2000) argumenta que o espaço público define a qualidade da cidade, porque indica a qualidade de vida da população e a qualidade de cidadania de seus habitantes. Afirma ainda que, periodicamente, em especial quando a evolução da cidade existente prioriza as edificações ou as circulações, quando os espaços se especializam demais devido às desigualdades e à segregação, quando a cidade perde a capacidade de se auto representar, produz-se uma reação social e cultural de retorno ao espaço público. Através dos argumentos anteriormente apresentados, este nos parece exatamente este momento, porém este fenômeno de reação ainda não se manifesta claramente na cidade de Ouro Preto.

Como já defendido por GEHL em Cities for People (2010), as atividades que qualificam um espaço público urbano, ou que revelam uma alta qualidade de vida da população, não são aquelas de necessidade quotidiana, ou mesmo as atividades sociais, mas aquelas opcionais. Ou seja, para que um ambiente seja elencado por alguém para a realização de uma atividade opcional, frente a tantas outras oportunidades, inclusive em ambientes privados, este espaço deve ter uma alta qualidade urbanística-ambiental. E para que possamos conferir uma alta qualidade aos espaços livres de uso público, se faz necessário repensar a energia desprendida atualmente para acomodar os carros nos centros urbanos.

Ao analisar o funcionamento dos fluxos no centro histórico de Ouro Preto hoje, e as várias posições defendidas nos planos de mobilidade desenvolvidos para a cidade, chegamos à conclusão que, no momento, erradicar os veículos motorizados das vias seria algo quase impossível. Entretanto, inspirados

por experiências de qualificação em espaços livres de uso público em outros centros históricos, nos perguntamos o que poderíamos fazer para melhor equilibrar as demandas de mobilidade e de lazer nas praças e largos da cidade.

A primeira conclusão a qual chegamos foi que seria preciso erradicar os estacionamentos em pelo menos alguns largos. Esta experiência se mostra válida e viável, principalmente se considerarmos que o estacionamento na Praça Tiradentes foi proibido há poucos anos e as dinâmicas desta não foram fragilizadas, além de se ganhar muito em termos de paisagem e ambiência urbanas. A princípio, a iniciativa sofreu grande resistência, mas também foi muito bem acolhida por grande parte da população. Não seria necessário, nem aconselhável no momento, impor medidas proibitivas em todos os espaços livres, mas pelo menos naqueles que oferecem mais incentivos à permanência, como as Praças Reinaldo Alves de Brito e Silviano Brandão (Largo do Cinema e Largo da Alegria). Estes largos são alargamentos do sistema viário em pontos estratégicos, em terrenos relativamente planos, com grande vitalidade de atividades no entorno e com privilegiada vista do casario histórico. A passagem dos carros, entretanto, seria mantida, mas em uma única faixa de rolamento (em ambos os largos a circulação de carros funciona apenas em um sentido) permitindo que o resto do espaço fosse convertido em espaços de permanência **(figura 4)**. Alguns outros, como o Largo Orlando Trópia e a Praça da UFOP continuariam com suas funções mistas de espaço público e estacionamentos, principalmente por não se acreditar que ali se garantiria uma apropriação mais relevante da população caso os carros fossem extintos.

Figura 4. Korenmarkt Square, em Mechelen, na Bélgica. Projeto de 2009, OKRA Landscape Architecture. Este projeto, também realizado em sítio histórico, transforma o espaço do largo antes tomado por carros em um espaço realmente compartilhado, no qual as atividades de permanência foram beneficiadas sem que fosse necessário impedir a circulação dos carros. Fonte: http://www.landezine.com/index.php/2013/04/korenmarkt-square-by-okra/. Acessado em junho de 2015.

Outra questão a ser discutida é que mesmo desimpedidos dos estacionamentos, como é o caso da Praça Tiradentes, não só os carros ainda tem muita prioridade em seus deslocamentos, mas os incentivos à permanência e de entretenimento na praça, no dia a dia, são muito escassos. Propõe-se, então, a

concessão de permissão aos comerciantes responsáveis pelos bares, lanchonetes e restaurantes contíguos aos largos e praças à instalação de plataformas e mobiliários móveis (já utilizados em alguns eventos sazonais na cidade), o que ainda salvaguardaria o centro antigo de descaracterizações mais ousadas **(figura 5)**.

Como incremento à permanência sugerimos ainda a permissão de circulação de comércio alimentício ambulante em todas as praças e largos. WHYTE (1980) destaca que os ambulantes tem especial percepção para bons lugares, atraem gente e incentivam a permanência, criando eficientes pontos nodais. Afirma ainda que, geralmente, estes são perseguidos pelas administrações públicas, principalmente a pedido do comércio formal, mas que sua existência e sucesso provam que existe uma demanda não suprida seja por um tipo específico de alimento, seja por um preço de lanche mais acessível.

Figura 5. Plaza de la Corredera, em Córdoba, Espanha. Este espaço, assim como a Praça Tiradentes, se configura como uma praça seca originária de um tecido histórico. Ela permite a passagem de carros em pontos estratégicos e discretos, reservando a maior parte de sua área para o desfrute dos pedestres. Em suas *loggias* se encontram alguns bares e restaurantes, que tem permissão municipal para colocarem mobiliários móveis na praça durante seu horário de funcionamento, o que garante à praça grande vitalidade. Fonte: hhttp://wagonersabroad.com/wp-content/uploads/2013/12/Córdoba-Spain-2-800x599.jpg. Acessado em junho de 2015.

Além das estratégias já apresentadas, ainda sugerimos que em algumas ruas de maior fluxo de pedestres, fosse repensada a tradicional segregação de deslocamentos entre calçadas e leito-carroçável, apostando na criação de vias realmente compartilhadas, nas quais não há divisão entre um tipo de mobilidade e outra, exigindo dos carros menor velocidade e maior atenção aos pedestres. Esta ação, conjugada à proibição do estacionamento em áreas estratégicas, seria útil à redução do volume de

veículos a transitar pelas ruas centrais, uma vez que isto diminuiria gradualmente o conforto daqueles que buscam o uso do carro particular mesmo quando este não se faz tão necessário.

Finalmente, como ferramenta mais importante para que estas estratégias possam ser implementadas com maior facilidade, sugere-se, como diretriz ao planejamento urbano municipal, maior empenho na criação de subcentros relevantes, minimizando a necessidade de deslocamentos no Centro Histórico e contribuindo para uma distribuição mais equilibrada de serviços e oportunidades de emprego e renda na cidade.

Conclusões

Ouro Preto, em seu processo de desenvolvimento, passou por vários desafios e hoje se consolida como um importante centro médio do interior de Minas Gerais, se destacando não apenas por seu rico patrimônio histórico e natural, mas também por suas atividades econômicas e culturais.

Seu crescimento, entretanto, provocou um espraiamento da mancha urbana em direção à periferias mais distantes e aos morros, gerando problemas de mobilidade que, para serem sanados, acabaram por impactar as áreas livres públicas resultantes da ocupação colonial. Hoje grande parte dos largos e praças funciona como estacionamentos, fazendo com que os carros concorram diretamente com o casario histórico e com as montanhas na compreensão da paisagem.

Sugere-se com este artigo que a paisagem e as práticas de lazer e sociabilização em meio urbano sejam mais valorizadas através de uma requalificação dos espaços livres de uso público, adotando estratégias já reconhecidas internacionalmente, buscando adaptá-las à realidade ouropretana. Espera-se assim que as praças e largos mais uma vez possam desenvolver sua função primordial de espaço de permanência e trocas, e que o uso dos carros não seja proibido, mas minimizado no Centro Histórico.

Referências bibliográficas

ALVES, S.F.N.S.C., GARCIA, C.S.G., PAIVA, P.D.O. **História da Praça Tiradentes: O coração de Ouro Preto**, Lavras: UFLA, 2010.

BORJA, J, MUXÍ, Z. **El espacio público, ciudad y ciudadania**, Barcelona, 2000. Disponível em <http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2015, 20:35.

CAMPOS, K.M.N. Vila Rica: Formas Espontâneas e Planejadas num Traçado Urbano Setecentista. In: IX JORNADA

SETECENTISTA: "OS DOMÍNIOS IBÉRICOS E SUAS FRONTEIRAS", 2012, Curitiba. Disponível em: <https://www.academia.edu/4081212/Vila_Rica_Formas_Espontâneas_e_Planejadas_num_Traçado_Urbano_Setecentista>. Acesso em: 03 jun. 2015, 17:25.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**, São Paulo: Martins Fontes, 1983.

GEHL, J. **Cities for People**, Washington D.C.: Island Press, 2010.

MACEDO, S. e ROBBA, F. **Praças Brasileiras**, São Paulo: EDUSP, 2010.

MENICONI, R. **A construção de uma cidade-monumento: o caso de Ouro Preto**, Belo Horizonte: UFMG, 1999.

ROCHA, A. **Reintegração de área urbana: desafios e potencialidades da desativação industrial. Estudo de caso Novelis, Saramenha, Ouro Preto**, Ouro Preto: UFOP, 2013.

SANDOVAL, C. da G., ARRUDA, J.S., SANTOS, N.C. Ouro Preto: Impactos da atividade turística em uma cidade tombada. **Revista Itinerarium**, Rio de Janeiro, v.2, 2009. Disponível em <seer.unirio.br/index.php/itinerarium/article/download/398/364>. Acesso em: 04 jun. 2015, 02:00.

TEIXEIRA, M.C. O Património Urbano dos Países de Língua Portuguesa. Raízes e Manifestações de um Património Comum. In: III SIMPÓSIO LUSO-BRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA: PASSADO & PRESENTE PARA O

FUTURO, 2009, Ouro Preto. Disponível em: <https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/teixeira_o-patrimonio-urbano-dos-paises-de-lingua-portuguesa.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2015, 16:00

VASCONCELLOS, S. **Vila Rica: Formação e desenvolvimento - Residências***,* Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1956.

WHYTE, W. **The Social Life of Small Urban Spaces**, Washington D.C.: Conservation Foundation, 1980.

WIEL, M. **Ville et Mobilité - un couple infernal?**, Paris: Éditions de l'Aube, 2005.

Praça Rio Branco: entre badaladas do relógio e goles de café

Amanda Lima, Sandra Medeiros, Karenina Matos, Wilza Lopes

Laboratório Urbano da Paisagem - Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal do Piauí

Campus Ministro Petrônio Portella, Bairro Ininga, CEP: 64049-550, Teresina, Piauí. Telefone/Fax: 3215-5525/3215-5526

amanda.lages@hotmail.com; sandrabmed@gmail.com; kareninamatos@hotmail.com; wilzalopes@hotmail.com

Resumo

Os espaços públicos correspondem à materialização do caráter social da cidade contemporânea, na qual ocorrem o encontro de pessoas, ideias e mercadorias. Praças são importantes espaços públicos devido ao planejamento para atrair usuários e sua adequação dentro do ambiente urbano. Teresina, como primeira cidade planejada do Brasil Império, recebeu o modelo português de traçado urbano, através do Plano Saraiva, na qual foram reservados quarteirões livres distribuídos entre a malha onde originaram-se sete praças, que vieram a ser consolidados como os primeiros espaços públicos de Teresina. O primeiro espaço urbanizado foi a Praça Rio Branco. Em suas ruas adjacentes, foi desenvolvido um núcleo comercial que ainda permanece ativo, apesar das alterações de desenho paisagístico e função durante as décadas. O objetivo da pesquisa é ressaltar o papel realizado pela Rio Branco desde sua concepção até a atualidade (1852 - 2015), identificando suas principais transformações e do seu entorno e como isso afetou o seu uso. Através de registros em trabalhos publicados e periódicos antigos, traçou-se uma linha temporal dos acontecimentos relevantes, buscando compreender causas exteriores que modificaram a configuração da Rio Branco e acusar medidas efetivas para promover sua essência histórica para Teresina, além de propor interferências que viriam a revalorizá-la.

Palavras-chave

Espaços livres; Praças; Teresina; Rio Branco.

Abstract

Public spaces correspond to the materialization of the social character of the contemporary city, in which there meeting people, ideas and goods. Squares are important public spaces due to planning to attract users and their suitability within the urban environment. Teresina, as first planned city of the Empire Brazil, received the portuguese model of urban design, through Saraiva Plan, where were reserved free blocks distributed across the mesh where it originated seven squares, which came to be consolidated as the first public spaces Teresina. The first urbanized space was the Rio Branco Square. In its adjacent streets, it was developed a commercial core that remains active despite changes at the landscape design and function over the decades. The objective of the research is highlighting the role performed by the Rio Branco from its conception to the present day (1852 - 2015), identifying its main transformations and its surroundings and how it affected their use. Through records in works published and old periodicals, it was drew up a timeline of major events trying to understand external causes that changed the configuration of the Rio Branco and to accuse effective measures to promote their historical essence to Teresina, besides proposing interferences to revalorised it.

Keywords

Public spaces: Squares: Teresina; Rio Branco.

Introdução

Ao se pensar em espaços livres a primeira imagem que surge é a de locais arborizados, com limites bem definidos e um belo mobiliário urbano, porém essa imagem representa apenas uma parcela dos locais abrangidos por esse conceito. Para Magnoli (2006) "o espaço livre é todo espaço não ocupado por um volume edificado" sendo assim nele estão inclusos os mais diversos tipos de espaço, como canteiros arborizados, áreas de preservação ambiental, parques, terrenos abandonados entre outros.

Sá Carneiro (2000, p. 24) também define espaço livre:

> No contexto da estrutura urbana como áreas parcialmente edificadas com nula ou mínima proporção de elementos construídos e/ou de vegetação. Avenidas, ruas, passeios, vielas, pátios, largos, etc- ou com presença efetiva de vegetação- parques, praças, jardins, etc- com funções primordiais de circulação, recreação, composição paisagística e de equilíbrio ambiental, além de tornarem viável a distribuição e execução dos serviços públicos, em geral.

Os espaços livres públicos tratam-se da materialização do caráter social da cidade contemporânea, é em seu domínio que ocorrem o encontro de pessoas, ideias e mercadorias de forma livre e democrática. Por outro lado, devido a esse condicionamento aos desejos e ânsias da sociedade, o espaço público tem sido muitas vezes esquecido e negligenciado pelo poder público e pela própria população, tendo em vista a forte onda de privatização não só dos espaços mas como da vida urbana de forma geral.

A utilização dos espaços públicos está diretamente relacionada ao contexto social e ao entorno no qual esse local está inserido, podendo eles contribuírem com a sua ocupação ou prejudicá-la. Essa relação entre o uso e o entorno se mostra bastante presente em espaços públicos pertencentes a centros histórico que costumam abrigar várias atividades no período do dia, mas que a noite se tornam verdadeiros desertos. Esse abandono dos espaços públicos os torna pontos de insegurança dentro da cidade, fazendo com que a sociedade priorize os espaços de lazer privados onde a segurança é de grande interesse dos proprietários.

Dentro da cidade, as praças são importantes espaços públicos, sendo elas bastante atrativas devido ao planejamento espacial desses locais de forma a incentivar a permanência de seus usuários e pela sua adequação e aceitação dentro do ambiente urbano. A função desses espaços é diretamente influenciada pelo seu entorno e pelo mobiliário urbano disponível, podendo então abrigar atividades permanentes ou efêmeras, como manifestações políticas, artísticas e culturais, encontros sociais e comerciais.

Para Macedo (2008, p. 287), houveram mudanças por novas demandas por equipamentos e atividades ao ar livre, “expressas em novos hábitos e formas urbanas, que acabam destruindo antigos procedimentos de uso do espaço livre da cidade pela sociedade, alterando significativamente a esfera pública, no tocante aos espaços livres urbanos”.

Nesse sentido, os espaços livres têm grande responsabilidade na formação da identidade cultural das cidades, configurando-se também como importantes elementos para a melhoria ambiental e como locais referenciais patrimoniais para a população.

Contextualização

No final do século XIX, houveram registros dos primeiros debates sobre a transferência da capital de Oeiras para Teresina. Os principais motivos para essa mudança foram a proximidade da nova cidade com o polo comercial de Caxias e com o porto de Parnaíba, o fato da região ser banhada por dois rios – Parnaíba e Poti – e a existência prévia da comunidade Barra do Poti.

Com a presidência da província assumida pelo Conselheiro José Antônio Saraiva no ano de 1850, a transferência de capital foi realizada em 1852. Entretanto, a antiga Barra do Poti não poderia concretizar as aspirações projetadas sobre a nova capital, pois nela ocorriam enchentes com frequência o que trazia condições insalubres à região. Sendo assim, foi criada a então chamada Vila Nova do Poti – localizada em um trecho ribeirinho acima do nível do rio Parnaíba e ao sul da Barra do Poti – que se tornou a capital oficial da Província do Piauí.

O Plano Saraiva, documento responsável pelo planejamento urbano da nova cidade (**figura 1**), teve como principal característica vias ortogonais que refletem a influência da legislação portuguesa no desenho da cidade, padrão empregado pelo Império na organização das vilas e cidades coloniais. Outro aspecto que remete ao traçado urbano português é a disposição dos prédios institucionais ao redor das praças, dando a elas caráter político, religioso e comercial.

O Plano reservou quarteirões entre o traçado que exerceriam função de espaços livres. Inicialmente, eram áreas descampadas, sem arborização e sem mobiliário característico como bancos. Num total de doze espaços vazios, que resultaram em sete praças existentes na região central na atualidade: Marechal Deodoro, Rio Branco, Pedro II, João Luiz Ferreira, Conselheiro Saraiva, Landri Sales e Liberdade.

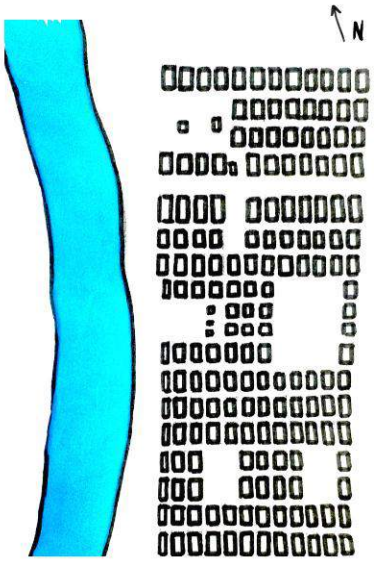


Figura 1. Croqui do Plano Saraiva. Adaptado: SEMPLAN.

Assim, é válido destacar as particularidades atuais de cada praça do Plano Saraiva (**figura 2**), pertencente ao centro de Teresina.

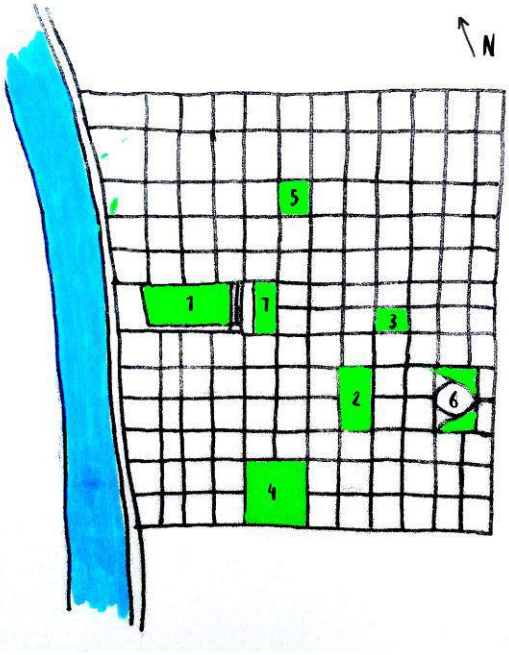


Figura 2. Croqui do Mapa do centro de Teresina com a localização das praças. 1 - Praça Marechal Deodoro / 2 - Praça Pedro II / 3 - Praça João Luiz Ferreira / 4 - Praça Saraiva / 5 - Praça Landri Sales / 6 - Praça da Liberdade / 7 - Praça Rio Branco. Adaptado: SEMPLAN.

A Praça Marechal Deodoro (**figura 3**), antigo Largo do Amparo ou Praça da Constituição, conhecida como Praça da Bandeira, abriga na sua proximidade o marco zero de Teresina. Foi projetada para ser uma praça institucional por acomodar em seu entorno prédios públicos da cidade como a Prefeitura, o Mercado Central e a Igreja Matriz da Nossa Senhora do Amparo.

Por sua extensa área verde, já funcionou um zoológico, com o nome Parque da Bandeira, com uma diversidade de espécies de animais, principalmente aves, que foram sumindo com a urbanização e a falta de manutenção. Atualmente, ela apresenta um grande fluxo de pessoas devido ao terminal de ônibus e de metrô, e as atividades do Mercado Público localizado em sua lateral.

Figura 3. Praça da Bandeira, 2015.

Já a Praça Pedro II (**figura 4**) representa um setor cultural por acomodar o Teatro 4 de setembro, o Clube dos Diários, o Cine Rex e o Centro de Artesanato Mestre Dezinho. Antigamente, era encontro de namorados e havia apresentação da banda de música da Polícia. Essa praça passou por diversas reformas com implantação de árvores, fontes e coreto, modificando o estilo original provinciano. Atualmente, possui atividade sobretudo noturna devido aos bares lotados e as apresentações artísticas.

Figura 4. Praça Pedro II, 2015.

A Praça João Luiz Ferreira (**figura 5**) foi destinada a ser um espaço para as crianças, onde equipamentos de parque infantil foram implantados pela predominância de residências tradicionais no entorno

(NASCIMENTO, 2002). Hoje perdeu sua destinação original, passando a ser ocupada pelo comércio informal e feiras de artesanato.

Figura 5. Praça João Luís Ferreira, 2015.

A Praça Conselheiro Saraiva (**figura 6**) configura-se numa extensa e densa área verde, na qual acomoda em seu interior a Igreja da Nossa Senhora das Dores. Teve redução de tamanho após a construção de um terminal de ônibus lateral no ano 2000, que proporcionou maior trânsito de pessoas. Possui nas suas laterais o Colégio São Francisco de Sales e a Casa da Cultura, um espaço cultural de relevante produção.

Figura 6. Praça Saraiva, 2015.

A Praça Landri Sales (**figura 7**) é conhecida por Praça do Liceu devido ao tradicional Colégio Estadual Zacarias de Góis. Já teve o funcionamento de feira de livros e atualmente é marcada por atividade comercial, sobretudo a venda de equipamentos eletrônicos.

Figura 7. Praça Landri Sales, 2015.

A Praça da Liberdade não surgiu a priori de um espaço reservado pelo Plano Saraiva. Sua criação foi motivada pela Igreja de São Benedito, construída em 1886 (CHAVES, 1994). A área ficava ao final do traçado urbano inicial da cidade, no limite oriental, num terreno íngreme conhecido como Alto da Jurubeba, onde antes funcionava um cemitério. Esse foi transferido para uma zona afastada, podendo abrir terreno para a Avenida Frei Serafim, corredor que veio a ser o eixo de expansão de Teresina para o leste.

A praça (**figura 8**) organiza o entorno da principal igreja de Teresina e recebe as fachadas de importantes prédios institucionais como o Palácio de Karnak, sede do governo estadual e o Instituto Federal do Piauí – IFPI.

Figura 8. Praça da Liberdade, 2015.

Situada atrás da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, a Praça Uruguaiana, conhecida como Praça dos Comícios e posteriormente nomeada Rio Branco (**figura 9**), funcionou como jardim público da cidade ornamentada em estilo europeu, era sítio para encontro nos tradicionais cafés e nos intervalos das atividades religiosas, marcada pelas badaladas do relógio de coluna localizado numa das extremidades da praça.

Segundo H. Dobal (1992, p. 19), “a praça Rio Branco era de uso diurno e a Pedro II noturna”. Relevante ressaltar que a postura funcional dessas praças se mantiveram na atualidade.

Figura 9. Praça Rio Branco, 2015.

Esses espaços receberam várias nomenclaturas durante o século XX, reflexo de seus usos e de acontecimentos como, após a Guerra do Paraguai, que determinou a mudança dos nomes de logradouros e largos de Teresina em homenagem a alguns gloriosos da pátria (CHAVES, 1994). Mudanças também aconteceram quanto a arborização. Na década de 1930, durante o governo municipal de Lindolfo Monteiro, foram modificadas as espécies de plantas nas praças e ruas da cidade, que antes, eram árvores de outras regiões e passaram a ser nativas, como o oitizeiro e o caneleiro (NASCIMENTO, 2002).

Apesar da importância e particularidades das 7 praças, vale destacar a praça Rio Branco por apresentar peculiaridades quanto as diversas configurações de layout, quanto as suas tradições no uso social e comercial, como nas festas populares, além de ter sido o primeiro espaço público urbanizado de Teresina, concebido nos fundos da primeira construção, a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo.

Assim, o objetivo da pesquisa é ressaltar o papel realizado pela praça Rio Branco desde a sua concepção como espaço livre até os dias de hoje (1852 - 2015), identificando as principais transformações na praça e em seu entorno e como isso afetou a sua imagem e o seu uso ao longo dos anos. Através de registros em trabalhos publicados e periódicos antigos, traçou-se uma linha cronológica dos acontecimentos relevantes que envolviam o objeto de estudo a fim de compreender causas exteriores que provocaram essas mudanças na configuração da Praça Rio Branco e, posteriormente, acusar que medidas podem ser tomadas para perpetuar sua essência histórica para Teresina e seus cidadãos, além de propor interferências que viriam a revalorizá-la.

Configuração espacial e cronologia da Praça Rio Branco

A Praça Uruguayana, posteriormente chamada de Rio Branco (**figura 10**), nasceu com a construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, na qual esta recebeu ao seu redor as primeiras residências da cidade (CHAVES, 2002). Localizada entre as antigas ruas do Amparo e do Fio, hoje chamadas de Areolino de Abreu e Coelho Rodrigues, respectivamente.

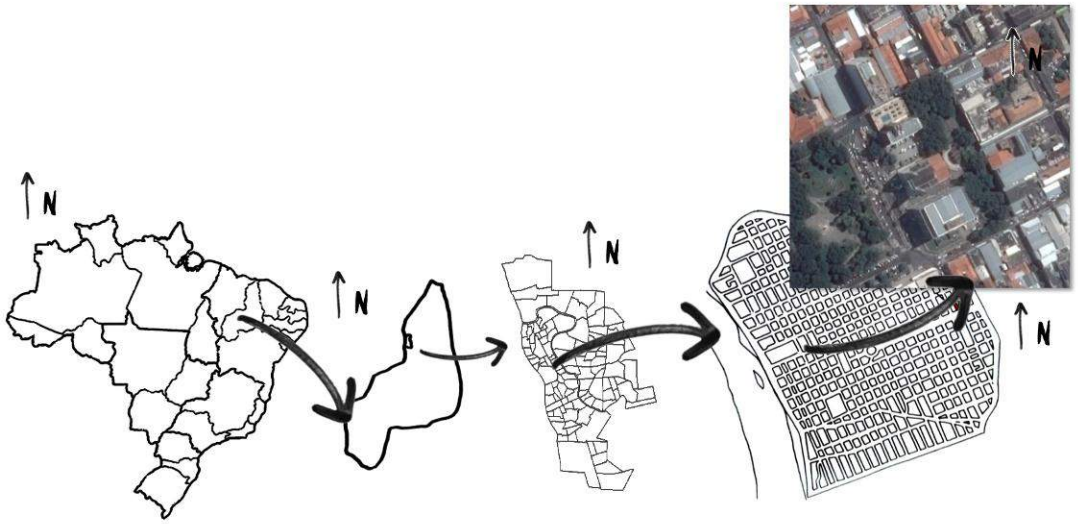


Figura 10. Localização da praça Rio Branco no contexto nacional – estadual – municipal – bairro.

A Praça Rio Branco surgiu apenas como um espaço livre definido pelo Plano Saraiva, 1852, não possuindo feição estética, sendo descampada e pouco arborizada (LIMA, 2007). Esse quadro também era observado nas demais "praças" da cidade o que levou ao descontentamento social com a falta de áreas de lazer, sendo a Praça Rio Branco a primeira a passar por um processo de urbanização (**figura 11**) – entre 1909 e 1913 – se tornando o primeiro passeio público da cidade.

Ao longo de sua primeira reforma, a praça recebeu uma vasta arborização com palmeiras e árvores de grande porte, além de diversos canteiros ajardinados à moda francesa espalhados por toda sua extensão. No que diz respeito ao mobiliário urbano, a praça foi dotada de bancos que instigavam a permanência dos transeuntes, além da construção, em 1911, de um belo coreto que foi palco de comícios, retretas e encontros religiosos. O coreto da Rio Branco foi durante muitos anos o símbolo dessa praça, ele foi edificado em alvenaria. Já sua cobertura metálica foi importada da Europa pelo governo estadual e instalado pela intendência municipal de Tersandro Paz (COUTINHO, 2015).

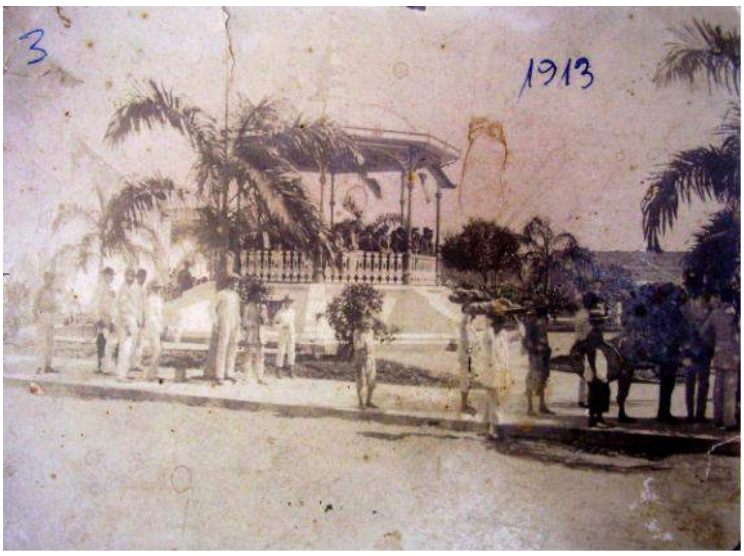
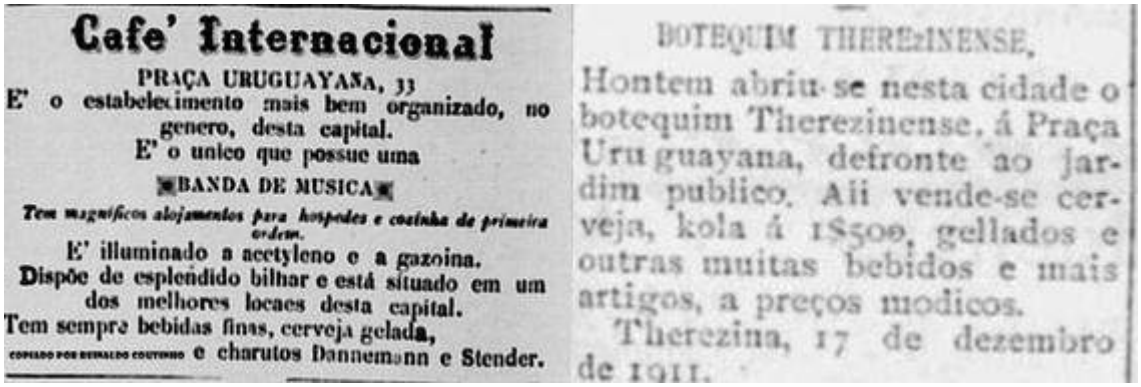


Figura 11. Vista parcial da praça Rio Branco após sua urbanização, 1913. Destaque para a arborização e para o coreto ao fundo. Fonte: Acervo do Arquivo Público de Teresina Casa Anísio Brito.

Logo após o fim de seu processo de urbanização, inaugurou-se na Praça Rio Branco um sistema de iluminação elétrica, que incentivou a ocupação noturna desse espaço. Os horários de funcionamento da iluminação pública estabeleceram um ritual para os usuários dessa praça, pois quando se aproximava do horário de encerramento da distribuição de luz soava um apito indicando o fim das atividades do dia, dissipando os frequentadores da praça.

A praça Rio Branco tornou-se então o principal ponto de encontro da sociedade teresinense, graças à sua proximidade com a Igreja do Amparo era local de reunião antes e depois das atividades religiosas. Além disso, as mudanças em sua configuração espacial atraíram diversos empreendimentos comerciais e de entretenimento (**figura 12**) para essa região, unindo-se aos já existentes. Entre eles podem ser destacados os cafés – como o Café Internacional -, os bares – como o Botequim Therezinense (1911) -, cinemas (Cinema Palace) e os diversos pontos comerciais – como a Botica do Povo (1886) e o Mercado Piauhyense (COUTINHO, 2015).


Cafe' Internacional

PRAÇA URUGUAYANA, 33

E' o estabelecimento mais bem organizado, no genero, desta capital.
E' o unico que possue uma

BANDA DE MUSICA

Tem magnificos alojamentos para hospedes e cosinha de primeira ordem.

E' illuminado a acetyleno e a gazoina.
Dispõe de esplendido bilhar e está situado em um dos melhores locaes desta capital.
Tem sempre bebidas finas, cerveja gelada,
e charutos Dannemann e Stender.

BOTEQUIM THEREZINENSE.

Hontem abriu-se nesta cidade o botequim Therezinense, á Praça Uruguayana, defronte ao jardim publico. Alli vende-se cerveja, kola á 1$500, gellados e outras muitas bebidas e mais artigos, a preços modicos.

Therezina, 17 de dezembro de 1911.

Figura 12. Anúncios de bares e cafés divulgados no Jornal Diário do Piauhy. Fonte: Portal Piracuruca.

De acordo com Tito Filho (1974, p.57):

> Aqui tens a praça Rio Branco, o coração comercial da cidade. De manhã, mulatas, morenas, louras, casadas e solteiras, brotos, coroas e matronas circunspectas praticam o entra-e-sai, visitando as dezenas de casas comerciais, existentes na praça e nas ruas vizinhas.

No decorrer de seus anos áureos, a praça Rio Branco foi o ponto de encontro da elite teresinense, assim como também da população menos abastada – essa diferenciação de classes era feita através da segmentação da praça em áreas mais ao norte e mais ao sul (LIMA, 2002). Dentre os principais eventos que se desenrolaram nessa praça podem ser destacadas as folias de carnaval, incentivadas pelo entorno boêmio dessa região, reuniam toda a sociedade local em uma grande festa (COUTINHO, 2015).

Durante as primeiras décadas do século XX, a praça Rio Branco permaneceu invicta em seu posto de principal passeio público da cidade. Ela era o ponto de encontro da elite teresinense e também das camadas populares menos favorecidas. Porém, a partir de 1930, começou a dividir seu público com a praça Pedro II que, após sua reforma em 1936, tornou-se outro importante espaço de lazer da população teresinense.

Ainda na década de 30, com a ascensão do Estado Novo, deu-se início a um processo de modernização em toda a cidade, e os espaços livres públicos não ficaram isentos. Em 1935, a praça Rio Branco (**figura 13**) sofreu outra reforma, na qual foram substituídos os seus oitizeiros por fícus podados à moda europeia, ganhando assim ares de jardim público (TEIXEIRA, 2004).

Além da mudança no que diz respeito à arborização da praça, foi instalada nesse período, tanto na praça Rio Branco quanto na Pedro II, a rádio amplificadora que atraia para a praça a população a fim de ouvir notícias, músicas e transmissões de jogos – como a Copa do Mundo de 1938 (SOLON, 2006).

A última grande transformação que a praça Rio Branco sofreu na década de 30 foi a instalação da Coluna da hora, "[...], onde um relógio elétrico procura, inutilmente, preencher uma função que a cidade não aceita." (DOBAL, 1952). O relógio da Rio Branco foi uma tentativa de estabelecer ordem no funcionamento da cidade, ele ia contra o aspecto provinciano vigente e por isso não foi bem sucedido no que diz respeito à sua função real, adquirindo apenas um caráter de referencial espacial.

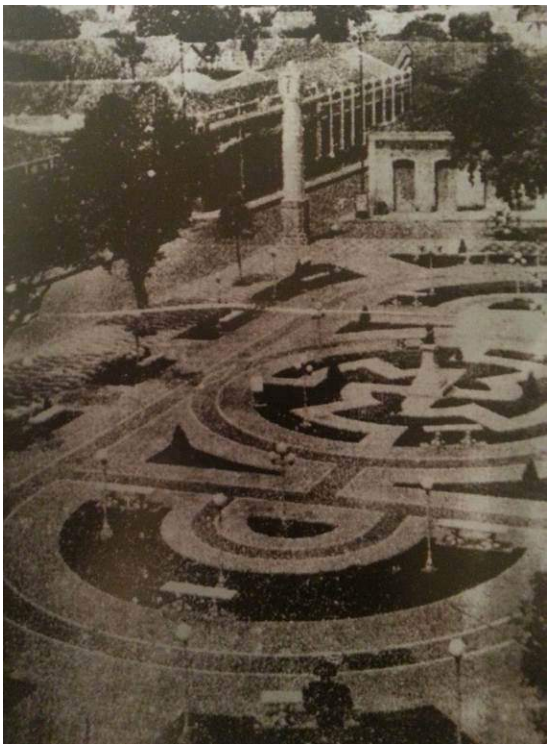


Figura 13. Configuração especial da praça Rio Branco com fícus e Coluna da Hora ao fundo, década de 30. Fonte: Teresina 150 anos, 2002.

Quanto ao uso da praça Rio Branco, nessa época percebe-se uma segmentação da ocupação dos espaços livres ao longo do dia (DOBAL, 1952). Enquanto o entorno comercial da Rio Branco incentivava a utilização dessa praça nas horas úteis e os cafés estimulavam a ociosidade sob a sombra das árvores, a ocupação dessa praça deu-se durante o dia (**figura 14**). Por outro lado, o cenário cultural que se passava ao redor da praça Pedro II atraia a população à noite, sendo esse o período mais agitado da ocupação desta praça.

Figura 14. Encontros sociais na praça Rio Branco na década de 50. Fonte: Acervo do Arquivo Público de Teresina Casa Anísio Brito.

A partir desse período, a praça Rio Branco também passou a ser conhecida como praça dos automóveis (**figura 15**). De acordo com H. Dobal (1952), "Aqui estacionam os carros de aluguel, que são de todos os tipos, ao gosto do freguês, e se distribuem, naturalmente, em seções diferentes, de acordo com o tipo. De um lado estão os carros grandes, de outro lado ficam os pequenos e médios e em outro os jipes, que aqui, fazem também o papel de táxi".

Figura 15. Automóveis estacionados nas laterais da praça Rio Branco. Fonte: Portal Cidade Verde.

A configuração espacial da Praça Rio Branco permaneceu inalterada até meados dos anos 50, porém, no fim dessa década, esse espaço sofreu alterações bastante significativas no seu traçado (SALES, 2004). O jardim inspirado no estilo europeu foi substituído por canteiros definidos por linhas retas, além de terem sido instaladas diversas fontes d'água (**figura 16**) ao longo da praça, e a mudança dos bancos para assentos de concreto.

Figura 16. Fonte d'água na praça Rio Branco, década de 80. Fonte: Blog Praça Rio Branco.

Na década de 70, durante o governo de Alberto Tavares Silva, um dos grandes símbolos da praça Rio Branco foi demolido: o seu coreto. Não se sabe se essa medida foi tomada visando a segurança do local, se o coreto estava abrigando marginais ou moradores de rua ou se ele estava apenas sendo subutilizado. O que se tem registro é que um dos principais elementos arquitetônicos históricos da cidade foi destruído e até hoje – mesmos com os esforços de uma parcela da população civil – não foi recuperado.

Ao longo das décadas, a praça Rio Branco permaneceu com o seu novo layout, o seu entorno manteve-se predominantemente comercial – agora com o surgimento do comércio informal - contribuindo para a continuação do uso dessa praça voltado para a ociosidade dos transeuntes. Entretanto, a nova estrutura de fontes d'água, assim como o relógio elétrico exigem manutenção periódica, o que não foi observado durante esse período, levando ao sucateamento desse aparato urbano (**figura 17**) – o que contribui de forma negativa para a imagem da praça.

Figura 17. Fonte d'água degradada, 2008. Foto: Juliana Nogueira. Fonte: Portal GTerra.

O Plano Diretor de Teresina vigente em 2006, elaborado a partir da Agenda 2015 - documento com diretrizes para o desenvolvimento sustentável - determinava um processo para a revitalização do centro da cidade. Esse planejamento envolvia a retirada dos vendedores informais da ruas para favorecer o pedestre e a reestruturação das ruas e praças, incluindo reforma de piso e mobiliário, com referências aos modelos originais.

Na Praça Rio Branco, a revitalização ocorreu em 2010 e nela buscou-se retomar características que a praça apresentava na década de 30 - como o trabalho de piso no estilo europeu. Foram retiradas as fontes d'água que, devido à falta de manutenção, foram se tornando focos de insalubridade. O piso foi substituído por um sistema de blocos de concreto intertravado, nota-se também a preocupação com a acessibilidade da praça por meio da instalação de rampas de acesso e de piso tátil, guiando a circulação. A vegetação nativa foi mantida (**figura 18**), composta por oitizeiros, mangueiras e algumas palmeiras, e foram adicionadas jardineiras nas esquinas.

Figura 18. Vegetação presente na praça Rio Branco atualmente.

O relógio da Rio Branco (**figura 19**) foi agraciado pelo programa de revitalização no ano de 2010, porém ainda não se encontra em funcionamento, tendo apenas o seu exterior restaurado.

Figura 19. O relógio da Rio Branco – a Coluna da Hora.

No que diz respeito ao mobiliário urbano (**figura 20**), foram instalados novos bancos, lixeiras e postes mais atraentes e que harmonizassem com a nova configuração espacial da praça. Além disso, visando acabar com o comércio informal que se desenvolvia na Rua Simplício Mendes, foram enxotados os "camelôs" e instalados pontos comerciais na praça voltados para bancas de revista, floriculturas e coberturas para abrigar aqueles que trabalhavam como engraxates – profissão há muito exercida nessa praça e que remete aos seus tempos de passeio público da elite teresinense.

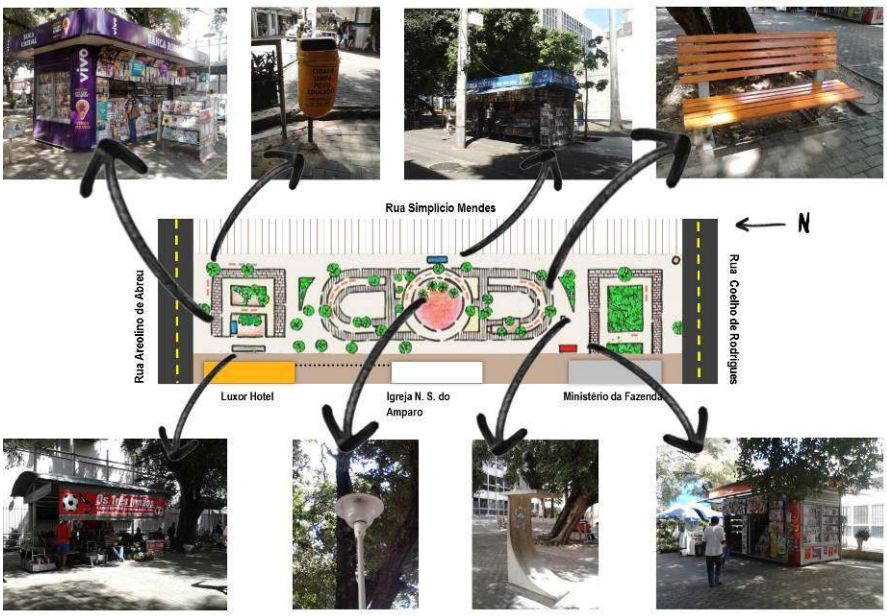


Figura 20. Esquema destacando o mobiliário urbano existente atualmente na praça Rio Branco.

Em relação ao entorno dessa praça, pouco mudou ao longo dos anos, prevalecendo o caráter comercial dessa região. As fachadas norte (**figura 21**) e sul (**figura 22**) da praça são marcadas por edifícios comerciais de médio e pequeno porte. Na quadra leste (**figura 23**), além dos edifícios comerciais, temos a Rua Climatizada: um corredor, construído em 2001, ligando as ruas Simplício Mendes e Barroso, que dispõe de espaços para lojas em seu interior, e que costuma ser um local de exposições e feiras artesanais. Já a fachada oeste (**figura 24**) é composta por três edificações: o Luxor Hotel, a Igreja Matriz da Nossa Senhora do Amparo e o Ministério da Fazenda.

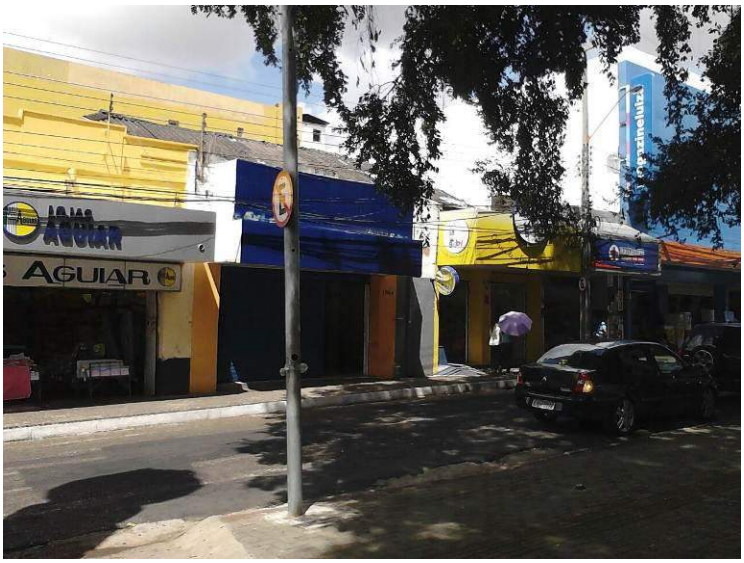


Figura 21. Fachada norte: diversos pontos comerciais.

Figura 22. Fachada sul: diversos pontos comerciais.

Figura 23. Fachada leste, da esquerda pra direita: Caixa Econômica, Rua Climatizada e pontos comerciais.

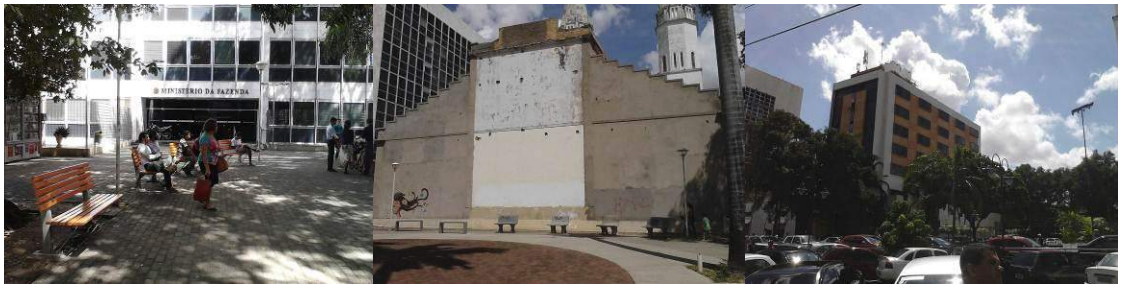


Figura 24. Fachada oeste, da esquerda para a direita: Ministério da Fazenda, Igreja Matriz da Nossa Senhora do Amparo e Luxor Hotel.

Quanto ao seu uso, pode-se dizer que até hoje a praça Rio Branco ainda é um espaço público voltado para a ociosidade e para o encontro. Apesar de não mais abrigar as reuniões da elite da cidade, ela permite que seus usuários (**figura 25**) – as camadas mais populares que ainda tem o centro como maior ponto de referência comercial – usufruam de suas comodidades, descansem sob a sombra de suas árvores e socializem em seus bancos, sendo assim, um dos espaços livres remanescentes com vida social mais pulsante no centro da cidade.

Figura 25. População utilizando a praça como ponto de encontro e local de trabalho.

Conclusão

Os espaços livres públicos de Teresina, apesar da fundação recente da cidade, apresentam vivacidade e uma carga cultural e de tradição elevada. A escolha do Conselheiro Saraiva pelo traçado português foi de relevante peso para que as praças do centro da cidade desenvolvessem identidade e possuem uma diversificada interligação entre as décadas quanto ao uso, pois forneceu a morfologia para o crescimento ordenado e comunicação entre as vias retas.

A Praça Rio Branco, ao ser o primeiro espaço público urbanizado, concebido no entorno da primeira edificação de Teresina, a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, demostra sua importância e aceitação pela população teresinense, através das festividades, como o tradicional carnaval, e os encontros diários, além do corredor comercial estebelecido.

Sua descaracterização sob o formato de jardim público ao longo dos anos expõe a negligência do poder governamental e a força da praça ao mostrar-se fortificada na atualidade, com o caráter comercial latente e a utilização frequente pelo entorno.

A retirada dos vendedores informais em 2010 contribui para retomar a agradável paisagem provinciana e ociosa da Rio Branco, pois havia a ocupação causava desordem e barulho, embora o processo de remanejamento desses “camelôs” para um edifício na beira rio não tenha sido promissor.

Após analisar a Praça Rio Branco sob uma linha cronológica, nota-se uma variação extensa quanto as suas configurações, seus problemas e potenciais, apesar de que, na memória dos teresinenses, ela esteja viva, original e preservada, como noticiou-se com os registros históricos. A valorização do espaço

público deve ser realizada numa parceria governo-comunidade, pois assim, a preservação é aliada com o uso, e o atrativo é combinado à segurança.

Referências bibliográficas

CHAVES, J. *Obras completas.* Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2013.

COUTINHO, Reinaldo. (2015) O Carnaval em Teresina há 100 anos. Disponível em: *http://www.piracuruca.com/index.php/costumes-e-tradicoes/268-o-carnaval-em-teresina-ha-100-anos.* Acesso em: 12 fev. 2015.

DOBAL, H. *Roteiro sentimental e pitoresco de Teresina.* Teresina: Fundação Dom Quixote, 1952.

LIMA, Nilzângela C. (2007) Invisíveis asas das ondas ZYQ-3: Sociabilidade, Cultura e Cotidiano em Teresina (1948 – 1952) Disponível em: *http://www.ufpi.br/subsiteFiles/mesthist/arquivos/files/Dissertacoes/Dissertacao%20da%20NILSANGELA.PDF* Acesso em: 11 mar. 2015.

MACEDO et al. (2008). Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea: uma rede de pesquisa em âmbito nacional. In: TERRA, Carlos G.; ANDRADE, Rubens Oliveira**.** *Coleção Paisagens Culturais:* Construções de Paisagens: instrumentais práticos, teóricos-conceituais e projetuais. Rio de Janeiro: EBA Publicações, 2008, v. 3, p. 304-311.

NASCIMENTO, F. A. do. *A cidade sob o fogo:* modernização e violência policial em Teresina – *(1937-1945).* Teresina: Fundação Cultural Monsenhor Chaves, 2002.

Praça Rio Branco Fappe. Disponível em: *http://pracariobrancofappe.blogspot.com.br/* Acesso em: 10 dez. 2014.

Portal Piracuruca. Disponível em: *http://www.piracuruca.com/* Acesso em: 11 fev. 2015.

SÁ CARNEIRO; Ana Rita. MESQUITA, Liana Barros. *Espaços livres do Recife.* Recife: Prefeitura da cidade do Recife/ Universidade Federal de Pernambuco, 2000.

SALES, Maria do S. T. M. (2004) Educação Ambiental: A preservação do verde na zona urbana de Teresina-PI. Disponível em: *http://www.ufpi.br/subsiteFiles/mestambiente/arquivos/files/dissertacao/2004/Maria_Socorro_Teixeira.zip* Acesso em: 25 out. 2015

SOLON, Daniel V. (2009) O eco dos alto-falantes: Memória das amplificadoras e sociabilidades na Teresina de meados do século XX. Disponível em: *http://www.ufpi.br/subsiteFiles/mesthist/arquivos/files/Dissertacoes/Dissertacao_DANIEL%20SOLON.PDF*. Acesso em: 22 nov. 2014.

Teresina 160 anos. Disponível em: *http://www.cidadeverde.com/teresina160anos/tag/album-160-anos/* Acesso em: 20 out. 2014.

TITO FILHO, A. *Teresina meu amor.* Teresina: COMEPI, 1974.

Os prejuízos simbólicos e ambientais da construção do Shopping da Cidade nas proximidades da Praça Marechal Deodoro da Fonseca e do rio Parnaíba, Patrimônio cultural da cidade de Teresina-PI

Amanda Miranda, Camila Santos [(1)], Karenina Matos, Wilza Lopes[(2)]

(1) Estudantes de graduação do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Piauí – UFPI. Campus Universitário Ministro Petrônio Portella, Bairro Ininga. CEP: 64049-550. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: amanda_mirand@hotmail.com; santoscamilamonteiro@gmail.com

(2) Professoras do Departamento de Construção Civil e Arquitetura – DCCA/CT/UFPI

E-mail: kareninamatos@hotmail.com; wilzalopes@hotmail.com

Resumo

Diante de uma atrasada preocupação com a preservação do patrimônio cultural, foi criada em Teresina, capital do Piauí, em 1988, uma lei municipal que servia de partida para esse princípio fundamental. Mas na prática, relações espaciais seculares continuavam sendo substituídas por um novo arranjo urbanístico orientado pela politica comercial. É o caso da Praça-matriz Marechal Deodoro, que sofreu uma brusca desconexão com o Rio Parnaíba, responsável por ser o eixo de desmembramento da cidade, quando esta surgiu. De modo que prejudicou os ambientes naturais e construídos, além de modificar totalmente a função da praça que contém o marco zero da cidade.

Palavras – chave

Teresina, Praça Marechal Deodoro da Fonseca, patrimônio cultural

Abstract

Agaisnt an late concern with the preservation of the cultural heritage, it was created, in Teresina, capital of Piauí, in 1988, a mucipal law which was used as a beggining of this fundamental principle. Although, in practice, century space relations keep being replaced for a new urbanistic arragement, oriented by comercial politcs. This is the case of the former – squrae Marechal Deodoro, which suffered a strong disconnection from the Parnaíba river, reponsible for being the center line of construction of the city, when it emerged. In this case, have injured the natural and builts environments, besides entirely modifing the function of the square that contains the inicial mark of the city.

Keywords

Teresina, Marechal Deodoro da Fonseca Square, cutural heritage

1. Introdução

A capital do estado do Piauí é uma cidade muito jovem, com apenas 162 anos, tem uma idade relativamente curta se comparada a de cidades europeias mais novas ou até mesmo a de cidades latino-americanas, como Buenos Aires, que foi fundada há mais de 400 anos. De certo, se localiza em um país tão jovem quanto, levando em consideração o tempo histórico das primeiras e milenares aglomerações organizadas que conceituaram pátria. Nem por isso deve ser subjugado seu valor histórico-urbanístico e arquitetônico, já que a cultura não precisa de um tempo mínimo para se firmar e segundo Rossi (2001), a cidade é por si mesma depositária de história. História que se constrói e se perpetua através de acontecimentos em determinados lugares ou edificações, de modo que a arquitetura sempre esteve presente ao se relacionar com os fatos que pontuam a trajetória humana. Assim, segundo Calvino (1990, p. 15)

> A cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.

O centro de Teresina se encontra em uma situação delicada quanto à preservação do seu patrimônio cultural, por concentrar um intenso uso comercial e de serviço no local onde se situa seus bens patrimoniais que lutam por espaço em meio aos estacionamentos privados e atividades comerciais informais. Esse conflito entre preservação e desenvolvimento econômico gira em torno das mudanças de uso por qual a praça passou, em decorrência principalmente da sua descaracterização quanto a espaço público que equilibra funções ambientais, recreativas e de circulação.

A Praça Marechal Deodoro da Fonseca, localizada no centro histórico de Teresina, intensifica todo o agravante do descaso relacionado a essa mudança de uso por sua importância na memória da cidade. A praça-matriz de Teresina sofreu gradativas modificações no decorrer do tempo, sendo a mais impactante o posicionamento da edificação contemporânea do Shopping da Cidade que barra completamente a visão que a praça tinha para o Rio Parnaíba.

Nesse sentido**,** Carneiro (2006, p. 23) destaca a importância da preservação do patrimônio histórico que, "possuem ícones, sob os quais residem lógicas imaginárias do romantismo, da história da civilização moderna, do racionalismo econômico, do paraíso exótico, enfim, de quantas construções subjetivas coletivas possam ser feitas, a partir de imagens materiais representativas do ideal de um povo", onde a Praça Marechal Deodoro da Fonseca, ou simplesmente Praça da Bandeira é representativa desse valor patrimonial para Teresina e que vem se perdendo com as novas intervenções. Assim, segundo Silva F. (2007, p. 112) nessa praça:

> Em sua praça maior fincou-se a Coluna Saraiva, comemorativa à fundação da cidade. Mas os prédios públicos foram erguer no contorno dessa praça, no formato do centro cívico setecentista que caracterizou as primeiras vilas da Capitania. Ladeando a Matriz de N. Sra. do Amparo, a Secretaria da Fazenda, o tribunal de Justiça, o Palácio do Governo, Delegacia Fiscal, Intendência Municipal e mercado Público.

Desta maneira, a finalidade desta pesquisa é identificar as principais modificações de usos da Praça Marechal Deodoro e de seu entorno ao longo dos anos, principalmente após a interferência do Shopping da Cidade, em 2009, que bloqueou a vista da praça para o Rio Parnaíba, a partir do resgate dos valores históricos e de utilização desta praça pelos habitantes da cidade. De modo que a inserção do Shopping da Cidade é apresentada como a modificação mais relevante, pois acarretou em uma significativa descaracterização do ambiente natural, assim como uma obstrução da relação homem – paisagem vigente nos planos da praça-embrião de Teresina.

Para atender aos objetivos deste artigo utilizaram-se relatos orais, registros fotográficos, diagnóstico da situação da praça por meio da observação direta, análise de documentos históricos além de estudos a partir de livros e artigos diversos.

2. Cidade como patrimônio

> A própria cidade é a memória coletiva dos povos; e como a memória está ligada a fatos e a lugares, a cidade é o *locus* da memória coletiva, que se torna a própria transformação do espaço, a cargo da coletividade (ROSSI, 2001, p. 198).

É o caso das cidades como Florença e Veneza, que conservam a identidade das suas respectivas malhas urbanas por meio da continuidade de suas habitações típicas à beira de seus canais e de suas ruas, sem, contudo, se isolar do progresso tecnológico atual. Segundo Choay (2006), o patrimônio urbano, assim nomeado pela primeira vez por Giovannoni, um importante teórico do urbanismo do século XX, adquire seu sentido e valor não tanto como objeto autônomo de uma disciplina própria, mas como elemento e parte de uma doutrina original da urbanização.

Todavia, a cidade tida como objeto de arte e comparável a uma obra de museu não deve ser confundida com a cidade-museu, contendo obras de arte (CHOAY, 2006). As cidades antigas não podem ser colocadas numa redoma, visto que no sítio urbano pulsa construção e continuação da própria história.

As praças são locais de integração do meio social com a natureza, que podem contribuir para a formação e identidade da sociedade, sendo palco de importantes manifestações culturais, sociais e políticas. Segundo Robba e Macedo (2002), o adensamento de áreas centrais e a expansão dos limites periféricos

da malha urbana, os espaços livres públicos irão reafirma-se como indispensável opção de área de lazer para a cidade, valorizando ainda mais os existentes.

3. Contexto histórico

3.1. Vila do Poti

A história de Teresina se inicia no séc. XVII com as expedições desbravadoras na confluência do rio Poti com o Parnaíba, como a do bandeirante Domingos Jorge Velho, considerado o descobridor do Piauí. Porém foi no séc. XVIII, quando viandantes, movidos pelo espírito de conquistas de novas terras firmaram-se na Barra do Poti, que era um entroncamento de caminhos e estradas por onde os viajantes iam e vinham das principais vilas da capitania (GONÇALVES, 1991).

A localização da confluência do Rio Poti com o Parnaíba se encontrava em uma posição geográfica privilegiada que resultou num extraordinário aumento da população e do comércio no povoado da Barra do Poti. A condição de estar entre dois rios foi imposta pela dimensão imaginária da sociedade burguesa da época por se notabilizar as conquistas comerciais, materiais e tecnológicas por meio da navegação a vapor, que possibilitava a comunicação mais rápida com o interior da Província e região. Em 1832, a Barra do Poti foi elevada à categoria de Vila, sendo assim a Freguesia da Nossa Senhora do Amparo, segundo o Artigo 1º da Resolução Imperial.

3.2. Mudança da Capital

A mudança da capital da Província do Piauí já se fazia sentir desde o século XVIII, mas foi em 1850, quando José Antônio Saraiva assume a presidência, que a ideia mudancista passa a ganhar forma. Oeiras, a primeira capital, tinha se tornado longínqua e mal posicionada quanto ao eixo comercial. Em uma viagem ao local escolhido para a nova capital, conhecido como ‘’Chapada do Corisco’’ devido as fortes trovoadas na estação chuvosa, se inicia a construção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Amparo, em 1850, que iria servir de ponto referencial para o desdobramento da nova sede do governo. Essa nova área também passou a ser conhecida como Vila Nova do Poti.

> Em 1851, Saraiva envia à Assembleia Provincial um relatório, solicitando a transferência da Capital da Província para a Vila do Poti:
> 1º- Porque ela é bem situada e mais salubre possível;
> 2º- Porque fica na posição de tirar a Caxias todo o seu comércio com o Piauí, conseguindo-se maior vantagem na mudança;
> 3º- Porque, mais próxima da cidade de Parnaíba, pode servir melhor ao desenvolvimento da navegação e gozar a Capital do grande benefício da facilidade de suas relações políticas e comerciais com a Corte;

> 4º- Porque fica no município mais agrícola da Província e é preciso que o governo cuide seriamente de promover o aumento de sua agricultura, o melhoramento dos processos de que ela usa e dar conveniente direção aos seus produtos;
> 5º- Porque é aquela localidade a única que prometeu florescer à margem do Parnaíba e habilitar-se em menos tempo para possuir a capital da Província (GONÇALVES, 1991, p. 17).

3.3. Surgimento de Teresina

Em 1852, a Vila Nova do Poti foi elevada à categoria de Cidade, passa a se chamar Teresina, e a antiga Vila do Poti, passa a ser chamada Vila Velha do Poti. Situada entre dois rios, na divisa com o vizinho Maranhão, é transferida para a nova cidade a sede do governo da Província. O nome escolhido por Saraiva foi em homenagem a Imperatriz do Brasil, Teresa Cristina Maria de Bourbon.

Teresina foi a primeira cidade-capital brasileira planejada no período Imperial, e sua construção seguiu os padrões vigentes da criação urbanística colonial. O planejamento da nova cidade, obedecendo às orientações das cartas pombalinas, tomou como base o modelo urbano de Portugal, com suas linhas retilíneas, rigidez geométrica, concentração dos poderes estabelecidos no entorno da praça principal, além da ocupação do território paralelo à faixa de água. No caso da cidade brasileira, também foi herdado do seu país colonizador, o poder religioso como centro do desmembramento da cidade, que inclusive serviu de marco inicial para a construção da própria Praça Marechal Deodoro da Fonseca, praça-mãe de Teresina. A Igreja Nossa Senhora do Amparo, iniciada sua construção em 1850, desempenhou a significação do poder religioso, que passou a não apenas incrementar a praça principal dos poderes, mas a principiar o desenvolvimento da cidade, assim como sua orientação.

Conforme o crescimento da cidade em volta da Igreja, a construção de casas, estabelecimentos comerciais e edifícios importantes se firmam em seu entorno, atraídos pelo principal eixo que desenha a cidade e, por conseguinte, o endossando.

O traçado geométrico regular da malha urbana original, conhecido como Plano Saraiva, foi planejado no período de governo do então presidente da província, José Antônio Saraiva, pelo mestre de obras João Isidoro da Silva França e tinha o formato de um tabuleiro de xadrez, com ruas paralelas que partiam da margem do Rio Parnaíba, onde se encontra a Praça Marechal Deodoro, em direção ao Rio Poti (**Figura 1**).

As ruas alinhadas e as áreas livres determinadas têm origem na Idade Média e vão contribuir para a expansão da Capital por facilitar o escoamento do movimento urbano, que é acentuado pela topografia plana da região.

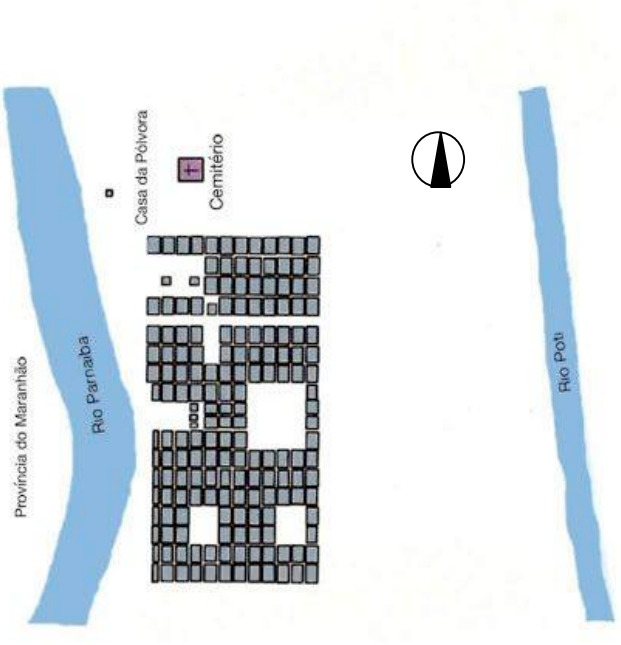


Figura 1. Plano Saraiva. Fonte: Adaptado por Camila Santos

Visto isso, o traçado inicial da cidade de Teresina se aproxima da formação das cidades medievais europeias, por ter se desenvolvido a partir de estruturas religiosas, porém herdando também princípios que orientaram a fundação pelos espanhóis de cidades latino-americanas do mesmo período, que eram construídas a partir de um desenho pré-elaborado, geralmente em traçado reticulado.

3.4. Plano Saraiva

O Plano Saraiva, idealizado pelo Conselheiro Antônio Saraiva, foi responsável pelo planejamento urbano da cidade de Teresina e delimitou espaços livres que abrigariam sete praças situadas no que hoje corresponde ao centro da cidade, atualmente conhecidas como:

a) Praça Marechal Deodoro da Fonseca: também conhecida como Praça da Bandeira, o objeto de estudo desse artigo.

b) Praça Pedro II: atualmente a mais ativa culturalmente, por abrigar o Teatro 4 de Setembro e Centro de Artesanato Mestre Dezinho. Era conhecida por ser o ponto de encontro de casais de namorados. Esta, então, passou por várias reformas, cuja última foi em 1998, na qual houve uma tentativa de reestabelecimento do modelo de seu apogeu da década de 50, uma tentativa falha, visto que apesar de ser ativamente ocupada por seu eixo cultural, não possui mais o caráter arbóreo de praça ajardinada que tinha antes.

c) Praça Saraiva: que leva o nome do fundador de Teresina, possui o entorno com edifícios históricos centenários, como a Catedral da Nossa Senhora das Dores (1871) e a Casa do Barão de Gurguéia (1890), atual Casa da Cultura. É a segunda maior praça de Teresina, só perdendo para Praça da Bandeira e atualmente é uma das mais densamente arborizadas da cidade. Em 2010 recebeu uma reforma, a revitalização da praça incluiu a recuperação dos *gradis* que a cercam, além da limpeza e manutenção do mobiliário urbano.

d) Praça Rio Branco: situada por trás da Praça da Bandeira, é conhecida pelo seu tradicional relógio, instalado na década de 30, tido como ponto de referência até os dias de hoje. Antigamente conhecida como Praça Uruguaiana, foi palco de animada frequência à noite. Senhoras, senhoritas e crianças ali passeavam até às 21 horas, com a saudosa retreta das bandas de música, executando peças musicais, no começo do séc. XX.
Atualmente a praça encontra-se totalmente descaracterizada, não se identificando mais o jardim inaugurado ali em 1910, apesar de existir um desenho paisagístico.

e) Praça do Liceu: também conhecida como Praça Landri Sales, na qual se situa o centenário Colégio Estadual Zacarias de Góis, conhecido como Liceu Piauiense, teve seu espaço físico delimitado em 1855. Passou por uma reforma em 2006 que a fez recuperar a sua função original, além de restabelecidos seus equipamentos e sua cobertura vegetal. Atualmente funciona como um espaço de lazer, frequentada principalmente pelos estudantes das três escolas próximas, mas infelizmente é alvo de vandalismo.

f) Praça do João Luís Ferreira: conhecida por ser um tranquilo jardim público em plena Teresina, abriga árvores frondosas, bancos em pedra talhada e postes em ferro ornamentados. Possui em seu entorno casarões da primeira metade do século XX, como a antiga residência do historiador Anísio Brito, atual sede da Fundação Cultural Monsenhor Chaves.

g) Praça da Liberdade: a praça que abriga a Igreja São Benedito, a principal de Teresina, no fim da Av. Frei Serafim. No seu entorno estão construídos prédios importantes como o Palácio de Karnak, sede do governo estadual e o centenário Colégio Sagrado Coração de Jesus, conhecido como Colégio das Irmãs. A praça é bem arborizada, situada em um terreno íngreme conhecido como Alto da Jurubeba, e atualmente é ponto de encontro de estudantes da região, assim como dos fiéis da igreja.

4. Objeto de estudo e seu entorno

O entorno da Praça da Bandeira (**Figura 2**), principal núcleo histórico de Teresina, é constituído de uma pluralidade de prédios que desenvolveram um caráter singular a esse sítio urbano. Desse ponto, na

época de seu surgimento, começaram as construções dos prédios públicos e particulares. Como o prédio que corresponde hoje a Fundação Wall Ferraz, antiga Intendência de Teresina, além da Escola Normal (**Figura 3**), atual Palácio da Cidade, prefeitura de Teresina. O sobrado onde hoje funciona o Museu do Piauí teve sua construção iniciada em 1858 e foi sede do Governo Provincial em 1873 e só a partir de 1980, no governo de Lucídio Portella, se tornou o que é hoje.

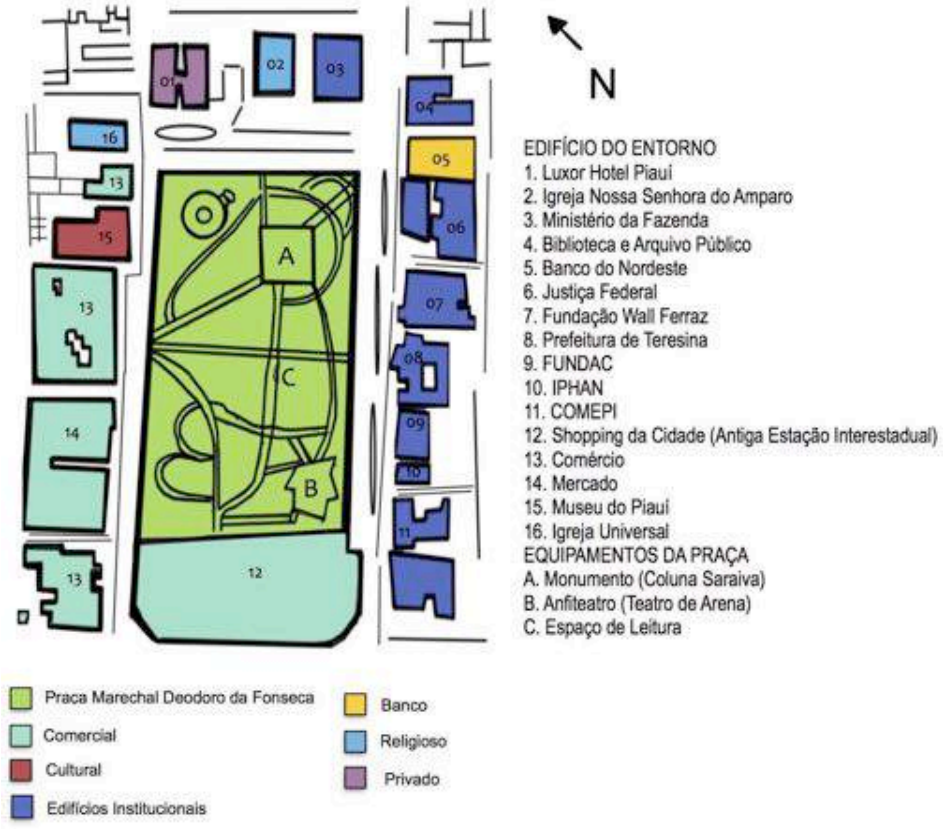


Figura 2. Entorno da Praça da Bandeira. Fontes: Desenho: Amanda Miranda, Edição: Camila Santos, 2015

Figura 3. Antiga Escola Normal no século XX. Fonte: Revista Cidade Verde, 42º edição, de 09/10/12

Localizada às margens do rio Parnaíba, a praça possui uma densa vegetação e um projeto paisagístico (**Figura 4**) supostamente projetado por Roberto Burle Marx, o mais renomado arquiteto paisagista nacional de todos os tempos, conhecido por possuir um desenvolvimento expressivo e bastante particular em seus projetos, caracterizado pelo uso intenso de vegetação tropical, em sua maioria nativa.

Figura 4. Projeto Paisagístico da Praça da Bandeira, antes da inserção do Shopping da Cidade.
Fonte: Aureliano Müller

O primeiro edifício construído ao redor da praça foi a Igreja de Nossa Senhora do Amparo, padroeira dos potienses, em 1850, antes mesmo da oficialização da mudança da capital. A igreja ocupava uma posição estratégica, acentuando sua importância diante do entorno, de maneira a impor sua autoridade.

A praça ainda possui equipamentos públicos como o Teatro de Arena, um anfiteatro em formato de concha construído em 1965, que foi uma tentativa de promover a cultura do teatro popular em Teresina; o Espaço de Leitura Torquato Neto, uma biblioteca popular que tem o intuito de incentivar a leitura aos frequentadores da praça; e uma coluna de mármore sobre um pedestal, monumento que homenageia o fundador de Teresina, José Antônio Saraiva.

5. Da Praça da Constituição a Marechal Deodoro

Na época do seu surgimento o logradouro foi chamado de Largo do Palácio, aludindo ao Palácio Governamental ali localizado. Depois passou a ser chamada de Praça da Constituição (**Figura 5**). Em 1853, a Igreja Nossa Senhora do Amparo é elevada a matriz da cidade e ainda na mesma década Teresina ganha o Teatro Santa Teresinha (1858).

Figura 5. Praça da Constituição, 1910. Mostrando: o Mercado Central (1); a antiga sede do governo provincial, hoje Museu do Piauí (2); antigo Tribunal de Justiça, atual Luxor Hotel (3) e por fim, a Igreja N.S. do Amparo (4), ainda sem as torres, construídas somente na década de cinquenta. Fonte: Acervo do Arquivo Público do Estado.

Foi nesse período também a criação da Companhia de Navegação do Rio Parnaíba (1859), responsável pela integração comercial e cultural da cidade com outros centros, fazendo de Teresina um ponto de parada ativo das embarcações fluviais. O rio era tão importante para a cidade que a Igreja-matriz Nossa Senhora do Amparo foi implantada no Largo do Amparo de frente para este. De modo que fica claro que o desdobramento da nova capital se daria voltado para o Velho Monge, como é conhecido o rio Parnaíba (**Figura 6**). No século seguinte, a navegação pelo rio Parnaíba ganharia novo impulso, tendo seu ápice nas décadas de trinta e quarenta. Na década de cinquenta há, então, um declínio da navegação do interior do Piauí, devido ao desenvolvimento do transporte viário, além das baixas condições de atracagem na cidade.

Figura 6. Relação direta da Praça Marechal Deodoro com o Rio Parnaíba, década de 80. Fonte: Cadernos de Teresina - nº 6 – 1988

Em 1860, foi construído o Mercado São José, conhecido atualmente como Mercado Central. Com traços arquitetônicos imponentes marcados por seus arcos em sequência e paredes de grande espessura, característica da arquitetura românica, atualmente encontra-se descaracterizado por elementos construtivos que o fazem passar despercebido. Por outro lado, continua um grande centro de comercialização, onde se vende de tudo, desde alimentos perecíveis como a carne de boi, frutas, peixe até artigos de barro, palha e madeira, valorizando o artesanato típico da cidade.

6. Da Praça Marechal Deodoro a Bandeira

A denominação de Praça da Bandeira surgiu em virtude do Juramento à Bandeira, antigamente prestado por recrutas numa área aberta da praça. Na década de quarenta, no governo de Leônidas Melo, certa parte da praça foi arborizada a fim de introduzir no local algumas espécies de animais, que ocupavam viveiros e acomodações condizentes. A área foi cercada com arame farpado como proteção e, por um tempo, a praça abrigou um zoológico, como afirma Tito Filho (1987). Atualmente os únicos animais que abriga são as inúmeras pombas que deram uma nova identidade para a praça. A praça também já foi palco de picadeiro de vários circos que passavam por Teresina.

Foi por volta da década de 60 que a praça recebeu as grades de ferro[1], mantidas até hoje, para evitar os vendedores ambulantes, assim como os delinquentes. Todavia, tais grades também isolam a praça dos seus transeuntes, cercando-a e intimidando os que por ali passam.

As décadas de setenta e oitenta foram marcadas pela transposição do uso residencial para o comercial, quando muitas famílias que viviam na região do centro foram deslocadas para os bairros residenciais periféricos, sob argumento de ampliação da malha viária e desobstrução das vias públicas. De modo que a partir daí, o Centro de Teresina adquire uma característica que mantém até hoje, a de que as ruas ficam desertas ao cair da noite, aumentando a periculosidade e o número de usuários de drogas que circulam por ali, destituindo o caráter social e cultural que as praças davam ao centro, em décadas mais antigas.

Com o desenvolvimento da cidade e melhoria dos meios de transporte, o Rio Parnaíba foi perdendo a ligação direta que tinha com a cidade, visto que esta passa a crescer orientada para o Rio Poti, seguindo o sentido leste. Deste modo, a Praça da Bandeira também vai perdendo sua relação com o rio, apesar de ainda manter seu valor simbólico.

[1] Relato oral concedido por Epitácio Neres dos Santos, 84 anos, no dia 23 de janeiro de 2015, morador da cidade desde a época em questão.

7. Leis de Preservação em Teresina

Os fundamentos da preservação do patrimônio consideram o seu uso e sua beleza. O uso sendo local, e sua beleza, universal. Diante da atrasada preocupação com a preservação do patrimônio cultural, foi criada em Teresina, em 1988, uma lei municipal que servia de partida para esse princípio fundamental. Mas, na prática, edifícios históricos continuaram sendo demolidos pela iniciativa privada para se tornarem estacionamentos, as praças foram abandonadas e/ou degradadas e colocadas em segundo plano pela administração pública e pela própria população que não mais reconhecia sua importância.

Além da Lei de Preservação do Patrimônio (TERESINA, 1998), doze anos depois, foi elaborado, pela Prefeitura Municipal de Teresina, o Programa de Revitalização Do Centro, integrante do projeto Agenda 2015 (TERESINA, 2002), o qual visava levantar a situação recorrente no centro da cidade. Mesmo com toda essa preocupação, as sete praças do Centro Histórico de Teresina, pertencentes ao plano original, conhecido como o Plano Saraiva, quase nunca receberam consideráveis melhorias urbanas. É o caso da Praça Marechal Deodoro da Fonseca, que, apesar de ter sido tombada em 1991 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), teve sua paisagem, tanto natural quanto construída, descaracterizadas.

8. As transformações do uso da Praça e o impacto do Shopping da Cidade

A praça-matriz de Teresina já foi zoológico, foi também um significativo meio cultural onde se apresentavam violeiros e espetáculos de circos, além de importante meio comercial devido a ligação direta com o Rio Parnaíba, que regia o desenvolvimento da cidade.

Porém, a partir do séc. XXI, a Praça da Bandeira sofreu significativas mudanças, quando em 2007, a Prefeitura Municipal de Teresina, para solucionar um problema social de ambulantes que estavam ocupando a praça, as calçadas e até mesmo as ruas do centro, começou a construir uma edificação no terreno da antiga estação interestadual, localizada entre a praça e o Rio Parnaíba, obstruindo toda visão e relação que a praça tinha com a paisagem ribeirinha (**Figura 7**). A edificação, conhecida como Shopping da Cidade, tem uma estrutura que abriga 1.956 boxes para os ambulantes divididos em três pavimentos, e está interligada à Estação Alberto Tavares Silva do metrô de Teresina, localizada no terceiro piso dessa edificação.

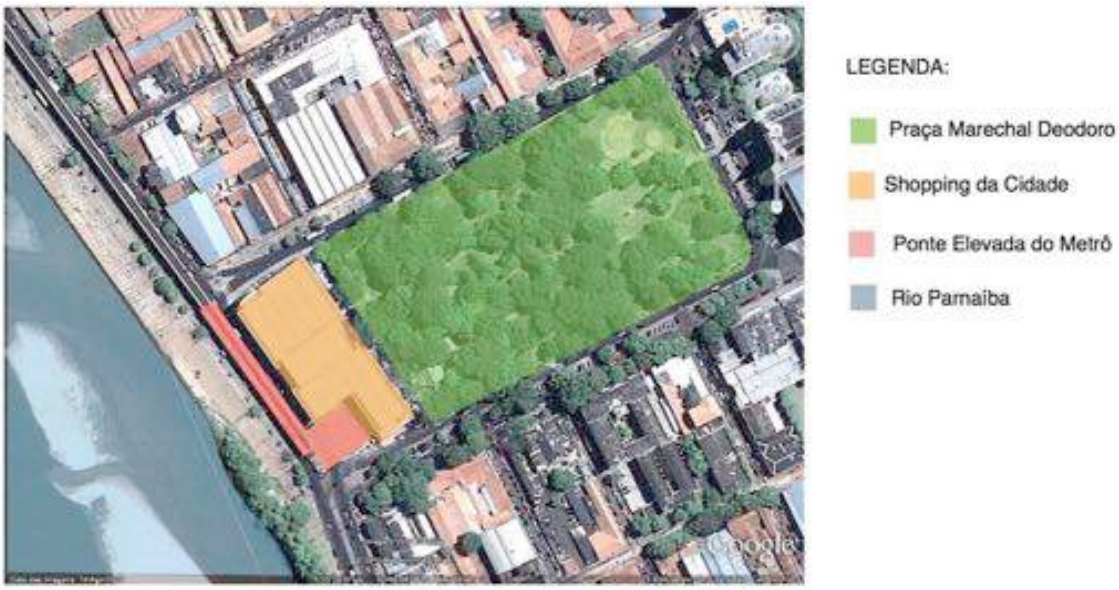


Figura 7. Fonte: Google Maps. Editado por Camila Santos

Em 2009, foi implantando, então, entre a Praça Marechal Deodoro e o Rio Parnaíba uma edificação contemporânea que destoa de todo o entorno e ainda quebra o eixo fundamental entre a praça mãe de Teresina e o rio que lhe deu origem. Ainda que esta ligação já houvesse começado a se enfraquecer devido a implantação das grades de ferro e a mudança de curso dos transportes públicos, foi com a construção do Shopping da Cidade que ela ganhou forma, prevalecendo a vontade política sobre a preservação cultural, urbanística e ambiental da nossa cidade.

A edificação, também conhecida como Shopping dos Camelôs, intensificou o comércio no entorno da praça, agrando ainda mais o problema da apropriação dos ambulantes, além de ser uma barreira física e visual entre a praça e o rio Parnaíba. (**Figura 8**)

Figura 8. Shopping da Cidade e a Estação Bandeira do metrô de superfície na Avenida Maranhão, às margens do Rio Parnaíba. Foto: Camila Santos, 2015.

9. Contextualização- situação atual

A praça, atualmente, embora possua intensa arborização, não mais atrai a atenção dos transeuntes por ser de complicado acesso, tendo que ser contornada para adentrá-la, devido às grades de ferro. A fauna não é mais tão diversificada como antes fora, porém abriga uma enorme quantidade de pombos, que deixam seus dejetos e prejudicam a circulação. O Teatro da Arena, construído no estilo romano, praticamente não funciona, de modo que a praça não se caracteriza por ser um local de permanência, a não ser pelos insistentes comerciantes ambulantes. Os transeuntes passam em direção ao centro de compras sem ocupar a praça por muito tempo. Todavia, é um grande ponto comercial e de encontro de pessoas, possuindo pontos de ônibus que interligam toda a cidade.

Contudo, a Praça Marechal Deodoro ainda é palco de muitas expressões culturais, que sobrevivem ao descaso preservacionista que esta recebe, como o Prêmio Rodrigo Melo de Andrade vinculado ao Ministério da Cultura; a comemoração do Dia Internacional da Dança; a Batalha da Juventude e ainda manifestações como as dos professores da rede pública estadual e municipal de Teresina, em que se apropriam da praça, em virtude da proximidade dessas com a Prefeitura Municipal (LOPES, 2013).

10. Conclusão

A Praça Marechal Deodoro já foi um centro cultural vivo, abrigando os festivais de violeiros, circos, apresentações no Teatro da Arena e sendo até um zoológico. Porém, com o desenvolvimento comercial, principalmente nas décadas de oitenta e noventa, a praça mudou seu uso, sendo utilizada principalmente pelos vendedores ambulantes que comercializavam todos os tipos de produtos e pelos marginais que atuavam no centro da cidade. Visto isso, foi construído, em 2009, o Shopping da Cidade, a fim de abrigar os ambulantes que conturbavam o centro. Porém, percebe-se atualmente a ineficácia dessa intervenção, visto que o Shopping não melhorou a questão econômica dos camelôs e ainda descaracterizou o entorno de uma praça de valor imensurável para a memória do teresinense.

Concluiu-se que praça teve várias modificações de sua paisagem e usos no decorrer do tempo, como qualquer outro espaço de convivência. Porém tais mudanças, na qual a mais ríspida destas foi justamente sob o intermédio do Shopping da Cidade em conjunto com o Terminal do Metrô de Superfície terminaram por isolar e destituir o mais significativo desígnio da praça que é a interação harmoniosa entre homem e a natureza. Apesar de que essa importante ligação já vinha sendo desgastada, desde a implantação de barreiras igualmente impactantes, como a instalação das grades de ferro em torno de toda a praça, com o intuito de barrar os vendedores ambulantes e a transferência da rota dos transportes coletivos de Teresina, alterando a função da praça e desrespeitando a memória cultural local. A praça idealizada por José Antônio Saraiva como o ponto de partida para o traçado geométrico da primeira

capital planejada do Brasil no período do Império foi descaracterizada quanto aos seus aspectos culturais, históricos e ambientais, visto que foi preciso a retirada de sua área para a construção do Shopping da Cidade. Uma imponente intervenção contemporânea que barra a vista da praça para o Rio Parnaíba. De modo que o interesse econômico sobrepôs a preservação da memória e identidade da cidade, por meio da destruição das relações urbanísticas-espaciais existentes desde o surgimento da cidade de Teresina.

11. Referências bibliográficas

(livro)

CALVINO, ítalo. *Cidades invisíveis.* São Paulo: Companhia das letras, 1990.

CARNEIRO, Henrique Figueiredo. *Banalização do patrimônio cultural material e consequências perversas para a vida na cidade*. In: MARTINS, Clerton (Org.). Patrimônio Cultural: Da memória ao Sentido do Lugar.São Paulo: Roca, 2006.

CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. 3.ed.- São Paulo: Estação da Liberdade: UNESP, 2006.

GONÇALVES, Wilson Carvalho. *Teresina- pesquisas históricas*. Teresina, Editora Júnior, 1991

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. *Praças Brasileiras- Public Squares in Brazil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2002- [Coleção Quapá]

ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. 2º edição- São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SILVA F. Olavo Pereira. *Carnaúba, pedra e barro na Capitania de São José do Piauhy*. Belo Horizonte, 2007.

TITO FILHO, A. *Memorial da Cidade Verde*.Teresina: COMEPI, 1978.

(texto em actas de congresso)

LOPES, Wilza; SILVA, Deisy; SOUSA, Luis; NOGUEIRA, Rochelle; TAVARES, Jefferson; MATOS, Karenina. *Importância cultural de praças centrais urbanas: Praça Marechal Deodoro da Fonseca, em Teresina, Piauí* in: ELECS, Curitiba- PR, 2013.

(web)

HISTÓRICOS, Locais. *Portal Cidade Verde*, Teresina. Disponível em: <http://www.cidadeverde.com/teresina160anos/tag/album-160-anos/> Acesso em 23 maio 2015

TERESINA, História de. *Portal da Semplan,*Teresina. Disponível em: <http://semplan.teresina.pi.gov.br/historia-de-teresina/> Acesso em 20 maio 2015

Prototipagem urbana em uma passarela de pedestres na cidade de São Paulo/SP-Brasil, segundo os “12 critérios do bom espaço público”

Ana Farias

Sobreurbana

Rua17, nº 75, apto 503, St. Oeste, Goiânia, Goiás, Brasil, Telefone: 00 55 62 8192 8672

carol@sobreurbana.com

Resumo

A prioridade dos automóveis no desenho das cidades produzido pelo planejamento urbano ao longo do século XX, resultou na erosão urbana das cidades contemporâneas. Tal situação fez emergir nas últimas décadas a valorização da mobilidade não motorizada, exemplificada pelo traffic calming, através de estudos e intervenções apoiadas por conceitos do placemaking, ‘cidades para pessoas’ e do urbanismo caminhável. Esses conceitos baseiam-se na reivindicação por espaços urbanos de convivência e interação entre pessoas, valorizando o pedestre e a vida urbana. Este artigo vai descrever uma intervenção urbana realizada em uma passarela elevada em São Paulo, fruto de uma ação colaborativa que teve como método a prototipagem de ideias, segundo o recente conceito do urbanismo tático. Como apoio técnico adotou-se os “12 Critérios do bom espaço público”, que busca avaliar o desempenho do espaço no atendimento à escala humana, favorecendo o uso cotidiano por pessoas, na condição de pedestres.

Palavras-chave

Urbanismo táctico, protótipo, desenho urbano, urbanidade, espaço público.

Abstract

The priority of the car in the design of the cities produced by urban planning throughout the twentieth century, resulted in urban erosion of contemporary cities. This situation led, in recent decades, to the valorization of non-motorized mobility, exemplified by traffic calming, through studies and interventions supported by placemaking, 'cities for people' and walkable urbanism concepts. These concepts are based on the demand for urban spaces for living and social interaction, valuing the pedestrian and urban life. This article will describe an urban intervention performed on an elevated walkway in São Paulo, as result of a collaborative action which method was prototyping ideas, according to the new concept of tactical urbanism. As technical support, it was adopted the "12 Criteria of good public space", which aims to assess the performance of the space in compliance with human scale and favoring everyday use by people in the pedestrian condition.

Keywords

Tactical urbanism, prototype, urban design, urbanity, public space.

Introdução

Um dos principais fatores que determinam a qualidade de vida nos centros urbanos é a vitalidade de seus espaços públicos, palcos da vida social. Nesse sentido, tem papel especial a vitalidade das ruas das cidades, de seus passeios, passarelas, passagens diversas que orientam os fluxos de deslocamentos das pessoas.

No entanto, a desproporcional divisão do espaço urbano entre as estruturas dedicadas ao modo viário e àquelas dedicadas aos modos não motorizados de transporte tem produzido passagens repulsivas aos pedestres, como por exemplo, as passarelas elevadas. Construídas para permitir o rápido e ininterrupto fluxo dos automóveis, essas passarelas gravam na paisagem urbana a clara preferência dada ao modo viário no modelo urbanístico mundial vigente, em detrimento ao pedestre. Percorrê-las geralmente significa enfrentar desníveis mal resolvidos entre longos lances de escadas ou rampas com inclinação acentuada, expor-se às intempéries climáticas, experimentar não-lugares cuja travessia deseja-se fazer o mais rapidamente possível. Buscando evitá-las, pedestres se arriscam sob suas estruturas em meio ao alto tráfego, tornando-se vítimas fatais do trânsito e das más escolhas feitas para as cidades.

A experiência de caminhar influencia no acesso a cidade, a seus serviços, produtos, a possibilidade de encontro entre pessoas e o contato com a diversidade humana. A recente abordagem do 'urbanismo caminhável' busca resgatar a importância das ruas e passagens e valorizar a condição do pedestre nos espaços urbanos, como forma de democratização e de garantia da vitalidade das cidades.

Esta forma de abordar a cidade desenvolveu-se a partir da segunda metade do século XX, a paritr dos estudos de autores como Jane Jacobs, Donald Appleyard e Jan Gehl, até ganhar maior visibilidade com as recentes intervenções urbanas promovidas em cidades como Londres e Nova Iorque, que tem adotado técnicas de desenho urbano orientadas para o *traffic calming* e ao respeito à escala humana nos espaços públicos. Ressalta-se que o sucesso dessas intervenções resulta do bom desenho urbano associado a políticas públicas e conceitos de planejamento urbano que garantem a compacidade dessas cidades, com alta densidade, diversidade de usos, bons sistemas de transporte público e infraestruturas para os deslocamentos não-motorizados.

O bom desenho do qual depende o urbanismo caminhável busca melhorar a relação entre o espaço urbano e o corpo humano, enriquecendo a paisagem da cidade ao nível dos olhos, como defendido por Jan Gehl sob o conceito de 'cidades para pessoas'.

Buscando entender o que torna determinados espaços mais ou menos atrativos às pessoas, Gehl e sua equipe chegaram ao que definiram como os "12 critérios do bom espaço público" (GEHL, 2010). Organizados em três categorias - proteção, conforto e prazer – os critérios avaliam o espaço público

desde suas necessidades básicas até algumas qualidades acessórias desejáveis à vitalidade urbana, e podem ser utilizados na análise do desempenho de qualquer espaço público.

Buscando reunir iniciativas como essas em um banco de dados aberto ao público, um projeto brasileiro inspirado no trabalho de Gehl, também chamado “Cidades para Pessoas” , coletou em várias cidades mundo afora exemplos bem sucedidos de experiências promovidas pelo poder público, iniciativa privada, terceiro setor e sociedade civil organizada ou não, que procuravam humanizar o ambiente urbano. Para colocar em prática o aprendizado formado por esse banco de dados, o projeto “Cidades para Pessoas” realizou na cidade de São Paulo entre os dias 15 e 20/09/14 uma oficina para a prototipagem de micro intervenções urbanas. Para a ação, foi escolhida a Passarela Prof. Dr. Emílio Athié (Passarela Rebouças), que une a Al. Franca ao Instituto do Coração - Incor, sobre a Av. Rebouças, e que ainda faz ligação com um corredor exclusivo de ônibus.

Esse artigo vai demonstrar a experiência da “1º Oficina do Cidades para Pessoas”, que com uma equipe multidisciplinar e a abordagem do urbanismo tático, utilizou os “12 critérios do bom espaço público” para prototipar a ativação da passarela supramencionada, através do projeto chamado *Passanela*. Não por acaso a oficina escolheu intervir numa infraestrutura destinada ao caminhar e espera, com o *Passanela*, incentivar o uso e melhorar a experiência das pessoas na travessia da Passarela Rebouças, além de inspirar e contribuir para que outras passarelas também sejam transformadas.

Revisão Bibliográfica

Por uma necessária valorização do espaço público e do pedestre

Foi o percurso, enquanto ato de caminhar, que levou a humanidade à criação da arquitetura e, consequentemente, das cidades. A necessidade de alimentação e de construção simbólica do território para a garantia da sobrevivência levou os caçadores e os pastores do paleolítico a situarem no espaço natural o primeiro objeto marco da antropização – o menir - a partir do qual se desenvolveu toda a arquitetura (CARERI, 2013).

As escolhas que as pessoas fazem das ruas, avenidas e passarelas que percorrem, influenciam diretamente na forma como se relacionam com a cidade e com as outras pessoas. No entanto, a produção capitalista do espaço urbano apoiada pela revolução industrial e pelo zoneamento praticado no urbanismo moderno, provocou uma verdadeira invasão do rodoviarismo na forma das cidades. Jacobs (2011) descreveu esse processo como a ‘erosão das cidades’.

A priorização do modo viário em detrimento aos modos não-motorizados de transporte tem consumido o espaço urbano com infraestruturas dedicadas aos fluxos de automóveis, em prejuízo ao pedestre e ao ato de caminhar, ainda que a maior parte dos deslocamentos pelas cidades continue sendo feita à pé.

Segundo a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, em 2011 o modo de transporte à pé correspondeu a 36,8% das viagens no Brasil, tendo sido o modo predominante.

As infraestruturas dedicadas aos pedestres, com menor valor na construção do espaço urbano, geralmente oferecem às pessoas experiências negativas e passam a ser evitadas, como acontece com as passarelas elevadas. Se por um lado essas passarelas são infraestruturas construídas para melhorar a segurança do pedestre, por outro elas representam a clara priorização do carro que, apesar de possuir motor e de transportar as pessoas sentadas, tem sempre seus caminhos facilitados dentro da malha urbana; os obstáculos, cabem aos pedestres superá-los.

Porém, Jacobs (2011) advertiu ainda na década de 1960 que tratar o problema como uma guerra entre carros e pessoas – geralmente construindo infraestruturas separadas para uns e outros - é no mínimo simplista e ataca o problema pelo lado errado. “Não se pode separar a consideração pelos pedestres nas cidades da consideração pela diversidade, vitalidade e concentração de usos.” (JACOBS, 2011, p. 388).

A partir dessas críticas, Jacobs apresentou várias propostas, resumidas na Tabela 1, que consolidam sua apologia à vitalidade urbana, somente possível a partir da observação da cidade real e da valorização das ruas e dos espaços públicos enquanto suportes para o convívio social. Jacobs foi uma das vozes pioneiras do *traffic calming*, entendido como uma tendência ou conjunto de técnicas para amenizar o impacto do trânsito através de políticas de restrições aos automóveis.

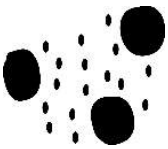
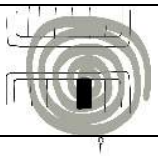
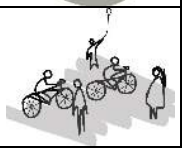
O cotidiano da cidade	O uso das calçadas como garantia da proteção e segurança	
	Nítida separação entre o espaço público e o espaço privado	
	Edifícios voltados para a rua	
	Diversidade de usos durante dia e noite	
	Calçadas para integração de crianças com o bairro e sua vizinhança	
	Complexidade visual e de usos dos parques, praças e pátios públicos	
	Autogestão ao invés de autossuficiência	
A combinação de usos para o desempenho econômico das cidades	Usos principais combinados	
	Quadras curtas	
	Prédios antigos (economicamente acessíveis)	
	Densidade populacional e edilícia	
Forças de decadência e recuperação	Neutralização das zonas de fronteiras	
	Recuperação de cortiços	
Manejo da complexidade ordenada	Subvenção de moradias	
	Redução dos automóveis	
	Ordem visual urbana	

Tabela 1. Teoria Urbanística de Jane Jacobs

As pesquisas coordenadas por Donald Appleyard em cidades americanas no final dos anos 1960 reforçaram as ideias de Jacobs, em relação ao impacto negativo do alto tráfego de veículos no convívio

social e no sentimento de pertencimento das pessoas em relação aos lugares. A partir da percepção dos moradores e comparando ruas com diferentes níveis de tráfego – pesado, moderado e leve – Appleyard concluiu que nas ruas de tráfego leve as pessoas costumavam ter uma vida social mais intensa entre vizinhos e conhecidos e que tendiam a considerar o espaço externo e público da rua como extensão de seu território, ao contrário do que acontecia nas ruas com tráfego mais intenso (APPLEYARD e LINTELL, 1972). A Figura 1 ilustra os diferentes níveis de interação social nas três ruas estudadas.

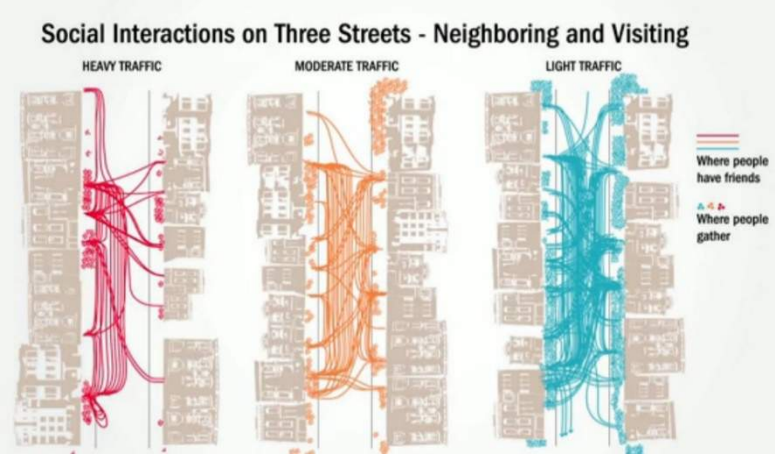


Figura 1. Interação social conforme o nível de tráfego da rua, segundo Appleyard. As linhas representam as ligações de amizade entre as pessoas e os pontos marcam os locais onde elas se reúnem, em ruas com diferentes intensidades de tráfego (vermelho – rua com alto tráfego / laranja – rua com tráfego moderado / azul – rua com tráfego leve). Fonte: https://goo.gl/Kgsuwx, acessado em 30/11/14.

Estudos como o de Appleyard e intervenções urbanas realizadas nas últimas décadas em todo o mundo fortaleceram abordagens como a do 'urbanismo caminhável', em reconhecimento à importância do espaço público de qualidade e pela valorização dos modos de transporte não motorizados como forma de promover o acesso à cidade e um desenvolvimento mais humano, social. Nessa perspectiva, o uso do solo de forma socialmente justa é tão importante quanto a qualidade do desenho das infraestruturas.

Os estudos de Gehl, desenvolvidos principalmente em cidades europeias também a partir da década de 1960, identificou instrumentos de desenho urbano úteis para a qualificação dos espaços públicos. Sua abordagem parte primeiramente da observação sobre as sensações humanas, e não somente dos padrões físicos do ambiente, o que o levou a defender a cidade compacta e agradável ao nível dos olhos (GEHL, 2010). A partir de trabalhos realizados em diferentes tipos de cidades, sua equipe identificou um processo de desenho denominado de "Os 12 critérios do bom espaço público", excelente ferramenta de desenho urbano para a valorização do pedestre e qualificação do espaço público, descrito na Tabela 2.

Tal processo busca suprir três níveis graduais de percepção e interação entre o corpo humano e o espaço físico, na seguinte ordem:

1º - Para convidar ao uso: PROTEÇÃO - Minimizar experiências desagradáveis protegendo a pessoa do crime e dos veículos, em lugares de uso misto e com fachadas ativas. Proteger contra experiências sensoriais desconfortáveis como mau-cheiro, poluição e outras adversidades climáticas;

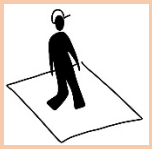
2º - Para atrair e reter pessoas: CONFORTO - Dar condições de circulação e permanência no ambiente, oferecendo oportunidades para andar livremente, sentar, olhar, ouvir e conversar. Suportar tanto a recreação ativa como a passiva, permitir a auto expressão;

3º - Para que as pessoas queiram novas experiências no mesmo espaço: PRAZER – Oferecer uma boa experiência sensorial e a oportunidade de se aproveitar os aspectos positivos do clima. Depende da boa arquitetura e de um desenho respeitoso à escala humana (GEMZOE, 2006).

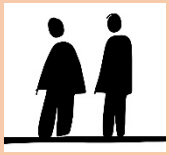
<table>
<tr><td rowspan="2">PROTEÇÃO</td><td>1. TRÁFEGO E ACIDENTES

a) Proteger os pedestres;
b) Eliminar o medo do tráfego.</td><td>2. CRIME E VIOLÊNCIA

a) Ambiente público cheio de vida;
b) Olhos da rua;
c) Diversidade de usos, dia e noite;
d) Boa iluminação.</td><td>3. EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS NEGATIVAS

a) Vento, poluição;
b) Chuva/ neve;
c) Frio / calor;
d) Poeira, barulho, ofuscamento.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">CONFORTO</td><td>4.OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR
 
a) Espaço para caminhar;
b) Ausência de obstáculos;
c) Boas superfícies;
d) Acessibilidade para todos;
e) Fachadas interessantes.</td><td>5. OPORTUNIDADES PARA ESTAR

a) Zonas atraentes para estar;
b) Apoios para pessoas em pé.</td><td>b)OPORTUNIDADES PARA SENTAR

a) Zonas para sentar-se;
b) Tirar proveito das vistas, do sol, e das pessoas;
c) Bons lugares para sentar-se;
d) Bancos para descanso.</td></tr>
<tr><td>c) OPORTUNIDADES PARA VER
 
a) Distâncias favoráveis ao contato;
b) Linhas de visão desobstruídas;
c) Vistas interessantes;
d) Boa iluminação.</td><td>d) OPORTUNIDADES PARA FALAR E OUVIR

a) Baixos níveis de ruídos;
b) Mobiliário urbano com disposição para paisagens e conversas.</td><td>e)OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E EXERCITAR

a) Convites para criatividade, atividades físicas, ginástica e jogos, durante o dia e a noite, no verão e no inverno.</td></tr>
<tr><td>PRAZER</td><td>f) ESCALA HUMANA

a) Espaços projetados de acordo com a escala humana;</td><td>g) BONS ASPECTOS DO CLIMA

a) Sol/ sombra;
b) Calor/ frescor;
c) Brisa.</td><td>h) EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS

a) Bom projeto e detalhamento;
b) Bons materiais;
c) Ótimas vistas;
d) Árvores, plantas, água.</td></tr>
</table>

Tabela 2. Os 12 Critérios do bom espaço público

Cidades para Pessoas e Pessoas para Cidades

Outro conceito defendido no trabalho de Gehl é o de que a vida urbana é um processo: pessoas vão aonde outras pessoas estão (GEHL, 2011). A utilização das ruas e dos espaços públicos pelas pessoas, nesse processo, adquire um caráter de engajamento cívico, na medida em que a apropriação da cidade é o passo inicial para provê-la de vitalidade.

O poder de atração que um grupo de pessoas exerce noutras e assim as levam a ocupar o espaço urbano, foi verificado também por William Whyte em cidades norte-americanas a partir da década de 1970. Da observação do comportamento das pessoas em pequenos espaços urbanos, Whyte concluiu pela importância do bom desenho urbano, adequado à escala humana, para a vitalidade dos espaços públicos (WHYTE, 1980). E que esse desenho deveria partir da atenta observação sobre a forma como as pessoas usam os espaços e de como elas gostariam de usá-lo, estimulando o engajamento cívico e a interação social. Basicamente, a vitalidade de uma rua é impulsionada exatamente pelo uso contínuo que as pessoas fazem dela.

Para difundir seus estudos, foi criado o *Project for Public Spaces* - PPS , em 1975 na cidade de Nova Iorque, que até hoje empenha-se na difusão dos conceitos do *placemaking*, termo criado a partir principalmente das teorias de Whyte e Jacobs. Sem tradução para português, o termo *placemaking* refere-se a uma forma de planejar, desenhar e gerir espaços urbanos a partir do envolvimento comunitário, com o objetivo principal de transformar esses espaços em lugares. Na urgência de transformar a cidade contemporânea em ambientes mais amigáveis às pessoas, o *placemaking* busca com suas ações abordagens de alto impacto e baixo custo, segundo a tríade 'mais simples, mais rápido, mais barato'.

Enquanto método, o *placemaking* aproxima-se muito do conceito de 'urbanismo tático', outra recente tendência nos processos de reabilitação urbana. Sua abordagem parte da escala da rua e propõe a construção da cidade através de pequenas e pontuais intervenções promovidas pelo engajamento e criatividade das pessoas em torno das questões urbanas, do qual depende a realização de acordos entre os mais variados interesses em jogo pelas cidades.

Segundo a Teoria da Sintaxe Espacial, desenvolvida por Bill Hillier e Julienne Janson no início da década de 1980, a configuração do espaço urbano é condição e resultado das relações sociais que ele permite ou não acontecerem ali. Ou seja, o cidadão é consumidor e produtor do ambiente urbano, tendo sido essa produção feita de forma consciente ou não (HILLIER & HANSON, 1984). A partir daí, entende-se que as cidades devem ser feitas *para* mas também *pelas* pessoas, sendo estas protagonistas na construção do ambiente em que desejam habitar. Ou seja, a construção do ambiente deve ser feita a partir das relações entre seus ocupantes e destes com os forasteiros.

Aindda, as recentes revoluções nos campos da comunicação e informação conduzem à leitura do espaço urbano segundo o conceito de cibercidade, elaborado pelo filósofo Pierre Lévy, que supõe a solução de problemas a partir da inteligência coletiva, dentro de uma lógica inclusiva (ARAÚJO, 2011). As conexões sociais possíveis na cidade contemporânea permitem o fortalecimento de formas diversas de colaboração em todo o processo de produção do espaço urbano, seja no diagnóstico de problemas, no levantamento de soluções e até no financiamento das intervenções necessárias.

Nesse contexto, a prototipagem de soluções urbanas, ferramenta útil às ações do urbanismo tático e do *placemaking*, surge como uma possibilidade de experimentação que já é a própria intervenção no espaço urbano, com impacto imediato. De prototipagem urbana entende-se a realização de um ensaio, a construção e experimentação de um objeto ou cenário inicial, que deverá ser aperfeiçoado antes de sua finalização e que posteriormente estará adequado para sua replicação (BUNSCHOTEN, 2014).

Enquanto intervenção de micro escala a prototipagem no desenho urbano um adequado referencial técnico. Se feitas de forma colaborativa, essas experimentações satisfazem a necessidade de processos participativos, de promoção do engajamento cívico e de construção do espaço público a partir da percepção de seus usuários.

Definição do método

A "1ª Oficina do Cidades para Pessoas" ajustou seu método de trabalho ao longo do processo, a partir dos erros e acertos cometidos. Tal processo resultou nas seguintes etapas: identificação do local, diagnóstico, prototipagem, experimentação e aperfeiçoamento, e intervenção final. No cerne da proposta de trabalho estão o urbanismo tático e os "12 Critérios do bom espaço público".

O primeiro passo é a definição da área de estudo, feita de forma colaborativa. Considerando a cidade real e toda a sua complexidade, definir o ponto de atuação é um exercício que exige uma delicada negociação até a seleção de prioridades: o tipo e a gravidade do problema que é colocado; os riscos e prejuízos aos quais a comunidade está exposta naquele local; a possibilidade de replicação do processo formatado; a afinidade entre o problema e as habilidades da equipe que pretende resolvê-lo; e a visibilidade que terá o projeto, aspecto importante para a sensibilização de toda a cidade, principalmente da gestão pública.

Definido o espaço da intervenção, deve-se prosseguir a uma análise macro do mesmo. Nessa análise, observa-se a inserção do local no tecido urbano, considerando a escala da cidade e a escala do bairro; os equipamentos instalados no entorno; a relação do espaço escolhido com os fluxos de deslocamento de pessoas e veículos. Também devem ser considerados os dados policiais, ambientais e de saúde pública do local, a planta cadastral da área de intervenção e outras informações oficiais que ajudem a caracterizar os problemas a superar.

Da análise macro, parte-se para a análise micro do espaço, começando pela vivência do mesmo. Uma importante crítica feita ao trabalho dos profissionais e gestores que atuam na esfera pública, é exatamente a distância entre eles e seu objeto de estudo. Essa distância dificulta o conhecimento dos problemas reais e das necessidades de uso das pessoas que de fato utilizam os espaços públicos, resultando em intervenções desconectadas do espaço, das pessoas e de seus anseios. Com o entendimento de que a cidade deve servir às pessoas, a apreensão de suas necessidades e desejos deve preceder a especulação estética e infraestrutural em torno do espaço.

Assim, é fundamental a 'vivência' da área de intervenção o mais desprovida possível de preconceitos e verdades absolutas. Esse é um ponto desafiador do processo, especialmente para arquitetos e urbanistas, profissionais preparados a terem sempre uma atitude propositiva diante o objeto de estudo. Para haver de fato uma solução gerada a partir das reais demandas das pessoas e do espaço, deve-se buscar conhecer antes o problema que se vai atacar, da forma como ele acontece ordinariamente.

Para tanto, deve-se frequentar o espaço em horários e dias distintos, explorando todas as suas estruturas. Registros fotográficos e desenho de observação são ferramentas muito úteis para captar detalhes que o olhar rotineiro não apreende. Também é importante conversar com os transeuntes, sem impor um problema mas tentando captar a leitura que eles fazem do espaço e a satisfação de suas necessidades.

Somente depois de reunir as demandas apresentadas pelos usuários, parte-se para uma leitura mais técnica da área de intervenção. Para tanto recomenda-se a utilização dos "12 Critérios do bom espaço público" para identificação e priorização dos pontos específicos que a intervenção precisa resolver.

Com o diagnóstico, parte-se para a prototipagem das ideias de soluções. Aqui a fase de projeto mistura-se à fase de execução, outro desafio aos profissionais de natureza projetista. O urbanismo tático propõe essa fusão – e não a exclusão de uma ou outra coisa - novamente como forma de aproximar o criador da criatura mas também como resposta à urgência dos problemas e à necessidade de oferecer um resultado final afinado com as demandas das pessoas e do espaço.

Para tanto, recomenda-se utilizar técnicas construtivas e materiais disponíveis na região e aproveitar os saberes e habilidades de todos os envolvidos. Assim, ações de urbanismo tático tem uma forte tendência para a adoção de soluções *low tech* e utilização de materiais reciclados, baratos, do cotidiano do local.

Depois de construídas as estruturas, observa-se o uso que as pessoas fazem ou não do que foi proposto. Essa observação é fundamental para aperfeiçoar, eliminar, acrescentar elementos que consigam satisfazer o uso que se pretende do objeto ou da paisagem criada.

Somente depois desses ajustes é que prossegue-se com a formação de um projeto final da intervenção, considerando a aderência real que a proposta inicial conseguiu ter das pessoas que pretende beneficiar.

O Case *Passanela*

O processo da "1ª Oficina do Cidades para Pessoas" foi todo realizado de forma colaborativa e conduzido por uma equipe multidisciplinar. Foram selecionadas previamente 22 pessoas, estudantes, ativistas e profissionais originários de várias cidades brasileiras e estrangeiras, com áreas de atuação diversas e complementares, como arquitetura, urbanismo, engenharia civil, comunicação social, educação, artes visuais, design e produção cultural.

O projeto *Passanela* foi desenvolvido ao longo de cinco dias de trabalho. No primeiro dia, a equipe saiu à deriva nas proximidades do local de realização da oficina (região de Cerqueira César, na cidade de São Paulo/SP), para identificar algum espaço público que precisasse de intervenção. A deriva aconteceu em grupos separados que fotografaram e caracterizaram os espaços por eles considerados interessantes para a ação.

No segundo dia, após analisar em conjunto os vários locais identificados, o grupo decidiu por intervir na Passarela Rebouças, complexa infraestrutura do sistema de mobilidade da capital paulista (Figura 2). Trata-se de uma passarela elevada, sobre via arterial com corredor exclusivo de ônibus num entroncamento com hospitais públicos, centro de convenções e próxima a um acesso à rede de metrô da cidade. Como grande parte das passarelas elevadas construídas no mundo, a Passarela Rebouças também é pouco convidativa e assiste a inúmeras travessias arriscadas sob suas estruturas.

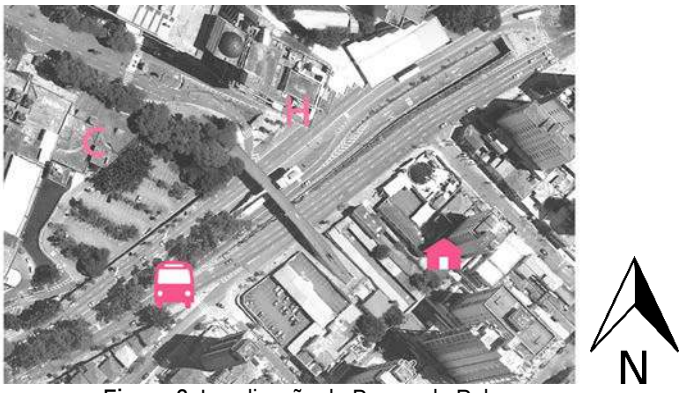


Figura 2. Localização da Passarela Rebouças.
Fonte: Equipe *Passanela*.

Definida a área de intervenção, partiu-se para a análise macro, considerando sua situação dentro da malha urbana, o mapeamento dos equipamentos do entorno e a identificação dos fluxos de pedestres no local. Também buscou-se conhecer dados sobre atropelamentos, infrações no trânsito, Boletins de Ocorrência, além da planta cadastral da subprefeitura.

Iniciando a análise micro do local o grupo imergiu na área de estudo, utilizando a fotografia e o desenho de observação para captar detalhes das formas e do uso do espaço. Concluíram que a passarela era evitada por ser malcheirosa e escura; por oferecer um percurso que apesar de mais seguro era mais longo e exposto ao sol intenso ou à chuva; recebia um grande número de pessoas fragilizadas que vinham a ou partiam do Incor e apresentavam dificuldades em atravessarem toda a extensão da passarela; e que também as escadas em suas extremidades eram estruturas constantemente evitadas, devido a abrigarem usuários de drogas e moradores de rua durante a noite.

Por outro lado, observou-se que a posição da passarela oferecia a quem a escolhia belas visadas da cidade e de alguns importantes pontos de referência na paisagem urbana. Os equipamentos do entorno e o corredor de ônibus garantiam uma circulação contínua de pessoas durante dia e noite, atraindo também vendedores ambulantes e artistas de rua.

No terceiro dia o grupo retornou ao local para interagir com os transeuntes e iniciar o processo de prototipagem. Para envolver as pessoas que transitavam no local, foram montados cavaletes com as perguntas: “O que você acha que esse lugar precisa?”; “Por que você não usa a passarela?”; “Você subiu de escada ou de rampa/ Por que?”.

A partir de material reaproveitado retirado de caçambas de lixo das proximidades da passarela, o grupo construiu um banco, em resposta a necessidade de assentos naquele espaço, e um caleidoscópio, para valorizar o potencial do local para a contemplação. Também foi feita uma intervenção artística que questionava sobre a falta de sombra e pinturas no piso convidando para a travessia segura, alertando sobre buracos e outros perigos.

Do uso e comentários dos transeuntes, foram tiradas várias conclusões. O banco improvisado com pedaços de madeira foi instalado junto a saída de uma escada e embaixo da única sombra sobre a passarela, um local inicialmente óbvio para sua instalação. No entanto o banco foi muito pouco utilizado devido ao mau-cheiro que vinha da escada, onde moradores de rua costumavam satisfazer suas necessidades fisiológicas. O apelo por sombra foi calorosamente recebido pelos transeuntes que interagiram positivamente com a intervenção artística. A unanimidade das respostas sobre o motivo pelo qual as pessoas evitavam a passarela era o tempo maior que essa travessia significava. Embora as escadas oferecessem o caminho mais curto elas eram evitadas devido ao mau-cheiro e a má iluminação.

No fim do dia, o grupo utilizou os “12 Critérios do bom espaço público” para uma análise técnica da qualidade do local. Segundo o roteiro proposto pela equipe de Gehl, chegaram às seguintes demandas, descritas na Tabela 3.

PROTEÇÃO	1. PROTEÇÃO CONTRA AO TRÁFEGO E A ACIDENTES: Melhorar a sinalização de alerta e identificação da passarela no seu entorno; aumentar a altura do guarda-corpo; 2. PROTEÇÃO CONTRA AO CRIME E A VIOLÊNCIA: Recuperar a iluminação nas escadas; 3. PROTEÇÃO A EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS NEGATIVAS: Aumentar as áreas sombreadas ou cobertas sobre a passarela; proteger contra o ruído;
CONFORTO	4. OPORTUNIDADES PARA CAMINHAR: Eliminar buracos no piso; substituir seu revestimento por outro menos quente e mais colorido; corrigir a inclinação da rampa e os pisos dos degraus; 5. OPORTUNIDADES PARA ESTAR: Corrigir a altura do guarda-corpo; 6. OPORTUNIDADES PARA SENTAR: Criar assentos; 7. OPORTUNIDADES PARA VER: Criar estrutura para a contemplação da paisagem; 8. OPORTUNIDADES PARA FALAR E OUVIR: Proteger contra o ruído; dispor assentos em locais estratégicos, como nas entradas da passarela e em suas melhores visadas; 9. OPORTUNIDADES PARA BRINCAR E EXERCITAR: Criar interação com o público do hospital;
PRAZER	10. ESCALA HUMANA: As adequações gerais deverão respeitar a escala humana; 11. OPORTUNIDADES DE APROVEITAR OS BONS ASPECTOS DO CLIMA: Posicionar mobiliário na sombra natural e aproveitando a vista da paisagem; 12. EXPERIÊNCIAS SENSORIAIS POSITIVAS: Substituir o material do guarda-corpo por outro mais confortável.

Tabela 3. Passarela Rebouças segundo "Os 12 Critérios do bom espaço público"

À noite o grupo voltou ao local para grafar com estêncil frases convites e desenhos que evocassem o lugar que se pretendia construir, na passarela e no seu entorno. A Figura 3 registra tais acontecimentos.

Figura 3. Interação com os transeuntes e início da prototipagem de ideias.
Fonte: Equipe *Passanela*.

A partir dessa experiência, durante o quarto dia a equipe trabalhou o conceito da intervenção, visando o baixo custo, a facilidade de montagem e o efeito imediato. Assim, no quinto dia criou-se bancos formados pelo empilhamento de paletes, forrados com tecido para melhorar o contato com o corpo humano. Também a estrutura do caleidoscópio foi aperfeiçoada e a sinalização foi reforçada com mais estêncis grafados em seu entorno. Para quebrar a aridez do local foram implantados vasos com plantas. Buscando interação com o público fragilizado que frequenta o Incor, foram dispostas fitas para as pessoas 'amarrarem' desejos e recados no guarda-corpo da passarela. Nele também foi utilizada linha de lã para melhorar o contato entre mãos e o corrimão. Criou-se ainda uma estrutura com bambu para suportar um

varal de tecido colorido, fornecendo sombra e evocando naquele espaço público, de forma lúdica, a áurea dos quintais, ambientes familiares.

A Figura 4 registra o final do processo de prototipagem do projeto. A estrutura construída forma um módulo possível de ser replicado ao longo da passarela. No entanto, devido a fragilidade legal de se construir em espaço público sem aprovação dos órgãos competentes, a estrutura foi desmontada dias depois da ação. Enquanto esteve disponível, recebeu a aceitação dos usuários da passarela.

Figura 4. Módulo resultado da prototipagem.
Fonte: Equipe *Passanela*.

Toda a produção foi documentada e utilizada no processo de aprovação da intervenção, junto à Comissão de Proteção à Paisagem Urbana, da Prefeitura de São Paulo. Nove meses depois, o processo continua sob análise, devido a falta de instrumentos legais que o possa regularizar. A forma encontrada pela própria prefeitura para que o projeto fosse executado sob as vistas da lei foi considerá-lo como uma instalação temporária, como para um evento.

Para a viabilização financeira da intervenção, a oficina habilitou sua equipe para a elaboração de um projeto de financiamento coletivo, que custeou a montagem definitiva do módulo criado. O projeto ficou disponível por 36 dias em uma plataforma *web* e contou com 101 apoiadores que financiaram o total de R$5.570,00. Durante esse período, a equipe aperfeiçoou o projeto estrutural e alguns de seus membros obtiveram formação técnica para a montagem da estrutura em bambu. A montagem definitiva, adiada sucessivas vezes enquanto aguardava a aprovação legal, finalmente foi concretizada à revelia, em março de 2015. A Figura 5 apresenta o resultado final.

Conclusões

Em uma intervenção típica do urbanismo tático, considerando os recursos materiais disponíveis de imediato, o baixo custo e a rapidez de sua execução, dificilmente um espaço com a complexidade da Passarela Rebouças terá todas as suas necessidades de melhorias atendidas. No entanto a análise dos “12 critérios” pode ajudar a estabelecer prioridades para a intervenção, na medida em que esclarece de modo didático as demandas para a humanização do espaço.

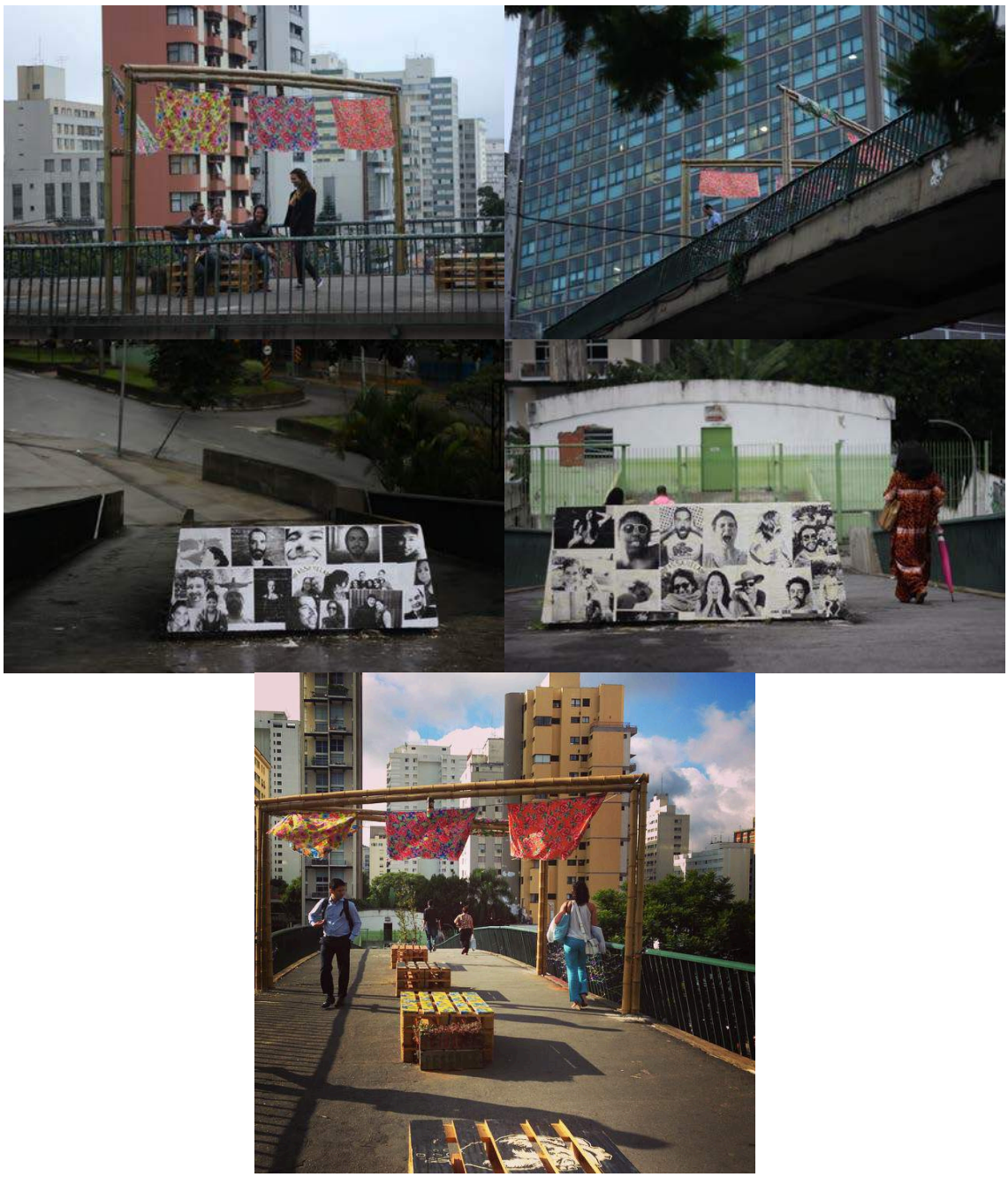


Figura 5. Intervenção definitiva.
Fonte: Equipe *Passanela*.

No caso do projeto *Passanela*, foi possível atender no módulo proposto, as demandas por sombra, assento, apreciação da paisagem, sinalização. Também foi criado dispositivo para interação com o público (fitas de desejos), e melhorado o design do guarda-corpo. Mas a correção da inclinação da rampa e a substituição do revestimento do piso dependem de obra de maior porte, que deveria ser assumida pela prefeitura, assim como a manutenção da iluminação local.

Além do efeito imediato, o *Passanela* buscou a possibilidade de replicação da ideia prototipada na Passarela Rebouças. Para tanto foi elaborado um guia com o passo-a-passo percorrido e dicas úteis (disponível em: http://goo.gl/vybWNl), para que qualquer pessoa ou instituição possa aplicar o método

utilizado para a ativação de qualquer outra passarela. Assim, espera-se que essa experiência seja replicada e inspire novas prototipagens em espaços públicos mundo a fora.

Referências bibliográficas

APPLEYARD, D. e LINTELL, M. The Environmental quality of city streets: the resident's point view. Journal of the American Institute of Planners 01/1972; 38:84-101. DOI: 10.1080/01944367208977410. 1972.

ARAÚJO, R. A cidade sou eu. Rio de Janeiro, Ed. Novamente, 2011.

BUNSCHOTEN, R. Protótipos Urbanos. In: Mostafavi, M. e Doherty, G. (org.) Urbanismo Ecológico. São Paulo, Gustavo Gili, 2014.

CARERI, F. Walkspaces: o caminhar como prática estética. 1ª ed., São Paulo, Ed. G. Gili, 2013.

GEHL, J. Cities for people. 1ª ed., Washington, Island Press, 2010.

HILLIER, B., HANSON, J. The Social Logic of Space. Cambridge, CUP, 1984.

JACOBS, J. Morte e Vida de Grandes Cidades. 2ª ed., São Paulo, Editora Martins Fontes, 2009.

GEMZOE, L. Quality for people: A set of quality criteria for the design of pedestrian places and netwoks – with people in mind. Paper presented at Walk21-VII. "The Next Steps", The 7 International Conference on Walking and Liveable Communities, Melbourne, Australia, 2006. Disponível em: http://goo.gl/Z4Df6L, acessado em 12/10/14.

WHYTE, W. H. The Social Life of Small Urban Spaces. Washington, The Conservation Foundation, 1980.

4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

O Espaço Público na Construção da Paisagem

Estudo de Caso: Parque de Coqueiros, Florianópolis, SC

Bruna Kronenberger, Alina Santiago

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo-PósARQ, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-FAU, Universidade Federal de Santa Catarina-UFSC

Campus UFSC – Trindade, PósARQ/CTC, Caixa Postal 476, 88040-900 Florianópolis – SC, Telefone: 55 061 9511-5842

brunakron@gmail.com, alina@arq.ufsc.br

Resumo

Espaços livres públicos têm um papel fundamental no funcionamento das cidades contemporâneas. Contribuindo para a preservação do meio ambiente e para a saúde física e mental de seus usuários, têm na capacidade de permitir a copresença de pessoas sua maior contribuição para a cidade e sua população. Assim, ao promover encontros entre diferentes classes sociais, culturais, religiosas, etc., o espaço público apresenta-se como ambiente democrático capaz de promover a identidade local, e, onde a população pode exercer sua cidadania. Acreditando na íntima relação: comportamento social/ configuração urbana; buscamos compreender o papel do espaço público na construção da paisagem e a importância do mesmo na promoção da vida pública, compreendendo os principais atributos que o tornam bem sucedido. Para tanto, o presente artigo, utilizando o método proposto por TENORIO (2012), se apropria do caso do Parque de Coqueiros, localizado na parte continental da cidade de Florianópolis, Santa Catarina.

Palavras-chave

Paisagem, espaço público, parque urbano, configuração urbana, vida pública.

Abstract

Public open spaces play a fundamental role in the functioning of contemporary cities. Contributing to the preservation of the environment and to physical and mental health of its users; the ability to allow the co-presence of people is their greatest contribution to the city and its population. Therefore, by promoting gatherings between different social classes, cultural, religious, etc., the public space presents itself as a democratic environment able to promote local identity, and where people can exercise their citizenship. Believing in the intimate relationship: social behavior / urban setting; this paper aims to understand the role of public space in the landscape construction and its importance in the promotion of public life, including the key attributes that make it successful. Therefore, this paper studies the case of Parque de Coqueiros located in the continental part of the city of Florianópolis, Santa Catarina.

Keywords

Landscape, public space, urban park, urban setting, public life.

Introdução

Com este artigo procuramos estudar o espaço público e o seu papel na construção da paisagem. Considerando as modificações estruturais e funcionais enfrentadas pela mesma ao longo do tempo (SANTOS, 2014), buscamos compreender em que medida as configurações espaciais do espaço público e do seu entorno interferem nesta construção. Para tanto, utilizamos como estudo de caso o Parque de Coqueiros, localizado na parte continental da cidade de Florianópolis, Santa Catarina.

Fundamentação Teórica

Antes de falarmos sobre a construção da paisagem, precisamos compreender o que a compõe. Seria a paisagem uma composição estática? Ou seria um combinado de elementos sensoriais, e não apenas o visual?

Para SANTOS (2014): "Tudo o que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem" (SANTOS, 2014, p.67). A paisagem é o domínio do visível, não apenas formas ou cores, mas também movimentos, sons, odores, etc. A paisagem é resultado de um mosaico de relações, formas, funções e sentidos (SANTOS, 2014).

Assim, ao longo do tempo, a paisagem também sofre modificações funcionais e estruturais. No primeiro caso, as ruas, as praças, os parques funcionam de acordo com a hora do dia, com o dia da semana, com a estação do ano. A sociedade não muda, mas as atividades acontecem em ritmos diferentes, transformando a paisagem. Enquanto que a modificação estrutural traz consigo alterações na forma, tanto física quanto social, política, econômica e/ ou cultural (SANTOS, 2014).

Ao entendermos a paisagem como a expressão concreta do "complexo geográfico local" (SORRE apud SANTOS, 2014, p.69) e a cidade como um organismo dinâmico capaz de alterar frequentemente a sua paisagem e, ainda, como um local de encontro através de seu sistema de espaços públicos – ruas, praças, parques; compreendemos a importância de estudar o espaço público e o seu papel na construção da paisagem.

Na história das cidades, os espaços públicos foram palco de atividades necessárias e opcionais de maneiras e intensidades diversas. Onde, por décadas, a cidade abrigou a estrutura para as atividades cotidianas relacionadas, principalmente, ao trabalho, hoje, inspira atividades de lazer e consumo (GEHL, 2013).

Nas cidades contemporâneas, observamos a importância dos espaços públicos como elementos capazes de oferecer atividades de lazer a sua população, contribuindo para a saúde física e mental; de criar identidade de bairros e cidades inteiras; de contribuir para o meio ambiente, permitindo maior contato com a natureza e a criação de microclimas locais; e de promover a interação social entre os mais variados grupos (SABOYA, et al., 2014).

LEITE (2011) traz contribuições ao tema ao afirmar que a sociabilidade não pode ser colocada em segundo plano ou, ainda, ser ofuscada por questões ecológicas e ambientais, atualmente, em destaque na agenda das cidades contemporâneas:

> [...] os principais atributos de um espaço público são aqueles que têm relação com a vida pública, com a urbanidade. Para Sorre (1984, p.116-7), é a possibilidade de entrar em contato com uma extensa diversidade de situações e pessoas o que define a urbanidade, sugerindo, para que tal espaço possa operar uma atividade pública, que ele permita, em primeiro lugar, a copresença de indivíduos, fato intrinsecamente relacionado às condições de sua formação. (LEITE, 2011).

Assim, os espaços públicos apresentam-se como fonte de vida pública, onde nos permitimos interagir com pessoas desconhecidas, onde um simples olhar observador é capaz de compreender o mundo e as pessoas a sua volta, onde uma paisagem ou um comportamento alheio se apresentam como cenário inspirador aos nossos olhos.

JACOBS (2007) atenta para o perigo eminente da falta de espaços públicos nas cidades contemporâneas:

> [...]. Em lugares da cidade que careçam de uma vida pública natural e normal, é comum os moradores manterem em relação aos outros um isolamento extraordinário. Se o mero contato com os vizinhos implica que você se envolva na vida deles, ou eles na sua, e se você não puder selecionar seus vizinhos como a classe média alta costuma fazer, a única solução lógica que resta é evitar a amizade ou o oferecimento de ajuda eventual. (JACOBS, 2007, p.70).

Assim, ao evidenciarmos as interelações entre o espaço público e a vida pública, partimos do pressuposto de que a configuração urbana tem passividade e agência sobre o meio:

> A arquitetura é *variável dependente* e *variável independente*, concomitantemente. Como *variável dependente*, a arquitetura é *determinada* pelo ambiente socionatural em que se realiza [...]. Ela resulta *disto*. Por outro lado, como *variável independente*, a arquitetura tem *efeitos*. Enquanto artefato, ela impacta nossas vidas e o meio ambiente natural [...]. Ela resulta *nisto*. (HOLANDA, 2006).

Acreditando na íntima relação: comportamento social/ configuração urbana; buscamos com este artigo compreender o papel do espaço do espaço público na construção da paisagem e a importância do mesmo na promoção da vida pública, compreendendo os principais atributos que o tornam bem sucedido.

Para tanto, utilizamos como estudo de caso o Parque de Coqueiros: um parque urbano, localizado na parte continental de Florianópolis e próximo ao centro da cidade, que tem sua paisagem constantemente modificada pela dinâmica da vida pública. Apresenta-se, ainda, como um espaço público incomum em uma cidade onde, para muitos, as praias são compreendidas como as principais responsáveis pela promoção da vida pública.

Método

O método adotado, proposto por TENORIO (2012), busca conhecer, analisar e avaliar o espaço público com a finalidade de compreender seus principais atributos que contribuem para a promoção da vida pública. O método desenvolve-se em cinco etapas: conhecimento do objeto de estudo, levantamento da vida pública, avaliação da vida pública, avaliação do espaço público e recomendações. Ao final das avaliações, apresentamos uma tabela resumo (**Tabela 1**) onde os atributos analisados e avaliados são relacionados em uma gradação de cinco níveis, indo dos indesejáveis/ inaceitáveis (vermelho) aos desejáveis/ ideais (verde).

A. Conhecimento do objeto de estudo

A primeira etapa consiste no estudo do espaço público a partir de sua vivência: acessando-o de diversas maneiras, frequentando-o em dias e horários diferentes, fotografando-o, conversando com seus usuários, etc. Também se apresenta necessário conhecer a área da cidade a qual o espaço pertence. O contexto urbano pode ser estudado com a ajuda de textos específicos, mapas, fotos aéreas, dados estatísticos, legislação, etc.

B. Levantamento da vida pública

Nesta etapa, propõe-se observar os sujeitos e suas atividades, realizando o levantamento da vida pública. Deve-se observar quem e quantos são os sujeitos, as atividades que estão realizando e se estão realizando com facilidade ou dificuldade, a distribuição no espaço e no tempo, e outros pontos que venham a chamar a nossa atenção e que sejam relevantes ao estudo.

C. Avaliação da vida pública

A terceira etapa consiste em identificar se o espaço atende bem ou mal à vida pública. Os itens de verificação pertencentes a esta etapa são divididos em dois grupos: sujeitos e atividades.

D. Avaliação do espaço público

Nesta etapa, devemos verificar elementos de configuração que dizem respeito a atributos globais e locais que influenciam no espaço público avaliado. No primeiro grupo, são analisadas as características da área da cidade na qual está inserido. No segundo, nos atemos ao próprio espaço público e aos elementos que o delimitam.

E. Recomendações

Após realizar as avaliações da vida pública e do espaço público, os resultados devem ser relacionados a fim de identificar correspondências e discrepâncias, chegando-se, assim, a uma conclusão quanto à necessidade de

intervenção no local. Se o espaço público for bem sucedido, vale observar como torná-lo ainda mais interessante e atraente. Caso contrário, torna-se necessário estudar os atributos nos quais o desempenho foi negativo e buscar maneiras de reverter tal situação. Surgindo, assim, recomendações para o espaço estudado.

Aplicação do Método

A. Conhecimento do objeto de estudo

Localizado no bairro Coqueiros, mais especificamente na Avenida Engenheiro Max de Souza, na cabeceira continental da Ponte Pedro Ivo Campos, o terreno onde, hoje, encontra-se o Parque de Coqueiros foi, por muito tempo, conhecido como “Saco da Lama”. Como o próprio nome denuncia, era um local tomado por barro e lama onde parques de diversão e circos itinerantes se instalavam.

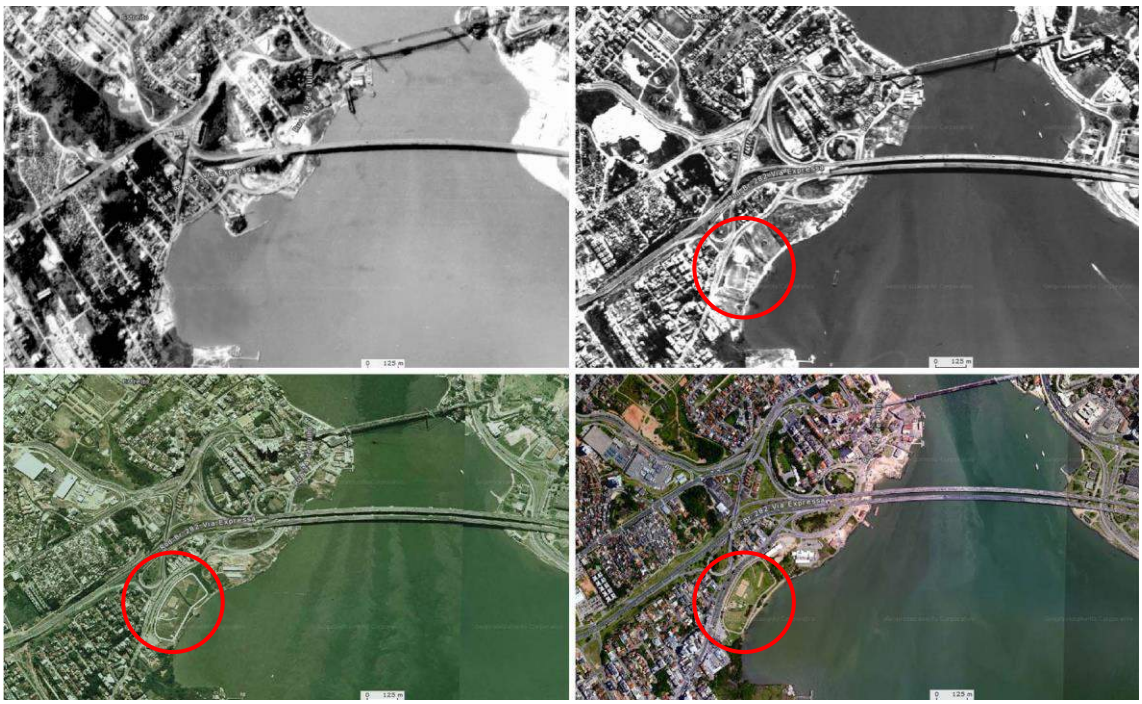


Figura 1. Série fotográfica. Em sentido horário: 1. 1977; 2. 1994; 3. 2012; 4. 2002. Em destaque: o Parque de Coqueiros. Fonte: http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/ acessado em 08/09/2014.

Através da mobilização da comunidade, a Sociedade Amigos de Coqueiros (SAC) conseguiu a cessão de direito do terreno, pertencente à União, e por meio de doações da própria população e de empresas públicas e privadas, transformou o barro e a lama em um parque urbano.

O Parque de Coqueiros está implantado em uma área de aproximadamente 50 mil m². Além do extenso gramado, o parque conta com uma pista de Cooper e ciclofaixa de 780 metros, 05 quadras de esporte (02 de areia, 02 de cimento e 01 de grama sintética), parquinho de areia, Academia da Terceira Idade (ATI),

equipamentos de alongamento e musculação, bancos e mesas, sanitários feminino e masculino. O parque conta, ainda, com a bela paisagem que engloba a Ilha de Santa Catarina e a Ponte Hercílio Luz.

B. Levantamento da vida pública

Procedeu-se durante o mês de agosto o levantamento de campo para a realização dos mapas comportamentais. Foram realizados durante um dia da semana (quarta-feira | 27/08/2014) e um dia do final de semana (sábado | 09/08/2014), de 8h às 20h. Foram registrados os sujeitos (identificando homens, mulheres e crianças)[1], a distribuição e a atividade que estavam realizando. Os resultados do levantamento serão apresentados na medida em que se completarem os itens de verificação de sujeitos e atividades.

C. Avaliação da vida pública

Sujeitos

Gente

Ainda que haja uma diferença de utilização ao longo do dia, principalmente, na hora do almoço, e ao longo da semana, ponto que trataremos mais à frente, observamos a presença constante de pessoas no Parque de Coqueiros.

Variedade de pessoas

Analisando os gráficos gerados a partir do levantamento (**Gráficos 1, 2, 3**), observamos equilíbrio de gênero nos dias de semana, e a predominância de homens nos finais de semana. Fato que pode ser explicado pela intensa utilização da quadra de futebol aos finais de semana e que atrai muitos homens.

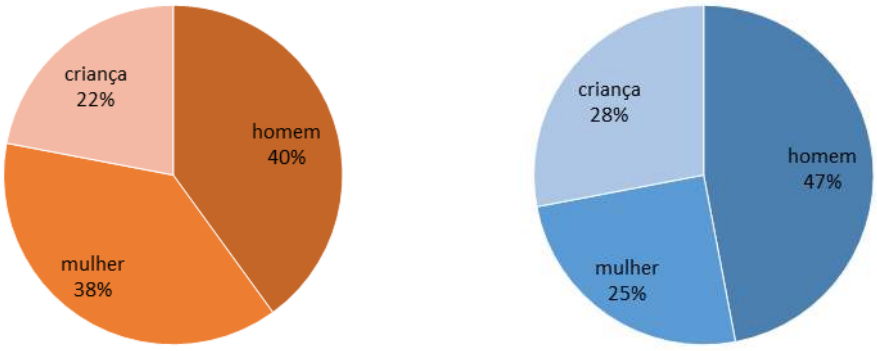


Gráfico 1. Florianópolis, Brasil. Gráfico com média de homens, mulheres e crianças frequentadores do parque. Em vermelho, levantamento em dia da semana (quarta-feira | 27/08/2014); em azul, levantamento em dia de final de semana (sábado | 09/08/2014). Fonte: Produção dos autores.

[1] Não foram consideradas as pessoas que estavam correndo, caminhando ou andando de bicicleta na pista de *Cooper*.

Com relação à faixa etária, notamos um equilíbrio na presença de crianças, adolescentes, adultos e idosos. Ainda que existam pequenas diferenças em alguns horários do dia, como a predominância de idosos praticando atividades físicas no primeiro horário do levantamento (8h da manhã) e a ocorrência mais frequente de adolescentes à tarde, é notável a presença e o convívio harmônico entre todas as faixas ao longo dos dias de semana ou finais de semana. E, ainda importante, as diferentes faixas etárias ocupam o parque como um todo, ainda que existam pequenas predominâncias em decorrência da disposição dos equipamentos no parque como pode ser visto no mapa abaixo:

Figura 2. Parque de Coqueiros, Florianópolis. Azul: predominância de crianças no parquinho de areia; vermelho: predominância de idosos na ATI; amarelo: predominância de homens adolescentes e adultos na quadra de futebol. Fonte: Adaptado do Google Earth.

Quanto a variedade de classes sociais, observamos uma mistura, principalmente, no futebol. Ainda que ocorra uma predominância da classe média alta, o parque, por sua localização, tem o seu uso facilitado por moradores do bairro de Coqueiros e do Estreito (além de outros bairros) e, também, do Morro da Caixa.

Distribuição das pessoas no tempo

O Parque de Coqueiros, com exceção da madrugada, é ocupado, praticamente, o dia inteiro e ao longo da semana. Foi possível observar que aos finais de semana as pessoas chegam ao parque mais tarde, a partir das 10h da manhã, enquanto, durante a semana o movimento começa a partir das 8h (**Gráficos 2 e 3**).

No período do almoço, verificamos que o parque fica mais vazio. Durante a semana, corresponde ao período de 12h, enquanto nos finais de semana, ao de 14h. Partimos, aqui, da hipótese que aos finais de semana as pessoas têm horários mais flexíveis e podendo almoçar um pouco mais tarde, fora do período entre 12h e 14h relacionado ao trabalho.

A partir das 18h, tanto durante a semana quanto nos finais de semana, o parque começa a esvaziar, predominando o uso das quadras de esportes que são mais bem iluminadas e onde predominam homens adolescentes e adultos. Da mesma forma que ocorre ao longo do dia e da semana, notamos a constância de homens e mulheres correndo ou caminhando na pista de Cooper.

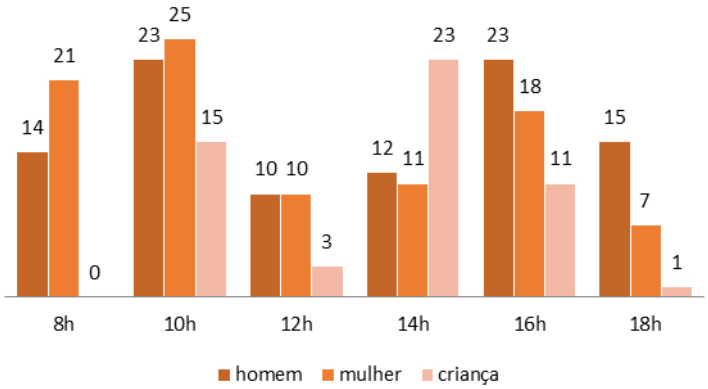


Gráfico 2. Florianópolis, Brasil. Gráfico com distribuição de pessoas ao longo do período de levantamento em dia de semana (quarta-feira | 27/08/2014). Fonte: Produção dos autores.

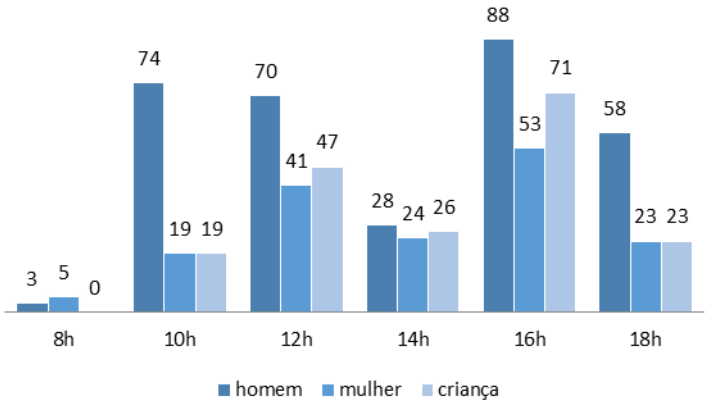


Gráfico 3. Florianópolis, Brasil. Gráfico com distribuição de pessoas ao longo do período de levantamento em dia de final de semana (sábado | 09/08/2014). Fonte: Produção dos autores.

Atividades

Passagem

O parque não se apresenta como um local de passagem. Ao mesmo tempo em que a proximidade com a ponte é positiva por facilitar o acesso pelos moradores da Ilha, é negativa ao funcionar, atualmente, como barreira para diferentes usos geradores de fluxos, como comércio e serviço, entre os bairros Coqueiros e Estreito. O fluxo de pedestres é, portanto, baixo e ocorre, principalmente, por causa da parada de ônibus localizada na frente do parque e do Centro de Saúde. O fluxo de veículos, entretanto, é intenso e, ainda que, não influencie diretamente

na apropriação do parque no instante da passagem, permite aos ocupantes do veículo notar a existência do parque.

Permanência

O parque é de fato um lugar de destino, e não de passagem. As pessoas permanecem por um tempo considerável, que permita a realização de atividades físicas, de brincadeiras infantis, de conversas, de passeios com cachorros, entre inúmeras outras atividades.

Encontros

Durante o levantamento no parque, foi possível observar com alguma frequência pessoas esperando para encontrar-se com outras, assim como, pessoas se encontrando por acaso.

Manutenção e vigilância

É possível observar com frequência a presença de policiais militares, principalmente ao longo do estacionamento. Quanto à manutenção e vigilância formal, aquela contratada pela administração do parque, ainda que não tenham sido vistos funcionários trabalhando, percebemos que os mesmos existem dada a boa condição dos equipamentos, a grama aparada e, principalmente, a limpeza. Observamos também a manutenção informal, as pessoas que frequentam o parque têm o cuidado de jogar fora o seu lixo e limpar os dejetos dos cachorros ajudando, assim, manter o parque limpo e bem cuidado.

Durante a noite, entretanto, a iluminação do parque está concentrada nas quadras de esporte, enquanto o parquinho de areia e a Academia da Terceira Idade (ATI) ficam no escuro, diminuindo a sensação de segurança. Durante o mês de agosto de 2014 foram furtados fios de cobre deixando vários postes sem iluminação no parque, o que também contribui para diminuir a sensação de segurança dos usuários do parque, ainda que a Guarda Municipal tenha intensificado o patrulhamento.

Demais atividades

A variedade de atividades no parque é muito grande. Durante os finais de semana observamos uma apropriação mais intensa que nos dias de semana, com maior diversidade de atividades. Observamos pessoas apenas aproveitando o clima, conversando, praticando algum esporte, brincando com os cachorros e até mesmo sessões fotográficas profissionais. O parque também recebe inúmeros eventos programados, como shows durante o verão, celebrações em datas comemorativas, circo itinerante, etc.

Figura 3. Atividades no Parque de Coqueiros. Esquerda: Parquinho de areia e Academia da Terceira Idade (ATI); Direita: Quadras de esporte (futebol, basquete, vôlei). Fonte: Arquivo Pessoal.

Figura 4. Atividades programadas no Parque de Coqueiros. Esquerda: Maratona Cultural (apresentações musicais durante o verão). Fonte: http://goo.gl/bK4Cqi acessado em 06/12/2014. Direita: Celebração de missa durante o Festival da Família. Fonte: http://goo.gl/wTWa0y acessado em 06/12/2014.

D. Avaliação do espaço público

Atributos globais

Espaço livre público

É possível observar, a partir do mapa abaixo, que as principais áreas livres públicas próximas ao parque são destinadas ao sistema viário.

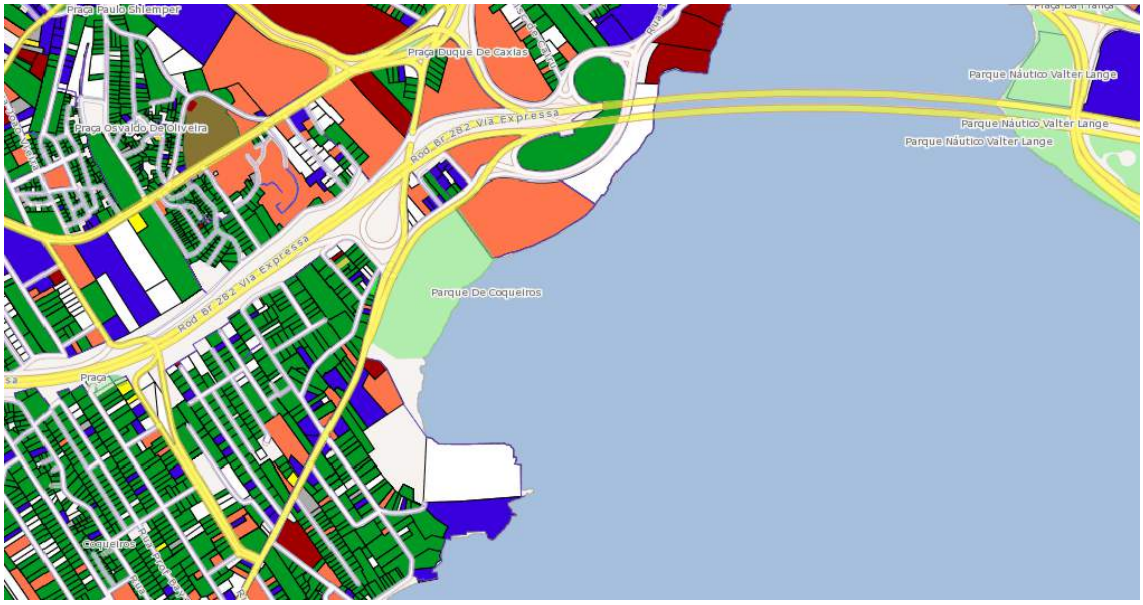


Figura 5. Mapa de utilização da região. Fonte: http://geo.pmf.sc.gov.br/geo_fpolis/ acessado em 10/09/2014.

Integração global

A partir do mapa axial, observamos que o Parque de Coqueiros está localizado em uma região bem integrada da cidade.

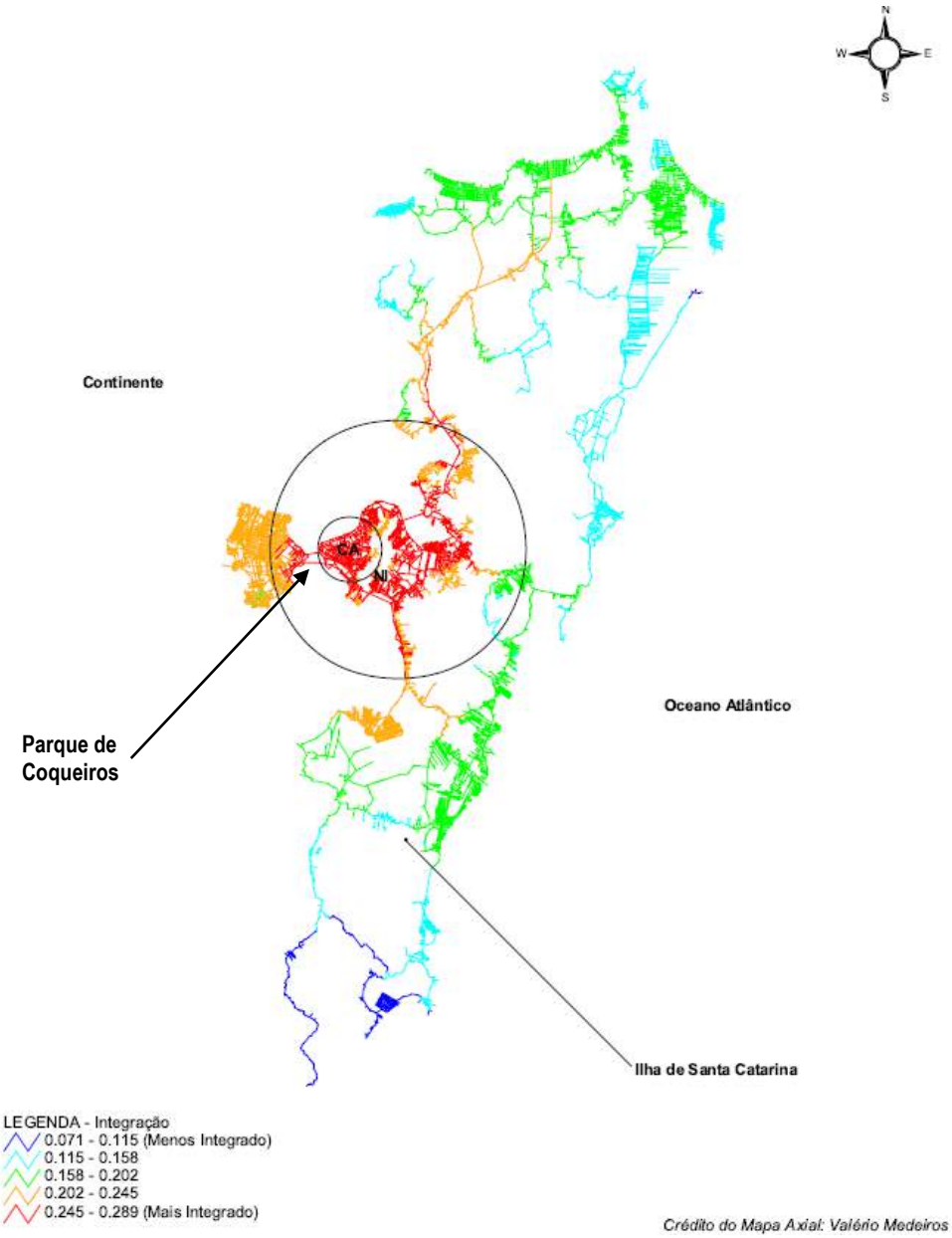


Figura 6. Mapa de Integração Global de Florianópolis. Em destaque: o Parque de Coqueiros. Fonte: MEDEIROS, 2006.

Atividades

Observamos ampla variedade de atividades na região: residências, comércio (restaurantes, mercado, pet shop, farmácia, conveniência, posto de abastecimento, lojas de roupas, equipamentos para automóveis, etc.), serviços (academia, curso de línguas, salão de beleza, escolas e creches, etc.), sede de associação profissional (ACE – Associação Catarinense de Engenheiros), órgão público (IFSC – Instituto Federal de Santa Catarina), Centro de Saúde, parada de ônibus. Embora sejam atividades complementares, algumas não funcionam no período noturno.

Habitação

Predomina na região o uso residencial permeado por diversos outros usos já mencionados. Observamos grande variedade de tipos edilícios: residências unifamiliares e multifamiliares; construções (casas e edifícios de apartamentos) de baixo (Morro da Caixa), médio e alto padrão arquitetônico; edifícios em condomínios fechados ou não; uso residencial em sobreloja; etc.

Figura 7. Variedade edilícia na região. Esquerda: Residência unifamiliar de alto padrão construtivo e arquitetônico; Direita: Condomínio fechado de apartamentos. Fonte: Google Street View.

Mobilidade

As calçadas são estreitas e estão em péssimo estado, com revestimento quebrado em vários pontos e mobiliário urbano, principalmente poste de iluminação, ocupando o pouco espaço destinado as mesmas. Observamos a inexistência de ciclofaixas ou ciclovias; apenas aos domingos uma das faixas de veículos motorizadas é destinada aos ciclistas que a utilizam apenas para lazer. Quanto ao transporte público, é comum a reclamação da população quanto a pequena quantidade de linhas e de ônibus. Dessa forma, notamos a prioridade dada ao transporte particular, com vias largas e estacionamentos.

Figura 8. Sistema viário existente. Esquerda: via larga para veículos motorizados, com calçadas estreitas e ciclofaixas apenas aos domingos; Direita: calçadas estreitas tendo que dividir o pouco especo com o mobiliário urbano. Fonte: Google Street View.

Atributos locais

Localização

O Parque de Coqueiros está localizado próximo à cabeceira da Ponte Pedro Ivo Campos e ás margens da Av. Engenheiro Max de Souza, principal via do bairro Coqueiros, e à beira mar, na Baía Sul.

Limites e dimensões

Os limites do parque são bem claros. A nordeste: o IFSC; a leste: o mar; a sul: área de preservação; a sudoeste: o Centro de Saúde; a oeste: a Av. Engenheiro Max de Souza. A pista de Cooper, como um desenho de piso, também contribui para a sensação de limites do parque. Entretanto, estes limites possuem baixa contiguidade; a via, o mar, o terreno cercado do IFSC e a vegetação da área de preservação funcionam como barreiras. Assim, a relação de contato próximo acontece apenas com o Centro de Saúde. Quanto às dimensões do parque, observamos que durante os finais de semana o mesmo é completamente utilizado, entretanto, durante a semana, por ser muito extenso, alguns pontos, ainda que utilizados, permanecem com poucas pessoas.

Tipos edilícios

Da mesma forma que ocorre quando consideramos os atributos globais, ao voltarmos para o entorno imediato do parque, observamos residências unifamiliares e multifamiliares; edifícios de apartamentos em condomínios fechados ou com térreo comercial; edifícios de uso institucional; com gabaritos que variam de 01 a 08 pavimentos, predominando o médio padrão arquitetônico.

Figura 9. Variedade de tipos edilícios ao redor do Parque de Coqueiros. Esquerda: Residências unifamiliares e edifícios de apartamentos em condomínio fechado ao fundo; Direita: Edificação institucional isolada no terreno. Fonte: Google Street View.

Portas e janelas

Notamos que praticamente todas as edificações ao redor do parque apresentam portas e janelas voltadas para o mesmo, com exceção do edifício do IFSC.

Pisos

Todo o parque está no mesmo nível, da mesma forma que suas adjacências.

Acesso e circulação

Muito parecido com o que ocorre no contexto global, a nível local, o parque pode ser acessado por transporte público através das linhas que passam pela principal via do bairro, Av. Engenheiro Max de Souza. Quanto às calçadas, no perímetro do parque encontram-se em bom estado, entretanto, no percurso até o parque o pedestre pode encontrar problemas já mencionados, como a pequena largura e o péssimo estado do revestimento das mesmas. A ciclofaixa, aberta apenas aos domingos, passa pelo parque.

Os mesmos limites mencionados anteriormente configuram, aqui, barreiras que diminuem a conexão do parque com seus limites. E, dentro do parque notamos a falta de calçada, ainda que a maioria das pessoas não tenha problema em andar, sentar ou deitar sobre a grama, algumas acabam circulando na pista de Cooper. E, ainda, a falta de calçadas apresenta-se como um grave problema para pessoas com alguma dificuldade de locomoção.

Atividades nos limites e arredores do lugar

As condições globais apresentadas previamente também aparecem nos limites e arredores do parque ao longo da Av. Engenheiro Max de Souza. Entretanto, como as atividades estão localizadas, principalmente, nesta via, notamos uma diminuição de variedade e de complementaridade. Assim como observado anteriormente, a maioria dos estabelecimentos comerciais no limite do parque fecha no período noturno.

Atividades no lugar

Embora tenham sido verificadas inúmeras atividades ocorrendo no parque, observamos a falta de alguns equipamentos que possam dar suporte a estas atividades. Os bancos estão mal distribuídos, concentrando-se próximo ao parquinho de areia. Embora muitas pessoas sentem na grama, é importante dar opções. Não há bebedouros e quiosques de comida, apenas aos finais de semana ambulantes aparecem com suas barraquinhas.

O extenso gramado permite que atividades improvisadas ou programadas aconteçam, como shows durante o verão, eventos em datas comemorativas e, ainda, circos itinerantes. Atividades cotidianas ocorrem por todo o parque, entretanto, há uma concentração maior, principalmente em dias de semana, no parquinho de areia e na quadra de futebol. Quanto à complementaridade de atividades e a distribuição delas no tempo, notamos que a falta de infraestrutura capaz de fornecer a comercialização de comida e bebida apresenta-se como um fator negativo para a vida pública do parque.

Conforto

A proximidade com o mar oferece bom conforto higrotérmico e boa qualidade do ar. A proximidade com a avenida, entretanto, traz o desconforto do barulho do trânsito, principalmente, nos horários de tráfego mais intenso. Quanto a iluminação, o parque recebe iluminação solar direta ao longo do dia, porém durante a noite, com exceção das quadras de esporte, o mesmo não é tão bem iluminado ao longo de toda a sua extensão, com pontos bem escuros, principalmente, onde há mais vegetação.

Custos

Com exceção da quadra de futebol com grama sintética, não observamos nenhum equipamento que tenha exigido um alto custo para implantação ou que ainda exija para a manutenção.

Orientabilidade e identificabilidade

É fácil orientar-se pelo parque, principalmente, pela possibilidade de conseguirmos ver toda a sua extensão. Da mesma forma, a localização, próxima ao mar e com vista para a Ponte Hercílio Luz, facilita a sua identificação.

Significado e simbolização

O parque não possui um equipamento que o torne memorável. Entretanto, a paisagem, com o mar, a Ilha e a Ponte Hercílio Luz ao fundo, o torna memorável.

Afetos

O estado de conservação do parque nos traz a sensação de segurança e de que alguém zela por ele. Da mesma forma, ao observarmos o comportamento das pessoas, recolhendo seus lixos e realizando suas atividades bem à vontade, é possível dizer que existe um vínculo entre a população e o parque, trazendo a sensação de pertencimento.

Beleza e conservação/ manutenção

O parque compõe uma belíssima paisagem, como mencionado anteriormente. Seus elementos constituintes, entretanto, ainda que em bom estado de conservação, são bem simples e pouco memoráveis.

Tabela Resumo – Parque de Coqueiros				
Variáveis				
nº	**nome**	**nº**	**categoria**	
SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
		6.2	tipo	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
		7.2	tipo	
8	demais atividades	8.1	número	
		8.2	origem	
		8.3	tipo	
ATRIBUTOS GLOBAIS				
Dimensão sociológica				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração global			
Dimensão funcional				
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementaridade	
		11.4	distribuição temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transporte público	
		13.4	transporte privado	
ATRIBUTOS LOCAIS				
Dimensão sociológica				
14	localização	14.1	integração global	
		14.2	integração local	
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites	
		15.2	contiguidade limites	
		15.3	dimensões	
16	tipos edilícios			
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos	
		17.2	número de portas	
		17.5	janelas	
18	piso			
Dimensão funcional				
19	acesso e circulação	19.1	transporte público	
		19.2	pedestres ciclistas	
		19.3	conexões	
		19.4	circulação	
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade	
		20.2	distribuição espacial	
		20.3	complementaridade	
		20.4	distribuição temporal	
21	atividades no lugar	21.1	variedade	
		21.2	distribuição espacial	
		21.3	complementaridade	
		21.4	distribuição temporal	
Dimensão bioclimática				
22	conforto	21.1	higrotérmico	
		21.2	luminoso	
		21.3	sonoro	
		21.4	qualidade do ar	
Dimensão econômica				
23	custos	23.1	implantação	
		23.2	manutenção	
Dimensão topoceptiva				
24	orientabilidade identificabilidade	24.1	orientabilidade	
		24.2	identificabilidade	
Dimensão simbólica				
25	significado e simbolização	25.1	significado	
		25.2	simbolização	
Dimensão afetiva				
26	afetos			
Dimensão estética				
27	beleza e conservação/ manutenção	27.1	lugar	
		27.2	elementos	
		27.3	conservação/manutenção	

Tabela 1. Tabela Resumo – Parque de Coqueiros. Aplicação do Método (TENORIO, 2012).

E. Recomendações

JACOBS (2009) ao discorrer sobre os usos dos parques de bairro atenta para o seu complexo funcionamento.

> Os parques são lugares efêmeros. Costumam experimentar extremos de popularidade e impopularidade. Seu desempenho nada tem de simples. Podem constituir elementos maravilhosos dos bairros e também trunfo econômico para a vizinhança, mas infelizmente poucos são assim. Com o tempo, podem tornar-se mais apreciados e valorizados, mas infelizmente poucos duram tanto. [...]. (JACOBS, 2009, p.97).

Assim, pelo exposto anteriormente com o resultado da análise e avaliação da vida pública e do espaço público, podemos dizer que o Parque de Coqueiros é um espaço bem sucedido. Entretanto, alguns atributos que obtiveram um desempenho negativo merecem cuidado para que a situação possa ser revertida tendo em mente os possíveis extremos de popularidade e impopularidade exposto por JACOBS (2009).

Entre os atributos com desempenho negativo, observamos a mobilidade tanto global quanto local. Para reverter esse quadro é necessário valorizar o pedestre e o ciclista em detrimento do veículo particular. As calçadas, nos arredores do parque e em toda a região, precisam passar por manutenção, corrigindo os desníveis e padronizando o revestimento. Pensando a médio e longo prazo, é necessária a reestruturação do sistema viário proporcionando calçadas mais largas e ciclofaixas definitivas. Ainda no sistema viário, na região próxima ao parque, medidas de "*traffic calming*" devem ser adotadas, como travessias elevadas, que impõem a redução da velocidade dos veículos motorizados e deixa o percurso mais confortável e seguro para pedestres, principalmente, crianças e idosos, e ainda promove uma conexão mais sensível do parque com os seus limites.

Da mesma forma, no interior do parque, ainda que seja uma opção andar no gramado e que muitas pessoas realmente prefiram, é preciso dar a opção de circular pelo parque em calçadas que respeitem as normas de acessibilidade, pensando, principalmente, nos idosos e nos portadores de necessidades especiais (PNE), que também têm direito ao parque.

Outro atributo que merece atenção são as atividades nos arredores do parque. Quando analisamos o bairro de Coqueiro e do Estreito e a proximidade do parque com o centro da cidade, concluímos que existe uma grande variedade de atividades próximas: moradia, emprego, comércio de pequeno e grande porte, prestação de serviço, instituição de ensino e de saúde. Entretanto, quando nos voltamos para os limites do parque, esta diversidade diminui consideravelmente. Notamos a predominância de moradias e falta de atividades básicas como: farmácia, padaria, restaurante, lanchonete. Analisando o Plano Diretor de Florianópolis, observamos a destinação do uso misto para vários terrenos nos limites do parque.

Assim, é necessário incentivar o uso comercial e de serviço no térreo das existentes e futuras edificações, promovendo a vida pública nas calçadas e aumentando o fluxo nos limites do parque.

No próprio parque, como pudemos observar, as atividades são variadas e acontecem por toda sua extensão. Entretanto, também observamos a falta de equipamentos que deem suporte a estas atividades, como: quiosques que comercializem comida e bebida, bebedouros, bancos e mesas. Da mesma forma, novos equipamentos podem solucionar a diferença de gênero. Enquanto vemos um grande número de homens em função da quadra de futebol, outros equipamentos podem funcionar como imã para aumentar a presença de mulheres e, assim, equilibrar a variedade de gênero no parque. Outros equipamentos também podem ser pensados para tornar mais suave a relação com o mar e, mesmo, torná-lo parte das atividades do parque.

Observamos, também, a questão do conforto e da segurança. Para tanto, torna-se necessário melhorar a iluminação noturna do parque, permitindo o uso de toda a sua extensão durante a noite de maneira segura para crianças, adolescentes, adultos e idosos, sem distinção de gênero.

Finalizando, é importante que o próprio parque tenha elementos que remetam a sua história e a participação da comunidade, conferindo identidade ao espaço. Elementos bem desenhados e que permaneçam em bom estado de conservação contribuindo para embelezar ainda mais a paisagem do parque.

Considerações Finais

Como aponta SANTOS (2014): a paisagem não é meramente visual, é resultado de um mosaico de relações, formas, funções e sentidos. Assim, ao longo do tempo e, influenciada por expectativas sociais, também sofre modificações funcionais e estruturais. O espaço público, local de encontro da cidade, exerce um papel fundamental na construção da paisagem, na medida em que, apresenta-se como elemento capaz de alterar sensivelmente a paisagem da região a partir da sua apropriação pelas pessoas ao longo do dia, da semana, do mês, do ano.

Compreendendo a paisagem além da composição de elementos meramente estéticos, nos tornamos mais sensíveis a questões sociais e, também, perceptivas que a compõe e, que o planejamento arquitetônico e o planejamento urbano devem englobar ao pensar o espaço público.

O Parque de Coqueiros apresentou-se como um ótimo estudo de caso. Possibilitou compreender a dinâmica de um espaço público bem sucedido e a influência que a cidade e os seus limites exercem sobre o mesmo. Assim, foi possível observar seu papel na construção da paisagem local e as modificações que a sua apropriação impõe a mesma.

Referências bibliográficas

GEHL, Jan. Cidades para Pessoas; tradução Anita Di Marco. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HOLANDA, Frederico de. Arquitetura Sociológica. 2006. Disponível em: <http://goo.gl/U6zj7X>. Acesso em 06/09/2014.

JACOBs, Jane. Morte e vida das grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. Um sistema de espaços livres para São Paulo. Estud. av., São Paulo, v. 25, n. 71, Apr. 2011. Disponível em: <http://goo.gl/sLXdjE>. Acesso em 06/09/2014.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. Urbis Brasiliae, ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. 2006. 519 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

SABOYA, Renato T. de; BITTENCOURT, Sofia; STELZNER, Mariana; SABBAGH, Caio; MORO BINS ELY, Vera H. Padrões de visibilidade, permeabilidade e apropriação em espaços públicos abertos: um estudo sintático. Arquitextos, São Paulo, ano 14, n. 164.01, Vitruvius, jan. 2014 <http://goo.gl/ZedwHG>. Acesso em 06/09/2014.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos da Geografia. – 6. ed., 2. reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

TENORIO, Gabriela. Ao desocupado em cima da ponte: Brasília, arquitetura e vida pública. 2012. 391 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Sobre mobilidade urbana e fragmentação espacial: breve relato sobre a reconfiguração da paisagem urbana a partir da instalação do monotrilho paulistano

Carlos A. Kogl

FIAMFAAM Centro Universitário.

Avenida Liberdade, 749, 7º andar, São Paulo, SP, Braisl. Telefone: 55 11 996554994

kogl@uol.com.br

Resumo

A transformação das cidades e seus diversos bairros é resultado da sedimentação dos diversos acontecimentos e dos momentos culturais. Acrescento as influências políticas e econômicas, na medida em que, dependendo do dinheiro em caixa, as idéias são mais ou menos intensas (digamos assim) e o poder público está mais ou menos atento ao que se passa. O desenho urbano, advindo de cem anos de solidão e orfandade, resultou caótico e pouco afeito à ordem ou encaixe de um bairro (loteador) com outro. Assim surgiram as centenas de bairros ou vilas na cidade de São Paulo. A área objeto de estudo do impacto das recentes transformações é um fundo de vale com declividades que variam de 3 a 20 %, ladeada por bairros estritamente residenciais com boa arborização. A área pertence à Operação Urbana Água Espraiada (Lei 13260/2001). A retificação do córrego ocorreu por ocasião da construção da avenida jornalista Roberto Marinho e gerou uma série de ajustes nos loteamentos que resultaram em pequenas praças ao longo do trecho.

Palavras-chave

Espaços livres, forma urbana, desenho urbano, mobilidade urbana, sistema viário

Abstract

The transformation of cities and its various neighborhoods is the result of sedimentation of the various events and cultural moments. With political and economic influences, the government is more or less aware of what is going on in the real estate bussiness.Throughout the twentieth century the land developers, had great freedom in determining the final designs of vast areas of the city of São Paulo.Our study area of the impact of recent changes is a valley bottom with slopes ranging 3-20%, flanked by strictly residential neighborhoods.

Keywords

Open spaces, urban design, urban mobility, road system

Introdução

Como resultado da trama entre as relações do homem com a natureza, acrescido da sedimentação de diversos acontecimentos culturais, históricos e a própria memória geológica, temos o que chamamos de cidade. As diversas ocupações, espontâneas ou planejadas, definem-se na longa duração, na constante recriação dos espaços e de seu preenchimento com múltiplos significados de modo a criar a memória coletiva do lugar.

Ocorre que as memórias e as práticas espaciais dos moradores da cidade não estão por toda parte, mas se concentram em territórios menores chamados de Bairros. Este ir e vir no espaço delimitado da cidade, ora circulando pelo espaço privado, ora pelo público é que delimita o território de cada um.

Ao longo do século XX os loteadores, senhores de glebas na área urbana e adjacências, tiveram grande liberdade para determinar o desenho final que dariam às ruas e quadras dos Bairros da cidade. As intervenções do Poder Público foram muitas vezes da complacência à cumplicidade explícita. Estas atitudes resultaram em desenhos caóticos com pouca harmonia entre um Bairro e outro e nenhuma qualidade no que concerne à distribuição das praças e áreas institucionais além de um traçado viário sem nenhuma referência senão a da topografia em muitas das vezes. As áreas lindeiras aos córregos acabaram relegadas ao segundo plano e somente na segunda metade do século XX é que a legislação colocou algum freio nos loteadores e sua infinita ganância (Lei Lehmann – Lei Federal 6766/79)

A área objeto do presente estudo, quase uma singela observação, é um fundo de vale no qual corre o córrego água espraiada, na zona sul da capital paulista. A geografia do entorno é de um território com declividades que variam de 3 a 20 por cento ocupada por Bairros estritamente residenciais.

Esta área pertence à Operação Urbana Água Espraiada (Lei Municipal13260/2001). E é justamente por conta desta Operação Urbana que o córrego foi retificado e recebeu em suas margens uma avenida larga de seis pistas no total hoje denominada Jornalista Roberto Marinho. Ao final desta avenida se encontra um dos novos cartões postais da cultura rodoviarista paulistana, a ponte Estaiada. A retificação do córrego gerou alguns pequenos espaços cujo destino

“natural” foi sob a denominação de praça.

Aproveitando este mesmo traçado, da avenida Jornalista Roberto Marinho, está sendo providenciada a construção da Linha 17 (ouro) do Metro de São Paulo, o Monotrilho. Este Trem circulará pelo bairro a uma altura de 11 a 15 metros, sobre uma estrutura de vigas pré-moldadas ancoradas sobre colunas moldadas in loco. Pretende-se uma velocidade média de até 80 km/h na futura operação. No trecho do recorte haverá 7 km de linha com seis estações (que deveriam ter entrado em operação para a Copa de 2014) com previsão de operação para 2017.

Desenvolvimento

Visando uma leitura melhor da área objeto, verificamos que podíamos nos apoiar um pouco na teoria Muratoriana, na medida em que esta seria uma forma de observação cujo método poderia, no final, render frutos. Savério Muratori, professor italiano que dispensa apresentações mais demoradas conceituava a cidade como organismo vivo e entendia que a única forma verdadeiramente inovadora de planejar as cidades consistia na sua interpretação de acordo com a história de modo a evitar soluções extemporâneas ligadas a invenções individuais, a sue ver injustificadas. Com seus conceitos, Muratori entrou em rota de colisão com tudo e todos de seu tempo, especialmente Bruno Zevi. (CATALDI 2002)

FIGURA 1. Carta do IBGE de 1984

O levantamento da História desta área nos mostra que os loteamentos se iniciaram no final do

século XIX – início do século XX quando a primeira Fazenda do local foi dividida. Com a falência dos loteadores originais, a Light and Power arrematou o acervo e colocou seus Bondes de modo que os mesmos passaram a cruzar a área praticamente em linha reta até Santo Amaro. Ao longo da Tramway foram surgindo as ocupações, dentre elas muitas chácaras e em 1935 o Bairro do Brooklin. (BLANES 2006)

Ao longo do córrego Água Espraiada, nas proximidades do Rio Pinheiros se fixaram imigrantes alemães, ingleses e norte-americanos, em sua maioria funcionários da Light, formando um Bairro de alto padrão com casas grandes e quintais arborizados. Nos lotes próximos à várzea, predominou a ocupação por parte de imigrantes portugueses cujo objetivo era a produção de hortaliças para revenda.

Após os anos 30, com a reversão do curso do Rio Pinheiros, foi necessária a construção da Usina Elevatória de Traição de modo que o regime das águas dos córregos da região, incluído o da àgua Espraiada foi bastante modificado. Para que estes cursos d água não sofressem com a elevação do nível do Rio Pinheiros, foi construído o chamado dreno do Brooklin fazendo com que os cursos desaguassem mais pra frente no Rio (**Figura 2**)

Na **Figura 1** pode-se observar que o traçado das ruas e dos quarteirões sofre certa inconstância na região do córrego. Isto se deve, principalmente, por esta ocupação quase rural, de produção de hortaliças e, também, pelo regime de várzea da área que desencorajava sua ocupação. Há relatos de cheias de verão e até de pesca abundante na literatura.(BLANES, 2006)

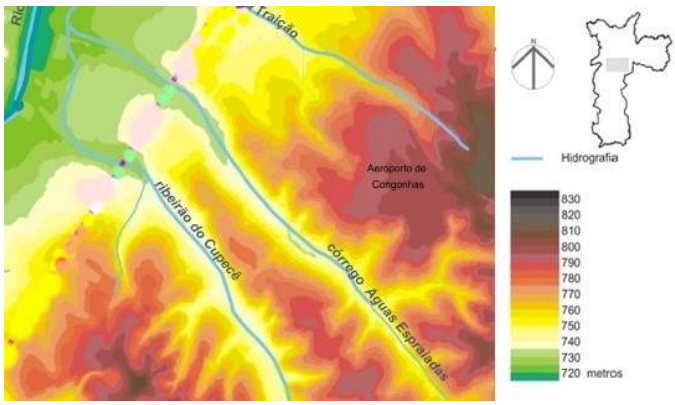


FIGURA 2 . Carta Hipsométrica da Região

Com a acelerada urbanização dos anos que se seguiram, a partir da década de cinqüenta a região vive um adensamento incomum de modo que desaparecem rapidamente todos os vestígios de mata ciliar e vegetação nativa ao longo do córrego. Nos anos sessenta, com Prestes Maia Prefeito, o Governo do Estado resolve por em prática um grande projeto viário na região e inicia grandes desapropriações na área. Posteriormente, ao abandonar a empreita, o Governo faz o mesmo com

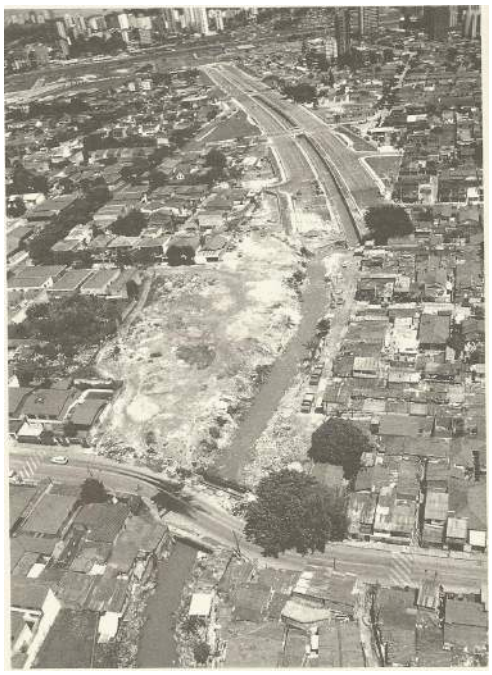


FIGURA 3 . Vista aérea das obras da avenida

as áreas que adquiriu ao longo do Água Espraiada de modo que estas extensas áreas acabaram ocupadas e invadidas formando grandes extensões de habitações subnormais. Esta situação perdurou até o final do século XX quando com a Operação Urbana já mencionada as habitações subnormais foram simplesmente demolidas e seus ocupantes dispersados pela periferia da cidade. (FIX, 2001)

Os habitantes das casas de alto valor e qualidade, anteriormente mencionadas, deram as costas para o córrego e seus vizinhos indesejados ao longo de várias décadas, cercando-se de altos muros e servindo-se de seus automóveis para circular pela cidade. Não houve na região nenhum uso do espaço público por parte desta população a não ser o de circular pela região ou de se servir do mesmo apenas para acessar as suas residências.

Na **Figura 3** podemos ver as obras da avenida avançando sobre as habitações subnormais e a modificação substancial do traçado original do córrego. Coube ao Estado costurar as abas dos Bairros adjacentes como uma sutura em tecido putrefato uma vez que ao longo dos anos todo o esgoto produzido na região acabou lançado in natura nas águas do córrego vindo a matá-lo.

Este estado de coisas perdura até hoje, pois ao decidir pela construção do Monotrilho, o Estado não levou em conta o desenho dos Bairros adjacentes, sua topografia e história. Apenas e tão somente implantou a obra de proporções desastrosas em meio à avenida, para economizar desapropriações (o que não é de todo mau).

FIGURA 4. Vista do Monotrilho

Conclusões

Observou-se ao longo do processo, em diversas visitas ao local e análise de mapas, que os espaços livres públicos estão quase que em sua totalidade comprometidos com a circulação e que o pouco que assim não é, está desprovido de uso pelos moradores locais, mesmo quando denominado de praça. Há também uma nítida sensação de desconforto por parte de todos os usuários das vias envolvidas no processo pela absoluta desproporção do Monotrilho e de seus componentes já implantados (**FIGURA 4**). Ainda não vimos nenhuma Estação ou obras que remetam às mesmas, mesmo três anos após o início dos trabalhos e não temos nenhuma avaliação do que isto poderá representar quando em pleno funcionamento. Quais forças serão

atraídas e como irão interagir entre si.

Além do desconforto e dos desvios gerados por uma obra deste porte, por um canteiro de obras linear de vários quilômetros de extensão, há a sutura feita pelo Monotrilho, gerando um quelóide urbano, uma situação que fará com que a população continue a dar as costas para o córrego que aprendeu a evitar ao longo das últimas seis décadas pelas questões sociais, de higiene e saúde, pelo mau cheiro e pela paisagem não desejada que se implantou no local com os aglomerados de habitações subnormais.

Ao não se levar em conta a história do local, ao não se atentar para a limpeza e despoluição do curso d água e, sobretudo, ao não se pensar o desenho da avenida e do Monotrilho para além da técnica pura e simples, perdeu-se a oportunidade de implantar naqueles Bairros um resgate de memória com espaços livres voltados ao lazer e ao congraçamento. Certamente um traçado que levasse em conta a memória afetiva e a representação desta no espaço seria bem vindo e mais agradável na costura dos Bairros e da Região.

Referências

Blanes L; **Análise dos Biótopos da Bacia Hidrográfica do Córrego Água Espraiada**, São Paulo 2006

Camargo C P F et al. (1976) **São Paulo 1975: crescimento e pobreza**, Ed. Loyola, São Paulo.

Cataldi G, Maffei G L, Vaccaro P; **Savério Muratori e a escola italiana de tipologia projetual**; Revista de Morfologia Urbana (2014) 2 (1) 25-36 ISSN 2182-7214, Rede Portuguesa de Morfologia Urbana

Fix, M (2001), **Parceiros da Exclusão: Duas histórias da construção de uma nova cidade em São Paulo: Faria Lima e Água Espraiada**, Boitempo, 2001, São Paulo

Holanda F et al. (2012) **Urbanidades**, Folio, Rio de Janeiro.

Espirito Santo J M, (2006) **Tipologia da Arquitetura Residencial Urbana em São Luis do Maranhão: um estudo de caso a partir da teoria Muratoriana**, Dissertação, Mestrado em Desenvolvimento Urbano e Regional, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

Porto A R (1992) **História Urbanística da Cidade de São Paulo: 1554 a 1988**, Carthago & Forte, São

Paulo.

Porta P (org.) (2004) **História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do séc. XX**, Paz e Terra, São Paulo.

Queiroga E F. (2012) **Dimensões Públicas do Espaço Contemporâneo**, Tese de Livre docência em Arquitetura, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Oliveira V M A, de. (2014) **A Obra Nasce**. Revista de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Fernando Pessoa nº8, in *Ensaio: Morfologia Urbana: investigação Científica e prática profissional,* pg 99/111.

Veríssimo F S (2001) **Vida Urbana: a evolução do cotidiano da cidade brasileira**, Ediouro, Rio de Janeiro.

Ruas em movimento: nômades urbanos pelo espaço público[1]

Carlos Lima

Programa de Pós-graduação em Urbanismo - PROURB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Cidade Universitária, Ilha do Fundão, CEP 21949900 - Rio de Janeiro, RJ – Brasil.

Telefone/fax: +55 (21) 25981990

carlos.lima@ufrj.br

Resumo

Em tempos recentes, a ocupação dos espaços livres públicos das grandes cidades vem se transformando continuamente. Motivados por diversas razões, ativistas e coletivos urbanos propõem intervenções como forma de questionar o uso restritivo que muitas vezes é imposto aos espaços livres, seja por práticas sociais ou de governo que são assimiladas com naturalidade em determinados contextos. O papel desses atores na configuração dos lugares é essencial para compreender não apenas sua dimensão imaterial, mas o modo pelo qual afetam os atributos desses lugares em permanente disputa. Este trabalho se movimenta no universo das possibilidades que a prática desses coletivos urbanos revela. Parte-se da prática espacial crítica como referencial teórico e o caso das metrópoles brasileiras como universo capaz de identificar conexões cruzadas entre os códigos e expressões comuns que permeiam esse campo. Como modo de realizar um estudo detido e vertical, propõe-se analisar aqui os grupos que pensam o deslocamento como prática de mobilização e expressão. Como caso exemplar, será feita análise da "Casa Nuvem", um grupo de pesquisa, arte e tecnologia sediado no Rio de Janeiro que procura promover as ruas como experiência coletiva potencial.

Palavras-chave

Coletivos urbanos, prática espacial crítica, espaço público, Casa Nuvem.

Abstract

*In recent times, the occupation of public spaces in huge cities has been considerably transformed. Motivated for various reasons, activists and urban collectives produces interventions as a way to confront the restrictive use that is often imposed on open public spaces – either by social practices or government decisions. The role of these actors in shaping this spaces is essential to understand not only its immaterial dimension, but the way they affect the attributes of these places. This work moves in the universe of possibilities of critical spatial practices promoted by urban activists. It will be considered here the case of Brazilian cities as a way to identify cross-connections between the codes and expressions common to these activists. As a case study it is proposed to analyze the collective "*Casa Nuvem*", a group of research, art and technology based in Rio de Janeiro that seeks to promote the streets as a potential collective experience.*

Keywords

Urban collective, critical spatial practice, public space, Casa Nuvem.

[1] "O presente trabalho foi realizado com apoio do CNPq, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - Brasil".

Introdução

Como podemos pensar as estratégias de mobilização de coletivos urbanos no século XXI? A partir de que causas esses grupos realizam suas ações? Essas questões suscitam diversos caminhos e abordagens bem como diferentes metodologias que podem ser empregadas para aprofundar o entendimento das práticas sociais dos atores, capazes de revelar os contrastes que se ampliam continuamente nas metrópoles contemporâneas. O papel desses atores na configuração dos lugares é essencial para compreender sua dimensão imaterial e o modo pelo qual suas práticas influenciam os atributos dos espaços. Há ainda as ações que acontecem nos espaços públicos, muitas delas com o intuito de repensar seus limites, possibilidades, caracteres e usos – especialmente em situações em que sua força e sentido são subtraídas.

Produzir um lugar é também preenche-lo de sentido. Segundo Lefebvre (1994), as práticas espaciais são projeções num território de todos os aspectos da prática social, e se efetua sempre de forma dialética. Para o autor, o espaço é uma construção social que se manifesta no trinômio indissociável entre forma, conteúdo e estrutura. A partir do reconhecimento que este conjunto está sujeito à representações e, portanto, encobrimento e dissimulações, pode-se pensar espaço social a partir de uma tríade conceitual: (i) das práticas espaciais; (ii) das representações do espaço e (iii) dos espaços de representação (Lefebvre, 1994).

É no conjunto das práticas espaciais que se pretende abordar aqui a emergência de novas associações solidárias capazes de revelar conflitos e contradições do espaço urbano. A abrangência desse estudo pode ser balizada por meio de determinadas noções, dentre elas o caráter público do espaço comum. Esse espaço comum será entendido aqui como o lugar onde cidadãos podem transitar, permanecer e exercer atividades individuais e coletivas, um espaço que, segundo Wigley, "[...] não deveria nem mesmo ser reconhecível como um espaço. Sua abertura para a intervenção dos agentes seria de tal ordem que teria sequer forma clara ou limites definidos" (WIGLEY, 2002, p.284, tradução minha). É no espaço público que as culturas urbanas podem instituir modos de articulação por meio de sua apropriação simbólica ou cotidiana.

Em muitos caso, essas práticas apresentam um caráter crítico e transgressor, tendo sido abordada estudos que procuram compreender seus princípios e consequências. Para autores como Hirsh e Miessen (2012), as "práticas espaciais críticas" reúnem os meios pelos quais determinadas modos de interação se manifestam no território, abrindo possibilidades de uso e expressão coletiva e, por isso, ampliam o conjunto de expressões possíveis no espaço comum das cidades.

Considera-se ainda que boa parte dessas ações são realizadas por coletivos, associações e ativistas que propõem o engajamento como meio de reverter processos como a deterioração do espaço urbano, o que leva a pensar o modo de articulação desses grupos, os próprios meios que dispõem para constituir suas

práticas. Para autores como McDonald (2002), a constituição dessas solidariedades ocorre em um processo contínuo, abrangente e fluído; ou seja, onde se poderia imaginar uma solidariedade constituída no acúmulo e na convergência, há o que o autor denomina por "fluidaridade": noção aberta e difusa capaz de abarcar múltiplas formas de interferência no espaço público.

Este trabalho se propõe discutir as questões aqui colocadas dando ênfase a dois aspectos essenciais: sobre termos que permeiam a prática espacial crítica nos espaços livres públicos; sobre os modos de associação e estratégias de mobilização empregados por coletivos para esse fim. Propõe-se analisar aqui os grupos que pensam o movimento pela cidade como prática de mobilização e expressão, assim como o deslocamento de valores e princípios como experiência do outro. São coletivos que compreendem o movimento não só a partir do termo mobilidade, mas como um amplo conjunto de práticas capazes de alterar a percepção de um espaço, inserir usos imprevistos em sua geometria e, no limite, compreender a morfologia urbana como conjunto de elementos instáveis e passíveis de reorientação.

Alguns princípios da prática espacial crítica.

Atualmente, são diversas as análises que procuram identificar no movimentos e práticas do atores as fontes de reflexão sobre o urbanismo. Ao inverter a visão tecnicista sobre as cidades, estes estudos ajudam a compreender diversas tensões que permeiam o ambiente urbano, além de fornecerem elementos que permitam situar os estudos sobre a cidade em uma perspectiva mais ampla e, portanto, com maiores vínculos entre as disciplinas que convergem para esse campo.

Como sabemos, o espaço público é objeto de investigação de diversas disciplinas, que possuem diferentes modos de aproximação e metodologias para compreende-lo. Assim, a prática espacial crítica constitui um elemento de investigação importante para a arquitetura e urbanismo, pois podem ser entendidas, segundo Hirsh e Miessen, como práticas críticas no ambiente urbano capazes de abrir espaços dinâmicos que não podem ser percebidos igualmente por todos e que por isso escapam às definições conhecidas de forma, dimensão e conteúdo. Sendo assim, os fundamentos de uma prática crítica extrapolam os atributos formais e geométricos das ruas ao levar em consideração seu grau de capacidade em funcionar como uma experiência coletiva – seja simbólica ou cotidiana – capaz de promover interações consistentes entre sujeitos que poderão articular os graus de heterogeneidade que se manifesta no espaço público.

Para Hirsh (2012, p.153, tradução minha) o termo "prática espacial" indica um fenômeno aberto que inclui profissionais de diversas disciplinas comprometidas com uma cultura do espaço que seja aberta á maior participação possível. Para o autor, a prática crítica pode ajudar na (in)definição de um campo disciplinar, o que é positivo para uma área que lida com articulações muito complexas entre atores. Consequência disso é que, invariavelmente, o urbanismo se assemelha mais a um plano de arregimentação de setores da sociedade, onde as ambiguidades são postas de lado e quase nunca relativizadas.

Para Miessen, pode-se situar a prática crítica no horizonte de uma prática inclusiva para a arquitetura e as cidades. Não a forma participativa em que as vozes se igualam a ponto de impossibilitar o processo, mas sim um meio "[...] em que os proponentes possam definir as condições para que haja uma prática do dissenso, sejam elas físicas ou não, em que um contrato social alternativo, agonístico, possa ser negociado." (2012, p.160, tradução minha). Segundo o autor:

> "Hoje, muitos praticantes [da arquitetura] não se amparam mais na crença de que é o arquiteto quem produza realidade física do espaço e compreendem que a arquitetura se tornou uma prática colaborativa *a-disciplinar*, capaz de questionar e produzir os mecanismos – que compreendem que vão desde a parâmetros sócio-político-culturais e econômicos – que alteram nossa leitura e percepção sobre um engajamento com o espaço." (MIESSEN, 2012, p.152, tradução minha.)

Por outro lado, Hirsh afirma que a arquitetura não deve ser entendida como uma "não disciplina" sendo fundamental pensar os termos da sua especificidade. Para Hirsh (2102, p.152) "[...] menos sobre construir do que pensar sobre e por meio do espaço." "uma abordagem que reconhece a produtividade das categorias levando em conta a história das práticas híbridas [...]" (HIRSH, 2012, p.156, tradução minha.)

Desse modo, as práticas críticas devem ser refletidas tendo em vista não só o que provoca a ação, mas também suas estratégias e modos de refletir sobre as categorias. O movimento no espaço público e o deslocamento das experiências na rua a partir de incursões críticas configuram meios importantes de mobilização para refletir sobre o tema.

Modos de operar: aspectos da estratégia coletiva nômade.

Além das questões que se referem aos princípios da prática crítica, deve-se ressaltar também suas estratégias de atuação. O primeiro aspecto que se poderia por em evidência é o caráter coletivo da ação crítica ou ativista. Segundo Gohn (2010) as coletividades organizadas são tipos associativos que colocam em evidência causas específicas ou difusas com o propósito de reorganizar uma determinada percepção social e a forma como se exterioriza na vida cotidiana. Os coletivos, de um modo geral, se mostram assim permeáveis e passíveis de sucessivas reorientações e não como organismos sociais convergentes que procuram afirmar um modo de vida. Não são, portanto, comunidades, no sentido proposto por Bauman (2003) como grupos para os quais segurança e identificação são os valores fundamentais.

No caso dos coletivos urbanos a solidariedade é mais um meio do que objetivo, ela se processa no próprio sentido da mobilização e pode se adaptar à diferentes situações ao longo do processo contencioso. As práticas críticas no espaço urbano revelam o movimento contínuo das expressões que lhe animam, conferem sentido múltiplo e plural para conformação contínua de identidades. Para autores como McDonald (2002), o processo de constituição dessas solidariedades é contínuo, abrangente e

fluído, ou seja: onde se poderia supor a constituição de solidariedades pela convergência, há o que o autor denomina por "fluidaridade". Esta noção é aberta e difusa o suficiente para que se possa dar aqui o sentido associativo desse fenômeno urbano.

O conjunto da representações críticas e ativistas no espaço possui sentidos muito distintos. Por esse motivo, submetê-las a leituras hegemônicas, unidirecionais – ou pensadas apenas a partir de suas questões técnicas e materiais, pouco contribui na reflexão do problema. O espaço usado das cidades e seus lugares de disputa constituem a matriz de abordagens que tem como desafio metodológico o modo de observar, levantar, mapear o conjunto dessas subjetividades, contemplando sua potencia produtiva sem lhe impor pré-determinações de qualquer ordem. Para Torres Ribeiro (2012), deve-se descobrir os sentidos que se desdobram a partir da ação e das formas crítica de disputa de agentes mobilizados. Para a autora, a ação se difere da atividade, pois esta reitera a percepção funcionalista do mundo, enquanto aquela é calcada na potência da emancipação. Torres Ribeiro (2012, p.65) propõe uma "cartografia da ação social" como o propósito de compreender as visões de mundo e práticas de grupos mobilizados e movimentos sociais urbanos.

No entanto, uma análise tão abrangente demanda que se pense nos acentos e particularidades que permeiam esse campo. Tais questões vão desde as causas até as temáticas e estratégias de disputa. Tenha-se aqui como horizonte as disputas *do* e *no* espaço, quais sejam: formas de ativismo na forma de e práticas espaciais críticas. Práticas estas que tomam o deslocamento como prática de mobilização e expressão. São grupos que compreendem o movimento não só a partir da mobilidade, mas como um amplo conjunto de práticas capazes de alterar a percepção de um espaço, inserir usos imprevistos em sua geometria, enfim, compreender sua morfologia como conjunto de elementos cuja percepção se alterna continuamente.

Casa nuvem, formas de viver em coletivo.

Para refletir acerca desse tema será feita aqui uma análise da Casa Nuvem – um centro de coletivos associados com o propósito de realizar pesquisas sobre formas de pensar fenômenos como espaço público, hierarquia, alteridade, autonomia, dentre outros. Atualmente, a Casa Nuvem ocupa um sobrado na região central do Rio de Janeiro, onde se realizam assembléias e se debatem estratégias de atuação. No entanto, as propostas do grupos extrapolam as restrições espaciais e ampliam suas intervenções para as ruas. A rua aparece assim não tanto como configuração física e material, mas sim suporte de diferentes intervenções que alteram permanentemente seu estado. Sendo assim, o movimento *pelas* ruas ganha dois sentidos principais: circular/ deambular pelos seus espaços como forma de afirmá-lo e transformá-lo; defender seu caráter público e comum.

A Casa Nuvem resulta da reunião de pessoas interessadas nesse espaço comum como lugar em que as diferenças podem ser mediadas. A própria casa foi organizada a partir de experiências anteriores de

outros ativistas e grupos mobilizados. Dentre os quais, a Nuvem Móvel, concebido como um nômade musical que deriva pelas ruas das cidades brasileiras propondo formas coletivas de ocupação, criação de conteúdo, realização de festas-passeio, logística técnica, dentre outros. Segundo a antiga página do grupo[2], A Nuvem Móvel foi pensada como uma plataforma multidisciplinar, modular e autônoma com o propósito de dialogar com a cidade em seus múltiplos aspectos. Através da relação entre agentes urbanos e seus espaços, a Nuvem Móvel procurava explorar lugares por meio de happenings: atividades envolvendo música, ocupação de espaços públicos sub visitados/sub utilizados como forma de promover o encontro entre pessoas de forma gratuita e não seletiva (**figura 1**).

Figura 1. Happenign da Nuvem Móvel, realizado em 2012. Fonte: facebook.com/nuvemmovel.

As ações da Nuvem Móvel permitem que se pense ainda em um aspecto central da prática crítica na cidade que diz respeito ao acúmulo de contradições que apresenta. Assim como essas sucessivas tensões não podem ser compreendidas e analisadas de forma independente – exigindo um esforço contínuo como proposto por Torres Ribeiro –, tentar transformá-las requer que se pensem em formas dinâmicas de coletivização. Sendo assim, a Nuvem Móvel não se constitui como um grupo de ciclo ativistas, pois não se trata de identificar e confrontar um único problema, mas sim de sujeitos interessados na dinâmica do movimento na cidade como forma de revelar as contradições que seus espaços apresentam.

Nesse sentido, as causas em disputa e estratégias para mobilização se mostram difusas e cambiáveis. As pautas consideradas por esses são fluidas e instáveis e, por isso, possibilitam a convergência de sujeitos com percepções distintas sobre as questões colocadas. Forma-se assim uma identidade fluida, ou uma "fluidaridade" tal qual propuseram autores como MacDonald (2002), que afirma ser necessário

[2] O coletivo Nuvem Móvel deixou de fazer novas ações em 2014. O grupo não possui mais página própria (nuvem.me), apenas perfil no Facebook. O grupo Nuvem Jam reúne alguns integrantes da Nuvem Móvel, embora atuem hoje a partir de outras premissas e objetivos.

"[...] quebrar o paradigma da 'identidade coletiva' e pensar os movimentos e conflitos sociais em termos de 'experiência publica de si'." (MACDONALD, 2002, pp. 124-25, tradução minha). Nesse sentido, surgem ações que precisam ser compreendidas em termos de um "esforço compartilhado pela experiência pessoal." (MACDONALD, 2002, pp. 125, tradução minha). O conjunto desses esforços, sempre instáveis e passíveis de reorientação, constitui uma agencia que pode reunir energias de culturas críticas em favor da diferença.

Essa é uma forma de promover uma sociabilidade em tudo oposta às iniciativas particulares de apropriação que sugerem comportamentos pouco extensivos que privilegiam a cultura da exclusão mútua e da formação de nichos. Essa prática compartilhada das ruas que está na proposta da Nuvem Móvel possui suas extensões em diversos atividades da Casa Nuvem. A proposta de procurar reverter a assimilação automática, irrefletida ou exclusivista de usos e espaços públicos está presente em diversos eventos do coletivo como o Pirate Day (**figura 2**).

Figura 2. Pirate Day, realizado na Rua Moraes e Vale em frente à Casa Nuvem. Fonte: facebook.com/casanuvem.

O Pirate Day foi realizado na Rua Moraes e Vale em abril de 2015. A Casa Nuvem organizou um diálogo com Peter Sunde, criador do site The Pirate Bay, uma plataforma de conteúdo livre na internet. Segundo um dos integrantes da Casa Nuvem, a forma desses eventos é tão importante quanto seu tema. Fazer um evento na rua permite agregar um numero maior de pessoas numa arena pública, livre das constrições que se vê em audiências especializadas. *Hackear* as ruas é um propósito e um princípio, é promover a dissidência como uma agenda política. Colocar as ruas em movimento, portanto, é uma prática assentada no nomadismo da experiências e valores que se manifestam na cidade.

O Atelier de dissidências Criativas é um dos coletivos da Casa Nuvem, sendo que muitas de suas ações estabelecem dialogo com a cidade por meio de ações críticas no espaço. As "ocupações, "intervenções"e "performances" constituem parte do repertório de ações do grupo, atos que consideram a rua como lugar da mediação política e da troca. Pela apropriação de diversas disciplinas e de métodos coletivização, o

grupo situa a experiência da alteridade como pressuposto para uma cidade mais justa e viável, onde as diferenças possam ser percebidas e manifestadas sem restrições. É, enfim, um modo de conceber a cidade, estar em seus espaços, fazer da ocupação um modo de transformá-la.

Conclusões

A prática social dos atores no ambiente urbano é fundamental para se pensar a configuração da cidade contemporânea em sua dimensão física e material. Dentre essas práticas, há aquelas que são definidas em diversos campos por seu sentido crítico, cujo estudo pode revelar tensões e conflitos que se manifestam no espaço urbano. Essa prática espacial critica, em muitos casos é realizada por grupos organizados e ativistas com o propósito de demonstrar a falta de articulação de um espaço público com a cidade, o que gera situação pouco favorável à interação entre sujeitos.

Esses coletivos urbanos constituem suas ações a partir de diversas estratégias, muitas delas realizadas no próprio espaço público. A manifestação no espaço público tem o duplo sentido de visibilidade e experiência, podendo revelar dimensões próprias das relações constituídas ali. Sendo assim, o movimento nas ruas é uma forma de deslocar os usos que lhe foram atribuídos, dando novos sentidos para esses lugares. A rua, portanto, possui aqui uma dimensão própria que ultrapassa seu sentido funcional, revelando um outro estado de relação com a diferença na cidade.

A prática desses coletivos é importantes para pensar a experiência dos atores, contribuindo para que se possa refletir sobre novas ferramentas para concepção de espaços. Essa uma das formas de conceber processos alternativos ao que se propõe como espaço público nas metrópoles brasileiras, sendo a ação crítica uma das formas mais contrastantes de revelá-las. Assim, dada a abrangência de estudos sobre a prática dos atores na cidade, espera-se que essa reflexão venha a se somar aos esforços de pesquisa voltados para a compreensão de modos de produção urbana de espaços públicos mais equânimes e plurais.

Referências bibliográficas

BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Editora Zahar: Rio de Janeiro, 2003

GOHN, Maria da Glória. **Movimentos sociais e redes de mobilizações civis no Brasil contemporâneo**. Petrópolis:Vozes, 2010.

HIRSCH, Nikolaus; MIESSEN, Markus. **What is Crítical Spatial Practice?.** Strenberg Press: Berlim, 2012

MCDONALD,Kevin. From Solidarity to Fluidarity: Social movements beyond 'collective identity'--the case of globalization conflicts. **Social Movement Studies: Journal of Social, Cultural and Political Protest**, 1:2, 109-128, mai 2002.

LEFEBRVE, Henri. **The Production of Space**. Cambridge Press: Oxford, Reino Unido,1994.

RIBEIRO, A.C.T. Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades, **Redobra**, n. 3,(9). 64-68, jun. 2012.

WIGLEY, M. An interview with Mark Wigley. **Architectural Theory Review.** n 7 (n.1), p. 89-102. Abril de 2002.

Legislação ambiental, forma urbana e espaços livres públicos

Denio Benfatti, Angélica Lima

POSURB, PUC-Campinas

Rua Itacolomi, 523/8B, São Paulo-SP, CEP 01239-020

Av. Francisco Glicério, 1664/107, Campinas-SP, CEP 13012-908

deniobenfatti@puc-campinas.edu.br

arq.daysena@gmail.com

Resumo

Esta reflexão envolve três termos distintos e interdependentes: espaço livre público, forma urbana e cidade contemporânea, e pretende analisar a incidência e o reflexo das legislações ambientais e urbanísticas sobre o território urbanizado de Campinas: Plano Diretor, Planos Locais de Gestão Urbana e a Legislação Ambiental. Partindo desses referenciais, o trabalho põe em evidência a utilização do conceito de parques lineares como solução padrão e generalizada para as restrições regulamentares decorrentes de interpretações da legislação ambiental. O trabalho, tomando como objeto a cidade de Campinas, traz para análise duas situações urbanas distintas. A macrozona 5, situada na região sudoeste da cidade e ocupada majoritariamente por uma população de renda média e média baixa, com grande incidência de ocupações irregulares ocorridas nas últimas três décadas. Como contraponto, a macrozona 8, ocupada majoritariamente por loteamentos fechados, destinados a uma população de renda média e média alta. Esses extremos serão importantes para demonstrar as particularidades de cada paisagem e sobretudo as relações entre os espaços construídos e os espaços livres públicos determinados.

Palavras-chave

Parques lineares, legislação ambiental, planos locais, Campinas

Abstract

This reflection involves three distinct and interdependent terms: public space, urban shape and contemporary city, and intends to analyze the incidence and the reflection of environmental legislation and urban legislation on the urbanized territory of Campinas: Master Plan, Local Plans for Urban Management and Environmental Law. From these references, the work highlights the use of the concept of linear parks as a standard solution and widespread for regulatory constraints arising from interpretations of environmental legislation. The work, taking as object the city of Campinas, brings for analysis, two different urban situations. The macrozone 5 located in the southwest area of the city and occupied mostly by a population of middle and lower middle income, with high incidence of irregular occupations occurred in the last three decades. As a counterpoint, the macrozone 8, mainly occupied by closed allotments, intended for people of middle and upper middle income. These extremes will be important to demonstrate the characteristics of each landscape and especially the relationship between the built environment and certain public open spaces.

Keywords

Linear parks, environmental legislation, local plans, Campinas

Apresentação

Esta reflexão decorre de pesquisas em andamento envolvendo o estudo e a aplicação da legislação ambiental e urbanística incidente sobre o município de Campinas. Interessa-nos particularmente os espaços livres urbanos derivados da legislação ambiental e, destes últimos, aqueles com maior incidência na área urbana do município de Campinas: os espaços ao longo dos cursos d'água.

Como decorrência da legislação ambiental, as Áreas de Preservação Permanente (APPs), introduzidas em nossa legislação, transformaram-se em um dos maiores indutores legais de ampliação do Sistema de Espaços Livre. Este fato é fortemente visível nas áreas de ocupação mais recente, áreas de expansão urbana.

Estes novos espaços livres urbanos – as APPs e seu entorno -, aparecem nos planos e projetos produzidos pela administração local, respondendo quase que exclusivamente a seu propósito ambiental, ou seja, não derivam de uma reflexão urbanística.

As propostas existentes no Plano Diretor de Campinas (2006) e nos Planos Locais de Gestão Urbana, recentemente aprovados, tem adotado como solução padrão a implantação de corredores ambientais e a disseminação de parques lineares. Este último, uma solução iniciada e utilizada de forma restrita em algumas grandes cidades norte-americanas na segunda metade do século XIX.

Portanto, face a esta situação, considera-se fundamental a interposição de algumas questões que antecedem sua definição e disseminação: qual o papel desses parques lineares como espaço aberto e como espaço livre público na cidade contemporânea? Em que medida os parques lineares ou, de modo mais amplo, a estrutura ecológica está sendo pensada como uma decisão de estrutura urbana? qual a capacidade da administração pública de implantar e manter esses novos lugares? Por último, é sabido que o fato de existir um parque que recrie as características da paisagem natural (parque associado a área de preservação permanente), não constitui motivo suficiente para este ser utilizado pela população. Portanto, no caso da possibilidade de implantarmos e equiparmos essa quantidade multiplicada de novos parques, seriam estes novos cenários urbanos realmente indutores de utilização pública pelos diferentes grupos sociais, ou ainda, se outros conteúdos seriam necessários para garantir a vitalidade desses lugares?

Assim, do conjunto de nossas questões e interesses de pesquisa, reteremos inicialmente a legislação ambiental, os planos diretores e os planos locais com o objetivo de iluminar a influência desses instrumentos na definição de um sistema de espaços livres para uma cidade cuja forma urbana tende a ser mais dilatada.

Legislação ambiental

A legislação ambiental brasileira contempla inúmeras leis visando a preservação do ambiente natural e também sua recuperação. Este conjunto foi constituído ao longo de várias décadas e sua discussão e consolidação alonga-se até nossos dias. Entretanto, não cabe neste espaço uma discussão exaustiva, e sim apenas ressaltar elementos que sirvam como balizadores para esta reflexão.

O Código Florestal brasileiro foi editado em sua primeira versão em 1934 e já possuía alguns conceitos de preservação de áreas marginais aos cursos d'água, porém não fixava os critérios de preservação – distâncias mínimas a serem preservadas. Posteriormente, a Lei Federal 4771/65, denominada "Código Florestal", definiu a largura das faixas a serem preservadas às margens dos córregos e rios. Para cursos d'água com até 10 m de largura, a faixa mínima prevista em cada margem foi de 5 m. Esta versão do Código Florestal tratou o território de forma genérica, sem estabelecer diferenciação entre área rural e urbana.

Posteriormente, a Lei Federal 7511/86 alterou a faixa mínima de preservação permanente de 5 m, prevista em 1965, para 30 m de largura para rios com até 10 m de largura (Brasil, 1986). Anos mais tarde, uma nova alteração foi introduzida e consubstanciada na Lei Federal 7803/89 (Brasil, 1989). Esta lei, nos artigos 1°, 2° e 3°, define as APPs como áreas localizadas em faixas marginais de cursos d'água, tanques, represas e lagos naturais; ao redor de nascentes; em topos de morros; e em declividades maiores que 100%, entre outras.

Ao longo dos anos outros instrumentos legais foram sendo incorporados. As Resoluções e Medidas Provisórias estabelecem, por exemplo, possibilidades de retificação e até mesmo flexibilização do aparato legal existente. Entre esses dispositivos, ressaltamos a Resolução CONAMA 369/2006, a qual "dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação e intervenção em APPs" (Brasil, 2006). No que concerne ao interesse social e ao baixo impacto ambiental, acima citados, o texto da Resolução 369, em sua *Seção IV – Da Regularização fundiária*, trata exclusivamente da regularização de ocupações de baixa renda, localizadas em área urbana declarada como Zona Especial de Interesse Social no plano diretor ou outra legislação municipal. De todo modo, a supressão de vegetação deve estar prevista no Plano Diretor e estar relacionada a realização de obras essenciais de infra-estrutura – serviços públicos de transporte, saneamento, energia e implantação de áreas verdes públicas. Com relação a este ultimo, nas APPs os percentuais admitidos para impermeabilização e alteração da vegetação para ajardinamento estão limitados a 5% e 15% respectivamente.

Os novos instrumentos legais, apesar de significarem um avanço, trazem consigo um sem número de imperfeições e contraditórios. Para Edésio Fernandes a simples definição de uma nova legislação em relação à preservação e recuperação do ambiente natural, não tem sido suficiente para garantir seu

cumprimento. A legislação vem sendo reiteradamente desrespeitada pela população e até mesmo por projetos de iniciativa do poder público (Fernandes, 2000, p.193). O município de Campinas não foge a esta regra, e a população sem acesso ao mercado imobiliário formal tem ocupado sistematicamente as áreas ao longo dos cursos d'água. Esta realidade pode ser verificada, em especial, na análise do Plano Local da Macrozona 5.

De fato é um terreno ainda pleno de complexidades, mas as APPs representam uma oportunidade e pouco tem sido discutido sobre as possibilidades urbanísticas que podem decorrer da legislação. O que se vê como propostas não vai além de referências e uma obstinação pelos parques lineares que, enquanto conceito de cidade, datam do século XIX.

Políticas públicas municipais e o sistema de espaços livres: o Plano Diretor de Campinas de 2006 e os Planos Locais de Gestão Urbana.

Aprovado em 2006, o Plano Diretor de Campinas inclui uma divisão do município em nove macrozonas e determina que para elas sejam elaborados Planos Locais de Gestão Urbana. Deste plano de 2006 apresentamos um resumo que trata das políticas públicas relacionadas aos espaços livres públicos e as áreas de preservação permanente. Os itens aqui apresentados foram retirados do Caderno de Subsídios – Capítulo V. Deste capítulo destacamos o subitem "Eixos Verdes", do qual nos restringiremos às propostas de corredores ambientais estratégicos e parques lineares.

Segundo o Plano Diretor estes corredores e seus componentes deverão estar de acordo com o conceito de recuperação ambiental das APPs e compatibilizados com as atividades de lazer e recreação. Como o Plano reproduz suas diretrizes sobre os Planos Locais, resumiremos nossa análise ressaltando que as intenções ambientais incluídas em suas ditretrizes poderão interferir na conformação de um novo sistema de espaços livres para a cidade. O plano apenas inclui essa possibilidade, essa intenção.

Os planos locais de gestão urbana

Os Planos Locais, no caso de Campinas, derivam da Lei Complementar que aprovou o Plano Diretor em dezembro de 2006. Esses planos locais tem, entre outros, a finalidade de detalhar políticas setoriais, diretrizes viárias e de preservação e recuperação ambiental.

Da análise desses Planos Locais depreende-se, no geral, uma estrutura bastante semelhante, carregando do Plano Diretor as restrições ambientais impostas pela legislação federal. Como resultado geral, esses planos locais são muito assemelhados, com partes repetidas e comuns a vários deles. Enquanto reflexo das discussões socioambientais correntes, "alguns planos são mais rigorosos e estritos em suas preocupações de preservação ambiental, propondo a 'remoção' das moradias assentadas em

Áreas de Preservação Permanente; outros tratam este mesmo aspecto reforçando o ponto de vista da regularização fundiária" (BENFATTI, SILVA, 2013, p. 90)

Entretanto, os planos locais, como seria de sua atribuição, em muitos casos não chegam a detalhar os perímetros específicos, sejam aqueles de estrito respeito à legislação ambiental, definindo o que seriam as APPs, ou mesmo sua dimensão ampliada que assumiria a denominação de parque linear. Em muitos casos, principalmente nas áreas de expansão urbana, faltam diretrizes viárias, diretrizes de preservação/conservação/supressão de vegetação. Temos apenas uma proliferação de áreas imprecisas com denominação de parque linear.

Para esta análise selecionamos os Planos Locais desenvolvidas para duas macrozonas com características de formação e urbanização totalmente distintas: a macrozona 8, situada na região nordeste da cidade e ocupada majoritariamente por uma população com rendas média e média alta e habitando em loteamentos fechados. Já a macrozona 5 (**Figura 1**), situada na região sudoeste da cidade é ocupada majoritariamente por uma população de renda média e média baixa, com grande incidência de ocupações irregulares.

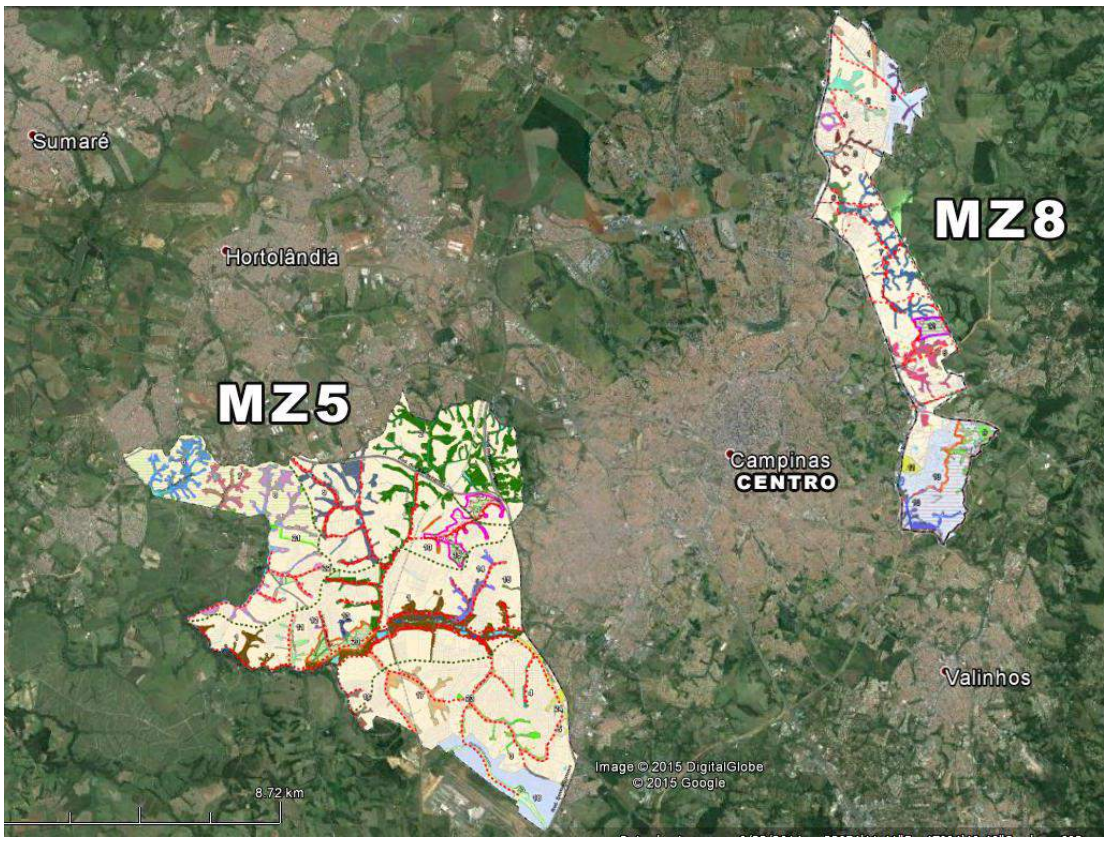


Figura 1. Região de Campinas. Macrozona 5 (esquerda) e Macrozona 8 (direita). (Fonte: Seplama em foto Google Earth)

Macrozona 5: características gerais

A Macrozona 5, localizada na parte sudoeste, é uma região extensa e possui cerca de 11,60% (92,18 Km²) da área total do município. Não apresenta vegetação nativa significativa, mesmo no entorno dos rios que cortam a região. Trabalhamos, portanto, sobre territórios já bastante modificados e artificializados. É uma área de ocupação recente e a presença próxima do Distrito Industrial de Campinas (DIC), cujo início de implantação data de 1974, foi um dos indutores da ocupação desta macrozona.

Apresenta uso predominantemente residencial, com a presença significativa de conjuntos habitacionais verticais e horizontais. Também é marcante a presença de edificações autoconstruídas, loteamentos clandestinos e áreas ocupadas irregularmente. Estas últimas, em geral, ocupam áreas destinadas aos espaços livres públicos de lazer e conservação - praças e espaços livres ao longo dos rios. Esta forma de ocupação se expressa na falta de espaços livres públicos, de ruas pavimentadas, de coleta de esgoto e de lixo, e em alguns locais encontramos descarte de lixo sobre os espaços livres públicos.

Diretrizes do Plano Local da macrozona 5

O Plano Local de Gestão da Macrozona 5 se propõe a "preservar, conservar e recuperar o meio ambiente, especialmente através da formação de um sistema de áreas verdes, vinculado à rede hídrica" (PMC, PLG MZ 5, 2012, p.1). Estas diretrizes estão desenhadas conforme indicado nas **Figuras 2 e 3**.

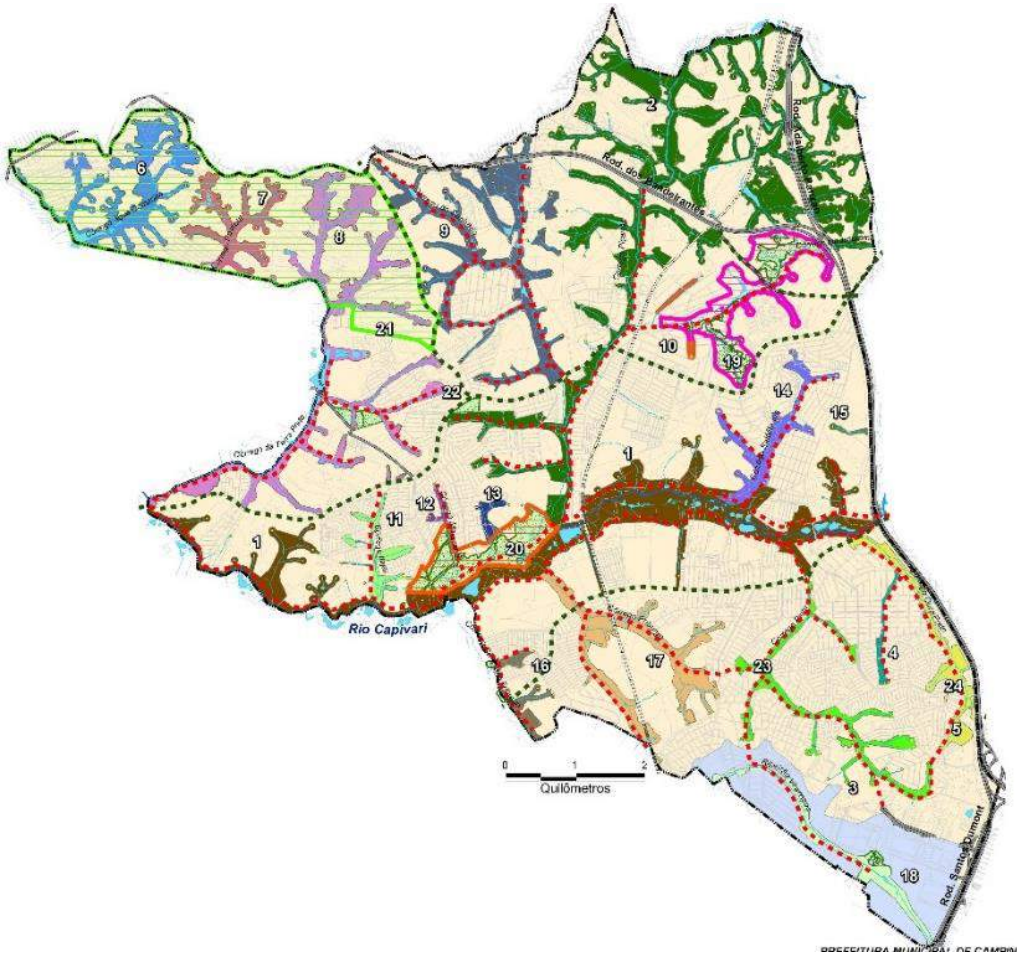


Figura 2. Sistema integrado de áreas verdes e unidades de conservação. (Fonte: Seplama)

ANEXO IV

MACROZONA 5

MAPA DE SISTEMA INTEGRADO DE ÁREAS VERDES E UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (SAV-UC)

Parque Linear Municipal	Área (ha)	(% MZ)
1 - Pq. Linear do Rio Capivari Setor III	355,51	3,86
2 - Pq. Linear do Córrego Piçarrão	557,33	6,05
3 - Pq. Linear do Córrego Pium	88,18	0,96
4 - Pq. Linear do Córrego Areia Branca	10,87	0,12
5 - Pq. Linear do Córrego Ouro Preto	64,93	0,70
6 - Pq. Linear do Córrego Água Comprida	137,21	1,49
7 - Pq. Linear do Córrego Paviotti	72,95	0,79
8 - Pq. Linear do Córrego Terra Preta	227,25	2,47
9 - Pq. Linear do Córrego do Banhado	212,44	2,30
10 - Pq. Linear do Córrego Ipaussurama	8,22	0,09
11 - Pq. Linear do Córrego Itajaí	30,46	0,33
12 - Pq. Linear do Córrego Maracanã	5,55	0,06
13 - Pq. Linear Jd. Liza	10,13	0,11
14 - Pq. Linear do Córrego Satélite Iris	61,40	0,67
15 - Pq. Linear do Córrego Bandeirantes	3,33	0,04
16 - Pq. Linear do Córrego Cemitério Friburgo	23,44	0,25
17 - Pq. Linear do Córrego Friburgo	128,07	1,39
18 - Pq. Linear do Ribeirão Viracopos	52,16	0,57
Unidade de Conservação de Proteção Integral		
19 - Pq. Natural Municipal do Campo Grande	136,36	1,48
20 - Pq. Natural Municipal dos Jatobas	107,34	1,16
Sub-Total	**2.293,12**	**24,88**
Unidade de Conservação de Uso Sustentável		
21 - APA Campo Grande	959,53	10,41
Total	**2.936,23**	**31,85**

Fonte: SMMA

Figura 3. Legenda: Sistema integrado de áreas verdes e unidades de conservação. (Fonte: Seplama)

Os 20 parques propostos (18 como parques lineares) e a APA de Campo Grande somados representam uma área equivalente a 31,85% da área total da macrozona 5. Apesar da imprecisão desses números, principalmente sobre alguns parques que avançam sobre áreas não ocupadas e com delimitação imprecisa, os números apresentados são muito significativos e indicam a existência de uma forma urbana bastante dilatada em razão de seus espaços livres com características ambientais.

Dos 18 parques lineares indicados no mapa de Sistema Integrado de Áreas Verdes, dois foram selecionados para análise: o parque do Capivari e parque do Córrego do Pium. Essa seleção considerou a representatividade com relação a topografia; a tipologia do entorno; as diretrizes viárias; ocupações sobre o espaço público e situação da área pré-figurada como parque.

Parque Linear do Capivari

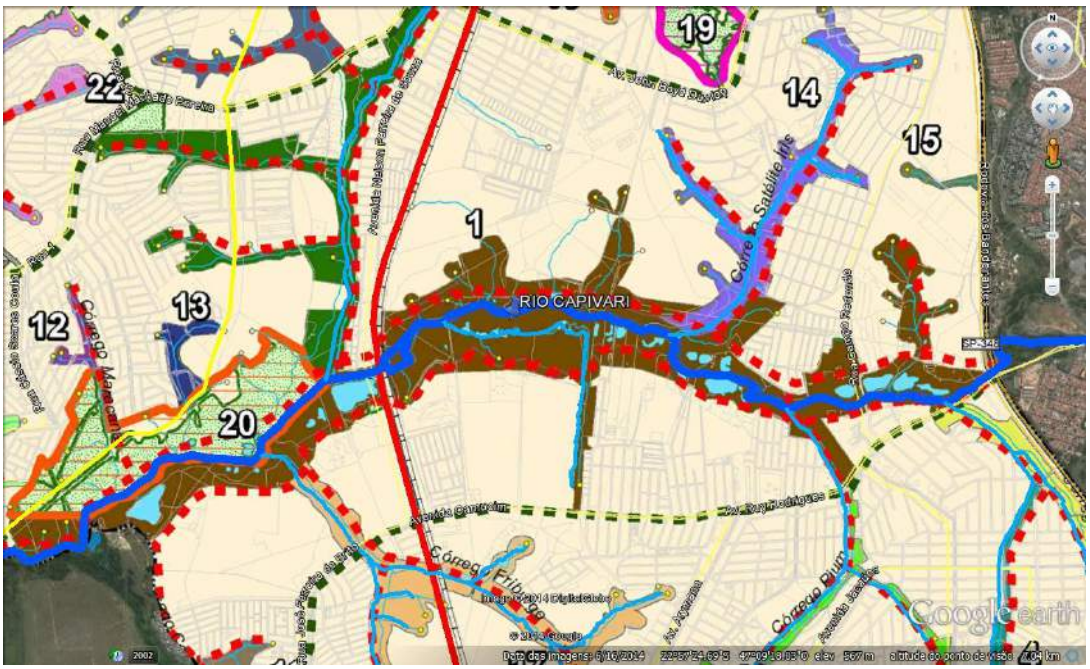


Figura 4. Sistema integrado de áreas verdes – Recorte Parque Capivari. (Fonte: Seplama em foto Google Earth)

Localizado na parte central da macrozona 5, (**Figura 2**), devido a inexistência de vias (e de diretrizes viárias) que o atravessem transversalmente, o parque se torna um elemento separador das partes norte e sul da macrozona. Nesta situação, o rio e a natureza modificada, generosamente denominado parque, transformam-se em obstáculo à continuidade mínima do tecido urbano. O parque (**Figura 4**), como área livre apenas pré-figurada (sem definição e qualificação), ao contrário de ser um elemento estruturador e articulador da macrozona, impõe um isolamento das partes.

O parque do Capivari tem sua geografia totalmente modificada devido a extração de argila pelas cerâmicas que existiam na região, caracterizada pela existencia de lagos artificiais em parte da várzea do rio. Estes dois fatos conjugados definiram uma ocupação urbana distante do rio, tanto no que concerne aos loteamentos como o sistema viário.

Figura 5. Vistas do Rio Capivari e seu entorno.

No desenho atual (**Figura 5**), o contato entre o parque e a cidade é variado e residual (ocupação anterior) e as poucas diretrizes viárias não definiram os limites do parque. O que temos é uma paisagem de pré-figuração ou o que denominam de paisagem zero. Paisagem zero é aquela definida apenas pela preservação de um espaço não ocupado e que ao mesmo tempo estabelece e diferencia uma primeira qualidade conferida ao futuro do território: um espaço livre, público. A implantação de uma natureza que estrutura a cidade, com extensas fachadas urbanas sobre um sistema de parques ainda se coloca como futuro nesta parte da cidade.

Parque Linear Córrego Pium

Com cerca de 88 ha, o parque é definido pela geografia do vale do Pium, afluente do Capivari. Situado em área de urbanização recente (últimas décadas do sec. XX), tem seu entorno praticamente ocupado, seus limites são precisos e sua fachada urbana é formada pelo sistema viário que contorna o parque e pelas edificações do entorno. Sua definição segue de perto a topografia do local mantendo uma distância com poucas variações em relação ao leito do córrego. Além do próprio vale, seu desenho é definido também por algumas ramificações dos pequenos cursos d'água que abastecem o córrego (**Figura 6**).

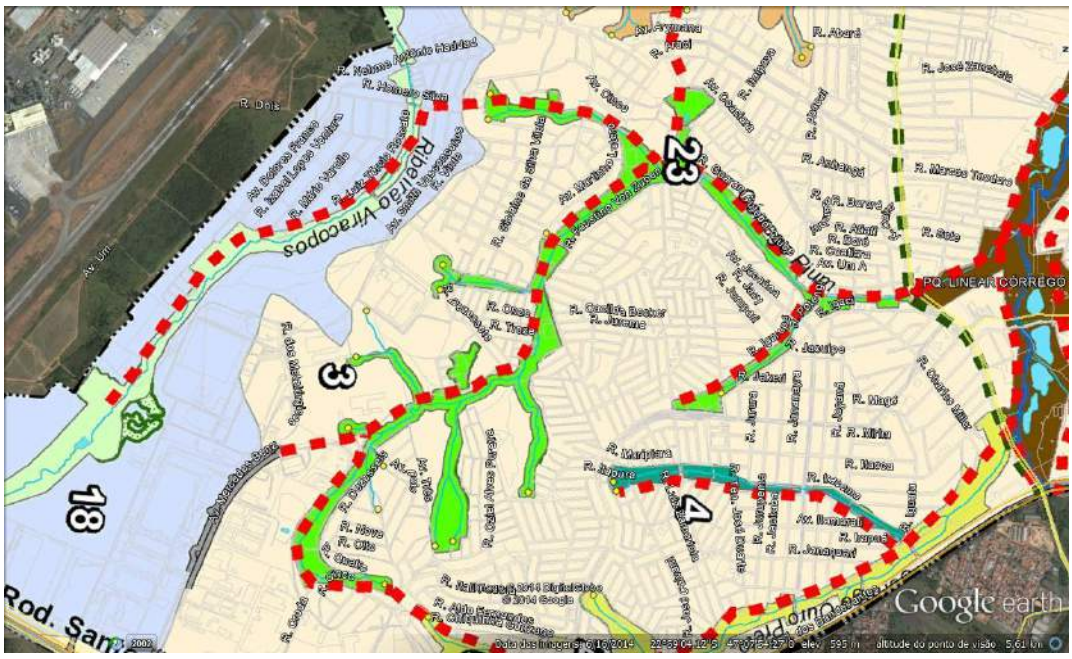


Figura 6. Sistema integrado de áreas verdes e unidades de conservação – Recorte Parque Córrego do Pium. (Fonte: Seplama em foto Google Earth)

Em função das características de urbanização, formada por conjuntos habitacionais e também por loteamentos e ocupações irregulares, este parque linear reproduz em parte essas características, e apresenta vários trechos internos com assentamentos irregulares. Esta é uma característica que encontramos, com variação de intensidade, em todos os parques desta macrozona. Às vezes como fato isolado, composto por poucas moradias, em outras alonga-se ocupando parte significativa da fachada

urbana do parque (**Figura 7**). Estas apropriações da área do parque assumem formas distintas algumas deixam os lotes de fundo para o córrego e fazem deste uma espécie de depósito de lixo. Outras, ao contrário, intentam fazer deste o jardim da casa, com plantio de hortas, arborização do entorno e um mobiliário urbano improvisado (**Figura 8**). Neste último caso, a pória população insere camadas de qualificação, esforçando-se em ir além da pré-figuração que dura mais de 20 anos.

Figura 7. Parque do Córrego do Pium. Rua de terra continuação da Rua Guarani Futebol Clube, ocupações irregulares e remoções.

Figura 8. Parque do Córrego do Pium. Mobiliário improvisado.

Nenhum dos parques desta macrozona possui um projeto mínimo: definição de caminhos, de vegetação das encostas, de controle de enchentes, de limpeza dos rios, e outros. Apenas alguns elementos isolados incidem em algumas áreas, com implantação de equipamentos destinados a prática de esportes: uma quadra e um campo de futebol (**Figura 9**).

Figura 9. Parque do Córrego do Pium. Rua Igaci .

A relação entre o parque e a cidade é um caso à parte (**Figura 10**). De um lado, o fato do parque ter se mostrado, ao longo dos anos, mais como um terreno baldio, depósito de entulho, pode ter levado os moradores a se fechar com altos muros em relação ao parque, de outro, este fechamento expressa um fenômeno de sociedade mais relacionado à segurança. Certamente uma mistura dessas duas coisas. Não se pode dizer que a população rechaçou o parque, mesmo porque ele nunca chegou a existir, a constituir uma fachada urbana com as características civilizatórias que este tipo de equipamento trazia consigo nos parques propostos no final do século XIX.

Portanto, a experiência dessa parte de natureza que estrutura a cidade, as dimensões do sistema de parques que está sendo proposto em uma escala que ainda nos é completamente estrangeira, é uma experiência que a população ainda não experienciou e não pode ser plenamente avaliada.

Figura 10. Parque do Córrego do Pium. Rua Igarapé.

Macrozona 8: características gerais

Localizada na parte nordeste, possui cerca de 3,91% (31,37 Km²) da área total do município (SEPLAN e IBGE 2010). Esta delimitada pelas rodovias Campinas-Mogi Mirim, Dom Pedro I e anel viário Magalhães Teixeira. No Plano Diretor está definida como Área de Urbanização Específica, em função dos grandes estabelecimentos de caráter regional e dos loteamentos fechados, desconectados entre si e dependentes do sistema rodoviário. Ao longo dessas rodovias, nas últimas três décadas, toma forma um tipo de ocupação a partir da implantação de unidades autônomas, semi-rurais, e isolados em relação à cidade central: shoppings centers, grandes centros de compras, áreas exclusivas de escritórios e serviços, loteamentos fechados, universidades, todos associados a formas individualizadas de deslocamento.

Apesar de existirem algumas partes ocupadas por residências de baixo padrão, a maior parte da ocupação recente se dá através de loteamentos fechados de padrão médio e alto. Trata-se de uma área de baixa densidade e carente de espaços de urbanidade: ruas e parques envolvidos por muros.

Diretrizes do Plano Local da Macrozona 8

O Plano Local propõe "instituir um sistema de áreas verdes que integre os remanescentes de vegetação nativa, áreas de preservação permanente, planícies de inundação, unidades de conservação, praças, e parques públicos, abrangendo um mínimo de 20% da área da macrozona" (PMC, PLG MZ 8, 2010, p.4)

Estas diretrizes gerais estão detalhadas e expressas na **Figuras 11 e 12**. Este detalhamento propõe a implantação de um sistema de áreas verdes composto principalmente por um conjunto de 10 parques lineares.

Figura 11. Macrozona 8. Sistema Integrado de Áreas Verdes e unidades de Conservação. (Fonte:SEPLAMA)

Parque Linear Municiapal	Área (ha)	(% MZ)
1 - Pq. Linear do Cór. da Faz. Monte d'Este	28,92	0,91
2 - Pq. Linear São Francisco	60,30	1,89
3 - Pq. Linear do Córrego Tanquinho	16,35	0,51
4 - Pq. Linear do Jd. Miriam	22,78	0,71
5 - Pq. Linear Alphaville Campinas	44,41	1,39
6 - Pq. Linear do Ribeirão Anhumas	31,91	1,00
7 - Pq. Linear do Córrego São Quirino	153,21	4,80
8 - Pq. Linear do Córrego Mato Dentro	96,39	3,02
9 - Pq. Linear do Córrego Baronesa	75,54	2,37
10 - Pq. Linear do Ribeirão Samambaia	65,57	2,05

Figura 12. Macrozona 8. Legenda do Sistema Integrado de Áreas Verdes e unidades de Conservação. (Fonte:SEPLAMA)

As diretrizes preveem ainda a implantação de uma infra-estrutura de controle de cheias em áreas de várzea, conforme expresso no mapa de Drenagem - Anexo V:

a) 6 (seis) bacias de detenção na bacia do Córrego Mato Dentro;
b) 8 (oito) bacias de detenção na bacia do Córrego São Quirino;
c) 7 (sete) bacias de detenção na bacia do Córrego Alphaville;
d) 2 (duas) bacias de detenção na bacia do Córrego São Francisco e
e) 2 (duas) bacias de detenção na bacia do Córrego Monte d' Este.

O Plano Local (**Figuras 11 e 12**), por definição, deveria representar um detalhamento de propostas . Ao contrário, suas propostas são insuficientes para impor os limites dos parques e vias de acesso, deixando a responsabilidade para uma instância inferior (execução de projeto), sem força legal para realizá-la . Diz o texto: "os parques de que trata o inciso II deste artigo terão a largura mínima de 60,00 (sessenta) metros, com pelo menos 30 (trinta) metros de cada margem do curso d'água, sendo permitidas, mediante procedimento de licenciamento ambiental, obras de utilidade pública ou de interesse social,

especialmente infraestrutura de drenagem, de saneamento e diretrizes macroviárias estabelecidas nesta Lei Complementar" (PMC, PLG MZ8, 2010, p.6). Ao jogar para um futuro incerto as definições mínimas do que será está área pública, o plano coloca em dúvida sua real intenção de realização e sua quase óbvia vinculação às conveniências do mercado imobiliário. Nestas condições, continuamos com o mínimo, ou seja, qualquer empreendimento deverá ter como limite apenas a legislação ambiental. Assim, para as áreas de parque situadas em regiões de urbanização não consolidada, ainda com uso rural, nem mesmo a pré-figuração do espaço livre público fica definido.

Por outro lado, mesmo ressaltando o caráter retórico, o item que trata das bacias de detenção, trazem, como conceito, uma abordagem dos espaços livres como elemento estrutural e estruturador da ocupação urbana e nos remete a uma releitura das proposições olmstedianas, principalmente com relação a gestão da água. Cabe lembrar que este tipo de intervenção é previsto pelo código florestal e necessita de licenciamento ambiental e deve estar previsto no Plano Diretor. De todo modo, é uma proposta que traz a discussão da ecologia para o ambiente urbano.

Para análise das propostas desta macrozona, selecionamos dois parques representativos da macrozona: Parque Linear do Córrego São Quirino e Parque Linear do Alphaville Campinas.

Parque Linear Alphaville Campinas

Dos parques aqui apresentados o Parque do Alphaville Campinas é o mais acabado. Apresenta um desenho e um desenvolvimento de diferentes camadas e escalas que vão muito além de uma pré-figuração inicial. O parque possui sete nascentes, das quais quatro se encontram dentro do loteamento Alphaville e as demais se encontram nos loteamentos vizinhos (**Figura 13**).

Figura 13. Hidrografia e Parque Linear do Alphaville Campinas. (Fonte: Seplama em foto Google Earth.)

As áreas de nascente possuem matas ciliares preservadas, entretanto, em parte delas, o desenho do loteamento implantou os lotes com os fundos para essas áreas, fato que remete menos à ideia de construção da paisagem e mais aos interesses do empreendimento. Esta indefinição e/ou omissão dos planos à respeito de um desenho "público" inicial dos parques e de sua interligação com o urbano, sugere uma intrinseca 'flexibilização' em função de interesses imobiliários.

Figura 14. Parque Linear do Alphaville Campinas. Tratamento paisagístico .

Parque Linear Córrego São Quirino

Este é o parque de maior extensão, atravessa o bairro Parque Imperador, os loteamentos fechados Alphaville Dom Pedro e Mont Blanc Residence e possui diversas nascentes praticamente sem cobertura vegetal.

A presença de loteamentos fechados e áreas rurais que fazem limite com o desenho do parque, além de confirmar sua baixa densidade populacional, revelam também a reduzida demanda por equipamentos de lazer públicos (**Figura 15**). Nesta região do parque São Quirino, a única exceção é a parte em que ele atravessa o bairro do Parque do Imperador, apresentando características da cidade tradicional. Nesta parte da macrozona, o Parque do Imperador vai além de uma pré-figuração de espaço livre público e apresenta desenho e equipamentos que o qualificam e contribuem para a estruturação da área (**Figuras 16 e 17**).

Entretanto, na maior parte dos casos, esses loteamentos introjetam as áreas e equipamentos de lazer e engendram processos destruídores de urbanidade para além de seus muros, criando um vazio, um lugar entre muros, um desenho urbano que não se integra ao parque e à cidade. Nestas condições é questionável tanto a denominação de parque quanto a idéia/necessidade de qualificar esses espaços. Melhor seria tratá-los, de forma estrita, como área de conservação.

Figura 15. Parque Córrego São Quirino / Condomínio Alphaville Dom Pedro.

Figura 16. Parque do Córrego São Quirino / Parque Imperador.

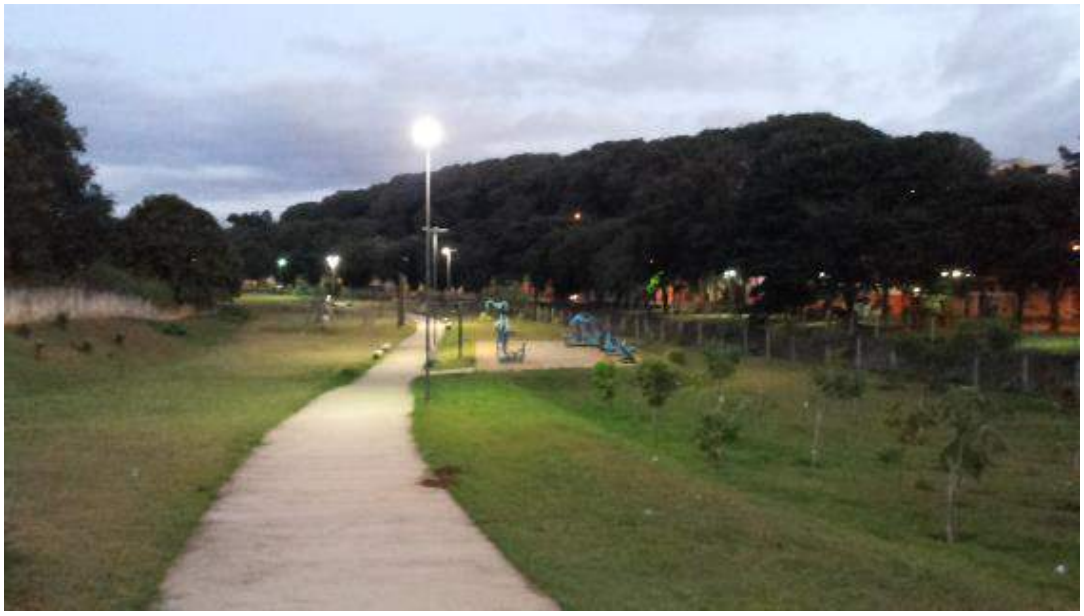


Figura 17. Parque do Córrego São Quirino / Parque Imperador.

Considerações finais

Atualmente, mesmo com dificuldades em diferentes níveis, é possível afirmar, para o bem e para o mal, que as restrições ambientais tem influenciado de forma expressiva a ocupação do território. Essas restrições trouxeram uma nova complexidade. A implantação dessa 'natureza' no interior e nas bordas do território urbanizado, abarca uma escala completamente estrangeira. Os territórios sobre os quais atualmente somos chamados a intervir colocam problemas complexos e abordam escalas extremamente vastas.

Além da nova escala de abordagem, parte dessa complexidade advém do modo de vida contemporâneo, o qual tem sugerido certo esvaziamento da vida pública nos lugares públicos. Como contraponto dessa afirmação poderíamos questionar se as práticas urbanísticas, em função da recentes regulamentações ambientais, não estariam superdimensionando as diferentes escalas de espaços públicos, tanto o da habitação como o da metrópole, gerando espaços onde predomina o vazio social, o não uso (Secchi, 2005).

Neste sentido, no caso de Campinas, a análise dos espaços livres nos permite fazer ao menos três afirmações. Primeiro, no caso dos parques lineares propostos e geridos pelo poder público, mesmo quando definidos por diretrizes viárias, ainda representam muito pouco, um quase nada, assemelhando-se a terrenos baldios, sendo que em boa parte deles encontramos partes ocupadas por moradias e pontos transformados em depósitos de lixo e entulho. A favor destas propostas, é bom lembrar que as paradigmaticas realizações olmstedianas, em seu início, eram também uma natureza conspurcada e poluída. Esses exemplos de realizações bem sucedidas resultam de camadas de paisagens sobrepostas ao longo de um acompanhamento paisagístico de ao menos 50 anos.

Segundo, que o sistema de parques americanos do século XIX, podem constituir referências operantes para estruturar nossas periferias. Uma das coisas importantes desse urbanismo derivado das questões ambientais é a obrigatoriedade dos projetos de loteamento, os bons e os maus, serem obrigados a uma leitura atenta das geografias existentes. Neste sentido, temos a possibilidade de refletir sobre uma releitura das proposições olmstedianas para aproveitar as oportunidades liberadas como resposta às questões ambientais.

E por último, temos a considerar que nossas magras realizações, derivadas das preocupações ambientais, em geral implantadas ao sabor de oportunidades, urgências eleitorais e por vezes determinadas por objetivos especulativos, aparecem com o mesmo otimismo das prefigurações que antecedem profundas transformações anunciadas e não deixam de representar um avanço, um reservatório de espaço público a ser inventado. Sua modéstia autoriza, pelo avesso, todas as possibilidades de transformações.

Referências bibliográficas

Benfatti, D. M., silva, J. M. P. (2013) APP e parques lineares: adoção de conceito ou arquétipo. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, V. 20, Nº 27, 2º Sem.

Brasil (1988). Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado.

Brasil (1965). Lei Federal 4.771, de 15 de setembro de 1965. Código Florestal Brasileiro. Brasília: Presidência da República, 1965.

Brasil (1979). Lei Federal 6.766/79. Brasília: Presidência da República, 1979.

Brasil (1986). Lei Federal 7.511, de 7 de julho de 1986. Altera os dispositivos da Lei 4771/65. Brasília: Congresso Nacional.

Brasil (1989). Lei Federal 7.803, de 18 de junho de 1989. Altera os dispositivos da Lei 4771/65. Brasília: Congresso Nacional.

Brasil (2001). Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001a. Estatuto da Cidade. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações.

Brasil. Lei Federal 10.932, de 3 de agosto de 2004. Altera o art. 4º da Lei nº 6.766/1979. Brasília: Presidência da República, Portal da Legislação, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.932.htm>. Acesso em: 27 mar. 2014.

Brasil(2012). Lei Federal 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis 6.938, de 31 de agosto de 1981; 9.393, de 19 de dezembro de 1996; e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis 4.771, de 15 de setembro de 1965; e 7.754, de 14 de abril de 1989; e a Medida Provisória 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Brasília: Senado.

Brasil(2001). Medida Provisória 2.166-67, de 2001b. Altera os arts. 1º, 4º, 14, 16 e 44, e acresce dispositivos à Lei 4.771, de 15 de setembro de 1965, que institui o Código Florestal, bem como altera o art. 10 da Lei 9.393, de 19 de dezembro de 1996, que dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural – ITR. Brasília: Senado.

Brasil (2006). Resolução Conama 369, de 28 de março de 2006. I. Brasília: Conama, 2006.

Campinas. Caderno de subsídios do Plano Diretor: capítulo V (2006). Campinas: Prefeitura Municipal.

Campinas (2006). Lei Complementar n. 15, de 27 de dezembro de 2006. Dispõe sobre o Plano Diretor. Campinas: Câmara Municipal.

Campinas (2011). Projeto de Lei Complementar n. 1/2011. Dispõe sobre os Planos Locais de Gestão da Macrozona: MZ 2; MZ 5; MZ 8 e MZ 9. Campinas: Câmara Municipal.

Fernandes, E. (2000) Direito e governança: tendências da gestão urbano-ambiental e as reformas do setor público. Belo Horizonte, Escola de Governo João Pinheiro.

Plano Local de Gestão da Macrozona 5. Diretrizes e Propostas. Campinas: Câmara Municipal, 2011, p.99. Disponível em: < http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/planos-locais-de-gestao/doc/diretmz5.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2014.

Plano Local de Gestão da Macrozona 8. Diretrizes e Propostas. Campinas: Câmara Municipal, 2011, p.85. Disponível em: < http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/planos-locais-de-gestao/doc/diretrizes_MZ8.pdf>. Acesso em: 08 dez. 2014.

Secchi, Bernardo (2005) *A Cidade do Século Vinte*, Editora Perspectiva, São Paulo.

Acessibilidade em espaços públicos de Juiz de Fora: relações centro-bairros

Emmanuel Pedroso, Marina Correa, Carolina Bem, Isabella Itaborahy, Carolina Rodrigues, Ethel Santana

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Juiz de Fora

Rua José L. Kelmer, s/n, Campus Universitário, B. São Pedro, CEP 36036-900, Juiz de Fora, MG, Telefone: 55 032 2102-3403

emmanuel.pedroso@arquitetura.ufjf.br, mo_correa@yahoo.com.br, carolina.bem@arquitetura.ufjf.br, Isabella.itaborahy@arquitetura.ufjf.br, carol_rodriguesedp@hotmail.com, ethelp31.3@gmail.com

Resumo

O vínculo muitas vezes verificado entre uma cidade e seus moradores está baseado em uma identidade comum, presente na memória das pessoas e materializada nos espaços por elas vivenciados. No entanto, a existência de barreiras nesses ambientes pode prejudicar ou até mesmo inibir a constituição desse enlace indivíduo/meio. Assim, a acessibilidade assume um importante papel na análise e intervenção junto aos espaços públicos de uma cidade. O presente artigo possui como objetivo geral analisar a acessibilidade espacial em ruas e praças da região central e de alguns bairros da cidade de Juiz de Fora, estado de Minas Gerais, Brasil, de forma a verificar a existência ou não de relações entre as áreas pesquisadas. Para tanto, foram adotados os métodos da documentação indireta e da documentação direta – para a revisão bibliográfica sobre acessibilidade espacial, apropriação e espaços públicos e obtenção/atualização do material gráfico das áreas selecionadas – e da observação participante – para a coleta de dados sobre apropriação e acessibilidade nesses espaços. Logo, essas informações embasaram a constatação ou não de relações entre os espaços públicos centrais e periféricos de Juiz de Fora, no tocante à acessibilidade.

Palavras-chave

Espaço público; acessibilidade espacial; apropriação.

Abstract

The often verified bond between a city and its inhabitants is based on a common identity, present in people's memory and materialized in the spaces experienced by them. However, the existence of barriers in these environments can jeopardize or even inhibit the constitution of this individual/environment link. Therefore, accessibility assumes an important role in the analysis and intervention in a city's public space. The current article has as its general target the analysis of spatial accessibility in streets and squares in the central region and some of the neighborhoods of Juiz de Fora city, in Minas Gerais state, Brazil, as a way to verify the existence or not of relations between researched areas. To this end, it was adopted indirect and direct documentation methods – for bibliographical revision about spatial accessibility, appropriation and public spaces and the selected areas' graphic material obtainment/update – and the participant observation method – for data collection about appropriation and accessibility in these spaces. Thus, such information supported the ascertainment or not of relations between central and peripheral public spaces in Juiz de Fora, concerning accessibility.

Keywords

Public space; spatial accessibility; appropriation.

1. Introdução

A identidade comum por vezes verificada entre uma população e a cidade que habita – condição básica para a sua apropriação e entendimento como Lugar – encontra-se presente tanto na memória das pessoas quanto nos espaços por elas vivenciados. Todavia, a existência de barreiras nesses locais, mais especificamente no espaço público urbano, pode prejudicar e até mesmo inibir a constituição desse enlace indivíduo/meio. Na medida, pois, que torna-se necessário permitir ao ser humano experienciar o espaço a fim de que ele possa eleger os elementos que materializem a carga social, cultural e histórica que possui, a acessibilidade acaba por assumir um importante papel no estabelecimento e preservação da identidade da cidade. Logo, o presente estudo tem como objetivo geral analisar a acessibilidade na região central e em alguns bairros da cidade de Juiz de Fora, estado de Minas Gerais, Brasil, de forma a verificar a existência ou não de relações entre as áreas pesquisadas. Dessa forma, são aqui apresentados uma revisão bibliográfica acerca de temas como acessibilidade, apropriação e espaços públicos; os métodos adotados; o contexto trabalhado, sendo este constituído por espaços públicos existentes na cidade em questão; as relações centro-bairro verificadas; e as considerações finais; acompanhadas pelas referências bibliográficas utilizadas.

2. Acessibilidade espacial, apropriação e espaços públicos

Ao permitir o contato – e, por vezes, a constituição de laços afetivos[1] – de pessoas com as mais diversas capacidades funcionais[2], com o espaço urbano público, a acessibilidade acaba por assumir um importante papel no estabelecimento de um vínculo entre uma população e a cidade que habita. Tal enlace, segundo Ittelson et al. (1974), é passível de verificação por meio da apropriação do espaço, do controle do indivíduo sobre o ambiente que pode ser psicológico ou físico. O controle psicológico, de acordo com Sommer (1973), pode ser verificado por meio do espaço pessoal, um território móvel que acompanha o indivíduo, enquanto o controle físico, como constatado em Stea (1978), dá-se pela territorialidade, pela demarcação de um território, possuindo relação com o comportamento animal.

A acessibilidade, por sua vez, pode ser definida como o conjunto de medidas técnico-sociais destinadas ao acolhimento de todo e qualquer usuário do espaço (DUARTE, 2005 *Apud* OLIVEIRA, 2006). Atrelada a essa definição, encontra-se a chamada "acessibilidade plena", existente a partir da consideração de aspectos físicos, emocionais, afetivos e intelectuais das diversas pessoas que utilizam um determinado ambiente (DUARTE; COHEN, 2012 *Apud* DUARTE; COHEN, 2013). Por fim, tem-se o conceito denominado acessibilidade espacial, que corresponde ao conjunto de condições/componentes que permite o deslocamento físico no espaço; a compreensão desse ambiente; a orientação do indivíduo nele; e seu uso com autonomia e independência (DISCHINGER; BINS ELY; DAUFENBACH, 2002) (DISCHINGER; BINS ELY; PIARDI, 2012).

[1] A afetividade, de acordo com Augé (1999) e Tuan (2012) (2013), pode ser compreendida como o vínculo estabelecido entre o indivíduo e o Lugar baseado na identidade, nas relações sociais e na história desse ser.

[2] A capacidade funcional de um indivíduo, segundo Papaleó Netto (2002), pode ser compreendida como as suas capacidades físicas e mentais.

Uma vez abordados os conceitos trabalhados neste estudo – apropriação e acessibilidade – torna-se necessário compreender o ambiente no qual esses temas serão analisados: os espaços públicos urbanos. Segundo Narciso (1999) e Nunes (1999), os espaços públicos – assim como os edifícios públicos – são territórios caracterizados pelo uso comum, pela posse coletiva e por pertencerem ao poder público. De acordo com Nunes (2009), a palavra "público" remete à ideia de um local aberto e acessível a todas as pessoas. Dentro do conjunto urbano, o público toma sentidos mais concretos quando comparado ao privado, uma vez que "a cidade possui uma esfera pública, pertencente e usada pela coletividade, e uma esfera privada, cuja posse e manutenção respondem aos interesses de um ou mais indivíduos específicos [...]" (NUNES, 2009, p. 40). Cenário das relações sociais e ponto de partida para a interação do indivíduo com os elementos urbanos (edifícios, monumentos,...), os espaços públicos possuem um papel fundamental no processo de apropriação da cidade e, se acessíveis, podem alcançar uma parcela ainda maior da população, certamente contribuindo de maneira significativa para a melhoria de sua qualidade de vida. A partir, pois, do entendimento do espaço público e dos conceitos trabalhados neste estudo – acessibilidade espacial e apropriação – foi constituída uma importante base de informações para desenvolvimento deste estudo.

3. Materiais e métodos

Os métodos adotados neste trabalho foram: (1) o método da documentação indireta, para a revisão bibliográfica acerca de temas como acessibilidade espacial, apropriação e espaços públicos; (2) o método da documentação direta, para a obtenção e atualização do material gráfico das áreas selecionadas, incluindo o levantamento fotográfico das mesmas; e (3) o método da observação participante, para a coleta de dados sobre a apropriação dos espaços estudados e acesso aos mesmos pelos usuários.

4. Espaços públicos da cidade de Juiz de Fora

A cidade de Juiz de Fora está localizada na Zona da Mata, no Estado de Minas Gerais, Brasil. É um município considerado de porte médio e, de acordo com o censo demográfico 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), possuía, naquele ano, 516.247 habitantes (IBGE, 2015) (**figura 1**).

Figura 1. 1. Brasil, em destaque na América do Sul. Adaptado de: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9rica_Latina>; 2. Minas Gerais, em destaque no Brasil, apontando Juiz de Fora. Adaptado de: <http://minas-gerais-brasil.blogspot.com.br/2009/10/conhecendo-minas-gerais.html>; 3. Juiz de Fora, município e perímetro urbano. Adaptado de: <http://elistas.egrupos.net/lista/encuentrohumboldt/archivo/indice/1457/msg/1504>. Sem escala.

Em Juiz de Fora, as leis municipais relativas à acessibilidade dispõem sobre, entre outros assuntos, os veículos adaptados de transporte coletivo, a necessidade de promoção de acessibilidade em estabelecimentos de ensino e o estabelecimento de normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade (**figura 2**).

Figura 2. Vista da cidade de Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil. Fonte: acervo próprio.

Existe uma grande variedade de tipos de espaços públicos na cidade, como parques, praças, ruas, galerias e calçadões. A multiplicidade de finalidades e usos verificada em espaços públicos culmina na necessidade do ambiente construído de comportar e atender a demandas funcionais variadas. Paralelamente, tem-se o fato de que a maior parte dos espaços públicos de Juiz de Fora não está preparada para atender a toda a população no que diz respeito à acessibilidade. Na maioria das vezes, as mudanças são realizadas de maneira pontual e tão somente para adequação às normas, desconsiderando as características de cada local. Tais constatações levam ao entendimento de que é necessária, sim, a realização de estudos que sejam subsídios para a implantação de ambientes acessíveis no município.

5. Relações centro-bairros

A acessibilidade pode ser analisada a partir de referenciais da legislação e normatização, dos parâmetros da acessibilidade espacial – conceito este adotado no presente estudo, sendo passível de verificação a partir de seus componentes, sendo eles o deslocamento, o uso, a comunicação e a orientação – e do contexto no qual se encontra cada espaço pesquisado. Para este trabalho, foram selecionadas quatro áreas da cidade de Juiz de Fora, relativamente próximas – e, dentro das mesmas, a partir da observação participante, foram focalizados quatro de seus principais espaços públicos: (1) o Centro, área predominantemente plana, que reúne a maior quantidade de espaços públicos da cidade, integra este estudo com o Parque Halfeld, a Rua Halfeld, a Avenida Barão do Rio Branco e a Rua Santo Antônio; (2) o bairro São Mateus, região consolidada e de grande importância na história do município. Distribuída em áreas planas e acidentadas, ela foi contemplada pela pesquisa por meio da Rua São Mateus, da Praça Jarbas Santos, da Rua Padre Café e da Avenida Presidente Itamar Franco; (3) o bairro Dom Bosco, área com topografia acidentada e população predominantemente de baixa renda. Aqui foram selecionadas a Rua Vicente Begheli, a Rua Imaculada Conceição, a Rua Piraporã e a Rua João Begheli; e (4) o bairro Estrela Sul, área parte plana, parte acidentada, recentemente construída e ocupada principalmente por uma população de classe média alta. Nela, participaram do trabalho a Rua Luz Interior, a Rua Osvaldo Garcia Pereira, a Rua Flores de Ouro Preto e a Alameda Pássaro da Polônia.

Uma vez definidos os espaços públicos a serem estudados, foi aplicada, na pesquisa de campo, a observação participante, a partir da qual foram obtidos os seguintes dados (**figura 3**).

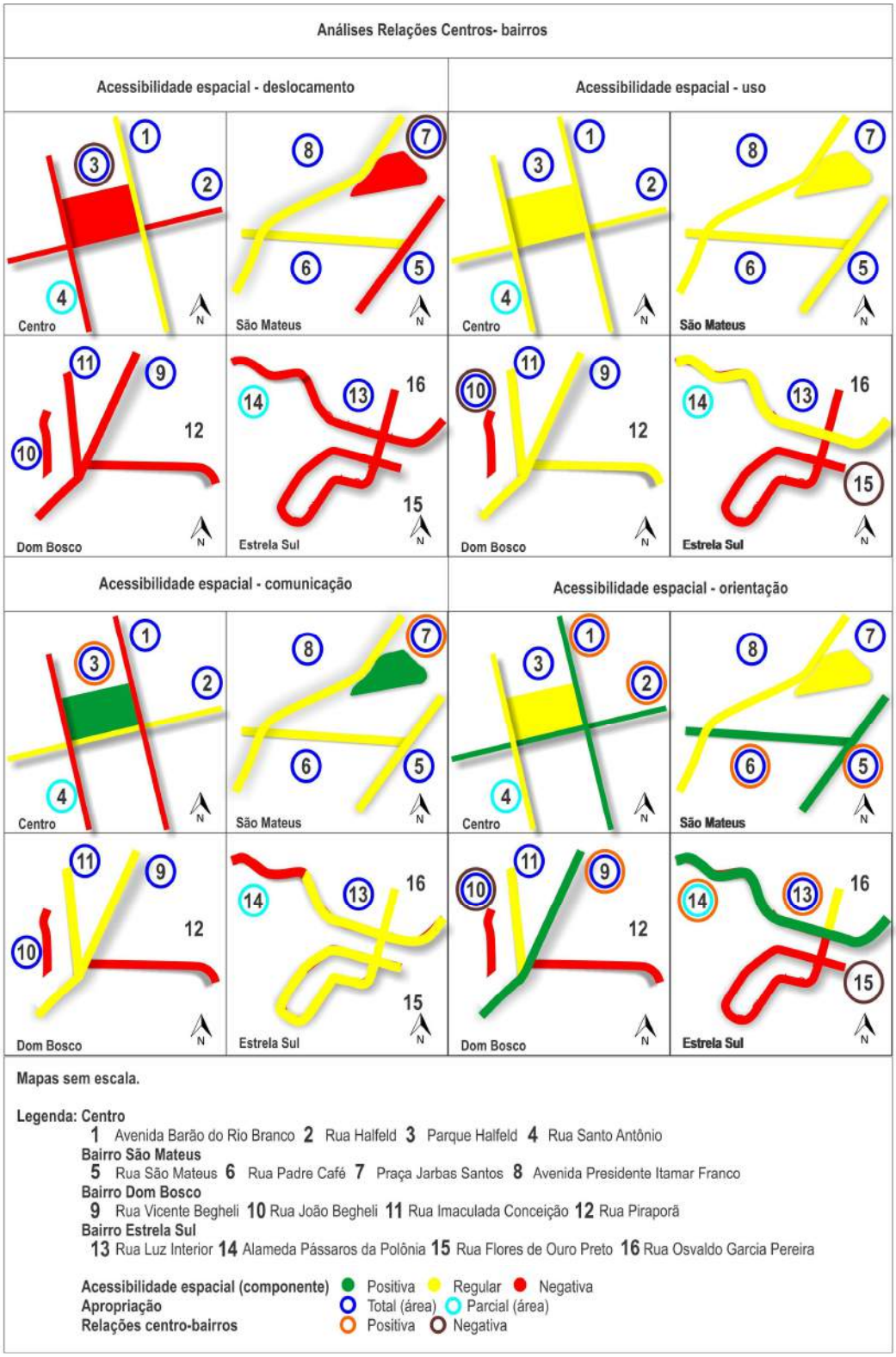


Figura 3. Mapas esquemáticos Análises Relações Centro-bairros, pautadas na acessibilidade espacial. Adaptado de: <http://www.pjf.mg.gov.br/>.

A análise das relações Centro-bairros, pautadas nos componentes da acessibilidade espacial, foram assim organizadas:

1) Deslocamento: dos espaços analisados na região central da cidade, somente parte das ruas Halfeld e Santo Antônio encontram-se em topografia acidentada. Quadro semelhante foi verificado no bairro São Mateus, onde apenas a Rua Padre Café e a Avenida Presidente Itamar Franco possuem uma parte em aclive. Já os bairros Estrela Sul – mais precisamente a Alameda Pássaro da Polônia, parte da Rua Luz Interior e a Rua Flores de Ouro Preto – e Dom Bosco possuem um maior número de espaços – no caso do bairro Dom Bosco, todos os espaços analisados – não localizados em área plana. Todavia, independente da condição da topografia, em todos os casos foram verificadas barreiras físicas relacionadas a desníveis, pavimentação, localização do mobiliário – por vezes, dificultando a circulação das pessoas – e conservação. Cabe aqui ressaltar que: (1) a Rua João Begheli que, conectada à Rua Vicente Begheli somente por uma escada, não contempla pessoas com mobilidade reduzida, nesta que constitui uma das poucas ligações entre as partes baixa e alta do bairro Dom Bosco; e (2) o parque e a praça integrantes deste trabalho (Parque Halfeld e Praça Jarbas Santos) foram avaliados negativamente quanto às possibilidades de deslocamento.

2) Uso: os espaços públicos analisados no Centro e no bairro São Mateus permitem um grau reduzido de uso, na medida em que pessoas com deficiência, idosos e obesos, por exemplo, podem ter dificuldades na utilização dos espaços. No entanto, os maiores problemas referentes a este tópico foram verificados nos bairros Dom Bosco e Estrela Sul. Enquanto no primeiro não há espaço público destinado à recreação[3], no segundo a Rua Osvaldo Garcia Pereira, recentemente criada, ainda não possui calçadas – o que não permite o seu uso adequado – e a única praça existente está localizada dentro de um condomínio fechado, atendido pela Rua Flores de Ouro Preto.

3) Comunicação: a única avaliação positiva, no que diz respeito à comunicação, foi observada no Parque Halfeld (Centro) e na Praça Jarbas Santos (bairro São Mateus). Todavia, ela se deu tão somente pelo ponto de reunião/concentração de pessoas que esses dois espaços são e não por seus atributos formais/espaciais ou de sinalização. A ausência de placas informativas, aliás, foi verificada nos bairros Dom Bosco – principalmente nas ruas Piraporã e João Begheli – e Estrela Sul – sobretudo na Alameda Pássaro da Polônia e na Rua Osvaldo Garcia Pereira. Ainda na questão de sinalização, deve ser ressaltada a instalação – em sua maior parte equivocada – do piso tátil, realizada recentemente na área central da cidade – com destaque para a Rua Santo Antonio e a Avenida Barão do Rio Branco.

4) Orientação: a orientação foi o componente da acessibilidade espacial melhor avaliado neste estudo. Todavia, deve-se fazer uma ressalva. As possibilidades de localização e orientação do usuário, verificadas nas quatro áreas analisadas, referem-se à configuração das vias, que estabelecem eixos de circulação – como a Avenida Barão do Rio Branco (centro) e as ruas São Mateus e Padre Café (bairro

[3] O espaço público utilizado pelos moradores do bairro Dom Bosco, pertencente a um bairro vizinho (bairro Cascatinha), sofreu uma intervenção há cerca de 10 anos, na qual foram retirados os equipamentos existentes, destinados ao lazer e aos esportes, de maneira a comportar um conjunto de acessos a um novo *shopping*, inaugurado há alguns anos

São Mateus) – e/ou à topografia acentuada – como a rua Halfeld (Centro), a Rua Vicente Begheli (bairro Dom Bosco) e a Rua Luz Interior e a Alameda Pássaro da Polônia (bairro Estrela Sul). Por fim, cabe aqui evidenciar que, dentre os espaços públicos analisados, apenas a Rua João Begheli (bairro Dom Bosco) foi avaliada negativamente nos quatro componentes da acessibilidade espacial.

Embora mantenham, em sua maioria, a utilização e apropriação pela população de Juiz de Fora, os espaços analisados no Centro e nos três bairros selecionados possuem aspectos em comum – negativos, no tocante às barreiras físicas e de informação verificadas e positivos, relativos à topografia e aos eixos de circulação definidos. A partir, pois, do estabelecimento dessas relações, verifica-se uma aproximação entre os problemas constatados nas áreas estudadas, no que se refere às condições de deslocamento, uso, comunicação e orientação do indivíduo. Tal característica, por sua vez, pode contribuir para um maior alcance de propostas e intervenções pautadas na acessibilidade espacial.

6. Considerações finais

No Brasil, apesar da obrigatoriedade prevista em leis e normas, a adequação de espaços públicos à acessibilidade ainda não ocorre de maneira satisfatória. Tal constatação evidencia a necessidade de realização de trabalhos que, como o aqui apresentado, busquem contribuir para a modificação desse cenário.

Ao analisar a acessibilidade espacial em espaços públicos existentes no Centro e em alguns bairros da cidade de Juiz de Fora, reunir dados sobre a apropriação dessas áreas e identificar as relações existentes entre elas no tocante ao deslocamento, ao uso, à comunicação e à orientação das pessoas que delas usufruem, espera-se, pois, que este estudo venha a estabelecer as bases necessárias para pesquisas decorrentes. Dessa forma, este artigo acaba por caracterizar uma – dentre várias ações desejáveis – que podem municiar: (1) a elaboração de novas ferramentas de análise da acessibilidade e da apropriação; (2) a continuidade e o aprofundamento do estudo desses temas junto ao contexto juiz-forano; e (3) o estabelecimento de diretrizes para a realização de intervenções futuras em prol da obtenção de espaços realmente acessíveis. Tais produtos, uma vez obtidos, podem atuar na promoção da acessibilidade nos espaços públicos de Juiz de Fora – e de outras cidades – e, consequentemente, na melhoria da qualidade de vida da população.

Referências bibliográficas

AUGÉ, M. **O sentido dos outros: atualidade da antropologia**. Tradução de Francisco da Rocha Filho. Petrópolis: Vozes, 1999.

COHEN, R.; DUARTE, C. R. de S. **Subsídios metodológicos na construção de uma "acessibilidade plena": a produção da identidade e da subjetividade de pessoas com deficiência**. Rio de Janeiro: Instituto Benjamin Constant, 2013.

DISCHINGER, M.; ELY, BINS ELY, V. H. M.; DAUFENBACH, K. Acessibilidade em áreas públicas. In: VI Encontro Nacional de Ensino de Paisagismo em Escolas de Arquitetura e Urbanismo – VI ENEPEA, 2002, Recife. **Caderno de Resumos do VI ENEPEA**. Recife: ENEPEA, 2002.

DISCHINGER, M.; BINS ELY, V. H. M.; PIARDI, S. M. D. G. Promovendo acessibilidade espacial nos edifícios públicos: programa de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas edificações de uso público. Florianópolis: MPSC, 2012. Disponível em: <http://www.mp.sc.gov.br/portal/conteudo/imagens/noticias/manual_acessibilidade.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA/IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313670>. Acesso em: 28 mai. 2015.

ITTELSON, W. H. et al. **An introduction to Environmental Psychology**. New York: Holt, Rinehart and Winston, Inc.,1974.

NARCISO, C. A. F. Espaço público: acção politica e práticas de apropriação: Conceito e procedências. **Estud. pesqui. psicol.**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 2, set. 2009. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-42812009000200002&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 28 mai. 2015.

NUNES, M. C. R. G. **Avaliação da aplicação do desenho universal em vias públicas: modelo e estudo de caso.** 2009. 169 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Ambiente Urbano) – Universidade da Amazônia, Belém, 2009. Disponível em: <http://www.unama.br/novoportal/ensino/mestrado/programas/desenvolvimento/attachments/article/115/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20M%C3%A1rcia%20Cristina%20Ribeiro%20Gon%C3%A7alves%20Nunes.PDF>. Acesso em: 02 abr. 2013.

OLIVEIRA, A. S. D. A. de. **Acessibilidade espacial em centro cultural: estudo de casos**. 2006. 213 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Curso de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

PAPALEÓ NETTO, M. O estudo da velhice no século XX: histórico, definição do campo e termos básicos. In: FREITAS, E. V. et al. **Tratado de geriatria e gerontologia**. Rio de Janeiro: Editora Guanabara Koogan, 2002. p. 2-12.

SOMMER, R. **Espaço pessoal**. São Paulo: Editora Pedagógica Universitária, 1973.

STEA, D. Espacio, território y movimientos humanos. In: PROSHANSKY, H. M.; ITTELSON, W. H.; RIVLIN, L. G. **Psicologia ambiental. El hombre y su entorno físico**. Cidade do México: Editorial Trillas, 1978.

TUAN, Y. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2013.

TUAN, Y. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Tradução Lívia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2012.

Arte e Rua: A cidade como ferramenta motora de reflexão nas massas

Felipe Gonzaga

Centro Universitário FIAMFAAM

Rua Luís Dias, 99, Casa 6 – Itaim Bibi – São Paulo. CEP 04542-080

felipelimaufrj@gmail.com

Resumo

Partindo de considerações a respeito do processo de produção do espaço urbano, será a apresentada uma proposta de intervenção paisagística entre as estações Luz e Júlio Prestes. O projeto visa a integração entre os equipamentos culturais implementados nestes edifícios. O objetivo principal deste estudo é aventar a possibilidade de que a combinação entre arte e urbano desperte indagações – na sociedade que vive aquele determinado espaço – sobre determinado assunto. O foco desta proposta está em registrar a memória do território que desde os anos 90 é conhecido como Cracolândia. Além disto, acredita-se que a motivação que leva a sociedade a discutir problemas comuns pode partir de uma simbologia intencionada na configuração do desenho da cidade. Deste modo, discutir-se-á o papel do arquiteto urbanista como impulsionador destas reflexões na sociedade.

Palavras-chave

Intervenção, Memória, Território, Simbologia

Abstract

Starting from considerations regarding the urban space production process, a proposal for a landscape intervention between the Luz and Júlio Prestes stations will be displayed. The project aims to integrate the cultural facilities implemented in these buildings. The aim of this study is entertained the possibility that the combination of art and urban arouse questions - in that particular society living space - on an issue. The focus of this proposal is to record the memory of the territory that since the 90s is known as cracolândia. In addition, it is believed that the motivation that leads society to discuss common problems can from a deliberate symbolism in the city design configuration. Thus, it will be discussed-the role of the architect and urban planner as a driver of these reflections in society.

Keywords

Intervention, Memory, Territory, Symbology

Introdução

Entende-se como cidade o espaço urbano que pode ser analisado como um conjunto de pontos, linhas e áreas (CORRÊA, 1995). Esta definição limita a cidade como espaço produzido, ou produzível. Se a cidade foi, ou se ainda será, produzida deve ser considerado que existe de maneira intrínseca uma mão-de-obra que a produz. Dalank inicia sua consideração sobre o que é cidade da seguinte forma: "Desde que o primeiro ser humano aproximou-se de outro, sem saber dera partida a uma longa caminhada na história dos processos sobre os relacionamentos de convivência em coletividade" (DALANK, 2014, p.46). Essa afirmação, ainda que primitiva, até certo ponto vai de encontro ao pensamento sobre a cidade capitalista moderna que diz que a crescente concentração dos meios de consumo coletivos e uma específica aglomeração do conjunto dos meios de reprodução, tanto do capital como da força de trabalho, será determinante no processo de desenvolvimento da economia (LOJKINE, 1997). O que há em comum nessas ideias é que além de ser um espaço construído, a cidade é, antes de tudo, um local de encontros. Se no primeiro caso, extremo, o autor considera a cidade a partir do encontro de apenas duas pessoas, no segundo, é necessário haver um sistema complexo que gere uma economia que seja ao mesmo tempo produtora e consumidora. Em ambos, pode-se afirmar que "não habitamos uma cidade, nós a compomos" (DANLANK, 2014, p.47). Segundo os autores, pode-se entender a cidade como produto das relações humanas, não podendo esta existir somente como uma cidade formal, sem ser habitada. A produção do espaço urbano, segundo estas considerações ultrapassa os limites das intervenções físicas, pois deve se ter em mente que a cidade – como laboratório do profissional urbanista – é um organismo vivo. O ser humano se constrói e constrói a cidade, se molda à sua criação (GEHL, 2013) e a transforma de acordo com suas necessidades, em um movimento cíclico.

Cidade, Homem, Alma

Tendo associado a produção do espaço urbano à formação de um comportamento na sociedade que o habita e vice-versa; tempestivamente, far-se-á a relação tempo-construtiva do homem com a cidade:

> A cidade é formada por uma sobreposição de camadas de outras cidades que existiram antes – ou melhor, a mesma cidade que se sobrepõe a si mesma, ao mesmo tempo reafirmando-se como única e distinguindo-se de si própria. A alma das cidades está na sobreposição de vivências urbanas que formam a cidade cotidianamente. (DUARTE e FERRARA, 2007, p.182)

Pode-se assumir, de modo figurado, que a construção da cidade assim como o tempo, não é algo passível de regresso. A construção – ou a não construção – da cidade não será apagada. Não há como desconstruir uma cidade. Não se trata aqui de uma simplificação semântica. De fato, é possível demolir um edifício, um quarteirão, um viaduto e construir outro no local. A substituição física de um elemento da cidade por outro, pode conter complicações técnicas, mas, em geral, são passíveis de realização. Já a substituição da memória e/ou dos significados atribuídos a cada parte dela depende da força simbólica que os novos elementos podem assumir perante seus usuários.

> As formas sempre transmitem valores éticos, remetem a marcos culturais, compartilham critérios sociais, referem-se a significados, respondem a visões do mundo, a concepções do tempo e a ideias definidas de sujeito. No entanto, há quem defenda que as formas são neutras ideologicamente e que ficam carregadas de significado conforme o uso que se lhes dá. (MONTANER E MUXÍ, 2013)

A história da cidade pode ser reescrita por meio de novas construções, ou da transformação de usos de antigas, porém a alteração da sua memória não se dá com a mesma velocidade. “A cidade, então, é uma história que se conta para nós a medida que caminhamos por ela. Significa alguma coisa, ela ecoa com a profundidade do passado” (HILLMAN, 1993, p.37). Quando tratado o passado da área objeto de estudo – uma das bordas da Cracolândia, em São Paulo – deve-se pensar em um período de pouco mais de duas décadas. Ao fim da primeira delas, políticas públicas, com o objetivo de “revitalizar” a região cuidaram de implementar alguns importantes equipamentos culturais em edifícios ali existentes, como o Museu da Língua Portuguesa, A Pinacoteca do Estado e a sede da OSESP (Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo); estes equipamentos somam-se a outros, alguns previamente existentes e outros novos, que continuam sendo inaugurados com o mesmo fracassado objetivo de reviver uma área que ainda pulsa firme. A lista é longa e vai desde o Museu de Arte Sacra, passando pela Escola de Música do Estado de São Paulo, o Memorial de Resistência (antiga Estação Pinacoteca), até o recém-inaugurado Teatro Porto Seguro.

Neste trabalho, é deveras necessário justificar o uso de aspas na palavra revitalizar. Consultando o Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa O Globo, têm-se apenas a definição da palavra “vitalizar”, e é:

restituir à vida; dar nova vida a; revigorar. Por acaso, seria estúrdio dizer que não faz nenhum sentido restituir a vida de um trecho de cidade que está entre duas estações de trem, uma sala de concertos com agenda plena e citada internacionalmente[1], um dos museus constantes na lista dos mais visitados do mundo[2] e vizinha a um comércio de caráter nacional[3]? A resposta pode ser mais facilmente atingida se for considerado ainda o prefixo "re" e seus três sentidos prováveis: o primeiro "re" estaria ligado ao fazer de novo (reler = ler de novo); o segundo, ligado ao caráter de reforço (rejubilar = causa muito júbilo, alegria); e o terceiro, ligado ao retrocesso, recuo (reflorestar = recompor a floresta). As três possibilidades de prefixo dão margem às respostas "sim" e "não", sendo que só a última cabe à questão. Seria, no mínimo redundante, dar a vida de novo à Cracolândia ou causar ali mais vida, já posto que ela vive e em abundância. Não também, seria possível voltar a vida ao seu estágio inicial admitindo a fala de Duarte e Ferrara ao dizer que a alma das cidades está na sobreposição de vivências urbanas que a formam. O homem contemporâneo é outro e a alma da cidade é outra, junto e sobreposta a este homem e ao homem que viveu no passado áureo daquela região. A cidade e os homens se fundem não sendo possível analisá-los em separado, dessa amálgama pode-se destacar ao menos cinco heterogeneidades: a cidade antiga (memória), a cidade nova (sensação), o homem estação (frenesi), o homem rua (horror) e o homem museu (cultura).

Se é possível considerar que a cidade é viva e o homem é a alma da cidade, uma proposta urbana deve antes de tudo, considerar as pessoas que nela vivem ou irão viver. O projeto deixar de ser apenas um conjunto de desenhos e especificações técnicas. A rua perde seu caráter puramente funcional. Torna-se a partir de então, indissociável o que se virá a dizer sobre um e sobre outro. A Cidade é o Homem, o Homem é a Cidade, os dois são Alma.

Para a proposta que será apresentada foi levando em consideração que a **memória** se faz presente por meio dos edifícios existentes, porém os olhos do projeto veem todos que estão a volta, eximindo-se do exercício de selecionar os que devem e os que não devem ser visto, com a memória, tem-se as **relações de tempo (passado, presente, futuro)**. A **sensação** vivida nas atuais condições depende de inúmeros condicionantes. Em diversas passagens pela área de estudo, foram constatadas várias, como **insegurança, medo, tristeza, pena**. No meio destas sensações está o **frenesi** do dia a dia. **Os transeuntes, os passageiros das estações, as motos, os carros, os ônibus, os trens, o metrô**. Dentro desta correria está o homem rua, muitas vezes "sem ser notado". De novo, é importante utilizar e justificar o uso das aspas, uma vez que o homem rua é o que causa a sensação de insegurança, medo, tristeza, pena, não é crível que ele não seja notado. Se a cidade é o espelho do homem, a sociedade é

[1] http://www.dubrovniktoday.net/clanak.php?id=1314#.VHTMN4vF8YM
http://www.croatia.org/crown/articles/10607/1/Ivana-Vidoviae-the-first-Croatian-pianist-to-perform-in-the-Sao-Paulo-Concert-Hall-in-Brazil-in-August-2014.html
http://www.spectator.co.uk/arts/arts-feature/9012021/a-world-class-orchestra-in-the-heart-of-sao-paulos-crackland/
[2] A Pinacoteca do Estado de São Paulo figura nas lista das 100 exposições mais visitadas do mundo na edição de abril da revista *The Art News Paper*, fonte: http://www.museus.gov.br
[3] Os bairros de Santa Ifigênia e Bom Retiro são amplamente conhecidos por comércio de eletrônicos e de roupas, respectivamente.

passiva as políticas públicas que filtram o que deve e o que não deve ser mostrado, corroborando e ignorando aquilo que não lhe é conveniente, o **horror**: **os mendigos, os viciados, as prostitutas, o comércio de drogas, os cortiços**. Fora das ruas, está o homem museu, em busca de **cultura**. Pertence ao caos a música erudita, as informações sobre a escrita, sobre o discurso, as mostras de arte, o religioso, as artes cênicas, a botânica[4]. Todo este conteúdo está protegido por muros e portas, vigiado por câmeras e segurança. A arte é um, a rua é outro. Não se olham, não se falam, tampouco se ouvem. Se cada uma difere muito entre si, o temor é mútuo. Por hora pode-se assumir que a rua é a cidade de fora (pública), e a arte a cidade de dentro (privada). A pretensão da proposta é amenizar esses limites e provocar uma influência recíproca entre estes dois diferentes mundos, reduzir os limites da cultura como a linha tênue que olha tudo de fora (**Figura 1**) e torná-la um instrumento no planejamento da urbe.

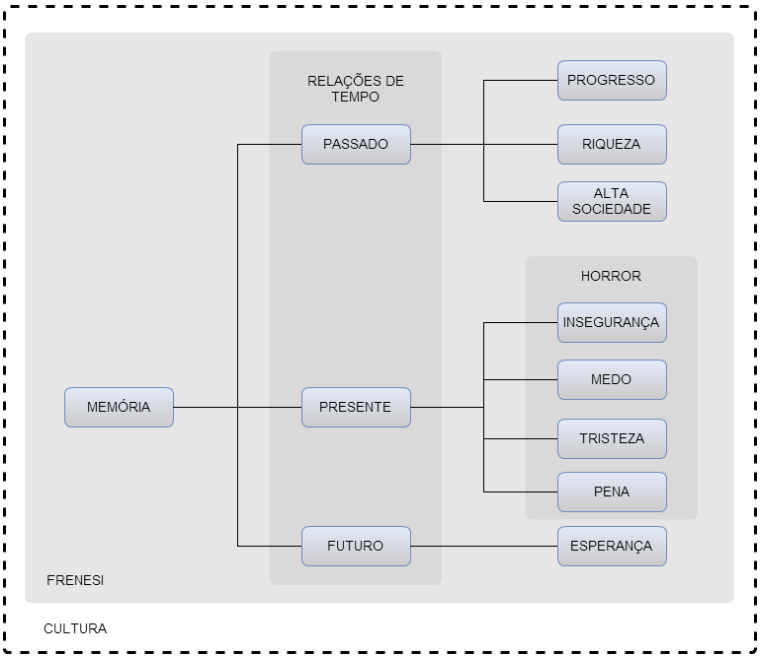


Figura 1. Organização espacial das heterogeneidades.

[4] Ao lado da Pinacoteca se encontra o Jardim da Luz, criado originalmente como Horto Botânico, em 1825 foi aberto ao público como Jardim Público. È o mais antigo parque público do município e foi tombado pelo CONDEPHAAT em 1981. Apresenta vegetação composta por 165 espécies, das quais dez estão ameaçadas como cabreúva, cambuci e palmito-jussara.
Por ser uma "ilha verde" em meio à urbe, o parque é importante parada para aves florestais que por ali passam, a exemplo do beija-flor-preto, tucano-de-bico-verde, tucano-de-bico-preto e bem-te-vi-pirata. A população de bicho-preguiça que habita o parque desde o final do século XIX é na verdade herança do primeiro e extinto jardim zoológico paulistano.
Na região central do parque destaca-se o lago em formato de cruz de malta, rodeado por oito belas esculturas que representam as quatro estações do ano. Os coretos, a Casa de Chá e a Casa do Administrador foram totalmente restauradas em parceria com o Monumenta e EMURB (Empresa Municipal de Urbanismo).
Fonte:
http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/parques/regiao_centrooeste/index.php?p=5757

Pensar a Cidade para a Cidade fazer Pensar

Quebrar os limites, tornar a cidade pergunta e não só resposta. Construir uma cidade vivível e não só passável. Suscitar na sociedade uma consciência dividida, atormentada, conturbada, sensível, como a espécie de alterego do autor Max Blecher em *Acontecimentos na Realidade Imediata*, onde narra:

> Invejava as pessoas ao meu redor, hermeticamente fechadas em suas roupas e isoladas da tirania dos objetos. Viviam prisioneiras em seus sobretudos e casacos, nada do lado de fora era capaz de aterrorizá-las e vencê-las, nada penetrava suas prisões maravilhosas. Entre mim e o mundo não havia separação. Tudo o que me rodeava me invadia da cabeça aos pés, como se minha pele tivesse sido metralhada. A atenção, aliás muito distraída, com que eu observava ao redor não era um simples ato de vontade. Todos os tentáculos do mundo se prolongavam, de maneira natural, dentro de mim; eu era atravessado pelos milhares de braços da hidra. Tinha de constatar ao exaspero que vivia no mundo que via. Nada a fazer quanto a isso. (BLECHER, 2013, p.19-20)

Viver no mundo que se vê, **é,** a pretensão desta proposta. Porém, para viver no mundo que se vê é necessário, antes, fazer ver o mundo. O primeiro passo é entender que a sociedade não vê àquilo a que ela é indiferente. "A indiferença provoca um **absentismo** (grifo do autor) mental sensível que impede a pessoa de perceber, a respeito das coisas, circunstâncias e seres que a rodeiam" (PECOTCHE, 2012, p. 117). Segundo o psiquiatra Jurandir Freire Costa, existem três tipos de indiferença: das classes dirigentes e das elites em relação aos pobres; dos excluídos em relação às elites; e das elites em relação a elas mesmas. O primeiro tipo diz que os pobres são vistos como coisas e não como pessoas, quem não é reconhecido como cidadão passa a não reconhecer o valor do outro, sendo assim não há diferença no julgamento de valor entre uma pessoa e um objeto. O segundo tipo fala sobre a explosão da violência urbana. Alguns cidadãos deixam de ser vistos como algo importante, isso gera um sentimento de revolta, sendo assim pode-se matar por qualquer motivo, como para se conseguir um celular, por exemplo. O terceiro e último tipo diz que enquanto o caos toma conta da cidade multiplica-se o uso de tranquilizantes, antidepressivos e drogas, como a cocaína e o crack.

O ser humano abre mão de participar da vida em sociedade, ele sai de seu papel de ator urbano e age como se fosse apenas um figurante. Ele, o ser humano, individualiza-se. Ele passa a se preocupar apenas com seus problemas particulares e deixa de perceber que os problemas individuais são talvez os que menos importam, ou são menos graves e com maiores possibilidades de serem resolvidos. O que falta na vida do homem metropolitano é a conscientização dos problemas em comum, como especificamente neste caso, das drogas. Esse problema deve passar a ser visto, não ignorado, e uma vez sendo visto, deve ser entendido como um problema de todos. Cada indivíduo pode assumir parte

deste problema e deixar de pensar que não pode fazer nada para tentar mudá-lo e consequentemente melhorar a vida na cidade.

Georg Simmel, teórico da sociologia formal em seu texto *A Metrópole e a Vida Mental*, publicado pela primeira vez em 1903, já tratava de assuntos relacionados ao crescimento das cidades. Para quem vive em uma região metropolitana todos os dias surgem uma série de fenômenos que eram desconhecidos até então. A sub-habitação, delinquência, marginalismo, choque cultural e problemas de planejamento urbano são uma constante na vida do homem da cidade. Segundo Simmel, o tipo metropolitano de homem desenvolve um órgão que o protege das correntes e discrepâncias ameaçadoras de sua ambientação externa, as quais, do contrário, o eliminariam. Ele reage com a razão ao invés de com a emoção. Com isto, o plano consciente assume aos poucos o lugar do que deveria ser controlado pelo psíquico.

Não exatamente a racionalidade, mas sim a negação é tratada por Freud no livro de título homônimo. Em *A Negação*, Freud relata uma passagem: "[...] então: 'O senhor pergunta quem pode ser essa pessoa no sonho. Minha mãe não é.' E nós retificamos: logo é a mãe. Na interpretação tomamos a liberdade de desconsiderar a negação, extraindo o puro conteúdo da ideia" (2014, p.19). Segundo Freud, negar algo em juízo significa assumir que aquilo é algo que se tem predileção por reprimir. "A função do juízo, tem essencialmente duas decisões a tomar: ela deve conferir ou recusar a uma coisa uma determinada qualidade e deve admitir ou contestar se uma representação tem ou não existência na realidade" (ibid, p.23), assim temos que o não real, meramente representado e subjetivo acontece apenas dentro do indivíduo e o outro, o real, está presente também no exterior.

> " [...] a existência da representação já é uma garantia de realidade do representado. A oposição entre subjetivo e objetivo não existe desde o início. Ela só se estabelece pelo fato de que o pensamento tem a capacidade de voltar a tornar presente uma coisa já percebida, graças à reprodução na representação, **sem que o objeto exterior precise mais existir** (grifo nosso). O primeiro e mais imediato objetivo da prova de realidade não é, portanto, o de encontrar na percepção real um objeto correspondente ao representado, mas, sim, o de reencontrá-lo, de se convencer que ele ainda existe". (FREUD, 2014, p.25)

Na psicologia de Freud, quando alguma coisa dá prazer, ela é incluída no pensamento – afirmação. Se ela não dá prazer, ela é eliminada do pensamento – negação – o prazer de não ver, não sentir, não julgar determinada ação e/ou pessoa.

Feitas estas considerações, pode-se finalmente tratar a proposta em questão. Se não primeiro momento a sociedade expulsa de si o problema da Cracolândia, ela então a aceita como realidade, pois não se nega aquilo que não se conhece e que não é real (**Figura 2**). Seria então a negação, a separação da

realidade. Existem neste momento duas realidades: a dos cidadãos comuns e a dos excluídos. A indiferença gera a negação.

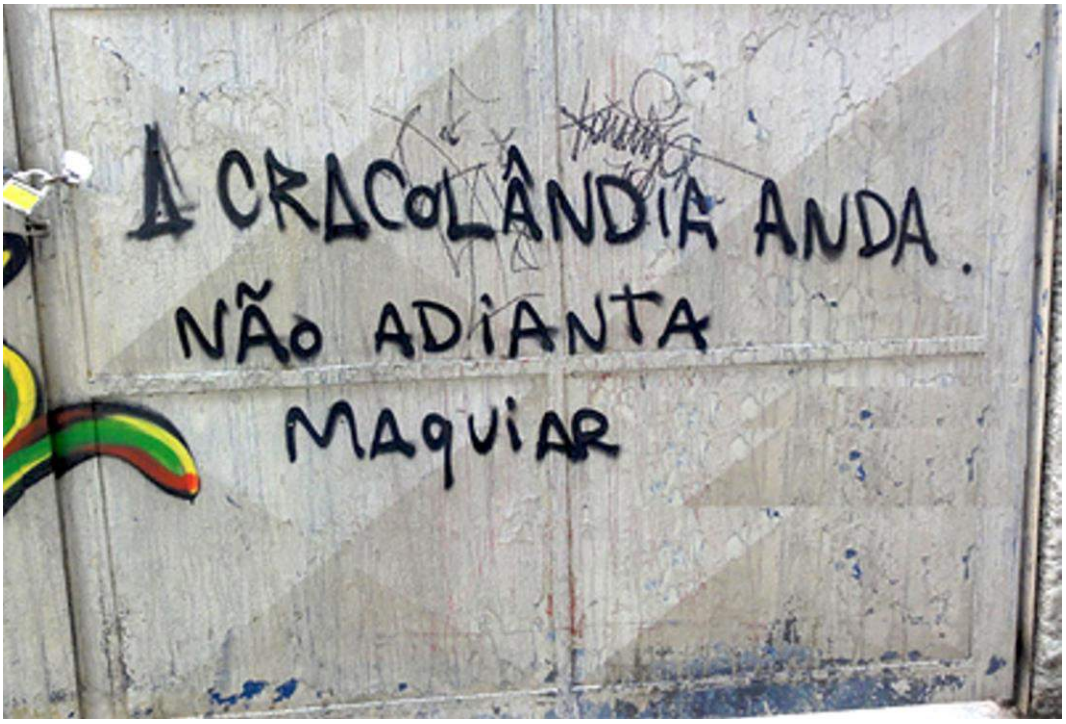


Figura 2. Pichação em portão na região da Cracolândia. Fonte: Elton Bezerra.

A proposta a seguir é entendida como o **objeto exterior**, a representação dos problemas negados colocada de forma figurada no mundo real. Trata-se de um percurso de seiscentos metros, a pé, da Estação da Luz (Museu da Língua Portuguesa) até a Estação Júlio Prestes (Sala São Paulo). A intervenção ocupa uma área aproximada de 4.000m². O ponto mais marcante do projeto está na disposição de sessenta esculturas que simbolizam um movimento de queda, ou ascensão, dependendo do sentido do viandante. A materialidade das obras se tornam menos densas, de escultura para escultura, considerando o sentido que pode ser lido como o movimento de queda. O cair e o esmaecer da materialidade foram pensados de modo a simbolizar o efeito da droga na vida das pessoas. A primeira escultura é um homem de pé. A última, um homem deitado, em posição fetal. Esta posição foi escolhida para que quando o percurso seja feito no sentido contrário, represente o nascimento, leitura totalmente distinta do seu sentido original, que significa a morte.

A intervenção como projeto, ainda se apresenta de modo incipiente. O que deve ser considerado para efeito deste estudo são os objetivos que se pretendem alcançar com ela. Por este motivo, como referência foram consideradas as obras Bodies At Rest I (**Figura 3-A**), Song (**Figura 3-B**) e Bodies in a Space V (**Figura 3-C**), de Antony Gormley. As obras foram realizadas entre 2001 e 2010. Segundo

Gormley, a instalação Bodies in a Space V, reconhece “todos os corpos como corpos no espaço”[5]. Este é o modo simbólico encontrado para materializar a frase na pichação no portão (**Figura 2**), “A Cracolândia anda. Não adianta maquiar”. Ao passo que a intervenção proposta faculta a sentença de morte ao usuário, ela o reconhece no espaço, sendo este não uma grandeza que define a posição de um ponto material em relação a outro (AQUILERA, 2006), mas sim como uma parte de um todo que compõe a sociedade e, tão logo, a cidade.

Figura 3. Fontes: **(A)** Angélica Dass. **(B)** Eduardo Sampaio.
(C) Site do artista: http://www.antonygormley.com/sculpture/item-view/id/244#p6.

Se Montaner e Muxí (2014) afirmam que a missão de seu livro é descobrir interesses e implicações políticas por trás da arquitetura e do urbanismo, pode-se dizer que a missão da proposta descrita neste trabalho é relembrar o seu papel social. Segundo os autores, a vontade dos arquitetos de se aproximar da realidade e da sociedade levaram-nos a assumir funções de outras disciplinas, como a sociologia, a

[5] Comentário do autor em página na internet, http://www.antonygormley.com/sculpture/item-view/id/244#p6.

antropologia, a psicologia e a política. Porém, muito antes de ser reconhecida e regulamentada como profissão a arquitetura já assumia compromissos muito mais amplos do que a mera construção de edifícios, isso se constata se consideradas as obras de Michelangelo, Leonardo da Vinci ou do seu mentor César Bórgia, por exemplo. Talvez o que se possa dizer é que ao longo do tempo, com a padronização da formação e dos modos de produção o arquiteto tenha olvidado de suas atribuições generalistas e do controle sobre seu trabalho, em contrapartida de uma especialidade muito mais técnica do que intelectual. Atualmente o trabalho do arquiteto nos escritórios de projeto está disperso por equipes, em grande parte das vezes um projeto só atinge sua concepção com a participação de diferentes escritórios. Hoje, é comum que nem mesmo a coordenação dos projetos complementares seja feita pelo arquiteto autor do projeto. Este fato se trata de uma grande contradição se analisada a etimologia da palavra arquiteto. Sua origem, grega – *arkhitékton* – significa comandar, dirigir: *ARKHEIN*. Construtor, artesão, carpinteiro: *TEKTON*. Deste modo o arquiteto é, ou deveria ser aquele que comanda e aquele que faz.

Em tempos onde se fala tanto em projetos participativos, pensar no arquiteto como como gênio criador é quase o mesmo que dizer que ainda estamos vivendo a arquitetura modernista que:

> Defendia uma arte econômica, coletiva e compartilhada, mas, ao mesmo tempo, perseguia, a todo custo, a genialidade e a novidade de obras individuais livre e emancipadas, desligadas da sociedade que queriam redimir. (MONTANER e MUXÍ, 2014, pág. 45.)

Se a arquitetura é “a expressão da verdadeira alma das sociedades, da mesma forma que a fisionomia humana é a expressão das almas dos indivíduos” (BATAILLE, 1997, p.3) parece um tanto cruel a realidade expressada na arquitetura de uma cidade como São Paulo. Poderia se discorrer tendendo a infinito a respeito de uma metrópole. Para efeito deste estudo, pode-se considerar apenas três edifícios: validando como início do percurso da intervenção a Estação da Luz; o meio, o Memorial da Resistência; e o fim, a Sala São Paulo. O que se tem são construções desconectadas do espaço e também desconectadas no que diz respeito ao conflito de usos existentes no recorte apontado. Por meio da observação e da percepção do espaço, é seguro dizer que quem frequenta concertos na Sala São Paulo não são as mesmas pessoas que diariamente usam os meios de transporte de massa – estações de trem e metrô – e muito menos são os usuários de crack ou prostitutas que sem dificuldade podem ser apreciados no local.

Quando se pensa em arquitetura, sem as pessoas, essas diferenças abissais talvez não se façam tão claras. Essa afirmação pode, provavelmente, ser um motivo suficiente para que se faça necessário estabelecer como arquitetura a relação que se dá entre homem e construção e não apenas os edifícios construídos por ele. O conceito de união na definição de arquitetura já aparece quando William Morris diz que para ele a arquitetura está na junção e na colaboração entre diferentes artes, “de modo que qualquer coisa esteja subordinada às outras e em harmonia com elas” (MORRIS, 1881).

Há de se considerar que o uso do termo "participativo" tem se tornado cada vez mais simplório. Não se trata apenas de juntar um grupo de pessoas e perguntar o que elas gostariam de ter em um projeto e lhes oferecer um desenho como resultado de suas aspirações. Em seu livro *Espaços Interativos*, Leticia Genesini trata do tema *interaction design*. Ela coloca como representação no nascimento da interface[6] a cena do filme 2001 – Uma Odisseia no Espaço onde um primata faz de um osso uma ferramenta. A justificativa é que o uso de uma ferramenta, em sua forma mais básica, mostra como o cérebro humano pode dar significado e propósito a um objeto ao fazer uso dele (GENESINI, 2014). O objetivo do livro é não só tratar dos espaços interativos, mas falar do *design* de experiência em marcas e lojas conceito, ou *concept stores*. Mais especificamente no segundo caso, nas lojas conceito, é pouco provável que haja uma audiência pública para que os clientes decidam como será a loja. Jordi Borja no prólogo do livro Arquitetura e Política questiona o sentido da "participação" afirmando que na maioria das vezes ela é utilizada pelo poder público como forma de legitimar um consenso passivo e mascarar os conflitos sociais. Um exemplo prático disto, na área estudada em questão, foram os desfechos parciais que tiveram o projeto Nova Luz.

Se pensada como ferramenta, a cidade pode representar o osso da cena de Uma Odisseia no Espaço, ou a loja conceito materializada a partir de um "gênio criador". A riqueza de diversidade encontrada na sociedade dificilmente apontaria uma descrição única, ou que contentasse uma maioria sobre como deve ser esse "osso". É desejável encontrar um equilíbrio entre o arquiteto de obras individuais e o arquiteto criador das *concept stores*.

Talvez, ser participativo, de fato, esteja mais relacionado a dar significado e propósito a um objeto do que criar espaços ao sabor de uma "maioria", principalmente quando este consenso pode estar muito mais ligado aos anseios das classes dirigentes do que das classes dominadas.

O que pode se afirmar haver em comum entre as diferentes classes é a indiferença. De acordo com a filósofa Viviane Mosé, uma conduta ética é antes de tudo uma tomada de posição, uma atitude. Segundo Mosé, nada pode ser mais antiético do que a indiferença, pois "estar indiferente é abandonar toda e qualquer tentativa de interferir nas coisas, de mudar" (informação verbal[7]). Seguindo esta lógica, os usuários de crack continuam sendo usuários de crack. A Cracolândia continua sendo a Cracolândia e a Luz continua sendo uma região degradada. A única possibilidade de mudança, ainda por esta lógica e em prol de uma possibilidade de especulação imobiliária, seria revitalizar a área ou, em outras palavras, fazer uma limpeza. Ou seja, mais uma vez pensar nas pessoas como se fossem mero mobiliário do cenário urbano de uma peça chamada vida.

[6] Meio que permite a interação entre dois sistemas: área compartilhada, área de interação, campo de interação, conexão, dispositivo para troca de informação, ligação entre sistemas.
Fonte: http://www.sinonimos.com.br/interface/

[7] Entrevista cedida ao Fantástico em novembro de 2006.

Qualquer que seja o caminho, a produção da cidade sempre irá precisar contar com a participação de arquitetos. Cabe a cada profissional refletir sobre a potencialidade que seus projetos podem alcançar e a partir disto tomar uma posição. Deve-se, sempre que possível, construir uma cidade que seja indagadora. Se a cidade se coloca como pergunta, talvez os papéis se invertam e o homem se coloque como resposta. A intenção desta proposta de intervenção paisagística é se colocar como uma questão, instigar quem a vê, fazer pensar.

Considerações Finais

A cidade precisa se oferecer de forma mais inclusiva quanto à mobilidade, a ocupação dos espaços públicos, a qualidade de vida e saúde, principalmente para aqueles que historicamente sofrem exclusão, como a população em situação de rua, mulheres e população negra e periférica.

Acredita-se que a arte é um meio importante como ferramenta para proporcionar esta inclusão acima citada. É necessário quebrar o estigma de que "a arte só pode ser consumida ou só pode ser vista por aqueles que já detêm o conhecimento prévio sobre ela" (LACERDA, 2011).

Ao colocar o homem rua (o horror que provoca as sensações de insegurança, medo, tristeza, pena), em forma de arte, no caminho do homem museu (que busca conhecimento e cultura), tem-se a intenção de fazer com que este homem tome de volta para si suas negações e as tornem afirmações. Com a conscientização dos problemas coletivos possam, homens rua e museu, perceberem-se como problemas um do outro e buscarem soluções para que todos convivam em harmonia. Que o presente e o futuro possam ser espelhos das memórias de um bem maior que existiu na mesma sociedade (paulistana) e no mesmo local, e ainda, nos mesmos edifícios. Que a cidade privada transborde para a cidade pública e que a cidade pública transborde para a cidade privada. Que todos possam entender a cidade como vida e que a vida não seja negada ou tratada com indiferença.

Referências Bibliográficas

AGUILERA, Valdir. **Gazeta do Racionalismo Cristão** (site). Rio de Janeiro, 2006. Acessado em novembro de 2014.

BATAILLE, Georges. LEACH, Neil (org.). **Rethinking Architecture: A Reader in Cultural Theory**. Londres/Nova York. Routledge, 1997.

BLECHER, Max. Acontecimentos na realidade imediata. Editora Cosac Naify, São Paulo, 2013.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Editora Ática, Série Princípios, 3ª edição. São Paulo, 1995.

DALANK, Omar. **Cidade: Qual a Definição?** Cefle: Centro de Estudos Filosóficos: Laboratório Executivo. São Paulo, 2014.

DUARTE, Fábio; FERRARA, Lucrécia D'Alessio. CAETANO, Kati Eliana (org.). **Curitiba: do modelo a modelagem**. Editora Annablume, 1ª edição, 2007.

FREUD, Sigmund. **A Negação**. Tradução: CARONE, Marilene. Editora Cosac Naify. São Paulo, 2014.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita di Marco. Editora Perspectiva, São Paulo, 2013.

GENESINI, Letícia. **Espaços Interativos**. **O *Design* de Experiência em Marcas e *Concept Stores***. Editora nVersos. São Paulo, 2014.

HILLMAN, James. **Cidade & Alma**. São Paulo: Studio Nobel, 1993.

LACERDA, Danon. Gerente de programação do Centro Cultural Banco do Brasil do Rio de Janeiro em entrevista ao Bom Dia Brasil, edição do dia 04 de julho de 2011.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. Editora Martins Fontes. São Paulo, 1997.

MONTANER, Josep M.; Muxí, Zaida. **Arquitetura e Política**. Editora Gustavo Gili. São Paulo, 2014.

MORRIS, William. **Prospects of Architecture in Civilization**. [1881], citado em Hopes and Fears for Art. Nova York, Green and Co., 1901.

PECOTCHE, Carlos Bernardo González. Deficiências e Propensões do ser Humano. Editora Logosófica. São Paulo, 2012.

SIMMEL, Georg. **A Metrópole e a Vida Mental**. *In*: VELHO, Otávio Guilherme, (org.), tradução: REIS, Sérgio Marquês dos. Rio de Janeiro, 1967.

O comércio e o espaço público: tradições e contradições

Felipe Silva, Cristina Baron

Faculdade de Ciências e Tecnologia, Univesidade Estadual Paulista – UNESP, Campus de Presidente Prudente

Rua Roberto Simonsen, 305, Presidente Prudente – São Paulo, Brasil Telefone: +55 018 3229 5681

felipe_rainho@hotmail.com; crisbaron@fct.unesp.br

Resumo

O presente trabalho parte do pressuposto de que a crise do espaço público e a estigmatização do comércio que acontece nas ruas e praças das cidades, não apenas se interpõem, mas são indissociáveis. Neste trabalho, o comércio assume o papel de um dos protagonistas das transformações do espaço público, que vão nos revelar um espaço público vivo que, gradativamente, declinou-se. A associação entre Poder Público e os interesses dos grandes capitais gera um planejamento e uma gestão urbana pouco democráticos e a arbitrariedade passa a regular a fiscalização sobre o que tornou-se ilegal. Ao realizarmos trabalhos de campo em cidades tanto no Brasil, quanto no exterior, verificamos que apesar de todas as transformações, não apenas nos espaços públicos, mas também da vida pública, esse comércio nas ruas e praças tem sobrevivido bravamente através do tempo, resistindo às intervenções cada vez mais intolerantes. A essência e vitalidade desses espaços permanece e têm em comum a presença da escala humana. De modo que, olhar para esse comércio, pode nos revelar uma saída para a ressignificação dos espaços públicos em nossas cidades.

Palavras-chave

Espaço Público; Comércio Informal; Políticas públicas

Abstract

This article assumes that the crisis of public space and the stigmatization of the commerce that happens in the streets are inextricably linked. In this work, the commerce assumes the leading role in transformations of public space, which reveals lively spaces that gradually declined. The association between government and the interests of private capital generates an undemocratic urban planning and arbitrary regulates what became illegal. By studying cities in Brazil and abroad we noticed despite the changes, not only in the public spaces, but also in the public life, this commerce in the streets has bravely survived through the time, resisting increasingly intolerant interventions. The essence and vitally of these spaces remains and have in common the human scale. In this way, look at this commerce can reveals a way out to redefine the public spaces in our cities.

Keywords

Public space; Informal commerce; Public policy

Introdução

Até o período medieval, o comércio foi um dos principais responsáveis por promover a circulação e uso dos espaços públicos. A cultura da praça incluía o mercado. Atividades cívicas, religiosas e comerciais, em sua maioria, coexistiam nesse espaço, caracterizando-o, portanto, como o coração da cidade. No formato de grandes *bazaars* árabes, ágoras gregas, fóruns romanos ou praças medievais, sempre tiveram em comum o fato de abrigar a vida social e política dessas cidades (VARGAS, 2001).

Associado à uma forte função social ligada às questões de abastecimento, o comércio atendia as necessidades básicas de sobrevivência da população. E o fato de acontecer em espaços abertos e públicos das cidades, imprimia a estes locais uma condição de neutralidade territorial e de segurança no ato da troca, de modo que todos os atributos agregados a estes espaços os caracterizavam como um espaço público por excelência e, portanto, democráticos e heterogêneos.

As cidades começaram a crescer rapidamente, Sennett (1998) descreve que uma das soluções encontradas para absorver esse grande contingente populacional foi o planejamento de praças. Diferente das praças nas cidades medievais que se desenvolveram junto com a cidade, sendo um elemento inerente à sua composição, as praças do Renascimento passaram a ser projetadas. A ideia de imensos espaços abertos no meio de um denso conglomerado urbano repercutiu, tornando-se princípio estruturador de diversas praças a partir de 1680, em grandes cidades como Paris e Londres. Mas essas novas praças urbanas adquirem um novo tipo de movimento. Não foram concebidas para uma multidão que lentamente se agrega, mas como locais de passagem e transporte, como também não deveriam mais concentrar todo tipo de atividade das ruas circundantes. A praça se tornou um monumento a si mesmo e, ao reestruturar a aglomeração populacional na cidade, reestruturaram também a função da massa, pois mudaram a liberdade com que as pessoas poderiam se reunir.

A reestruturação da densidade populacional por meio do planejamento de praças refreou a própria praça como um lugar central de uso múltiplo, de reunião e observação. Onde antes havia uma multiplicidade de funções resultou numa vida urbana em grupo fragmentada e dispersa (SENNETT, 1998).

O impacto do capitalismo industrial na vida pública foi definitivo, afirma Vargas (2001). A Revolução Industrial no século XIX movimentou a economia das cidades e foi responsável pelo crescimento demográfico e pela própria industrialização – dois processos fortemente relacionados entre si e que rebatem, diretamente, sobre o desenvolvimento varejista. Em detrimento dos clássicos mercados ao ar livre e das pequenas lojas, o comércio respondeu com uma nova forma de varejo: as lojas de departamento. Segundo Sennett (1998), o surgimento dessa nova forma de varejo pode ser traduzido como uma forma condensada do paradigma da vida pública que passou a ser mais intensa, porém menos sociável. As lojas de departamento diferenciavam-se por ser mais um método de vendas do que uma

organização varejista. Reuniam os aspectos sociais, econômicos e tecnológicos, revolucionando o negócio de vender. “Foi uma revolução de processo e não do produto, portanto, muito mais impactante” (VARGAS, 2001, p.241).

O comércio, portanto, sugere uma das transformações mais profundas no âmbito público nesse século. Quando o ato de compra e venda torna-se uma situação social definitivamente privada, em que as trocas tornam-se um ato de consumo[1], novos códigos de postura e interação são adotados, diferenciando-se daqueles que marcavam o comércio no espaço público e que não mais se adequavam a esta nova condição urbana.

Essa supressão do espaço público às custas do movimento, que passa a ser destinado à passagem e não mais à permanência, irá atingir seu ápice com o advento do automóvel. Para Sennett (1998), a ideia do espaço público como derivação do movimento corresponde exatamente às relações entre espaço e movimento produzidos pelo automóvel particular. As ruas da cidade adquirem, portanto, uma única função: permitir a movimentação. O movimento do automóvel gerou uma dispersão das cidades que resultou numa separação em setores socialmente homogêneos. Esse novo meio urbano reforça e valoriza desigualdades e separações. A rua, ao ser destituída como espaço para a vida pública, também minou a diversidade urbana e a possibilidade da coexistência de diferenças. O espaço urbano passa a ser organizado por padrões de diferenciação social e de separação.

Em resposta a esse novo movimento do automóvel, muito mais rápido e disperso, nascem os centros comerciais periféricos, destinados inicialmente apenas a abastecer os novos núcleos urbanos para os quais tinham sido criados. Esses centros de compras, entendidos como um agrupamento de estabelecimentos comerciais varejistas, evoluem em várias direções, dando origem ao que chamamos hoje de *shopping center* (VARGAS, 2001). Os *shopping centers* adequavam-se muito bem a este novo modo de viver moderno, à era da velocidade, à praticidade, como afirma Vargas (2001). O sucesso desse tipo de empreendimento imobiliário e sua consequente proliferação provocaram um forte impacto na estrutura urbana, responsável por induzir novos movimentos na cidade.

Quanto mais tempo se permanece num ambiente uniforme, ou seja, na companhia de nossos *semelhantes*, mais dificuldades temos em socializar com os nossos *diferentes*. Autores como Bauman (2009) e Sennett (1998), compartilham da ideia de que o isolamento diminui a capacidade necessária para conviver com a diferença e, portanto, não é surpreendente que experimentem uma crescente sensação de horror diante da ideia de se encontrar frente a frente com o outro.

[1] O consumo é definido por Baudrillard (2003) como um processo de classificação e de diferenciação social, na qual nunca se consome o objeto em si, mas seu valor de uso.

A tendência a uniformização de áreas da cidade, a redução das atividades comerciais e a ausência de comunicação entre os bairros em nossas cidades tornaram mais forte a tendência a excluir, segregar. A uniformidade do espaço, acentuada pelo isolamento espacial dos moradores, diminui a tolerância à diferença, ao passo que faz parecer a vida na cidade, perigosa (BAUMAN, 2009). Não há tolerância para com o outro ou pelo diferente – "o espaço público expressa a nova intolerância" (CALDEIRA, 2000, p.313). O público, no seu sentido moderno, como descreve Sennett (1998), passa a significar um local para além do que é familiar, um local onde grupos semelhantes e diferentes podem ter contato, e portanto, imprevisível e perigoso. Essa nova organização da paisagem urbana, do comércio e do espaço público molda o cenário para as interações sociais, que adquirem um novo sentido numa cidade que progressivamente vai se cercando. Portanto, partindo de diferentes práticas de ocupação do espaço público, este trabalho busca discutir o papel do comércio na qualidade das nossas cidades.

Tradições e Contradições

Se o espaço público está desvalorizado, consequentemente o comércio que nele acontece, também. Numa mão dupla, a presença desse comércio passou a ser considerado mais um elemento de degradação do espaço público, o que tem levado muitas cidades brasileiras a promoverem uma perseguição a esses comerciantes ou tentarem organizá-los em espaços projetados. Esse tipo de ordenação espacial está intrinsicamente ligado a uma tentativa de formalização desse tipo de atividade. Isso porque o fato desse comércio ser considerado como *informal* também o agrega uma forte carga negativa. Na sociedade brasileira, marcada por profundas desigualdades, setores privilegiados impõem um conjunto de valores e definem o que deve ser socialmente aceito. É visível o uso de instrumentos para deslegitimar e criminalizar esse setor da atividade comercial. Além disso, casos frequentes de ilegalidade têm contribuindo negativamente para sua imagem, associando *comércio informal* ao *comércio ilegal.* A generalização contribuiu para permanência do preconceito e criminalização da atividade, além da não inclusão no planejamento urbano, programas de renda e suporte aos trabalhadores.

Desse modo, definir uma política para esse tipo de comércio significa situá-lo no contexto de desigualdade a qual está inserido, além de compreender de que maneira ele exerce uma simbiose com a economia formal, em que ambos se mantêm. Em São Paulo, a Lei Municipal nº11.039/1991, que regulamenta o comércio chamado de *ambulante*, foi um marco legal para atividade. No entanto, por não estar associado a um Plano Municipal, carece de ações e metas destinadas ao planejamento e organização desse comércio, além da valorização dos comerciantes. O histórico da aplicação desta lei revela ainda posturas distintas. Na gestão da prefeita Erundina (1989 – 1992), período da criação da lei, houveram políticas afirmativas. Em outros períodos, como na gestão de Serra-Kassab (2005 – 2012), políticas repressivas que violavam a própria lei, numa forte perseguição não apenas aos comerciantes sem licença, mas também contra aqueles que tinham autorização.

A Feira da Madrugada, que acontecia no Brás, era uma das mais tradicionais feiras de rua da cidade. Funcionando das 2h30 até às 16h, movimentava a madrugada das ruas desertas do centro, recebendo diariamente milhares de compradores. Atualmente completaria 13 anos, mas há 8 deixou as ruas do bairro para ocupar um terreno público de 120mil m². No ano de 2013, o novo espaço foi fechado por sete meses para reformas, onde foram instalados boxes de concreto e outras melhorias na infraestrutura do local. Mas dos 4.225 boxes, apenas cerca de 2 mil reabriram. Isso porque a Prefeitura exigiu a regularização dos comerciantes e o pagamento do IPTU, além de expulsar outros por suposta aquisição ilegal do ponto comercial. (**Figura 1**) A fiscalização continuou rígida e em maio de 2014 foi anunciado mais uma vez o fechamento da feira para nova regularização. Com a justificativa de que a feira teria sido invadida por comerciantes irregulares, só poderão retornar ao local aqueles que estiverem em posse do Termo de Permissão de Uso[2]. Enquanto isso, os comerciantes regulares ficam à mercê das decisões do poder público, que demonstra uma falta de habilidade e também flexibilidade no que se refere a esse tipo de atividade.

Figura 1. Vista aérea da Feira da Madrugada, após reforma – São Paulo. (Fonte: Folhapress / Autor: Moaçyr Lopes Jr / Ano: 2013)

No caso de cidades de porte médio, os frequentes alvos de ações políticas e urbanísticas são os chamados *camelódromos*. Por ocuparem geralmente uma praça central, agrupados em grande número, são encarados como problemas urbanos. Presidente Prudente (SP) tem um histórico de descaso com esse tipo de comércio. Seu *camelódromo* atualmente ocupa a Praça da Bandeira, localizada ao lado da Estação Ferroviária. Os comerciantes foram realocados para ali, em 2001, após serem retirados da principal praça da cidade, a Praça 9 de Julho, localizada ao lado da Prefeitura, após uma ação de *revitalização* dessa praça central. A Praça da Bandeira, por sua vez, tem um histórico de degradação. Como descreve Sposito (1983), funcionava como esplanada da Estação Ferroviária, mas a obsolescência do transporte ferroviário levou ao seu consequente desuso. Na década de 80, a construção do viaduto Tannel Abbud sobre a praça, para transpor a linha férrea, alterou profundamente seu desenho original. A realocação dos comerciantes para esta praça expressa uma clara tentativa de *limpeza* de uma (Praça 9

[2] Disponível em: <http://feiradamadrugadashopping.com.br> Acesso em 02/07/2014.

de Julho) às custas da imagem cada vez mais degradada da outra (Praça da Bandeira). Uma vez concentrados, os comerciantes foram instalados em boxes ordenados e, sobrepondo a antiga praça, instalou-se o que foi chamado de *Shopping Popular* (**Figura 2**).

Figura 2. Praça da Bandeira ocupada atualmente pelo *camelódromo* – Presidente Prudente (SP). (Fonte: autor / Ano: 2013)

Em São José do Rio Preto, um dos motivos para realocação dos comerciantes foi facilitar a fiscalização. Enquanto estavam instalados na praça central Dom José Marcondes, a prática de compra e venda das barracas passou a ser recorrente. Além de ilegal, uma vez que trata-se de um terreno público, os preços chegavam a R$10 mil reais por metro quadrado, valor semelhante as áreas mais valorizadas da cidade. Em 2008, os comerciantes foram retirados da praça e instalados no piso superior da rodoviária, num espaço com 160 boxes e uma praça de alimentação (**Figura 3**). No entanto, a venda ilegal de boxes continuou. Segundo denúncia feita pelo jornal local Diário da Região[3], em 2011, cerca de 17 pontos já haviam sido vendidos, por valores que chegavam até R$50 mil reais. Para contornar a ilegalidade, prevista na lei 9.678/2006 que proíbe a venda desses pontos comerciais, a aquisição era realizada mediante propina para um funcionário público da Empresa Municipal de Urbanismo. Assim, vemos que a ausência de políticas inclusivas cria um nicho de ilegalidade que é explorado por representantes públicos. As leis e ações urbanas que buscam regular esse tipo de atividade mascaram uma tentativa de inclusão, quando, na verdade, são instrumentos de exclusão desses comerciantes.

[3] Disponível em: <http://diárioweb.com.br> Acesso em 17/07/2014.

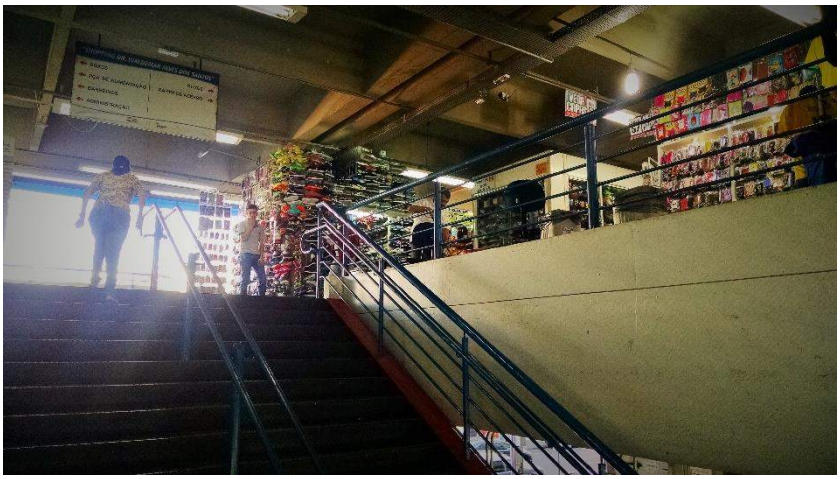


Figura 3. Comerciantes foram realocados da praça central para o último piso da rodoviária – São José do Rio Preto (SP). (Fonte: autor / Ano: 2014)

Por outro lado, enquanto o Poder Público se esforça para expulsar os comerciantes das suas praças centrais, nas praças de bairro este comércio, em alguns casos, ainda é permitido, revelando seu potencial. Analisamos neste trabalho duas praças em cidades de porte médio: a Praça Mário Eugênio, na cidade de Presidente Prudente (São Paulo, Brasil), e a Praça Ricard Vinyes, na cidade de Lleida (Catalunha, Espanha), duas cidades inseridas em contextos sociais e econômicos distintos.

A Praça Mário Eugênio está localizada no bairro Jardim Bongiovani, que devido sua concentração comercial pode ser considerado um sub-centro comercial da cidade de Presidente Prudente. Apesar dessa intensa atividade comercial no bairro, a praça localiza-se afastada dos principais eixos que concentram essas atividades e, portanto, seu entorno é tipicamente residencial, com residências unifamiliares. (**Figura 4**)

Figura 4. Mapa de uso e ocupação do entorno da Praça Mário Eugênio – Presidente Prudente (SP). (Elaboração: autor / Ano: 2014)

Vista ao longo do dia, a praça poderia ser considerada uma tranquila praça de bairro, pouco utilizada. A mudança, contudo, acontece à noite, após às 20:00 horas. Como vemos na **Figura 5**, duas fotografias tiradas no mesmo dia, um quiosque de lanches é responsável por movimentar essa praça, todos os dias da semana. Instalado fixamente na praça, o quiosque conta com uma infraestrutura que inclui até mesmo

um telão. Numa única noite, foi verificado um público de até 50 pessoas, que se espalham pela praça sentados nas mesas, enquanto as crianças brincam no *playground*. Mas apesar de dinamizar o espaço que, por um lado, poderia até ser considerado inseguro à noite, os moradores que residem ao redor da praça reclamam do cheiro dos lanches e do barulho que invade todos os dias suas casas, o que revela, por outro lado, um uso incompatível com o entorno.

Figura 5. Praça Mário Eugênio, às 15:00 (à esq.) e às 21:00 (à dir.) em 11/07/2014 – Presidente Prudente (SP). (Fonte: autor)

Já a Praça Ricard Vinyes, localizada na chamada Zona Alta de Lleida, encontra-se numa grande área de concentração comercial, resultado da expansão do centro da cidade antiga, após a derrubada das muralhas. Diferente da Praça Mário Eugênio, todo o entorno da Praça Ricard Vinyes é densamente ocupado por edifícios residenciais de múltiplos pavimentos com o térreo comercial – uso misto – o que aumenta a densidade do local e torna mais intenso o fluxo de pedestres e veículos. (**Figura 6**)

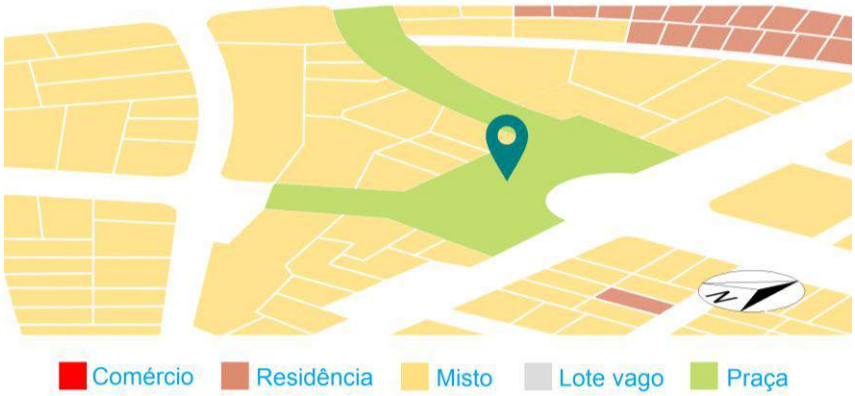


Figura 6. Mapa de uso e ocupação do entorno da Praça Ricard Vinyes – Lleida, Espanha. (Elaboração: autor / Ano: 2014)

A praça possui um papel importante para o comércio local, o que resultou na participação direta dos comerciantes no seu projeto de remodelação, em 2008, mediante a ação da Associação dos Comerciantes da Zona Alta. Segundo informações do atual Presidente, todos estavam de acordo com as reformas e puderam opinar. Essa remodelação favoreceu diretamente os comerciantes dos cafés e

restaurantes ao redor da praça, uma vez que foram implantados terraços para a colocação de mesas e cadeiras, o que tornou a praça ainda mais dinâmica. Além disso, na praça acontece um *mercadillo de rebajas*, onde os comerciantes colocam à venda produtos de coleções antigas, por preços mais baixos. Os produtos são expostos por toda a praça, há música e a praça se enche de gente. Evidencia-se, assim, tanto a importância da praça para o comércio local, mas também como esse comércio é capaz de dinamizar esse espaço, como vemos na **Figura 7**, duas imagens no mesmo horário, em dias diferentes.

Figura 7. Praça Ricard Vinyes, às 11:00, em 01/02/2014 (à esq.) e às 11:00, em 13/02/2014 (à dir.) – Lleida, Espanha. (Fonte: autor)

Outro exemplo de comércio legal permitido no espaço público são as feiras. Historicamente associadas à feriados religiosos e datas comemorativas, as feiras são uma das mais antigas manifestações desse comércio e até hoje permanecem em muitas de nossas cidades, seja no Brasil ou no exterior, e mantém características semelhantes à de séculos atrás, assumindo o formato de barracas e tendas.

Em Presidente Prudente (SP), registra-se[4] que a feira acontece desde 1960, em uma das principais avenidas da cidade, a Avenida Manoel Goulart (**Figura 8**). No ano de 1997, passou a ser regulamentada pela Lei nº4.866/1997, que lançou diretrizes para o seu funcionamento. A lei definiu como se daria o cadastramento dos feirantes, que anualmente deveriam inscrever-se mediante pagamento de uma taxa, além de estabelecer regras para a instalação das barracas, as dimensões, os recuos, o alinhamento e os produtos a serem comercializados. Acontece aos sábados, com início no fim da tarde até a noite, e aos domingos, apenas pela manhã. A feira em Presidente Prudente tornou-se um evento na cidade. Reúne centenas de pessoas, transformando umas das mais movimentas avenidas da cidade em uma grande rua de pedestres.

[4] Disponível em:<http://presidenteprudente.sp.gov.br> Acesso em 30/06/2014.

Figura 8. Feira da Avenida Manoel Goulart – Presidente Prudente (SP). (Fonte: autor / Ano: 2014)

Esse sucesso das feiras explica, em si próprio, o motivo pelas quais elas são autorizadas, na qual o Poder Municipal busca meios de lucrar. Em grandes cidades, por exemplo, as taxas pagas à Prefeitura pelos comerciantes, para que tenham permissão de se instalar, chegam a valores altíssimos, tanto no Brasil quanto no exterior. Assim, as feiras tornaram-se um negócio altamente lucrativo e que se distanciam cada vez mais daquele simples feirante.

No Rio de Janeiro, a feira que acontece à noite nos Arcos da Lapa mistura-se à agitação e boemia do bairro (**Figura 9).** Em Amsterdam, a *Albert Cuyp Market* acontece todos os dias no bairro *De Pijp*, há mais de cem anos e é considerada um dos maiores mercados a céu aberto da Europa, com cerca de 260 barracas (**Figura 10**). Já em Roma, o comércio mais uma vez passou a ocupar a simbólica *Piazza Navona*. Desde o século XV, o mercado tradicional da capital passou a acontecer nesta praça, mas em 1869 foi transferido para o *Campo de' Fiori*[5]. Atualmente, é nela que acontece a mais tradicional feira natalina da cidade (**Figura 11**).

Figura 9. A feira noturna nos Arcos da Lapa – Rio de Janeiro. (Fonte: autor / Ano: 2014)

[5] Disponível em:<http://turismoroma.it> Acesso em 22/10/2014.

Figura 10. *Albert Cuyp Market* em *De Pijp* – Amsterdam, Holanda. (Fonte: autor / Ano: 2014)

Figura 11. A feira natalina da *Piazza Navona* – Roma, Itália. (Fonte: autor / Ano: 2014)

As feiras, contudo, não são o único exemplo em que o Poder Público utiliza deste comércio para obter lucros. Cidades turísticas são o exemplo mais evidente. Cada vez mais comerciantes, antes atraídos pelo grande fluxo de pessoas em pontos turísticos, perdem espaço para estruturas *formais*, construídas pela própria Prefeitura, mas que se destinam à quem detém de capital suficiente para adquirir o ponto comercial. Instalados em localizações privilegiadas, muitas cidades passaram a edificar quiosques em parques, praças e praias, para posteriormente venderem tal ponto comercial. Justificam-se com base na tentativa de organização e ordenação desse comércio e por serem estruturas projetadas, oferecem melhores condições de trabalho. Como exemplo, temos os quiosques da Praia de Copacabana, no Rio de Janeiro, projetados pelo arquiteto Índio da Costa. O projeto faz parte da remodelação dos mais de 300 quiosques da orla marítima carioca, realizado pela Orla Rio, empresa vencedora da licitação, feita em 1999, pela Prefeitura do Rio. Mas há que se destacar quem são os novos proprietários desses sofisticados quiosques. Localizados numa das áreas mais valorizadas da cidade carioca, foram vendidos para empresas como Coca-Cola, Rede Globo, Cervejaria Brahma, entre outras (**Figura 12**). O antigo vendedor de água de coco é então expulso do seu tradicional local de trabalho.

Figura 12. Grandes empresas ocupam o espaço dos antigos comerciantes locais – Rio de Janeiro. (Fonte: indiodacosta.com / Ano: 1999)

Podemos citar outros exemplos de cidades que apostaram na padronização de quiosques em espaços públicos para sua posterior comercialização, como São Paulo e Madri (**Figuras 13 e 14**). Na Avenida Paulista, por exemplo, é possível encontrarmos desde um comerciante vendendo seus produtos em um pano no chão até as bancas de jornal padronizadas e construídas ao longo de toda a avenida.

Figura 13. Do mais simples ao projetado. Diferentes formas de comércio acontecendo na Avenida Paulista – São Paulo. (Fonte: autor / Ano: 2014)

Figura 14. Cidades turísticas investem em quiosques em locais estratégicos – Madri, Espanha. (Fonte: autor / Ano: 2014)

Há exemplos ainda de cidades e empreendimentos que passaram a enxergar o comércio como elemento transformador e uma alternativa para revalorização de espaços degradados ou sem uso. Em lotes públicos ou privados, esse comércio ganha seu espaço na busca por atrair pessoas e dinamizar esses locais.

Igualada, por exemplo, munícipio da Espanha, localizado na região da Catalunha, tem experimentado uma transformação de um velho bairro industrial a partir do comércio. Durante séculos, fábricas têxteis e curtumes se instalaram no bairro *Rec* e movimentaram a economia da cidade. Por volta do século XX, tal atividade entrou em declínio e as fábricas e galpões gradualmente foram abandonadas. Mas uma iniciativa trouxe novamente a vida para o local. Desde 2009, o bairro dá lugar para uma série de lojas *pop up*[6], num evento chamado Experimental Rec. (**Figura 15**)

Figura 15. Lojas *pop up* em containers ocupam todo o bairro Rec – Igualada, Espanha. (Fonte: rec0.com / Ano: 2014)

No formato de containers e outras infraestruturas temporárias, diversas lojas de roupa se espalham pelas ruas do bairro, propondo linhas alternativas de vestuário. Também são promovidas atividades culturais, em diferentes partes do bairro, na busca de ocupar todo o espaço. Organizado duas vezes ao ano, o evento que começou timidamente tornou-se hoje referência de moda e cultura na Catalunha e atinge um público de cerca de 100.000 pessoas. Recentemente, o evento tem se expandido para além do bairro. No chamado Off Rec, as lojas do centro tradicional, buscando aproveitar esse público que se desloca até a cidade, oferecem promoções ao longo de todo o evento. A agitação no bairro Rec continua mesmo após o término do evento. Isto porque os barracões abandonados deram hoje lugar a estúdios de moda, design e ateliês, que se combinam aos antigos curtumes remanescentes. Graças a esse comércio nas ruas, ainda que sazonal, foi possível reabilitar e dinamizar o antigo bairro industrial[7].

[6] Lojas *pop up* ocupam espaços com infraestrutura temporária, durante um curto período de tempo, buscando atingir o público momentâneo local.

[7] Disponível em <rec0.com> Acesso em: 30/07/2014.

Numa outra escala, o Butantan Food Park é uma iniciativa privada de transformar um antigo estacionamento, no bairro Butantã, São Paulo, em uma praça de alimentação a céu aberto. A iniciativa foi consolidada após a aprovação do decreto em São Paulo, assinado em 2014, que regulariza e define regras para a venda de comida em estruturas móveis nas ruas da cidade. Nesse novo parque gastronômico, comerciantes podem alugar um espaço para vender comida em barracas, trailers e nos famosos *food trucks*. O local possui ainda mesas para o público e um container transformado em banheiro. Oferecendo comidas do tipo gourmet, tornou-se um novo um ponto de encontro alternativo para os paulistanos, e têm atraído público tanto de dia quanto de noite (**Figura 16**).

Figura 16. Antigo estacionamento tornou-se o novo *point* alternativo no bairro Butantã – São Paulo. (Fonte: autor / Ano: 2014)

Observa-se, porém, que essas iniciativas, cada mais frequentes, são patrocinadas por quem detém o capital, pois, para participar há necessidade de pagamento de taxas, senão de aluguel do próprio ponto. Se a iniciativa privada busca rentabilidade neste tipo de organização, o poder público pega carona e busca também a legalidade através do pagamento de taxas. Considerando que o espaço é público, a quem cabe a sua ocupação, ou melhor, a sua exploração?

Este comércio, por sua vez, coloca a cidade em discussão. Na cidade capitalista, o uso e ocupação do solo ficaram condicionados à capacidade econômica, uma vez que a terra passou a estar vinculada à um preço. No entanto, isto não garantiu o acesso a todos igualmente. Pelo contrário, a privação do direito à cidade consolida uma sociedade cada vez mais segregada. **(Figura 17)**

Figura 17. O comércio no espaço público desafia as regras do mercado. Comerciante de rua na *Via Calimala*, rua que concentra lojas de grife – Florença, Itália. (Fonte: autor / Ano: 2013)

Conclusões

No Brasil, Malaguti (2000) descreve que o processo de modernização pela industrialização tardia relegou ao segundo plano a realização de reformas estruturantes que providenciassem a redução da desigualdade social, deixando um legado histórico permanente de concentração da renda e da terra. As desigualdades aparecem no comércio no espaço público a partir da discriminação e criminalização da atividade, com políticas públicas muito mais exclusivas, do que inclusivas. Quando permitida, destina-se na maioria das vezes aos setores que detém de capital suficiente para pagar os altos preços impostos.
A falta de políticas públicas de inclusão do comércio no espaço público coloca estes comerciantes numa situação de precarização e vulnerabilidade. Eles se mantêm excluídos do sistema de seguridade social, dos canais de diálogo institucionalizados e de condições adequadas de saúde e segurança do trabalho. Por trabalharem nos espaços públicos da cidade, esses comerciantes são vítimas de ações violentas da polícia e dos fiscais. Essa exposição leva a diversos problemas decorrentes do estresse e do medo de terem seus produtos apreendidos. Devido às más condições de trabalho, foram identificados nesses comerciantes, a partir de conversas, problemas como hipertensão, dores de cabeça, problemas cardiológicos, dores de estômago e dores nas costas e nas pernas devido ao longo período em que permanecem em pé.

O cotidiano de violações vivenciados por eles, por meio de ações de um poder público que criminaliza este tipo de atividade exercida pelas camadas mais populares, guarda relação direta com a imposição de um modelo de cidade que prioriza interesses privados e individuais. O papel do poder público é decisivo na viabilidade dos processos de segregação, uma vez que promove ações de higienização social e do espaço. Busca-se privilegiar determinados setores do capital a partir da defesa da propriedade privada, em detrimento da função social da cidade. Para esse comércio no espaço público, os efeitos da segregação socioespacial se manifestam por meio da proibição das atividades, expulsão dos espaços públicos e controle social. A inclusão dessa atividade no planejamento urbano possibilitaria a elaboração

de políticas que assegurassem a continuidade dessa atividade, responsáveis por dinamizar os espaços nas cidades.

Surge a necessidade de vincular os princípios da função social da cidade, garantidos no Estatuto da Cidade, a uma gestão democrática. E ainda, enxergar esses comerciantes como agentes capazes de transformar os processos de urbanização não-democráticos, que são impostos pelo capitalismo. O ato do vendedor de artesanatos estender um pano na calçada para vender seus produtos transgride os princípios da renda da terra. Por estar num espaço público, flutua sobre as lógicas do mercado e mostra ser possível ocupar a cidade na sua totalidade, já que encontra-se num espaço que, por definição, não tem preço.

Olhar para este comércio pode ser uma saída para repensarmos nossas cidades. É preciso reconhecer a importância desses comerciantes no contexto de uma cidade marcada por uma desvalorização daquilo que é tradicionalmente público e pensar em instrumentos urbanísticos que ofereçam condições suficientes para o exercício adequado dessa atividade. Valorizar a dimensão humana, a escala conversável, este encontro que acontece nas ruas, nas pontes, nas praças, nas praias. Ande pela cidade e você verá o comércio acontecendo. Isolados ou em grupos, este comércio acontecendo no espaço público é inerente à cidade. Retire este comércio e a cidade ficará vazia.

Referências bibliográficas

BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 2003.

BAUMAN, Z. **Vida para consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000.

Comércio de barracas acontece na praça Dom José Marcondes. Disponível em: <http://diárioweb.com.br> Acesso em: 17/07/2014.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 2002.

CORTÉS, J. M. G. **Políticas do espaço**: arquitetura, gênero e controle social. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2008.

El barri del Rec. Disponível em: <http://rec0.com/el-barri-del-rec> Acesso em: 25/07/2014.

GEHL, J. **Cidades Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

Índio da Costa – Orla Rio. Disponível em: <http://indiodacosta.com/pt/project/orla-rio> Acesso em: 01/08/2014.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro: 1991.

MALAGUTI, M. L. **Crítica à razão informal**. São Paulo: Boitempo, 2000.

Piazza Navona. Disponível em: <http://turismoroma.it> Acesso em: 22/10/2014.

Praça renasce, mas já com os dias contados. Disponível em: <http://folha.uol.com.br/cotidiano> Acesso em: 22/10/2014.

Reforma da Feira da Madrugada. Disponível em: <http://feiradamadrugadashopping.com.br> Acesso em 02/07/2014.

SENNETT, R. **O declínio do homem público:** as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

_____. **Carne e Pedra:** o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro: Record, 2006.
SPOSITO, M. E. B. O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. 1983.
UNESP **[Dissertação de Mestrado em Geografia],** 1983.

VARGAS, H. **O Espaço Terciário**. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

Estudo da gestão de espaços públicos abertos de lazer e turismo urbanos alterados por Adoções a partir da percepção dos usuários

Fernanda Silva

Rede Metodista de Educação do Sul, Centro Universitário Metodista – IPA; EMATER-RS/ASCAR

Vicente da Fontoura, 2233/24 – Petrópolis. Cep 90640-003. Porto Alegre, RS, Telefone 55 51 9144 4046

fernandacds@hotmail.com

Maria Cristina Dias Lay

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Rua Paulo Gama, 110 – Farroupilha. Cep 91501-970. Porto Alegre, RS, Telefone 55 51 3308 3601

cristina.lay@ufrgs.br

Resumo

Este trabalho volta-se à percepção de usuários em relação a espaços públicos urbanos que sirvam concomitantemente ao lazer e ao turismo, em um contexto de parcerias público-privado do tipo Adoção. A pesquisa objetiva colaborar para a análise dos procedimentos de planejamento urbano, em particular para o exame da gestão atual de espaços públicos de lazer alterados pelo setor privado por Adoções, estando eles inseridos em um contexto turístico significativo. O tema é ilustrado mediante estudo comparativo realizado em três espaços adotados da cidade de Porto Alegre, RS, os quais são relevantes nos contextos de lazer local e turístico. De acordo com a percepção dos usuários, constatou-se que: existe aceitabilidade das intervenções privadas de forma correlata à relevância atribuída a esta prática de investimento no espaço público; não é expressivo o interesse pelo modo como os serviços são providos nos espaços públicos de lazer e turismo, contanto que o resultado final seja satisfatório; o Estado ainda é a esfera sobre a qual incide e sobre a qual deveria incidir a responsabilidade pelo amparo às áreas públicas abertas de lazer e turismo, mesmo que o setor público tenha sido avaliado como pior, comparado ao privado, para a prestação de serviços urbanos.

Palavras-chave

Adoção de espaços públicos. Planejamento urbano. Ambiente-comportamento. Lazer. Turismo.

Abstract

This article is about users' perception in relation to urban public spaces that concurrently serve to leisure and tourism, in a context of public-private partnerships under the Adoption type. The investigation aims to contribute to the analysis of urban planning processes, particularly for the examination of the current management of public leisure spaces altered by the private sector by means of Adoptions, when inserted in a significant touristic context. The theme is illustrated by a comparative study carried out in three adopted areas in Porto Alegre, RS, which are relevant at local leisure and touristic contexts. According to users' perception, it was verified that: there is acceptability of private interventions that is related to the relevance attached to this kind of investment in public space; the concern with the way the services are provided in public spaces for leisure and tourism is not significant, as long as the final result is satisfactory; the State remains the domain over which focuses on and which should focus responsibility for the support of urban public spaces for recreation and tourism, even when performance of the public sector has been rated as worst, when compared to the private sector , for the provision of urban services.

Keywords

Adoption of public spaces. Urban planning. Environment-behavior. Leisure. Tourism.

1 Introdução

Este trabalho insere-se na área de Planejamento Urbano e Regional e versa sobre a percepção de usuários em relação a parcerias entre o Poder Público e o setor privado, concretizadas na modalidade de Adoções, para espaços públicos urbanos que sirvam concomitantemente ao lazer e ao turismo. A discussão utilizará conceitos relacionados à área de estudos Ambiente-Comportamento.

Parte-se da premissa de que a desconexão entre o planejamento urbano – especificamente aquele voltado ao lazer e ao turismo – e o entendimento das necessidades da população quanto ao ambiente construído deve-se à falta de conhecimentos técnico e teórico, por exemplo, sobre como solucionar-se tal inconexão, ou de como trabalhá-la, com igual zelo, para distintos grupos urbanos. Nesse contexto, este trabalho apresenta questionamentos que possam servir de base para discussões referentes ao planejamento das cidades e à forma como a participação da comunidade tem sido estabelecida na dinâmica das cooperações entre os setores público e privado. Nessa perspectiva, o foco direciona-se para a relevância da participação através do *feedback* (LYNCH, 1962). Em adição, a pesquisa insere a importância dessa prática de planejamento e gestão nos espaços que se salientem no contexto urbano, especialmente pelo *status* de ícone de lazer local e de turismo, adquirido pela validação da própria comunidade anfitriã.

Este estudo propõe-se a estabelecer a ligação entre a percepção dos usuários quanto ao planejamento e a gestão de espaços públicos abertos de lazer que sirvam também ao turismo no contexto de intervenções do setor privado, elementos que não são costumeiramente analisados em relações diretas. Especificamente, o problema desta pesquisa compreende a investigação de como ocorre a percepção ambiental dos usuários em face do crescente número de investimentos privados em espaços públicos abertos no meio urbano, os quais, por estarem inseridos em cidades turísticas, tendem a receber um número cada vez mais substancial de investimentos do setor privado, como forma de visibilidade dos investidores para um público já estabelecido – residentes – e para outro em potencial – turistas. Consequentemente, nessa ainda recente dinâmica de planejamento urbano no contexto nacional, aponta-se para a necessidade de discutir-se a percepção dos usuários também em relação ao papel do Estado, a partir das parcerias estabelecidas com o setor privado, debate pouco verificado na literatura e nos meios de comunicação pertinentes ao tema.

Em um patamar mais abrangente, a pesquisa tem como objetivo colaborar para a análise dos procedimentos de planejamento urbano, em particular para o exame da gestão atual de espaços públicos de lazer alterados pelo setor privado mediante Adoções, estando eles inseridos em um contexto turístico significativo. Como objetivos específicos, visa-se: averiguar se as parcerias nos espaços públicos urbanos são interpretadas como necessárias ou como impróprias, sob aspectos físicos e simbólicos, no que se refere à qualificação do lazer e do turismo; e contribuir para indicar uma tendência de percepção

contemporânea da sociedade civil em relação ao papel do Estado brasileiro, levando-se em conta o crescente número de parcerias estabelecidas entre o Poder Público e o setor privado, para a gestão dos espaços urbanos de uso irrestrito.

O trato do tema justifica-se na medida em que os espaços públicos de lazer e turismo seriam o resultado dos processos de relação entre o Estado e a sociedade civil (SOUZA, 2008), configurando-se como importante ferramenta de diálogo entre essas duas esferas e associado às possibilidades de democratização da relação entre Estado e sociedade (RIBEIRO, 2006). Por isso, é imperativo que o Estado conheça as necessidades dos usuários em relação aos espaços públicos de lazer e turismo. Nesse sentido, os projetos desenvolvidos em parceria entre os setores público e privado, em específico os estabelecidos em espaços públicos abertos, de acesso livre, suscitam questões que versam desde o direito ao uso da cidade (LEFEBVRE, 1976), passando pelo trato dos espaços e das próprias cidades na perspectiva de produtos em um mercado competitivo (e.g. CARLOS, 2011; VAINER, 2002), chegando até a análise de questões que se referem à atuação da administração pública para atendimento aos interesses e aos direitos dos cidadãos (e.g. GASTAL; MOESCH, 2007; KENNY, 2011; MENICUCCI, 2006), questões que serão abordadas a seguir nesse trabalho.

2 Espaços públicos de lazer e turismo urbanos enquanto atratores de investimentos privados: papel do Estado e a participação dos usuários

De forma geral, a história das cidades ampara-se substancialmente na história de seus espaços públicos (ABRAHÃO, 2008), reconhecidos como os "órgãos" mais vitais das cidades (JACOBS, 2000). Neste trabalho, esses espaços são definidos como de acesso irrestrito, os quais, por isso, possibilitam tanto atividades individuais, como as em grupo (LYNCH, 1960). Admite-se, por isso, que sua dinâmica seja capaz de descrever as mudanças e os valores culturais em uma sociedade, de acordo com as formas de apropriação pelos usuários (FERREIRA DOS SANTOS; VOGEL, 1981).

No que tange as práticas de turismo amparadas nos espaços públicos aqui considerados, tem-se que elas estão no âmbito do Turismo Urbano, no qual o território da cidade é relacionado ao seu teor de produto econômico, inserido em um contexto de dimensão política vinculado às relações de poder (VAINER, 2002). Especialmente no que tange aos bens de consumo turístico, sabe-se que "[...] a atividade turística está intimamente relacionada à presença de bens públicos no mercado" (MASINA, 2002, p. 80).

O recente crescimento dos estudos acerca de turismo e lazer no meio urbano perpassa pelo aumento dos fluxos turísticos nas cidades (SELBY, 2004). Em direção contrária ao aumento de investimentos destinados a esses espaços urbanos – tanto no contexto nacional como internacional –, está o volume diminuto de estudos que analisam tal dinâmica, sob uma perspectiva teórica e conceitual mais

aprofundada. Na maioria dos casos urbanos, o incremento dos fluxos pode ser relacionado ao aumento de investimentos ocorrido nos ambientes públicos, advindos, em grande escala, de investidores privados. Claramente, antes de se tornar espaço de lazer e/ou de turismo, esses ambientes constituem-se em uma ideia, ligados, sobretudo, a uma vontade política, não constituída como neutra (SOUZA, 2008), pois representa a marca de uma gestão em um determinado território (SERPA, 2008).

Uma importante modificação operada na forma de governar, então relacionada aos espaços públicos abertos de turismo e lazer, situa-se na década de 1980, quando América do Norte e da Europa adotaram o estilo "governo empresário" e "marketing do lugar"[1], culminando com as cidades competitivas atuais, geridas pela chamada "administração pública gerencial" (PEREIRA, 1998). Nesse contexto, lazer e turismo passaram a ser vistos como segmentos para reestruturação e posicionamento das cidades em um âmbito competitivo, especialmente no que se refere ao setor econômico (SELBY, 2004, p. 14). A esse respeito, alguns autores como Lefebvre (1976) e Carlos (2011) sustentam haver uma tendência de se tratar o espaço urbano partindo-se de seu valor de troca, o que desencadearia um processo crescente no qual os espaços públicos estariam sucumbindo diante da influência capitalista nas cidades, e os locais de lazer estaria virando meros produtos a serem vendidos. Nesse cenário, a arquitetura auxilia a projetar uma imagem distinta aos turistas em potencial e aos investidores (SELBY, 2004).

A partir dos anos 1980, em meio à intensificação das parcerias entre os setores público e privado, tanto para as grandes obras como para os menores investimentos, o que se observou nas economias capitalistas foi uma tendência à implementação de consorciamentos urbanos. De qualquer forma, para Santos (1988, p. 45), "seja por ação pública ou privada, a configuração global do espaço sempre resulta da ação do governo". O que restaria discutir, então, seria o "tamanho" do Estado na organização das diversas nações, bem como seu papel, tema que pauta debates no campo jurídico desde as revoluções burguesas no século XIX (CASTRO; TIMM, 2006).

A esse respeito, há uma corrente de pensamento que acredita que o serviço público deva ser regulado pelo próprio setor, e a interferência do privado seria um fator de comprometimento da integridade do serviço público. Por isso, ele estaria claramente envolvido com uma condução tendenciosa de gestão, uma vez estabelecida a concessão a um fornecedor monopolista (MARICATO; FERREIRA, 2002). Em contrapartida, outra linha de pensamento estabelece que, ao se ter um investidor privado servindo ao público, é possível haver uma gama maior de serviços, com qualidade superior, em relação aos exclusivamente advindos do governo. Tal pensamento estaria alinhado, conforme Geddes (2005), com práticas de um país cuja política seja caracterizada como tipicamente neoliberal, num sistema em que a proteção social seja entregue ao mercado (PEREIRA, 1998).

[1] Os termos originais citados em Selby (2004, p. 14) são *entrepreneurial government* e *place-marketing*.

Em paralelo ao crescimento e à prática dessa configuração administrativa do espaço, Bento (2003) sinaliza para a necessidade de haver o desenvolvimento também de uma reforma simultânea do terceiro setor e da sociedade civil como um todo, em relação à sua forma de atuação nas decisões da esfera pública, independentemente do posicionamento político e do desenvolvimento mais ou menos expressivo desse dito novo formato de planejamento e gestão públicos. Esse sistema de descentralização dos processos de decisão consistiria no "desenvolvimento de base local", o qual "pressupõe a participação engajada e efetiva da comunidade residente nas iniciativas de planejamento, no processo de produção de bens e serviços, e na gestão de um complexo político empresarial" (GASTAL; MOESCH, 2007, p. 47). Nesse cenário, os moradores "devem ser ouvidos, por meio de metodologias participativas, e respeitados por serem capazes de, muitas vezes, indicar caminhos ao planejador com seu saber real".

Nessa perspectiva, admitindo-se que o processo de planejamento urbano seja uma via de diálogo entre sociedade e Estado, é imperativo que este conheça as necessidades dos usuários em relação aos espaços públicos de lazer e turismo, as quais podem ser percebidas de acordo com as formas de apropriação e uso. Portanto, não basta haver ambientes públicos de qualidade. Importa, "[...] indiscutivelmente, o modo como os espaços públicos são geridos" (SHAFTOE, 2008, p. 132). Por conseguinte, não há razão em se alicerçar um planejamento que não considerem as impressões dos usuários e suas formas de apropriação dos espaços ofertados a eles no âmbito do domínio público. É a partir do entendimento dos processos de percepção desses usuários em relação ao meio ambiente que se poderão fornecer espaços bem planejados.

Uma das metodologias possíveis de participação dos usuários no contexto do planejamento urbano seria a obtenção do *feedback* acerca das experiências dos usuários nesses espaços, de forma que o planejamento possa ser readequado às necessidades reais de uso (LYNCH, 1962, p. 5). Tal participação faz-se necessária, na medida em que o ambiente físico pode inibir ou facilitar comportamentos, afetando a maneira como os espaços sejam socialmente definidos e utilizados (LANG et al., 1987; WHITE, 1988).

2.1 Contexto brasileiro: Adoções

Na realidade brasileira, o Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, contempla uma série de participações do setor privado sob a denominação de "operações consorciadas". O Estatuto estaria se referindo, diretamente, às formas mais corriqueiras e consolidadas de compartilhamento para gestão espacial verificadas no Brasil, quais sejam, Autorização, Concessão e Permissão (FRANÇA, 2010).

Na dinâmica das operações consorciadas, pode-se considerar a Adoção como outra importante forma de se oficializar a parceria entre investimentos do setor privado e o Governo para a prestação de serviços e a realização de obras de infraestrutura pública no Brasil. Nesse país, não há legislação específica em

âmbito nacional que dê conta de sua totalidade, por isso, esse tipo de parceria é regida pelo poder estadual ou municipal, sendo este um dos reflexos da Constituição de 1988 (BRASIL, 1988).

Genericamente, a Adoção de um espaço público no Brasil ocorre quando um investidor privado despende investimento monetário pré-acordado com o setor público, visando à manutenção de um espaço específico – cujos itens a serem mantidos também variam de acordo com cada contrato formalizado. Firmado o acordo, como contrapartida do Estado ao poder privado, a marca deste é relacionada ao espaço adotado, onde o parceiro privado passa a ter o direito de realizar ações pontuais que o promovam, estando estas, também, possibilitadas mediante autorização do órgão público competente. As Adoções são decorrência, ainda, de contrapartidas do setor privado em face de algum uso do solo que cause significativo impacto ambiental. De acordo com o tipo de projeto e os valores envolvidos, essas parcerias entre governo e empresariado podem ser estabelecidas mediante cartas convite ou outro processo mais simplificado de escolha do parceiro privado por parte do Poder Público.

No caso de espaços que servem ao lazer, mas especialmente aos que atendem a uma demanda turística, a relação entre poder público e privado é historicamente mais estreita. Assim, o processo de Adoção que envolve áreas para provimento de lazer e turismo, ainda que públicas e abertas – portanto inicialmente sob a responsabilidade do Estado –, tende a ser tratado como corriqueiro, sem passar, na maioria das vezes, por discussões mais aprofundadas entre esferas amplas da sociedade.

3 Metodologia

[2]O trabalho realizado consiste em estudo de caso exploratório, aplicado em três espaços públicos adotados de Porto Alegre, RS, entre 2011 e 2012. A cidade e os espaços foram escolhidos de acordo com os seguintes critérios: existência de lei regulamentadora de Adoções urbanas, em ambientes abertos e de acesso público; substancial grau de relevância de intervenções verificadas em espaços públicos abertos, representadas por elementos físicos, resultantes de Adoções; constatação da existência de espaços com intervenções provenientes de parcerias entre setores público e privado, localizados em cidade cuja legislação municipal preveja a participação da população no planejamento urbano, de forma que seja possível estudar como ocorre essa participação na prática, bem como equipará-la à percepção ambiental de usuários; verificação de projetos que já tenham estimulado repercussão pública considerável, mas sobre os quais não se tenha precisão do grau de participação dos usuários tanto para seu processo de implementação, como para avaliação de desempenho, mediante *feedback*; existência de frequência turística relevante, cujos dados possam ser pautados em pesquisas oficiais do Município; e existência de espaços com status de ícones urbanos, confirmado por abranger importante fluxo de

[2] Este artigo apresenta parte da Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano e Regional intitulada "Adoções de Espaços Públicos de Lazer e Turismo Urbanos: do planejamento à percepção dos usuários", defendida em junho de 2013, na UFRGS. O trabalho integral está disponível no site: http://www.ufrgs.br/propur/index.php?pagina=dissertacoes_interna&ano=2013.

pessoas, tanto de residentes como de visitantes, com incremento de investimentos do setor privado, concretizados por meio de Adoções. Mediante esse conjunto de critérios, os espaços estudados foram (**figura 1**): a) Área 1 – totalidade do Largo Jornalista Glênio Peres (**figura 2**); b) Área 2 – eixo frontal do Parque Farroupilha (**figura 3**); e c) Área 3 – Orla do Lago Guaíba, contida no Parque Maurício Sirotsky Sobrinho (**figura 4**).

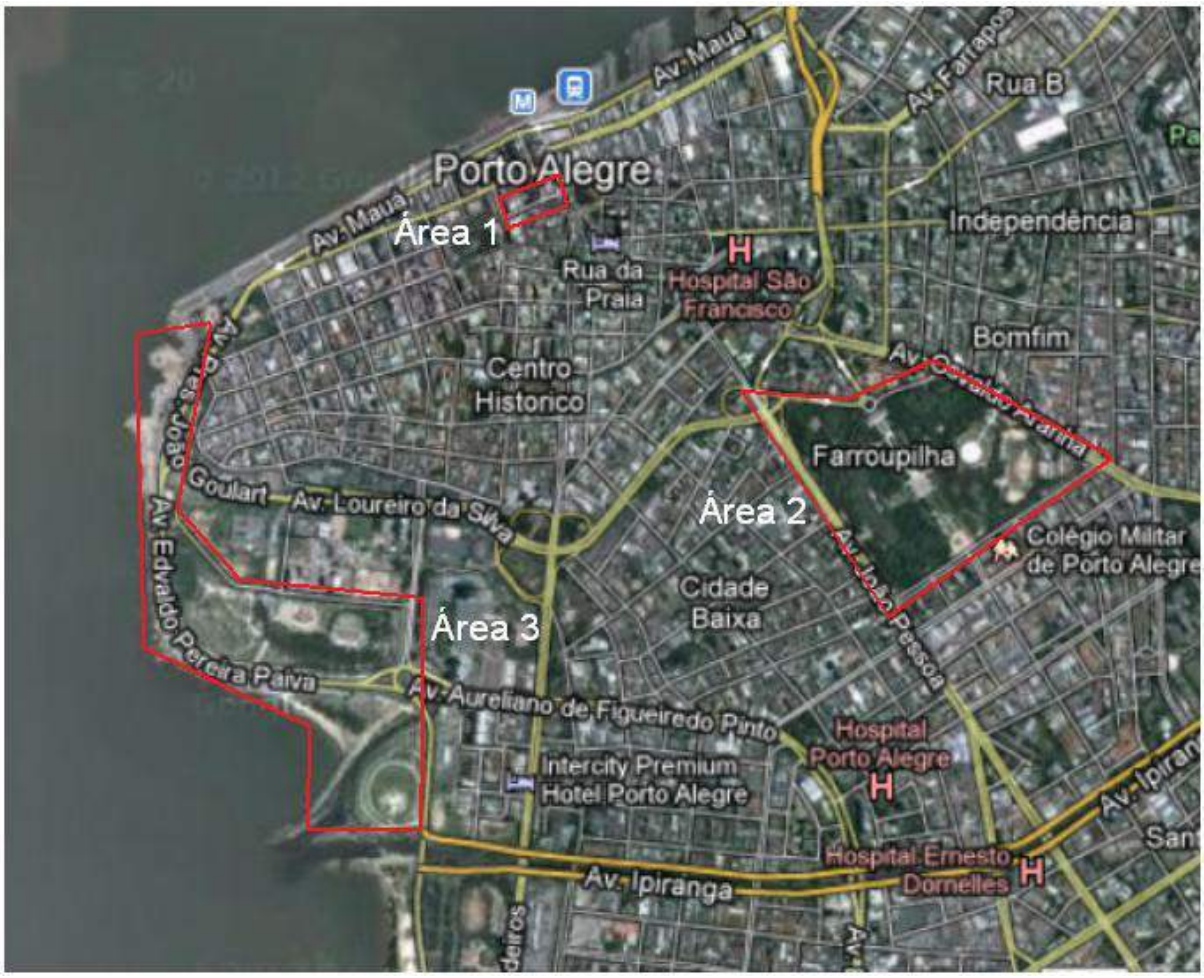


Figura 1. Localização em mapa das Áreas de estudo. Fonte: adaptação de Google Earth, 2012.

Figura 2. Área 1 - Largo Jornalista Glênio Peres.

Figura 3. Área 2 - contida no Parque Farroupilha.

Figura 4. Área 3 - na Orla do Lago Guaíba, nos limites do Parque Maurício Sirotsky Sobrinho.

Os ambientes dos parques estudados (Área 2 e Área 3) compunham um mesmo Projeto, firmado entre a Prefeitura Municipal e as empresas Sinergy Novas Mídias e Pepsi-Cola Industrial da Amazônia Ltda., com vigência até 2014. A Adoção do Largo teve suas obras estabelecidas em decorrência de Termo firmado entre a Prefeitura Municipal de Porto Alegre e a empresa Vonpar Refrescos, com vigência entre 2010 e 2013.

Os métodos selecionados para fins deste estudo são qualitativos e quantitativos, consistindo em levantamento de arquivo e levantamento de campo. Este compreendeu estudos de mapas; levantamento de plantas; aquisição de fotos das Áreas; e aplicação de questionário *in loco* e *online*, cuja coleta totalizou

155 respondentes. As informações obtidas por meio dos questionários foram tabuladas, utilizando-se o programa estatístico *Statistical Package for Social Sciences* – SPSS.

4 Resultados

A amostra disse ser importante (50,3%), ou muito importante (21,9%), uma empresa privada investir em espaços públicos urbanos abertos, de lazer e turismo, ao passo que somente para 12,3% este é um tipo de investimento classificado como inaceitável. Desse universo, a maioria (53,5%) afirmou sentir-se à vontade para utilização de espaços públicos abertos, os quais apresentem investimentos privados.

Apesar de considerar importante o estabelecimento de investimentos privados em espaços públicos abertos de lazer e turismo no meio urbano, bem como de expressar-se à vontade para uso de espaços, perante tal situação, a maioria da amostra (51%) afirmou não saber se o espaço que utilizava, no momento da abordagem, recebia investimentos privados. Ao se relacionarem as variáveis *ciência sobre adoção do espaço* e *quem é o principal investidor para melhorias no espaço*, houve associação entre o conhecimento sobre estabelecimento da Adoção e as empresas privadas como sendo as principais investidoras no espaço utilizado (Phi = 0,251, sig. = 0,002).

Verificou-se diferença estatística significativa entre *pessoas com diferentes níveis de conhecimento sobre o que venha a ser uma Adoção* e o se*ntimento para usar um local público, o qual receba investimento privado* (K-W, chi2 = 17,921, sig. = 0,000). Nesse contexto, pessoas que se disseram estar mais informadas acerca do que seja uma Adoção também foram as que se disseram mais constrangidas para utilização de espaço público com investimento privado. Em contrapartida, pessoas que desconhecem o que venha a ser uma Adoção, tendem a se pronunciar com indiferença para utilizar um espaço público aberto, de uso irrestrito, que tenha investimentos privados.

Ao verificar se o *sentimento para uso de ambiente com investimento privado* estaria relacionado com a *percepção de importância de investimento privado no espaço público*, foi encontrada forte correlação (Spearman, c = 0,583, sig. = 0,000), revelando que o nível de importância dado a investimentos privados em espaços públicos de lazer e turismo afeta o sentimento de conforto para se utilizar tais espaços. Ou seja, quanto maior a importância estabelecida pelo usuário em relação ao investimento privado, maior o sentimento de conforto que este tem para utilizar o espaço recebedor do recurso privado, e vice-versa.

Ao se questionar o *sentimento de uso de espaços abertos de lazer e turismo, que tenham sido adotados*, em relação a *quem deveria ser o investidor para melhorias nesses espaços*, obteve-se diferença significativa entre sentimento de conforto (estar mais à vontade para utilização do espaço) e a consideração do setor privado como aquele que teria obrigação de investidor em tais espaços (K-W, chi2 = 13,802, sig. = 0,001). Ou seja, quando os usuários entendem ser o setor privado como aquele que

deveria investir nos espaços em questão, há uma tendência para que esses usuários sintam-se mais à vontade, em espaços nos quais estejam presentes investimentos privados. Os usuários que consideraram o Poder Público como aquele setor que deveria promover os investimentos em espaços de uso irrestrito, não necessariamente se disseram estar menos à vontade com investimentos privados nesses espaços públicos.

O Poder Público foi indicado, em 98,7% dos casos, como aquele setor que deveria prover melhorias nos espaços. Em seguida, o setor privado foi considerado, em 34,2% dos casos, como aquele que deveria ser o investidor para essas melhorias, seguido pela comunidade, com 25,8% de alusão.

Ao se relacionarem as variáveis *quem é o principal investidor para melhorias no espaço* e *quem deveria ser o investidor para melhorias no espaço*, foram obtidas associações. Os resultados de distribuição de frequência, que apresentaram relações estatísticas, advindos de tabulação cruzada, constam sintetizados na **tabela 1**.

Quem é o principal investidor	Quem deveria ser o principal investidor	Phi	Sig.	%
Empresas privadas	Empresas privadas	0,509	0,000	28,4
Empresas privadas	Terceiro Setor	0,234	0,004	11,6
Terceiro Setor	Empresas privadas	0,330	0,000	10,3
Terceiro Setor	Terceiro Setor	0,592	0,000	9,7
Terceiro Setor	A comunidade	0,352	0,000	9,0
A comunidade	Empresas privadas	0,251	0,002	18,1
A comunidade	Terceiro Setor	0,309	0,000	11,0
A comunidade	A comunidade	0,477	0,000	19,4

Tabela 1 – Relação entre variáveis sobre concretização e dever de provimentos

Expressiva parcela dos usuários que considera as empresas privadas como principais investidoras no tipo de espaços analisados, também as considera como aquelas que deveriam ter tal responsabilidade (28%). Merece ser sinalizado o contingente de pessoas que percebe a comunidade como sendo a investidora no espaço público, relacionada, então, às empresas privadas (18,1%), ao Terceiro Setor (11%) e à própria comunidade (19,4%), no que se refere a qual setor deveria deter a responsabilidade de investimentos nos espaços públicos abertos. Em adição, é relevante sinalizar que os resultados não apresentaram relações estatísticas para o Poder Público.

Quanto à comparação entre serviços públicos e privados, buscando-se compreender o papel contemporâneo do Estado, de forma geral, os serviços públicos, quando comparados aos mesmos serviços privados, objetivando melhorias para o lazer e o turismo em espaços de uso irrestrito, foram avaliados como piores. A maioria dos respondentes classificou o Poder Público como aquele que provê

serviços de pior qualidade (37,4%), ou serviços de igual qualidade (32,9%), em comparação aos do setor privado. Apenas 22,6% dos respondentes indicaram os serviços do Poder Público como melhores (16,8%), ou muito melhores (5,8%), quando comparados aos mesmos serviços do setor privado, para o tipo de espaço considerado para tal avaliação.

Ao se relacionarem as variáveis *classificação de investimento privado em espaços públicos abertos de lazer e turismo* e a*valiação dos serviços do Poder Público, em relação aos mesmos serviços prestados por empresas privadas, para os mesmos espaços*, obteve-se variação significativa entre avaliação dos investimentos do setor privado como indiferentes e classificação dos serviços do Poder Público como sendo de igual qualidade, comparados aos mesmos serviços do setor privado (K-W, chi2 = 22,059, sig. = 0,000). Ou seja, o grupo de respondentes que considera indiferente haver investimento privado no espaço público aberto, que sirva ao lazer e ao turismo, também considera os serviços do Poder Público como sendo de igual qualidade, quando comparados aos mesmos serviços do setor privado, para esses espaços.

A **tabela 2** detalha os níveis de classificação, os quais também indicam que: a) quanto mais os respondentes classificam como muito importantes os investimentos privados nos espaços públicos de lazer e turismo, tanto mais esses usuários avaliam os serviços do Poder Público como muito piores, em relação aos mesmos serviços prestados pelo setor privado; e b) em contrapartida, quanto menor a tendência de os respondentes classificarem os investimentos privados nesses espaços como importantes, tanto melhor é a percepção desses usuários quanto à qualidade dos serviços do Poder Público, em relação aos mesmos serviços do poder privado, para os espaços em questão.

Avaliação dos serviços do Poder Público, comparados aos do setor privado.	**Muito melhores**	**Melhores**	**São serviços de igual qualidade**	**Piores**	**Muito piores**
	Mean Rank				
Avaliação da importância do investimento privado (Sig. = 0,000)	41,33 (- importante)	85,29	**94,99** (indiferente)	64,94	80,86 (+ importante)

Tabela 2 – Variáveis relacionadas à importância do investimento privado e à qualidade dos serviços do Poder Público, para espaços de uso irrestrito, de lazer e turismo

O conjunto de percepções indica, por um lado, que ainda que não participem de consulta prévia ao estabelecimento de parcerias entre setores público e privado, tampouco de estudos realizados pelo Poder Público visando depreender a avaliação do desempenho das intervenções espaciais oriundas de Adoções, a maioria dos usuários participantes desta pesquisa parece aceitar tal política pública urbana, destinada aos espaços abertos de lazer e turismo. Por outro lado, essa percepção não aponta de forma

conclusiva para aceitação dessa modalidade de consorciamento urbano, uma vez que o nível de informação dos usuários acerca das Adoções gerou importante influência no sentimento de conforto para utilização de espaços públicos com investimentos privados.

5 Conclusões

Esta pesquisa adiciona ao debate dos consorciamentos urbanos a avaliação sobre uma modalidade específica, qual seja, a Adoção, tratada à luz da área Ambiente-Comportamento. Em complemento, o trabalho agrega tratamento teórico a um segmento turístico que ainda necessita ter estudos aprofundados (SELBY, 2004), tal como o é o Turismo Urbano, dada sua complexidade, especialmente quando este se relaciona com o sistema de lazer urbano local.

De acordo com a percepção dos usuários, constatou-se que a dinâmica de investimentos do setor privado em parceria com o Poder Público é tida como necessária, tanto em um contexto amplo, como em um caso específico, então sob a forma de Adoção. Ainda assim, os usuários apontam o Estado como sendo aquele sobre o qual incide a responsabilidade pelo amparo às áreas públicas abertas de lazer e turismo, mesmo que a esfera pública tenha sido avaliada como pior, comparada à privada, quanto à prestação de serviços. Da mesma forma, os usuários entendem o Estado como sendo a esfera que de fato deveria ter tal responsabilidade. Nesse contexto, ainda é importante destacar a expressiva parte de respondentes que já sinaliza o setor privado como aquele que de fato investe em espaços públicos, e como aquele que deveria ter a responsabilidade de tais investimentos urbanos. Tal percepção pode sugerir haver uma compreensão, por parte dos usuários, da situação transitória do papel do Estado, indicada pela literatura pertinente ao tema (e.g. BENTO, 2003; BRAMWELL; BULT-SPIERING; DEWULF, 2007; LANE, 2000; GEDDES, 2005; SELBY, 2004; URIO, 2010; WISNIK, 2009).

Como forma de complementação a esta pesquisa, recomenda-se: averiguar, de forma mais aprofundada e sistemática, principalmente com entrevistas, se de fato há um entendimento, por parte dos usuários, sobre a transição do papel do Estado, de provedor universal a órgão gerenciador de bens e serviços de atendimento público; a aplicação de estudos que mantenham o tema deste trabalho, porém que adotem um teor comparativo, utilizando-se também outras cidades para o emprego da pesquisa; desenvolver pesquisa similar a esta não apenas na realidade brasileira, como também em países de sistema capitalista da América Latina, buscando-se evidenciar se as Adoções são modelos de consorciamento urbano particulares ao Brasil, ou se também se aplicam em países vizinhos, cujas economias e os regimes políticos sejam similares aos brasileiros. Nesse sentido, a percepção dos usuários brasileiros e latino-americanos poderia evidenciar resultados diversos, em comparação àqueles já averiguados na literatura referente aos países onde há tradição de emprego das parcerias público-privado para espaços abertos, de uso irrestrito, e que sirvam ao lazer e ao turismo de forma concomitante.

Referências bibliográficas

Brasil (1988) *Constituição: República Federativa do Brasil*, Brasília, Senado Federal, Centro Gráfico.

Castro J A D de, Timm L B (2006) *Estudos sobre parcerias público-privadas*, São Paulo, IOB Thomson.

Carlos A F A (2011) Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico, in Carlos A F A, Souza M L, Sposito M E B *A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. Contexto, São Paulo.

Ferreira dos Santos C N, Vogel A (Coord.) (1981) *Quando a Rua Vira Casa*: *a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*, 2ª Ed., Rio de Janeiro.

França P G (2010) *O controle da Administração Pública: tutela jurisdicional, regulação econômica e desenvolvimento*, 2ª ed., São Paulo, Editora Revista dos Tribunais.

Gastal S, Moesch M (2007) *Turismo, políticas públicas e cidadania*. Aleph, São Paulo.

Geddes M (2005) *Making Public Private Partnerships Work: building relationships and understanding cultures*, Grã-Bretanha, Ashgate USA.

Jacobs J (2000) *Morte e Vida de Grandes Cidades*, São Paulo, Martin Fontes.

Kenny H (2011) Debating Public-Private Partnerships in Parks. *Reason Foundation*. Los Angeles, 08 de julho de 2008. Disponível em: <http://reason.org/blog/show/debating-ppps-park>. Acesso em: 1° de novembro de 2011.

Lefebvre H (1976) *O Direito à Cidade*. *Cadernos DAFA*, N°2. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul: abril de 1976.

Lynch Kevin (1960) *A imagem da cidade*, Lisboa, Edições 70.

Lynch K (1962) *Site planning*, Cambridge, The Massachusetts Institute of Technology Press, Massachusetts.

Maricato E, Ferreira J S W (2002) Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento de desigualdade? In: Osório L M, Fabris S A. *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*, Porto Alegre/São Paulo.

Masina R (2004) *Introdução ao estudo do turismo: conceitos básicos*, Porto Alegre, Mercado Aberto.

Menicucci T (2006) Políticas públicas de lazer: um ponto de vista desde o Brasil, in Ventosa V P *Perspectivas actuales de la animación sociocultural*, Editorial CCS, Madrid, 73-87.

Pereira J M (1998) *Administração pública*, São Paulo, Elsevier.

Ribeiro R M, Silveira M A T (2006) Planejamento urbano, lazer e turismo: os parques públicos em Curitiba – PR, *Turismo – visão e ação*, v. 8, n. 2, 309-321.

Selby M (2004) *Understanding Urban Tourism: image, culture & experience*, New York, I. B. Tauris & Co. Ltd.

Serpa A (2008) *O espaço público na cidade contemporânea*, Contexto, São Paulo.

Shaftoe H (2008) *Convival urban space: creating effective public spaces*, Londres, Earthscan.

Souza M L (2008) *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro.

Vainer C (2002) Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano, in Arantes O, Vainer C, Maricato E *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos,* Vozes, Petrópolis, RJ, 75-103.

Cidade caminháveis:
uma analise sobre o deslocamento de pedestres no centro de Ribeirão Preto-SP

Gianfrancesco Mano, Rochele Ribeiro

Universidade Federal de São Carlos (UFSCar)

Rodovia Washington Luís, km 235 - SP-310, São Carlos-SP, Telefone/fax: 55 016 3351-8262

gianfrancesco.mano@gmail.com, rochele@ufscar.br

Resumo

Perder-se e desorientar-se é uma experiência comumente vivida nas cidades brasileiras, que de, uma maneira geral, não possuem informações específicas para os pedestres, e na maioria dos casos são apresentadas de maneira incompleta. Além disto, percebe-se em áreas urbanas brasileiras que o deslocamento dos pedestres em locais não familiarizados por estes, os transeuntes guiam-se por placas de informação voltadas para os automóveis, acarretando em trajetos desnecessariamente mais longos. Estudando a relevância da sinalização desenvolvida especialmente para os pedestres, com o objetivo de orientá-lo da maneira mais adequada possível, este trabalho tem como objetivo analizar a infraestrutra e a sinalização urbana voltada para o pedestre a partir do estudo de caso. Foi escolhida como área de estudo a região central de Ribeirão Preto, cidade de porte médio localizada no interior do Estado de São Paulo, caracterizada pela grande movimentação turística, de comércio e de agronegócio. Ao final da análise, são apontados os possíveis trajetos de deslocamento a fim de indicar os melhores caminhos partir da escala do pedestre, buscando contribuir para redução do fluxo de veículos e incentivar o deslocamento pedonal, auxiliando na preservação e conservação deste setor da cidade.

Palavras-chave

Deslocamento de pedestres; Sinalização de pedestres; infraestrutura de mobilidade; Ribeirão Preto-SP; Acessibilidade.

Abstract

Get lost and disorient is a common lived experience in Brazilian cities, which, generally, do not have specific information for pedestrians, and in most cases are presented incompletely. In addition, it can be seen in Brazilian urban areas that the movement of pedestrians in unfamiliar places by them, passersby are guided by information boards focused on automobiles, resulting in unnecessarily longer routes. Studying the relevance of signaling specially developed for pedestrians, in order to guide in the most appropriate manner, this study aims to analyze the infrastructure and urban signage facing the pedestrian from the case study. Was chosen as the study area the central region of Ribeirão Preto, medium-sized city located in the state of São Paulo, characterized by great tourist movement, trade and agribusiness. By the end of the analysis, the possible displacement paths to indicate the bests paths from the pedestrian scale are pointed, seeking to contribute to reducing the traffic flow and encourage pedestrian displacement, assisting in the preservation and conservation of this sector of the city.

Keywords

Pedestrian displacement; pedestrian signage; mobility infrastructure; Ribeirão Preto – SP; accessibility.

1. Introdução

Perder-se e ficar desorientado é comumente uma experiência frustrante para viajantes ou visitantes que pretendem chegar a locais específicos, seja para trabalho, compras, saúde ou lazer. Contudo, a experiência em se perder é indesejável e desagradável, afetando o comportamento das pessoas em seus deslocamentos. Ao visitar as cidades, as pessoas demonstram receio em perder-se por estar em cidades desconhecidas e, em muitos casos, não terem acesso a uma sinalização adequada para que consigam se orientar. Ao analisar-se mais atentamente o deslocamento dos pedestres em locais desconhecidos por estes, nota-se que os transeuntes guiam-se por placas de informação desenvolvidas para os automóveis, realizando assim trajetos desnecessariamente mais longos.

Esta pesquisa aborda a importância da sinalização para os pedestres, tanto para os deslocamentos de lazer e turismo, chamando a atenção para a importância de se pensar na cidade na escala humana. Logo, esta pesquisa tem como objetivo principal analisar a infraestrutra e a sinalização voltada para o pedestre em uma área urbana. Já como objetivos específicos, tendo como estudo de caso um recorte na área urbana da cidade de Ribeirão Preto (SP), tem-se: (1) Identificar os pontos de interesse para deslocamentos; (2) Identificar e avaliar a existência de infraestrutura e sinalização para deslocamentos a pé; (3) Identificar os critérios de avaliação de rotas para deslocamento de pedestres; e (4) Propor trajetos de rotas pedonais que interliguem os pontos de interesse e que estejam de acordo com os critérios de avaliação.

Será proposto uma analise no centro de Ribeirão Preto – SP, uma cidade de importância regional que recebe um número significativo de visitantes anualmente, especialmente pelo setor agropecuário. A cidade, embora apresente inúmeros atrativos econômicos e culturais, possui pouca sinalização voltada ao pedestre. Além disso, a aproximação geográfica entre o centro histórico e a rodoviária, permite um trabalho integrado a fim de interligar os modais de transporte coletivo, bicicletas e a pé. No centro da cidade temos prédios históricos como a Catedral Metropolitana, localizada na Praça das Bandeiras, o Teatro Dom Pedro II, a Choperia Pinguim e o Museu de Arte de Ribeirão Preto, que apesar de próximos não possuem uma conexão (exceto a Choperia Pinguim e o Teatro Dom Pedro II que estão lado a lado). Notando a existência destes pontos culturais, temos próximo ainda o Parque Maurílio Biaggi – parque utilizado para lazer,caminhadas e prática esportivas – o mercadão Municipal e o calçadão, ambos importantes centros de compra na cidade.

2. Revisão Bibliográfica

Foi realizado uma pesquisa bibliográfica sobre a sinalização urbana para pedestres, organizada em três tópicos a fim de compreender melhor a temática da pesquisa e o desenvolvimento do trabalho: 1. A cidade na escala humana; 2. Wayfinding; 3. Sinalização turística para pedestres.

2.1. A cidade na escala humana

O conceito em se pensar a cidade para o pedestre se formou através da constatação que as cidades estão voltando-se cada vez mais para os veículos, fazendo com que os transeuntes e usuários de transporte coletivo dependam da sinalização destinada aos veículos para chegar a determinados destinos.

Conforme Lynch (1960), a clareza ou legibilidade é uma qualidade visual extremamente necessária nas cidades. A necessidade de reconhecer e padronizar nosso ambiente é crucial e tem raízes profundas arraigadas ao passado, fazendo com que essa imagem seja de enorme importância prática e emocional para o indivíduo. Uma imagem clara nos permite uma locomoção mais rápida e fácil. Uma boa imagem ambiental oferece importante sentimento de segurança emocional, por estabelecer uma relação harmoniosa entre ele e o mundo à sua volta.

2.2. Wayfinding

Encontrar o caminho não é um dom ou uma capacidade inata que qualquer um tem ou não tem. É uma condição para a própria vida. [...] Viver com nossas respectivas formas de orientar (wayfinding) é uma premissa básica para a nossa liberdade e a nossa autoconfiança. Saber onde estou, a minha localização, é condição prévia para saber onde eu tenho que ir, onde quer que seja. (AICHER apud UEBELE, 2007, p. 7).

O termo "way-finding" foi usado primeiramente pelo arquiteto Kevin Lynch (1960) no seu livro "A Imagem da Cidade" onde ele considerou os mapas, as ruas, a sua numeração, os sinais direcionais e outros elementos como auxiliares na busca pela "maneira de se encontrar". Seu trabalho é baseado no conceito da orientação espacial e seu pré-requisito é a capacidade que o ser humano tem para desenvolver o mapa cognitivo, o qual ele chama de imagem.

Segundo Ross (2012), wayfinding pode ser descrito como um conjunto de processos cognitivos que todas as pessoas executam ao se deslocarem pelo espaço. Estando, em sua forma mais simples, ligado a três componentes:

1. Identificar o local inicial como ponto de origem para o caminho/percurso;
2. Construir uma leitura contínua da paisagem durante todo o deslocamento, através de uma experiência multissensorial, constituindo um feedback para tomada de decisão; e
3. Identificação locacional ao se chegar ao destino.

A habilidade do indivíduo em orientar-se depende de um sistema de informação presente no próprio ambiente. Este sistema é formado por diferentes categorias de elementos espaciais – informação arquitetônica, do objeto e adicional – que formam pontos referenciais para a orientação (BINS ELY in MORAES, 2004, p.:26).

2.3. Sinalização para pedestres

No Brasil, temos o "Guia Brasileiro de Sinalização Turística", que tem como objetivo orientar o usuário e garantir a eficiência do sistema viário. Segundo o guia, para garantir a homogeneidade e eficácia da sinalização devem se seguir sete princípios básicos:

- Legalidade: cumprir com o estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e a legislação dos sítios tombados conforme o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan);
- Padronização: formas e cores de sinais, pictogramas e aplicação;
- Visibilidade, legibilidade e segurança: ser visualizada e lida conforme as normas vigentes, selecionar trajetos de fácil interpretação aos usuários e garantir a integridade dos monumentos evitando que a sinalização impeça sua visualização;
- Suficiência: oferecer as mensagens necessárias aos usuários a fim de atender os deslocamentos;
- Continuidade e coerência: continuidade das mensagens até atingir o destino pretendido;
- Atualidade e valorização: assegurar a valorização da sinalização, evitando gerar desinformações;
- Manutenção e conservação: manter conservada.

Os objetivos da sinalização turística têm como finalidade ordenar e consolidar as informações a fim de assegurar uma lógica precisa de mensagens e assim padronizar o sistema de informação. Assim, são definidos normas e critérios de:

- Compreensão das mensagens;
- Legibilidade e execução das placas;
- Implantação das placas no sistema viário selecionado;
- Contribuir para a valorização dos elementos a serem referenciados;
- Promover a sustentabilidade do local a ser sinalizado.

A sinalização voltada aos pedestres deve fornecer informações quanto aos deslocamentos, especialmente através de placas direcionais que abranjam: o local, seus atrativos e as distancias dos principais pontos de interesse. Uma sinalização eficiente para os pedestres – interligada às políticas locais – pode contribuir para a diminuição do numero de veículos de centros urbanos e atuar como indutora do percurso pedonal, ao informar as vantagens em percorrer os trajetos a pé.

3. Materiais e métodos

Para o desenvolvimento do trabalho foi escolhida a cidade de Ribeirão Preto, cidade de porte médio localizada no interior do estado de São Paulo. A escolha foi realizada devido à importância regional – cidade que atrai diariamente turismo de negócios e de lazer – o que, sugere maior preocupação com a infraestrutura, a fim de atender a grande demanda de pessoas que visitam a cidade.

No caso, foi optado trabalhar com a área circundada pelas ruas Duque de Caxias, partindo do Pronto Socorro até a Rua Amazonas; da Rua Amazonas até a Rua Prudente de Morais, a Rua Prudente de Morais até a Avenida Jerônimo Gonçalves, e a Avenida Jerônimo Gonçalves fechando a área de estudo com a Rua Duque de Caxias.

Foi escolhida esta área Central de Ribeirão Preto devido à aos pontos turísticos, culturais, de lazer, de transporte e de saúde existentes, locais próximos conforme mostra a **figura 1**, mas que, entretanto, não estão interrelacionados.

Para analise inicial, foi proposto um trajeto interligando os pontos de interesse existentes na área central de Ribeirão Preto (Figura 1), os locais escolhidos são:

1. Terminal Rodoviário – Devido ao mesmo encontrar-se no limite da área de estudo, ser um importante vetor de usuários (de outras cidades ou mesmo de Ribeirão Preto), e ser anexado ao terminal urbano de passageiros.
2. Mercadão Municipal de Ribeirão Preto
3. Parque Maurílio Biagi – Parque urbano, próximo ao terminal rodoviário, que conta com equipamentos de lazer como quadras poliesportivas e rampas de skate e pista de caminhadas.
4. Catedral Metropolitana – Importante marco histórico da cidade, principal igreja da cidade localizada à Praça das Bandeiras.
5. Praça das Bandeiras – localizada no centro e rodeada por comércios importantes funciona também como terminal urbano da área central, contando com várias opções de destinos para os passageiros de transporte coletivo.
6. Praça XV de novembro – a praça encontra-se no marco zero da cidade, possui o calçadão de compras – importante vetor comercial da cidade – e é circundada pelos principais bancos.
7. Teatro Dom Pedro II – teatro mais importante e antigo da cidade, local de cultura e turismo, localizado no “quarteirão paulista”.
8. Choperia Pinguim – localizada no “quarteirão paulista”, está localizada em um prédio histórico e é reconhecido nacionalmente pelo chopp, sendo um vetor de atração de turistas de todo o Brasil.
9. MARP – Museu de Arte de Ribeirão Preto, prédio histórico localizado no limite da área de estudo.

Para analise serão utilizados: dados da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto, levantamento fotográfico – realizando – em trabalho de campo e informações disponíveis na internet.

Figura 1. Delimitação área de estudos e pontos de interesse.

Fonte: Google Earth, editado pelo autor

Sinalização em Ribeirão Preto

A sinalização existente em Ribeirão Preto é destinada, quase que em sua totalidade, aos veículos motorizados, aspecto atualmente singular a maioria das cidades.

Assim, a sinalização existente não atinge uma parcela significativa da população: os pedestres. A analise do trabalho buscou levar em consideração fatores que auxiliem em um melhor deslocamento pela cidade, pensando no conforto do usuário – seja enquanto turista ou enquanto morador que não tenha familiaridade com a área central da cidade de estudo – analisando a qualidade das sinalizações, as calçadas, a arborização e a declividade.

Foram analisados os tipos de sinalização existentes que possam atender aos pedestres, além das qualidades do entorno para propiciar um deslocamento mais eficiente. Foram analisados:

3.1. Sinalização para transporte coletivo;
3.2. Sinalização para pedestres;
3.3. Calçadas;
3.4. Arborização;
3.5. Iluminação;
3.6. Declividade.

3.1 Sinalização para transporte coletivo

A sinalização existente para os pedestres em Ribeirão Preto é principalmente voltada para quem utiliza de transporte coletivo. A sinalização consiste em placas nos respectivos pontos de paradas, nas quais são indicados os trajetos percorridos pelas linhas de ônibus, exigindo do individuo um conhecimento prévio mínimo dos locais de partida e de destino.

Os mapas do transporte coletivo são eficientes no que tange ao deslocamento exato do veículo, facilitando a dinâmica do sistema coletivo. Entretanto, este tipo de sinalização não atinge a população que não se desloca constantemente ao centro e nem aos turistas, além disso, para leitura do mapa, subentende-se que o individuo tenha uma noção espacial de interpretação de cartografia, o que não é uma constante entre a população.

A padronização da sinalização facilita a localização dos pontos de parada dos ônibus. A sinalização para o transporte coletivo consiste em postes de 2,5m de altura - vide **figura 2**, onde o mapa de indicação dos trajetos possui 0,6m x 0,4m conforme **figura 3**, e está a uma altura de 1,4m do chão, obedecendo às normas de conforto e ergonomia, permitindo visualização adequada.

Figura 2. Sinalização transporte coletivo

Figura 3. Detalhe mapa de indicação

Os mapas informam somente o nome da rua e os trajetos dos coletivos, não trazendo informações importantes como pontos de interesse ou serviços.

3.2 Sinalização pedestre

Para quem prefere as caminhadas, estão disponíveis na cidade placares de informação estabelecidos em locais de grande fluxo, como em praças e avenidas principais conforme **figura 4**. Esses placares indicam alguns dos pontos de interesse da cidade, em especial os equipamentos de cultura e lazer, entretanto, exigem dos usuários um conhecimento prévio, a exemplo da sinalização disponível para o transporte

coletivo. Os mapas dos Placares de Informação também não auxiliam o individuo a “se encontrar”, eles não indicam o ponto – o local - em que se encontram no mapa para que o transeunte que o está analisando tenha uma interpretação lógica do entorno.

Figura 4. Detalhe localização placares de informação na área de estudo.

Fonte: Google Earth, editado pelo autor.

Como a exemplo as **figura 5** e **figura 6**, uma quantidade significativa de placares de informação estão localizado em locais de difícil acesso, como em áreas gramadas, dificultando a observação aproximada dos placares.

Figura 5. Placar de informações localizado na grama

Figura 6. Detalhe Placar de informações

Os placares são meios de informação que atendem razoavelmente a população, especialmente por suas dimensões (aproximadamente 1,2 x 2,5m) e pelo layout padronizado, facilitando seu reconhecimento – mesmo que a certa distância –, além disso, possuem iluminação interna, auxiliando na visualização noturna, embora, durante a pesquisa de campo[1] poucos equipamentos estivessem acesos.

Apesar de uma opção para auxilio de turistas, o número de equipamentos e sua distribuição não são suficientes para localização dos pedestres, além de não estabelecer uma conexão visível ao longo dos trajetos centrais, o que acaba dificultando o deslocamento dos usuários. Os placares também não são uteis para os estrangeiros, visto que todas as informações se encontram somente em português.

3.3 Calçadas

As calçadas no centro não seguem um modelo padrão, assim como não são regulares em seus formatos, revestimentos, declividades e alturas e rebaixamentos de guias.

Nota-se que a cidade está se adaptando no que tange as necessidades atuais de acessibilidade, inserindo guias rebaixadas em cruzamentos e piso táctil – embora ainda em poucos locais específicos, como o calçadão e rodoviária. Quanto aos passeios – especialmente por serem de responsabilidade dos proprietários dos lotes lindeiros –, muitos se encontram desnivelados e esburacados, além da mudança constante de tipologia conforme **figura 7**, aspectos que prejudicam a acessibilidade dos transeuntes, tantos os portadores de necessidades especiais quanto às pessoas sem restrições de locomoção.

Figura 7. Calçada sem conservação.

3.4 Arborização

O centro de Ribeirão Preto é um local confortável para se caminhar, especialmente nas proximidades das praças das Bandeiras e XV de Novembro, pois estas possuem arborização abundante e contribuem para

[1] A pesquisa de campo foi realizada entre os meses de novembro e dezembro de 2014.

que o microclima da região seja mais fresco quando comparado aos de áreas mais periféricas com massa vegetativa mais reduzida.

Para além das praças, os poucos locais que possuem vegetação são caracterizados por uma arborização esparsa e de pequeno porte, fazendo com que os pedestres recorram às marquises de estabelecimentos comercias e meios de proteção individuais como bonés ou sombrinhas.

3.5 Iluminação

Por se tratar de uma cidade quente, muitos preferem passeios ao cair da tarde ou noturnos aproveitando a sensação térmica relativamente mais fresca e a ausência do sol. O centro de Ribeirão Preto possui uma iluminação pública padrão nas vias, o posteamento foi implantado a cada 30 metros, e a lâmpada utilizada é a amarelada de vapor de sódio, estando instalada a uma altura de 5 metros.

A iluminação existente atende perfeitamente as necessidades de deslocamento do veículo automotor, entretanto, não há uma iluminação própria aos pedestres no sistema viário, preocupação presente somente nas praças, onde a iluminação é rebaixada e com maior fluxo luminoso, proporcionando maior conforto nas caminhadas (condição que não é necessária para o posteamento de veículos automotores).

3.6 Declividade

O centro de Ribeirão Preto localiza-se no topo de um espigão, sendo margeado por dois córregos, o córrego do Retiro Saudoso – margem nordeste – e o córrego Ribeirão Preto – porção noroeste, fechando o centro ao norte.

Devido aos fundos de vale dos córregos, o centro possui uma declividade que varia entre 10%, nas proximidades do parque Maurílio Biagi, chegando a 4%, nas proximidades do pronto socorro da Avenida Jerônimo Gonçalves.

4.Método

No trajeto foram analisadas a qualidade e a existência das sinalizações, as calçadas, arborizações, iluminação publica, declividade e legibilidade.

O trajeto propõe a interligação entre os pontos de interesse, visando um deslocamento por caminhos que proporcionem qualidade na locomoção, a fim de atrair os pedestres que por ali caminhem. Essa qualidade deverá ser obtida através de propostas de melhorias nos calçamentos, na arborização, iluminação e na sinalização - optando sempre por locais estratégicos, com declividade confortável ao usuário.
Para o estudo dos trajetos, foram analisados cinco critérios:

- Topografia – Quanto à inclinação do percurso, levando em consideração o mapa de declividades de Ribeirão Preto[2].
- Arborização – Analisando-se os trajetos e qualificando a arborização através de levantamento de campo e imagens do Google Street View.
- Iluminação – Analisando-se a existência de iluminação e se a mesma é voltada aos pedestres, através de levantamento de campo e imagens do Google Street View.
- Sinalização – Analisando-se a existência de sinalização e se a mesma é voltada aos pedestres, através de levantamento de campo e imagens do Google Street View.
- Calçada – Analisando-se o estado de conservação dos passeios públicos e o material utilizado para sua pavimentação, através de levantamento de campo e imagens do Google Street View.

Para cada critério foi atribuído uma nota variando entre 0 a 10, sendo 0 (zero) o trajeto plenamente insatisfatório no quesito analisado, e 10 (dez) o trajeto que atende plenamente o quesito em questão.

A nota final será atribuída através da soma dos critérios, sendo a nota máxima 50 (cinquenta) – melhor trajeto para os pedestres, e a nota mínima 0 (zero) – trajeto menos indicado aos pedestres.

5.Resultados e análise

Para o desenvolvimento do trabalho foram analisadas as principais ruas de acesso ao centro que possuam interligação aos trajetos. Essas vias foram pontuadas, para que posteriormente fossem analisadas qualitativamente e assim pudesse ser realizada a escolha da melhor rota de passeio pelo centro de Ribeirão Preto, de acordo com os critérios pré-estabelecidos anteriormente. Os resultados desta análise estão representados nos **quadro 1** e **quadro 2**:

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Prudente de Morais (G)	Topografia	3	Quadras com inclinação superior a 8%
	Arborização	7	Arvores grande e médio porte dispersas quadras
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	rampas, inclinação e diferença materiais
	Total	**25**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Lafaiete (F)	Topografia	3	Quadras com inclinação superior a 8%
	Arborização	7	Arvores grande porte, mudas e na praça Bandeiras
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	rampas, inclinação e diferença materiais
	Total	**25**	

[2] disponível em: <http://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/splan/escala/i28mapas.php>

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Florêncio de Abreu (E)	Topografia	4	Quadras com inclinação superior a 5%
	Arborização	4	Arborização somente na praça das Bandeiras
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	6	rampas e diferença materiais
	Total	**24**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Américo Brasiliense (D)	Topografia	3	Quadras com inclinação superior a 6%
	Arborização	4	Arborização somente na praça das Bandeiras
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	6	rampas e diferença materiais
	Total	**23**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
São Sebastião (C)	Topografia	5	Quadras com inclinação superior a 5%
	Arborização	0	Sem arborização
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	7	rampas e diferença materiais
	Total	**22**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
General Osório (B)	Topografia	7	Quadras com inclinação superior a 4%
	Arborização	5	Arborização somente na praça XV de Novembro
	Iluminação	7	Para automóveis e pedestres no calçadão
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	8	rampas e diferença materiais/ calçadão reformado
	Total	**32**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Duque de Caxias (A)	Topografia	7	Rua levemente inclinada
	Arborização	4	Arborização somente na praça XV de Novembro
	Iluminação	5	Somente presente para automóveis
	Sinalização	7	Carros, ônibus e placar informação pedestres
	Calçada	6	rampas e diferença materiais
	Total	**29**	

Quadro 1. Ruas sentido Noroeste (NO) para Sudeste (SE).

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Barão do Amazonas (8)	Topografia	7	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	6	Arvores dispersas nas quadras e praças
	Iluminação	6	Carros e para pedestres na praça
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	rampas e diferença materiais
	Total	**29**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Visconde de Inhaúma (7)	Topografia	7	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	7	Arborização presente nas praças
	Iluminação	7	Carros e para pedestres nas praças
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	rampas e diferença materiais
	Total	**31**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Tibiriçá (6)	Topografia	10	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	7	Arborização presente nas praças
	Iluminação	7	Carros e para pedestres nas praças
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	rampas e diferença materiais
	Total	**34**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Álvares Cabral (5)	Topografia	6	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	6	Arborização nas quadras dispersas
	Iluminação	5	Somente para carros
	Sinalização	7	Carros, ônibus e placar informação pedestres
	Calçada	5	rampas e diferença materiais
	Total	**29**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Amador Bueno (4)	Topografia	6	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	4	Arborização pequena, sem sombras
	Iluminação	5	Somente para carros
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	6	diferença materiais
	Total	**26**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Saldanha Marinho (3)	Topografia	6	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	3	Arborização pequena, sem sombras
	Iluminação	5	Somente para carros
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	6	diferença materiais
	Total	**25**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
José Bonifácio (2)	Topografia	7	Quadras levemente inclinadas
	Arborização	4	Arborização pequena, sem sombras
	Iluminação	5	Somente para carros
	Sinalização	5	Somente de carros e ônibus
	Calçada	5	diferença materiais
	Total	**26**	

Trajeto	Critério	Pontuação	Observação
Av. Jerônimo Gonçalves (1)	Topografia	10	Avenida levemente inclinada
	Arborização	8	Arborização baixa avenida, grande porte nas praças
	Iluminação	9	Carros e no canteiro central para pedestres
	Sinalização	7	Carros, ônibus e placar de informação
	Calçada	7	Canteiro central reformado
	Total	**41**	

Quadro 2. Ruas sentido Sudoeste (SO) para Nordeste (NE).

Na **figura 8**, é possível identificar as ruas analisadas e o mapa de cores, onde identifica as ruas de acordo com a pontuação:

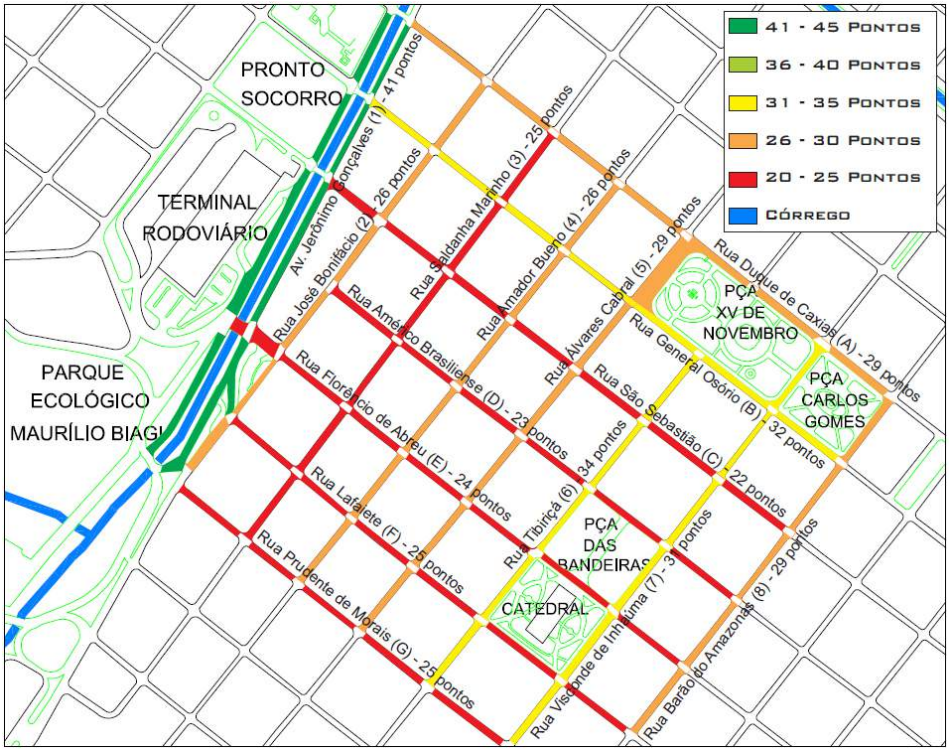


Figura 8. Mapa indicativo de pontuação das ruas.

Fonte: Mapa base da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto editado pelo autor.

Através desta pontuação pretende-se ligar os pontos de interesse – conforme discriminado anteriormente – através de caminhos que representem as melhores pontuações a fim de proporcionar um deslocamento mais agradável ao pedestre. No sentido Noroeste para Sudeste, as notas para os trajetos (maior para o menor):

- Rua General Osório (B) – 32 pontos
- Rua Duque de Caxias (A) – 29 pontos
- Rua Prudente de Morais (G) – 25 pontos
- Rua Lafaiete (F) – 25 pontos
- Rua Florêncio de Abreu (E) – 24 pontos
- Rua Américo Brasiliense (D) – 23 pontos
- Rua São Sebastião (C) – 22 pontos

Sentido Sudoeste para Nordeste:

- Avenida Jerônimo Gonçalves (1) – 41 pontos
- Rua Tibiriçá (6) – 34 pontos
- Rua Visconde de Inhaúma (7) – 31 pontos
- Rua Álvares Cabral (5) – 29 pontos
- Rua Barão do Amazonas (8) – 29 pontos
- Rua Amador Bueno (4) – 26 pontos
- Rua José Bonifácio (2) – 26 pontos
- Rua Saldanha Marinho (3) – 25 pontos

Através do estudo das pontuações, analisando os melhores trajetos, foram propostos inicialmente trajetos isolados, partindo da rodoviária – local vetor de usuários e de fácil localização na cidade – para os pontos propostos no trabalho. Assim foi proposto um mapa - **figura 9** - interligando os pontos de interesse através de um trajeto único.

Os resultados obtidos, levando em consideração tanto a pontuação quanto às opções de trajetos com menor distância, está representado no mapa abaixo:

Figura 9. Trajeto interligando pontos de interesse

Fonte: OpenStreetMaps, editado pelo autor

6.Conclusão

Este trabalho foi idealizado pensando nos deslocamentos de pedestres na cidade de Ribeirão Preto, onde foi observado que apesar de ser o modo de deslocamento mais simples, a infraestrutura presente não é suficiente.

A realidade de Ribeirão Preto pode ser comparada a muitas cidades brasileiras, que nos últimos anos passaram por experiências de crescimento desordenado, priorizando os meios de transporte motorizados e deixando para segundo plano os deslocamentos por modo coletivo e os não-motorizados.

Ribeirão Preto conta com os placares informativos, uma sinalização voltada somente aos pedestres, porém sua distribuição na malha urbana não é adequada e não identificam o local em que a pessoa se encontra, dificultando a localização do entorno no mapa.

O estudo de caso na cidade de Ribeirão Preto, através da analise das pontuações obtidas nas vias e trajetos para os pedestres, constatou que a cidade deve propor um melhor estimulo para este modal de deslocamento.
Muitas vias ficaram com notas medianas e abaixo da média, o que indicou a falta de infraestrutura mínima para o deslocamento a pé na cidade, dificultando a orientação dos pedestres agravadas pela falta de sinalização.

As vias no sentido noroeste – sudeste foram as que apresentaram as médias mais baixas, índice que pode ser entendido pela alta declividade nos trechos das vias analisadas e também por não apresentarem arborização, iluminação e calçamento adequados que possibilite um deslocamento menos sofrível aos pedestres.

Portanto, com investimentos e manutenções adequadas às vias, a possibilidade em transformar estes caminhos em opções para passeios e deslocamentos pedonais, será satisfatória, auxiliando assim na diminuição do tráfego de veículos no centro histórico de Ribeirão Preto e valorizando o comércio.

7.Referências Bibliográficas

Alvarez E, Camisão V (2004) Guia Operacional de Acessibilidade para Projetos de Desenvolvimento Urbano com critérios de desenho universal. Banco Interamericano de Desenvolvimento, Rio de Janeiro.

Embratur, iphan, denatran (2001) Guia Brasileiro de Sinalização Turística. Disponível em <http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/publicacoes/cadernos_publicacoes/12manual_sinalizacao.html> Acessado em: 05 de Dezembro de 2014.

Google Earth. Disponível em < https://www.google.com.br/maps/@-21.1757557,-47.8102036,17z?hl=pt-BR> Acesso em: 15 de Novembro de 2014.

IBGE (2009). Dados para a cidade de Ribeirão Preto. Disponível em <www.ibge.gov.br> Acessado em 02 de dezembro de 2014.

Jacobs J (1961) Morte e Vida de Grandes Cidades. Editora WMF Martins Fontes, 2011. São Paulo

Lynch K (1960) A Imagem da Cidade. Martins Fontes, 1997. São Paulo.

Open Street Maps. Disponível em < http://www.openstreetmap.org/relation/298156#map=17/-21.17486/-47.80994> Acessado em: 20 de Novembro de 2014.

R Passini (1996) Wayfinding design: logic, application and some thoughts on universality. Design Studies Vol 17 No 3, 319-331.

Salgado R (2013) Projeto de Sinalização em Parques Urbanos: sistematização de elementos estruturadores a partir de exemplos no município de São Paulo. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Universidade de São Paulo (FAUUSP), São Paulo.

Scherer F (2014) Design Gráfico Ambiental: Revisão e Definição de Conceitos. 11º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design, Rio Grande do Sul.

Velho A (2007) O Design da Sinalização no Brasil: a introdução de novos conceitos de 1970 a 2000. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC), Rio de Janeiro.

Desafios para a urbanidade em cidades médias: o desempenho da forma urbana em unidades morfológicas em Palmas e Uberlândia

Glauco Cocozza

Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia

Av. João Naves de Ávila 2121, Bairro Santa Mônica, Uberlândia – MG, CEP 38400-902

glauco_cocozza@yahoo.com.br

Resumo

O presente trabalho é um estudo comparativo entre o desempenho da forma urbana na constituição de urbanidade em duas cidades brasileiras, Palmas, uma cidade planejada no norte brasileiro, e Uberlândia, uma importante cidade do oeste do estado de Minas Gerais. A experiência de viver e trabalhar nas duas cidades, muito distintas morfologicamente, mas com processos de urbanização e paisagens urbanas por vezes semelhantes, faz com que as cidades apresentem diferentes graus de urbanidade dentro do seu tecido urbano. Após anos de críticas sobre o projeto urbano de Palmas, e como ele nem sempre é promotor de urbanidade, identifiquei que muitos desses aspectos apontados também estão ocorrendo na cidade de Uberlândia, e que isso é prejudicial para a qualidade espacial em cidades de porte médio.

Palavras-chave

Espaço público, unidade morfológica, urbanidade, cidades médias

Abstract

This work is a comparative study of the performance of urban form in the constitution of urbanity in two Brazilian cities, Palmas, a planned city in northern Brazil, and Uberlândia, a major city in the western state of Minas Gerais. The experience of living and working in both cities, very different morphologically, but with processes of urbanization and urban landscapes sometimes similar, causes the cities have different degrees of urbanity within its urban fabric. After years of criticism about the Urban Design Palmas, and how it is not always urbanity promoter, identified pointed out that many of these aspects are also taking place in the city of Uberlândia, and this is detrimental to the spatial quality in medium-sized cities.

Key-words

Public space, morfological unit, urbanity, medium-sized city

Introdução

Pensar em urbanidade é compreender os limites entre a vida pública, baseada nas manifestações da coletividade, e da vida privada, baseada nas manifestações segregarias imposta por alguns modelos de espacialidades contemporâneas. A cidade é um fato cultural, e assim sendo, devemos entendê-la por este viés, para poder compreender o seu processo de produção e configuração, baseando-se em premissas que promovam o espaço do público e para o público.

Alguns autores, arquitetos ou não, se debruçam e debatem sobre o conceito de urbanidade. Frederico de Holanda (2003) aborda a dialética entre espaço e sociedade, objetivando não somente uma qualidade espacial, mas as interações sociais que se originam através de espaços não formais, de pequenos espaços abertos, ricamente alimentados por aberturas. Ruben Pesci, autor do livro La Ciudad de la Urbanidad (1999), discute os caminhos e processos para alcançar a urbanidade nas cidades, contestando os problemas das cidades inurbanas. Uma questão permeia o trabalho dele: é possível o renascimento da civitas? Embora ele cite os constantes erros urbanísticos e políticos, para ele existem exemplos que implicam em uma melhor qualidade de vida promovida principalmente por novos valores da humanidade.

A urbanidade pode ser compreendida pela relação entre o edifício e cidade, de forma a criar potencialidades de apropriações públicas no espaço. Essa configuração implica em arquiteturas voltadas à cidade, e não negando seu espaço e sua memória. Os movimentos e permanências no espaço remetem às diferentes relações entre espaço livre e construído que estruturam as cidades. Os comportamentos da população indicam essas distintas interfaces entre o edificado e o não edificado. Todo ambiente é causador de efeitos na sociedade, e através deles são moldados os diferentes ritos que formam alguns condicionantes da prática cotidiana. A urbanidade é resultado do processo cultural das sociedades que imprimem no espaço as suas escritas – arquitetônicas, sociais, econômicas – conformando as diferentes paisagens da cidade contemporânea.

Segundo Macedo (2011), a forma urbana se constitui, enquanto sistema, pela somatória e relação entre os espaços livres e edificados, públicos e privados, legais e ilegais, acolhedores ou excludentes. É produto social e, ao mesmo tempo, condição para o processo social. Assim como afirma Huet (2001), os espaços públicos não funcionam de modo isolado, eles são sempre parte de um complexo sistema contínuo e hierarquizado. É pela continuidade da rede dos espaços públicos que a cidade vai tomando a sua forma, é pela permanência no tempo dos espaços públicos que a cidade constitui sua memória.

A urbanidade é um adjetivo do espaço, promovida em parte pela inter-relação de parâmetros morfológicos e de apropriação do espaço público, pela conformação de lugares, e pelo conjunto de

espaços livres existente na forma urbana, que moldam um sistema. É resultado das forças culturais que imprimem no espaço as escritas do ser coletivo, conformando a paisagem da cidade contemporânea.

Como procedimento metodológico, foram identificadas e utilizadas para essa análise distintas unidades morfológicas, uma na área central de Uberlândia, um área planejada em Palmas, e outra que é uma ocupação ocorrida e uma região de Palmas **(Figura 1)**. As unidades morfológicas são porções territoriais que se destacam na paisagem por apresentar uma combinação compositiva de determinados elementos morfológicos. Esses atributos definidores de cada unidade são formados tanto por estruturas da paisagem natural: relevo, recursos hídricos, maciços vegetais; como por estruturas construídas: sistema viário, tipologias edilícias e verticalização, espaços livres intralote, tipologia de quadra e lotes, padrões do tecido urbano e categorias e distribuição dos espaços livres públicos.

Figura 1. Fotos aéreas de Palmas e Uberlândia com a demarcação das áreas analisadas. Fonte: google Earth, 2015

Em cada unidade morfológica foi verificado o grau de urbanidade através de cinco categorias de análise: distribuição dos pontos focais; graus de conectividade do tecido urbano; grau de formalidade dos espaços; interface entre o espaço livre e o espaço edificado; e distribuição dos espaços livres públicos. Foi observada a influência dessas categorias na forma apropriação da população nos espaços públicos, a vitalidade e qualidade dos recintos urbanos, e por fim os conflitos relacionados à estrutura espacial das unidades morfológicas.

Duas cidades: distintas urbanidades?

Palmas nasceu e cresceu sob uma ótica desenvolvimentista e com um projeto baseado na matriz do deslocamento por automóvel. Com um misto de malha ortogonal do plano master e traçados com desenhos diversos na escala das unidades de vizinhança, o seu projeto urbano foi uma tentativa de trazer aspectos da cidade tradicional em um contexto de cidade planejada. Se o plano preconizava um modelo de crescimento, a urbanização se deu com grandes alterações, consequência de gestões que não seguiram as diretrizes do projeto original. Isso gerou uma cidade com inúmeros problemas, principalmente pelo espraiamento de sua malha urbana, pela precária infraestrutura e principalmente pela falta de urbanidade em grande parte da cidade.

Por outro lado, Uberlândia é uma cidade que cresceu rapidamente nos últimos 30 anos, fruto de um acelerado crescimento econômico baseado no setor atacadista e na logística de distribuição. A outrora pequena vila de São Pedro de Uberabinha é atualmente a principal cidade da mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, uma cidade com cerca de setenta por cento dos seus 650 mil habitantes não nascidos em Uberlândia, o que a faz uma terra de "forasteiros", assim como Palmas.

A cidade de Uberlândia, principal centro urbano da região do Triângulo Mineiro em Minas Gerais, é uma importante cidade que soube preservar alguns aspectos culturais, espaciais e arquitetônicos durante o processo de transformação urbana, conciliando desenvolvimento e preservação em alguns setores da cidade. A civilidade se faz presente em diversos aspectos, seja nas expressões do cotidiano nas praças centrais e nos eventos festivos, na gentileza de seu povo que marca culturalmente os mineiros, ou nas diversas formas de apropriação do espaço público. Isso em parte pelos espaços livres urbanos remanescentes da primeira fase de ocupação, que exerce um importante papel no tecido urbano central, bairro este conhecido como Fundinho. Talvez poucas cidades brasileiras, tenham uma região central com espaço tão diversificado e valorizado como é o bairro Fundinho em Uberlândia.

O Bairro Fundinho corresponde à área de formação inicial da cidade, que se constituiu em torno da antiga Igreja Matriz de N. Sra. do Carmo. Sua implantação obedece aos princípios de ordenamento vernaculares reconhecidos em muitos outros arraiais da região em que a capela, construída na meia encosta de uma colina, ocupa o centro de um espaço — o antigo adro, rodeado por casas que delimitam um quadrilátero regular. Seguindo ainda o traçado vernacular, do Largo da Matriz partiam as demais ruas que o ligavam aos outros espaços importantes: o Largo da Capela de N. Sra. do Rosário, o Largo do Comércio, o Largo das Cavalhadas e o Cemitério. (ATTUX, 2008, p. 103)

Urbanidade e forma urbana em Uberlândia

O crescente esvaziamento das áreas centrais é um tema recorrente nas discussões urbanísticas no Brasil e no Mundo, e esse problema também é uma grande preocupação dos gestores e de alguns moradores do bairro Fundinho, principalmente pela transformação de antigas residências em comércio, o crescente problema de mobilidade e a demolição de casas que descrevem o passado arquitetônico da cidade para a construção de novos empreendimentos.

Como memória viva desse processo de ocupação, as praças do Fundinho praticamente mantiveram seu espaço original da época da fundação da cidade **(Figura 2)**. Mesmo com uma nova rugosidade urbana dada pela verticalização e adensamento da área, as praças centrais permanecem e representam as transformações de estilos, usos e comportamentos no espaço público da cidade. Se anteriormente o espaço era povoado por tropeiros, por mercadorias vindas do interior do Estado e por festejos religiosos em largos sem pavimentação, atualmente as praças permitem observar parte da memória coletiva da

cidade, com festas, procissões, shows e principalmente um uso diversificado da população local e de outras localidades.

Figura 2. Fundinho: primeira metade do Século XX. Vista aérea (costura Fundinho com Centro novo); Capela N. S. do Rosário (atual Pç. Rui Barbosa); Praça Clarimundo Carneiro e Pç. Coronel Carneiro. Fonte: Arquivo Público, 2012

Ao preservar esse parte de seu contexto histórico, o Fundinho se define na atualidade por seu rico conjunto espacial, que possibilita uma importante relação entre os edifícios e o espaço público. Como especificidade, o bairro atualmente não é centro da cidade, ficando a segunda fase de crescimento, a partir de um plano ortogonal de expansão para a ferrovia, como a centralidade de fato, caracterizada pelo comércio e principais serviços da cidade.

Isso fez com o Fundinho crescesse como um bairro próprio, deslocado desse crescimento da cidade alta, porém próximo ao centro, valorizado pela estratégica localização, com um legado de residências com diferentes padrões, com uma escala gregária característica de pequenos núcleos urbanos, e com uma legislação que permitiu usos diversificados que geraram uma grande atratividade à região.

Esse aspecto da sua transformação gerou diferentes atributos de sua urbanidade. O primeiro aspecto que potencializa a urbanidade no bairro é a multifocalidade existente no local. A predominância residencial foi gradativamente sendo transformada por espaços comerciais – restaurantes, bares, lojas e galerias, e por espaços ligados a cultura e educação: museus, bibliotecas, conservatórios, centros culturais e universidades. Assim se configurou a vocação cultural da área. A função residencial ainda se mantém como predominante, conciliando casas antigas de moradores locais com edifícios de alta renda para pessoas que querem morar no bairro.

A arquitetura da cidade reduziu-se a seu aspecto funcional, colocando por terra a antiga aliança entre forma e desenvolvimento das práticas sociais que estabelecia a localização de atividades configurando, juntamente com seus demais elementos construtivos, a imagem das cidades, impregnada de caráter e singularidade, compondo a história das sociedades urbanas. (KOHLSDORF, 1996, p. 24)

Essa diversidade de uso potencializa diferentes ações no cotidiano do bairro, desde crianças que brincam na praça após a escola, jovens sentados nas mesas de bares, ou idosos que caminham pelas ruas estreitas em direção ao centro da cidade, região predominantemente de serviços, estudantes e pessoas ligadas à cena cultural. A múltipla centralidade propicia urbanidade quando as tramas espaciais apresentam maior axialidade e conectividade, contribuindo para a formação de um sistema de espaços com permeabilidade, e de uma rede de estruturas de movimentos no espaço urbano, aumentando a sua capilaridade **(Figura 3).**

As praças, assim como as ruas, são os principais lugares desses Fluxos e Permanências, outro caráter da urbanidade do bairro. Como o bairro liga algumas regiões ao centro, ela acaba sendo local de intenso fluxo na sua rua principal – Rua XV de Novembro - que se por um lado prejudica a sua qualidade ambiental, trazendo barulho e congestionamento em certos momentos, intensifica o fluxo de pessoas no espaço público. O adensamento vivido no entorno de alguns destes espaços promoveu o aumento do tráfego de veículos na região, entretanto, aumentou o fluxo de pessoas e a renovação comercial e de serviços na área.

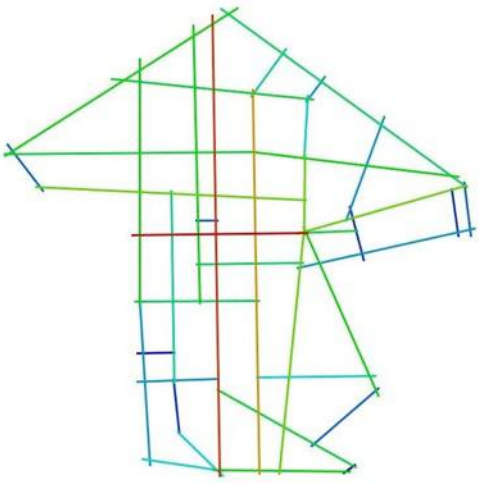


Figura 3. Principais eixos de fluxos do Fundinho. Os principais eixos de fluxos são as ruas que historicamente ligavam as praças da cidade.

Essas permanências se evidenciam também nas diferentes festividades, herdadas de tradições religiosas que criaram rituais de apropriação dos espaços públicos, como Congada, o Carnaval de rua, as quermesses. A prefeitura e outros órgãos governamentais incentivam com diversas ações atividades nas praças e ruas, como shows, concertos, apresentações teatrais, exposições e procissões que tem o bairro como passagem obrigatória. Os bares e restaurantes complementam essas permanências no Espaço Público, principalmente na Praça Rui Barbosa, originalmente o largo da igreja do Rosário, e que se transformou em um lugar com diferentes grupos sociais se apropriando do seu espaço **(Figura 4)**.

Figura 4. Carnaval na Praça Clarimundo Carneiro; Praça Rui Barbosa (popular Praça. da Bicota); Praça. Cícero Macedo e Praça Dr. Duarte. Fonte: O. Leão, P. Luciano, M. Correa, 2012

A urbanidade é aferida pela conformação de lugares - referindo-se ao conceito definido por Marc Augé (1994): identitários, relacional e histórico - que se formam nos espaços de propriedade pública, fator este que pode ou não estar ligado à qualidade projetual, mas principalmente como configuradores de pontos de encontro, da esfera pública, e que culturalmente imprimem sua marca no espaço. Assim como afirma Rosalyn Deutsche (1996), espaço não é uma entidade, mas uma relação.

Outro aspecto que intensifica a urbanidade do bairro é a grande quantidade de interfaces existente entre o conjunto edificado e o espaço público. O bairro guarda parte da herança urbana e arquitetônica da cidade, com ruas estreitas e casario com várias aberturas para a rua faceando os limites das quadras, comum nas tradições urbanísticas do começo do séc. XX. Essa interface potencializa diferentes formas de apropriação através da quantidade de aberturas que se conectam ao espaço livre público.

Mesmo com a crescente verticalização, a boa condição espacial dos edifícios permite ao mesmo tempo aumentar o número de usuários nas praças, como criar diferentes rugosidades espaciais, combinando casas térreas com edifícios de pequeno e grande porte **(Figura 5)**. Embora a legislação tenha proibido essa crescente verticalização, a paisagem resultante desse processo definiu a sua qualidade espacial.

As interfaces remetem à ideia de troca, de contato, de interação, e principalmente de limites e potencialidades entre os elementos que constituem a paisagem, as tramas urbanas e sociais de uma cidade. As gentilezas urbanas, como são conhecidas os projetos arquitetônicos que favorecem de alguma forma o espaço urbano no estado de Minas Gerais, tendo até um concurso promovido pelo IAB local para premiar essas gentilezas, é resultado de uma escala mais equilibrado entre o edifício e a cidade.

Figura 5. Perfis dos espaços públicos. Praça Cícero Macedo e Rua Tiradentes. Fonte: Autor, 2012.

Mesmo com a transformação de muitas residências em comércio, o padrão morfológico permitiu que as entradas dos edifícios intensificassem novas relações com o espaço livre. Alguns espaços se tornaram emblemáticos e são conhecidos pelos estabelecimentos para eles voltados: Praça do Titõe – botequim que coloca suas mesas na praça em frente a pequena porta de onde são servidos petiscos, de forma informal e que intensifica o uso do espaço público; Praça do Empório – comércio de alimentos situado em Frente a praça Cícero Macedo que se tornou ponto de encontro de diversos grupos sociais, mas principalmente de jovens, trazendo intensa vitalidade ao local; Praça da Bicota – nome dado pela sorveteria instalada em um antigo casario do meio do séc. XX; Praça do Colégio Nossa Senhora do Rosário – referência ao colégio tradicional da cidade e que concentra um grande número de estudantes.

As ruas do primeiro núcleo, além da função de circulação tinham como objetivo conectar os principais espaços livres da cidade. A conectividade dos espaços públicos é outro fator determinante para a urbanidade do bairro. Ela potencializa o pensamento sistêmico e dinamiza o cotidiano dos moradores. A forma urbana apresenta uma relação direta com essa conectividade. Quanto menos barreiras – físicas, visuais e sociais - quanto menores as distâncias a serem percorridas entre as quadras, e quanto melhor a distribuição de espaços livres, permitindo sua conexão, maior será a possibilidade desses espaços apresentarem urbanidade.

Nas cidades desse período no Brasil, as praças eram adros religiosos que evidenciavam o poder da igreja católica nas cidades, e para isso o espaço público deveria servir de controle, de ordem, e isso fez com que esses espaços tivessem conexões diretas pelas principais ruas, interligados fisicamente e organizadores da vida social da cidade. Esse modelo foi alterado nos novos bairros criados ao longo do seu crescimento, perdendo o espaço livre o seu papel de articulador espacial da forma urbana.

Por fim, o elemento que caracteriza e se destaca como promotora da urbanidade no Fundinho é o Sistema de Espaços Livres, configurados através das praças que estruturaram o núcleo da cidade e atualmente caracterizam a sua qualidade urbana. Segundo Magnoli (2006), o espaço livre é todo espaço livre de edificação, é o espaço luz, elemento essencial das cidades, independente do seu formato,

tipologia, uso e apropriação. É nele que a esfera pública da vida cotidiana atinge diferentes proporções, e carrega a memória dos lugares e dos tempos, mesmo que estes sofram transformações, assim como ocorreu no Fundinho **(Figura 6).**

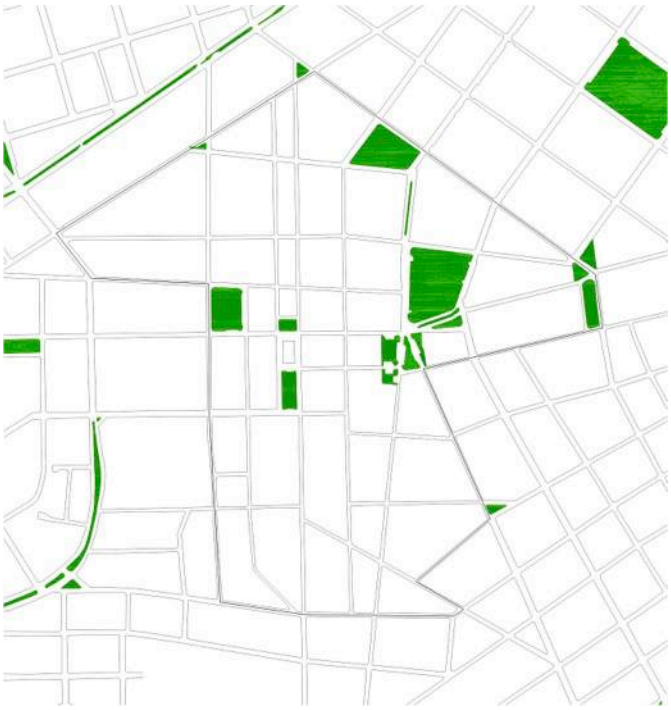


Figura 6. Sistema de Espaços Livres no Fundinho e arredores. Fonte: PMU. Adaptação: Autor, 2012.

Esses espaços foram transformados, passaram de largos a praças ajardinadas com coretos e posteriormente em praças com desenho moderno, passaram de um entorno com edifícios baixos e coloniais a ecléticos e torres contemporâneas, porém permanecem como escrita do processo de ocupação da cidade, reverenciando o modelo de organização espacial das cidades desse período e nessa região de Minas Gerais.

Os largos desse período organizavam a sociedade, dedicada a preceitos religiosos e pautada em uma economia basicamente agrária e comercial. As praças tinham funções mais definidas, como largo do comércio, da cavalhada, e adro da igreja, eram espaços dedicados a festejos e da vida pública, embora parcialmente controlada. Essa estrutura de espaços, típico da formação urbana da região, evidenciava os espaços livres ligados a igreja católica e as instituições de poder, servindo local de festejos, controle da sociedade e principalmente de valorização do patrimônio arquitetônico que estava se formando.

As dimensões reduzidas dos espaços públicos originais (praças e ruas), mais próximos da escala humana, e não da escala do automóvel, promove uma melhor definição total do espaço, consequentemente do sistema, e propicia uma relação mais gregária da população com o espaço urbano e uma maior apropriação pública. Embora quantidade necessariamente não signifique qualidade, o número de largos, sete no total, aliada a boa distribuição no tecido urbano, define a qualidade urbana do

bairro. Pequenos espaços abertos ricamente alimentados por entrada e com facilidade de conexão propiciam uma maior vitalidade ao espaço público.

Figura 7. Relação entre cheios e vazios no entorno da Praça Cícero Macedo, núcleo original da cidade. Fonte: PMU. Adaptação: Autor, 2012

Na Figura 7 percebe-se em detalhe a relação entre cheios e vazios em uma área do Fundinho. As pequenas praças caracterizadas pelas grandes áreas brancas se relacionam diretamente com o entorno de casas e edifícios altos construídos em quadras de pequena extensão, facilitando o deslocamento dos pedestres e conectando visualmente os espaços através de sua estrutura urbana. Essa condição não ocorre em outros setores da cidade, onde a padronização das quadras e a distribuição praças de forma não sistêmica, privilegiaram um tecnicismo que de certa negligenciou a força que os espaços livres têm na organização de um espaço urbano com maior qualidade.

Mesmo com esse relato nem tudo são flores quando se trata do bairro Fundinho, especulação, esvaziamento, problemas de infraestrutura coexistem com essa atmosfera urbana que se define a cada dia por sua condição urbana única na cidade, a de conciliar no mesmo espaço história, espaços livres qualitativos, modernidade e principalmente urbanidade, essencial prever nossas possibilidades não só para o seu desenvolvimento como também de outros espaços da cidade.

Palmas: urbanidade insurgente

O macro-parcelamento do plano piloto de Palmas delimitou cada unidade de vizinhança pelo traçado viário, e definiu que estas deveriam seguir igualitariamente os princípios elencados pelo plano, porém com condições espaciais diferenciadas e com identidade própria. A expectativa inicial, de que cada quadra fosse projetada por diferentes arquitetos de prestígio profissional não se concretizou, porém o único que participou ativamente desse processo foi o escritório de Arquitetura e Urbanismo Ruy Othake, projetando as principais quadras centrais de Palmas, objeto desse estudo, enquanto outras foram

projetadas pelo escritório Grupo 4 e por arquitetos pertencentes ao quadro de funcionários do poder público.

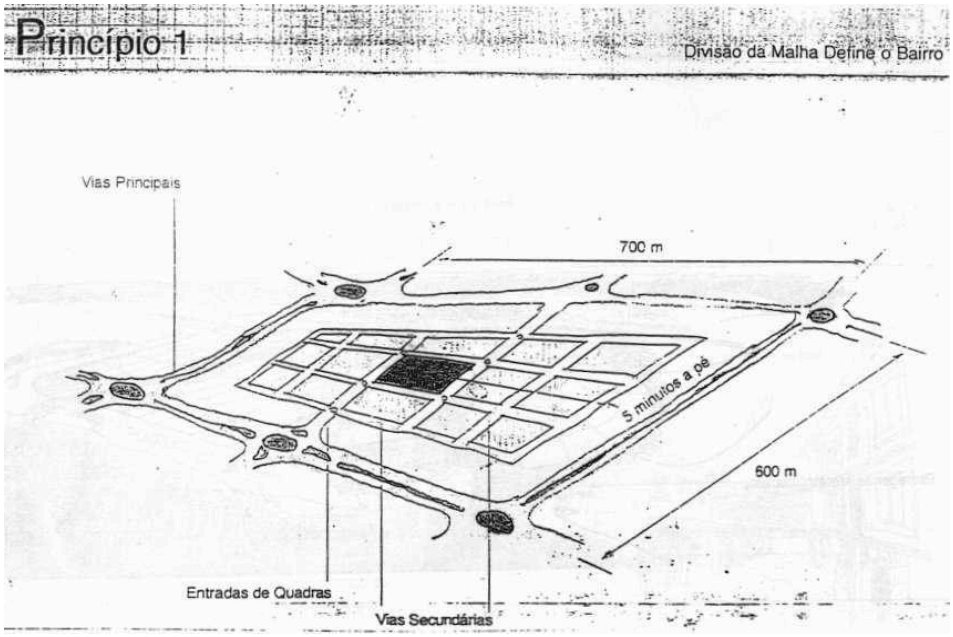


Figura 8. Princípio de divisão da malha das quadras com seus acessos. Fonte: Memorial do Projeto de Palmas, 1990

Cada quadra representa uma parcela da totalidade territorial do plano **(Figura 8)**. O espaço fragmentado também pode ser fragmentário, conformando vazios urbanos e proporcionando uma segregação espacial prejudicial à urbanidade. O desordenamento inicial promovido pelo Estado resultou na abertura de inúmeras quadras sem que as já construídas estivessem parcialmente ocupadas, como previa as fases de crescimento do plano.

O resultado é a baixa densidade das quadras centrais da cidade, onde a especulação imobiliária esteve mais presente, e uma maior densidade nas quadras periféricas da cidade. Muitas ainda apresentam um grande potencial para ocupação, que por um lado cria novas possibilidades, mas que por outro, promove uma obsolescência e gera hiatos na conformação do espaço urbano da cidade.

As duas unidades de paisagem objeto deste estudo são fragmentos desse processo. Duas áreas distintas, a primeira concebida pela força comunitária e a outra, pela força do projeto. Ambas apresentam infraestruturas consolidadas, porém, o processo de conformação determinou as principais diferenças entre elas. As três quadras da Vila União, bairro "ocupado" pela população, atualmente evidenciam os limites do projeto para a conformação de lugares, inserindo na paisagem elementos da apropriação que marcaram a sua ocupação territorial. A antiga "invasão", com barracos e instalações improvisadas, atingiu uma condição urbana diferenciada em Palmas. As três quadras centrais, que formam outra unidade de paisagem, revelam como os condicionantes do projeto possibilitam ou não a geração de urbanidade.

No processo de urbanização de Palmas, o plano expôs suas fragilidades e possibilitou a criação de novas formas de espacialização. Novos pontos de atratividades constituíram uma outra condição para os espaços públicos, a de integração espacial. Estas, projetadas ou conformadas pelas práticas sociais, têm diferentes graus de atratividade. Os focos de atração da população previstos pelo plano nas unidades de vizinhança geram no espaço uma estrutura que se condiciona à trama urbana imposta pelo projeto, porém muitas delas, só são possíveis através da ruptura com o traçado, inscrevendo novos caminhos e percursos que determinam os modos de apropriação pública na cidade.

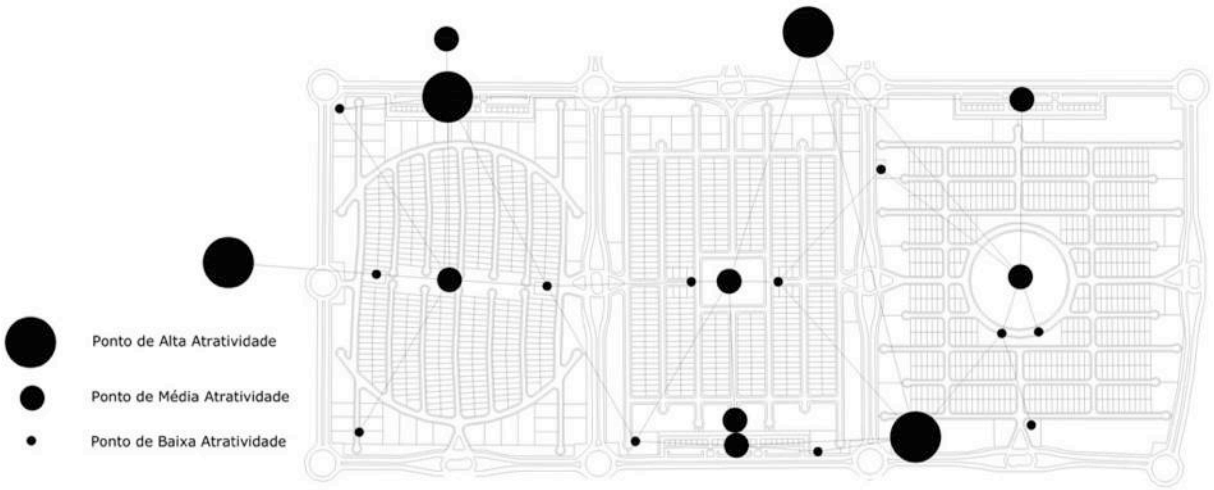


Figura 9. Conectividade e pontos de atratividade na região central. Poucos pontos decorrentes de uma proposta de setorização das funções urbanas.

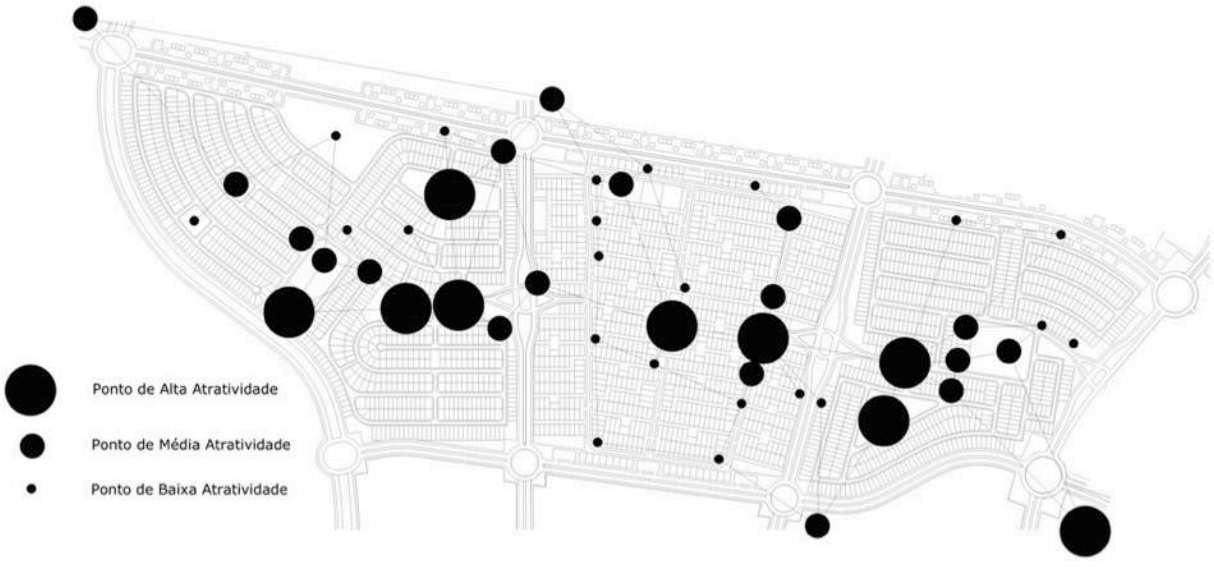


Figura 10. Conectividade e pontos de atratividade na Vila União.

As figuras 9 e 10 representam os pontos de maior atratividade e sua rede de conexões nas unidades de paisagem estudadas. Estas estão articuladas referenciando à integração entre cada uma delas, tanto no espaço como na complementaridade de uso, e pelo grau de importância que cada uma apresenta dentro das quadras. Nas três quadras centrais **(Figura 9)**, os principais pontos de atração são representados

pelas centralidades do projeto urbano, como o comércio vicinal, as escolas, as praças e as igrejas locais. Esses ultrapassam seus limites, permitindo ligações com as unidades adjacentes, sempre condicionadas aos pontos de atratividades definidos pelo projeto. Mesmo havendo essa variável, essa pouca diversidade reduziu e limitou as suas conexões, principalmente quando confrontada com as promovidas na Vila União **(Figura 10)**.

A múltipla centralidade promoveu uma maior quantidade de conexões, principalmente nas novas áreas comerciais que surgiram nos novos acessos, um contraponto ao plano original. Essas se conectam, formando um eixo horizontal entre os outros pontos de atratividade, resultando em uma estrutura em rede que gera novas possibilidades de uso. Essa distribuição promoveu mais vitalidade ao cotidiano dos moradores, incidindo na esfera pública do espaço. Na região central, o comércio vicinal apresenta problemas na forma de se conectar com o interior de sua quadra, dificultando sua integração. Essa incongruência espacial, configurou um dos principais enclaves projetuais da cidade, gerando espaços ociosos em meio ao tecido urbano. Na Vila União, tentou-se estabelecer as mesmas premissas projetuais, porém, a sua conformação fez com que o comércio vicinal perdesse seu valor de atratividade, alterando sua configuração.

Figura 11. Relação entre a escala da arquitetura e do espaço livre. Área comercial vicinal na região central e comércio da Vila União.

A dicotomia entre ter uma proposta clara de traçado urbano e não ter de uma tipologia edilícia interferiu diretamente na interação entre arquitetura e espaço urbano. O problema não está diretamente em não ter um plano tipológico, mas na convicção de que a arquitetura é algo independente. A arquitetura é para a cidade, para o cidadão, para o pedestre e para o carro, para o proprietário e expectador. É uma defesa da interação entre espaços livres e distintas arquiteturas que podem ser geradas pelo espaço urbano. O edifício não é o limite do espaço livre, é onde ela se completa. A urbanidade depende da riqueza dessa ambiguidade, da dialética entre público e privado, da separação que determina a dimensão individual e coletiva de cada indivíduo no espaço. O modernismo categorizou o espaço livre como um condicionante essencial para a boa arquitetura, porém sem condicioná-lo aos limites necessários para uma escala gregária **(Figura 11)**. Esta depende das diferentes esferas de relação entre o espaço livre com o construído, gerando interfaces que podem promover urbanidade.

As interfaces remetem à ideia de troca, de contato, de interação, e principalmente de limites e potencialidades entre os elementos que constituem a paisagem, as tramas urbanas e sociais de uma cidade. As críticas à segregação propiciada pela privação da coletividade pública em ambientes privados, murados e não conectados com o ambiente urbano, abastece a discussão de como o projeto urbano pode, e deve, condicionar o seu traçado, parcelamento, tipologia edilícia e implantação, para uma cidade de interfaces.

A cidade de Palmas apresenta uma importante relação com os espaços livres, categoria esta que abriga uma extensa área do parcelamento da cidade e que é responsável por parte da imagem de qualidade urbana proposta pelo plano e pelos gestores urbanos.
Os espaços livres foram previstos como um sistema de áreas com hierarquias determinadas pela trama urbana e pela condição geográfica. A forma de apropriação, a relação com o contexto regional e a qualidade estética de cada parcela de espaço verde determina o grau de urbanidade dos lugares em Palmas. A transformação da paisagem reflete os conflitos culturais, econômicos e sociais que se revelam através da construção do espaço.

A grande quantidade de espaços livres de Palmas está sendo gradativamente transformada pelo poder público, pela população e por instituições, porém algumas ainda se mantêm praticamente intocadas ou com pouca intervenção humana. A grande quantidade de espaços livres definidos pelo plano apresentam conotações diferentes nas regiões analisadas **(Figuras 12 e 13).** Se por um lado as praças projetadas da região central são importantes espaços de convívio social da população, na Vila União os principais espaços livres são as ruas e áreas ligadas a circulação de veículos que se encontram próximos aos comércios da região.

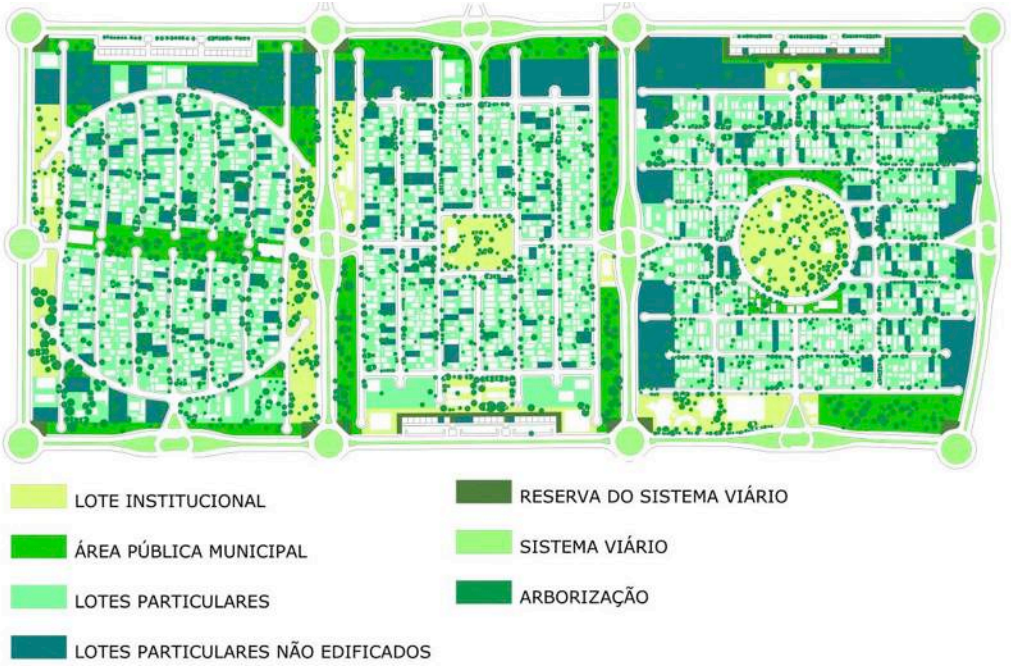


Figura 12. Caracterização dos de Espaços Livres na região central de Palmas

Figura 13. Caracterização dos Espaços Livres na Vila União em Palmas

O sistema de espaços livres apresentam distintas configurações quanto as categorias espaciais existente, remetendo a ideia de uma desenho mais ordenado, com uma hierarquia imposta pelo traçado, no caso das quadras centrais, e de um sistema construídos pela forma de apropriação dos espaços livres públicos, no caso da Vila União. A informalidade do espaço trouxe aos espaços livre uma outra urbanidade, construída pela necessidade de espaços de visibilidade de uma insurgência no processo de urbanização de Palmas.

Referências bibliográficas

Aguiar, D; Netto, V. (organizadores) (2012) *Urbanidades*, Folio Digital: Letra e Imagem, Rio de Janeiro

Arendt, H. (1981) *A condição Humana*, Ed. Forense Universitária, Rio de Janeiro.

Attux, D. E. Et Al. (2008) Fundinho: um bairro histórico para Uberlândia. *Inventário e diretrizes especiais de uso e ocupação do solo*. Fórum Patrimônio, Belo Horizonte, v. 1, n. 2.

Augé, M. (1994) *Não-lugares: introdução a uma antropologia da super-modernidade*, Papirus Editora, Campinas.

Caldeira, T. P. (2000) *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Ed. 34: Edusp.

Carlos, A. F. A. (1999) *Novas contradições do espaço*, Contexto, São Paulo.

Deutsche, R. (1996) Agoraphobia e Uneven Development: public art in New York City. in *Evictions, Art and Spatial Politic'*. Cambridge: MIT Press, p. 3-52, p. 269-316.

Hillier, B. (1988) *The social logic of space*, Cambridge University Press, Cambridge.

Holanda, F. (organizador) (2003) *Arquitetura e Urbanidade*, Pró Editores Associados Ltda., São Paulo.

Huet, B. (2001) Espaços públicos, espaços residuais. In: HUET, Bernard et al. *Os Centros das Metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. Terceiro Nome/Viva o Centro/Imprensa Oficial, São Paulo, 147-151.

Kohlsdorf, M. E. (1996) *A apreensão da forma da cidade*. UNB: Brasília.

Macedo, S. S. (2009) Et. Al. Considerações preliminares sobre o sistema de espaços livres e a constituição da esfera pública no Brasil. In: TÂNGARI, V. R; ANDRADE, R.; SCHLEE, M. B. (Orgs.). *Sistemas de Espaços Livres: O cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, p.60-83.

Macedo, S. S. (2011) *Sistema de Espaços livres e a constituição da forma urbana contemporânea na cidade brasileira*. VI Colóquio QUAPÁ-SEL, São Paulo.

Magnoli, M. M. (2006) Espaço livre: objeto de trabalho. *Paisagem e Ambiente: ensaios* n° 21. São Paulo, p.175-197.

Pesci, R. (1999) *La Ciudad de la urbanidad*, Fundación CEPA, Buenos Aires.

Rabotnikof, N. (1995) *El espacio público: variaciones en torno a un concepto, en La tenacidad de la política*, IIF, UNAM, Cidade do México.

Tuan, Y. (1983) *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

Espaços Livres Públicos : forma e apropriação, estudo da Av.Inajar de Souza

Helena N. Degreas , Priscilla G. Ramos

Programa de Mestrado: Projeto, Produção e Gestão do Espaço Urbano do FIAMFAAM Centro Universitário

Avenida Liberdade, 749, 7º andar, São Paulo, SP, Brasil. Telefone/fax: 55 11 3209 4589

helena.degreas@fiamfaam.br, priscillagoya@gmail.com

Resumo

Este texto é parte integrante do grupo de estudos "Sistemas de Espaços Livres: projeto, produção e gestão" (SEL-FIAMFAAM vinculado ao Mestrado Profissional de Urbanismo do FIAMFAAM Centro Universitário) e tem por objetivo realizar a leitura da forma em que se apresentam os espaços livres públicos a partir da aplicação do método construído pelo grupo de Pesquisas QUAPA-SEL II (Quadro do Paisagismo no Brasil-Sistema de Espaços Livres II Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Sâo Paulo). Os espaços livres no meio urbano são um conjunto de áreas não edificadas, descobertas, inseridas na malha urbana e que tem formas, dimensões, localização e distribuição variáveis. São de uso comum, coletivo e cumprem uma função social que vai muito além da funcionalidade das praças e dos parques, tipos espaciais mais conhecidos. Ruas, calçadas, canteiros de sistemas viários, estacionamentos entre tantos outras tipologias presentes no meio urbano, acolhem todas as dimensões de expressão da esfera de vida pública e, por consequência, dão forma a sociedade. O nível de civilidade de uma cidade pode ser mensurado pela qualidade de seus espaços públicos. Esse artigo apresentará conceitos e método desenvolvidos na pesquisa e aplicados em um estudo de caso na cidade de São Paulo.

Palavras-chave

Espaços livres públicos , forma urbana, paisagismo, desenho urbano.

Abstract

This article is part of the study group "Open Spaces systems: design, production and management" (SEL-FIAMFAAM linked to professional master's in urban planning from the FIAMFAAM Centro Universitário) and aims to make the reading and comprehension of the contemporary form of the public open spaces. This will happen with the application of the method built by QUAPA-SEL II research group (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo). The open spaces in the urban environment are a set of built areas, inserted in the urban fabric with variable shapes, dimensions, location and distribution. They play a social function that goes far beyond the functionality of squares and parks, best-known spatial types. Streets, sidewalks, flowerbeds of road systems and many other types present in the urban environment should welcome all dimensions and expressions of public life sphere and, consequently, form the society. This article will present concepts and methods developed in the research and applied in a case study in the city of São Paulo.

Keywords

Public open spaces, urban form, landscape architecture, urban design.

Introdução

Os espaços livres no meio urbano são um conjunto de espaços não edificados, descobertos, inseridos na malha urbana de porte significativo no tecido da cidade (TÂNGARI;SILVA , 2010).

Arborizados ou não, vegetados ou não, com ou sem mobiliários e equipamentos urbanos, são áreas de uso comum, coletivo e cumprem uma função social que vai muito além da funcionalidade. Compostos por ruas, calçadas, canteiros laterais e centrais de sistemas viários , praças , resíduos de loteamentos, rotatórias, entre outros.

Associado aos edifícios, os espaços livres dão forma á sociedade: materializam a cidade refletindo seus aspectos aspectos físicos , econôminos , históricos , culturais, arquitetônicos de sua composição realizando a vida social urbana.

As cidades brasileiras apresentam um sitema de espaços livres resultante do crescimento espontâneo a partir dos seus núcleos urbanos. Pode-se afirmar que a malha urbana e, com ela toda a rede viária e também de espaços livres destinados ao público, surgem do acaso impedindo a proposição de espaços exclusivamente destinados a parques e praças. Quer legalmente constituídos, quer provenientes da ilegalidade na ocupação das terras e de seu parcelamento, prevalece no desenho, a cultura da terra urbana como mercadoria de consumo reforçada por polítcas e ações públicas que historicamente não foram eficazes na distribuição equitativa de infraestrutura urbana.

A vida pública em todas as suas dimensões, se materializa nas áreas livres existentes ou ainda, onde é possível: em áreas residuais de loteamentos, sistemas viários, largos e uma série de vazios passíveis de apropriação. Esses espaços, mesmo livres de edificação, não recebem uma designação oficial: não são praças, parques ou jardins. Existem cidades planejadas onde o desenho do espaço público aconteceu de forma pensada, com tipologias claras, distribuição e localização adequadas à vida urbana. Esse é o caso de cidades como Palmas, Brasília, Boa Vista e Maringá. Ainda assim, não se pode afirmar que, com o crescimento das cidades, os critérios tenham sido mantidos para garantir a qualidade de vida urbana. Um outro fenômeno associado à produção de espaços livres públicos vem se intensificando no Brasil: empresas privadas responsabilizam-se pela construção, gestão e manutenção desses locais impondo regras de comportamento, tipos de uso e por vezes incluindo especificidades sobre as vestimentas para frequentadores do local. Os passeios públicos, por sua vez, também encontram-se na mesma situação: manutenção inexistente, gerando falta de segurança ao pedestre, uso privados sobre áreas públicas (de tapumes de obras com direito à ocupação do passeio, associadas à colocação de mesas, cadeiras e mais uma centena de permissionárias e concessionárias públicas que instalam seus equipamentos e mobiliários sem qualquer preocupação quanto à segurança ou mobilidade dos cidadãos. Surge, com o apoio do poder público municipal, mais uma ação cosmética (para a cidade de São Paulo, em que calçadas e passeios públicos não são planejados como parte do sistema de mobilidade ou de

infraestrutura urbana) que segue a tendência de outras metrópoles mundiais: os parklets. Ocupando no caso, parte do sistema viário, esses equipamentos vem sendo utilizados pela população como locais para descanso em áreas centrais.

Diante da situação, a pesquisa ainda em estado inicial, apresentará por meio de um estudo de caso, diretrizes para qualificação de áreas livres para apropriação pública utilizando como critérios de análise, conceitos e métodos de trabalho que vem sendo construídos pelo grupo de pesquisas QUAPA-SEL II com o tema " Os sistemas de espaços livres e a constituição da forma urbana contemporânea".

Sistemas de Espaços Livres e forma urbana

Entende-se por sistemas de espaços livres todo o tipo de espaço livre de edificação (indenpendente de seu tamanho, forma, atributos estéticos, locacionais ou funcionais) e que surge da relação entre os espaços livres de propriedade pública e de propriedade privada. Entranhados na cidade, os sistemas de espaços livres compõem, juntamente com as edificações, dão a forma das cidades.Por abrigar a vida pública, sua compreensão é fundamental. A implantação dos edifícios nos lotes, associado à ocupação do sítio bem como à densidade do espaço edificado dão ás cidades, suas feições típicas. A forma, por sua vez, é social e dinâmica derivando da estrutura social em movimento e trasnFORMAção constantes.

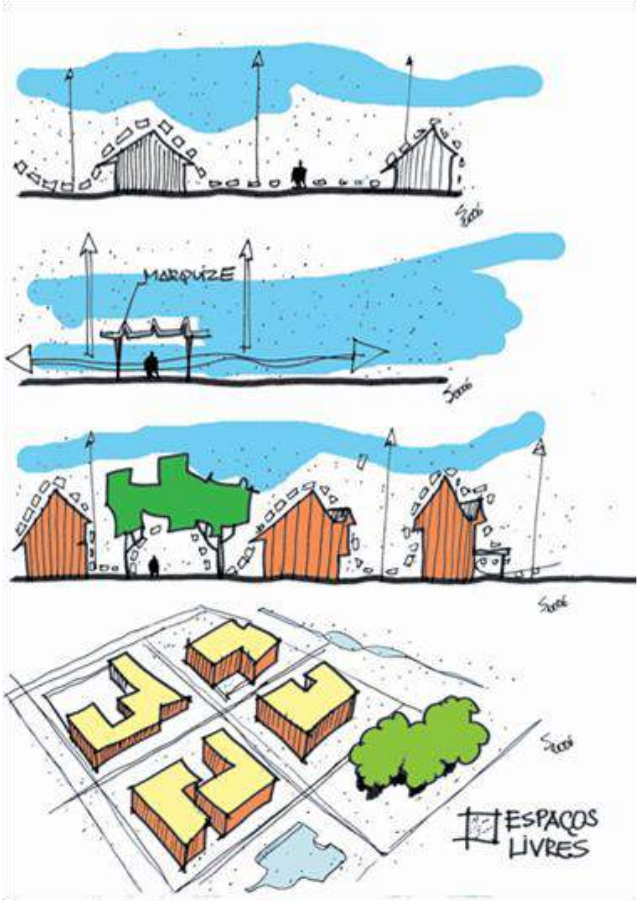


Figura 1. Autor: Silvio Soares Macedo (2014). A ilustração reforça a ideia de que a implantação dos edifícios e sua relação com os espaços livres dão forma à cidade bem como definem qualidades urbanísticas. Fonte: Acervo QUAPA SEL II.

A ilustração abaixo, aponta os diversos fatores e agentes que contribuem quer individualmente quer de forma integrada na constituição da forma urbana.

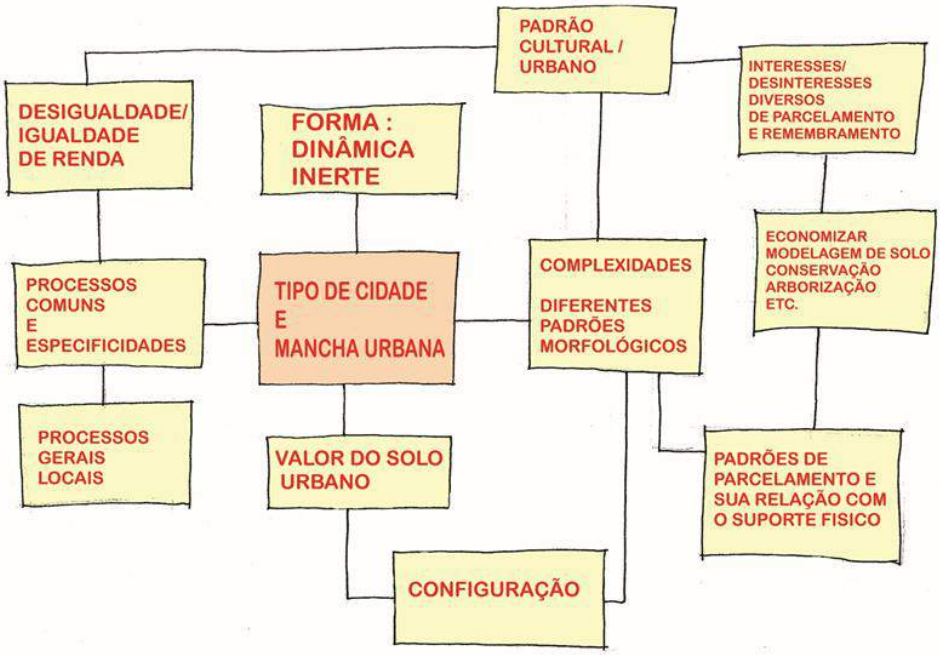


Figura 2. Autor: Silvio Soares Macedo (2014). A ilustração apresenta um diagrama criado pelo grupo de pesquisas QUAPA SEL II. Nele, o tipo de cidade e a mancha urbana são apresentadas como dinâmicas ou inertes e que sua forma é derivada de processos locais, globais e dos diversos níveis de renda poder bem como de padrões culturais. A forma urbana é apresentada em sua complexidade dada pelos distintos e inúmeros agentes de produção que são responsáveis pela configuração e morfologia da cidade. Fonte: Acervo QUAPA SEL II.

Por sua vez, os sitemas de espaços livres tem sua forma, organização e distribuição na cidade deterrminados por uma conjunto de variáveis apresentadas na ilustração abaixo:

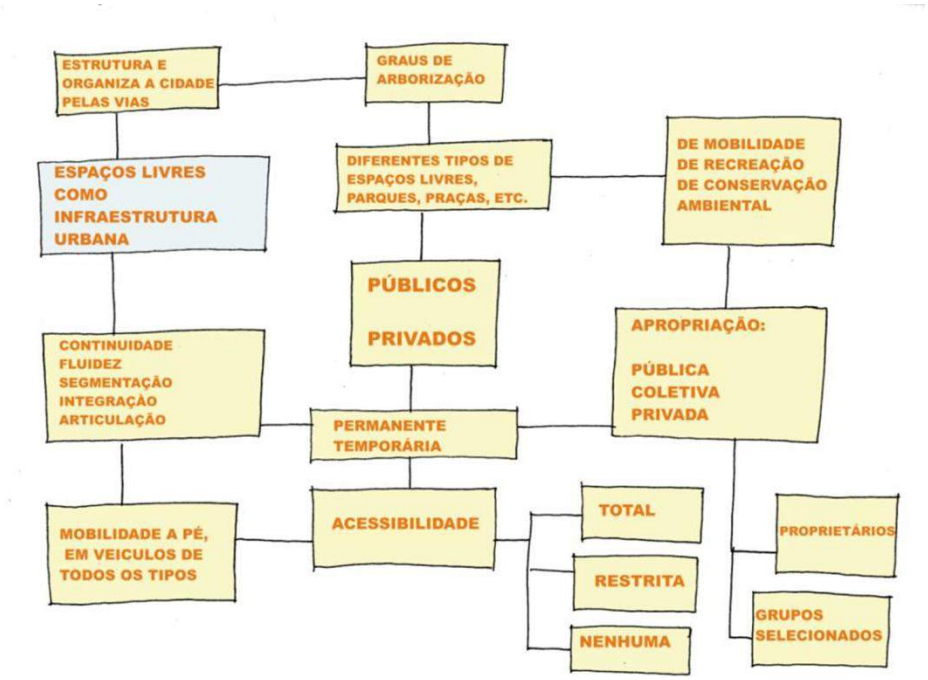


Figura 3. Autor: Silvio Soares Macedo (2014). A ilustração criada pelo grupo de pesquisas QUAPA SEL II apresenta a composição dos sistemas de espaços livres. Da relação entre espaços livre públicos e espaços livres de propriedade privada, nascem tipos de espaços que são apropriados pela população. De maneira sintética, são apresentados os atributos que qualificam os espaços de vida da população. Fonte: Acervo QUAPA SEL II.

A relação entre espaços livres de propriedade pública e de propriedade privada definimos como sistema. Essa definição permeia todo o trabalho e permite o conhecimento dos agentes, das variáveis e por consequência da complexidade do objeto estudado. Permite também, graças a essa visão, compreender a importância e o potencial que esses espaços, mesmo residuais na cidade tem como objeto de qualificação e de requalificação na metrópole paulista para fins de vivência urbana. Seu funcionamento depende da relação com as demais estruturas: o desenho da quadra e a divisão, dimensão e distribuição dos lotes, a implantação da malha urbana sobre o suporte físico associando a fragilidades e potencialidades do mesmo frente ao tipo de ocupação, a legislação urbana e todo o instrumental legal, os agentes sociais e públicos, o sistema viário e o fluxo de veículos, o conhecimento das demandas e dos grupos envolvidos.

A partir de um diganóstico abrangendo potencialidades e fragilidades do local, o projeto pretende contribuir para a criação de novos lugares de vida pública a partir da requalificação de áreas livres não previstas. Para esse trabalho, pretende-se apresentar as potencialidades de áreas residuais provenientes de implantação de sistema viário sobre leito de rio canalizado.

Contextualização da área de estudo

O estudo de caso é a Avenida Inajar de Souza , localizada entre as Subprefeituras da Ferguesia do Ó / Brasilândia e Cachoeirinha / Casa Verde , na Região Noroeste do Municipio da cidade de São Paulo, SP, Brasil.

A contextualização histórica se faz necessária pois a descrição da maneira como se deu o processo de ocupação da região ou ainda, dos dois lados da avenida Inajar de Souza, permitirá algumas reflexões sobre o “estado da arte” local.

Subprefeitura da Freguesia do Ó /Brasilândia

Uma divisão administratriva que abriga dois distritos com histórias de formação distintas: de um lado Freguesia do Ó originada a partir de um núcleo religioso. Do outro lado, o distrito de Brasilândia, originado a partir do desmembramento de glebas. Com uma área de 10,50 km², distribuídos em 49 bairros, que abrigam uma população de cerca de 264 mil habitantes. Com 433 anos de fundação, o local ainda mantém construções antigas como o Largo da Matriz localizado nas colinas da freguesia desde 1901 e a Igreja Nossa Senhora do Ó que ainda hoje comemora a Festa do Divino (maio), o Assentamento da Cruz (junho) , Festa da Nossa Senhora do Ó (agosto) .O uso do solo atualmente é residencial , comercial e serviços. Além das manifestações culturais de cunho religioso na Freguesia do Ó se localiza a Escola de Samba Rosas de Ouro. Já o distrito de Brasilândia, tem uma área de 21.00 km² e originou-se na década de 30 a partir do desmembramento de sítios e chácaras de cana de açúcar que, com o passar dos anos, foram se transformando em núcleos residenciais. Com o objetivo de reunir a comunidade de novo núcleo urbano, o comerciante local liderou a comunidade para a substituição da antiga capela pela construção

da Igreja de Santo Antônio. Em sua homenagem, o bairro foi batizado com seu nome: Brasilândia, uma adaptação de Brasílio Simões. Em 1946, inicia-se o loteamento das terras de uma olaria pertencente à familia Bonilha ,o novo assentamento recebeu um grande número migrantes do Nordeste do Brasil que vinham em busca de possibilidades de trabalho e sobrevivência, uma vez que a região de origem era assolada por secas contínuas e por consequência, poucas condições de trabalho quer em núcleos urbanos, quer em comunidades rurais.Nessas condições, o bairro começou a constituir-se sem senhuma implantação de infraestrutura e construído a partir das grandes facilidades de pagamento dos terrenos da família associados à doação de tijolos para estimular a construção das casas.

A Subprefeitura Casa Verde/Cachoeirinha

Numa área de 26,70 km², distribuem-se cerca de 309 mil habitantes distribuídos em 3 distritos, a saber: Limão (80.229 habitantes), Casa Verde (85.624 habitantes) e Cachoeirinha (143,624 habitantes). O Distrito da Casa Verde proveniente de um sítio com cerca de 200 alqueires e inúmeros proprietários, sua origem é laica, ou seja: não tem fundação religiosa carecendo de matriz e largo propriamente dito como centro gerador de urbanização. Em 1913, inicia-se o loteamento das terras que com o passar das décadas, começa a receber infraestrutura pública, bem como a construção de uma igreja, nos mesmos moldes do distrito de Brasilândia. Hoje é composto por algumas indústrias que são economicamente responsáveis pela geração de trabalho e renda da população. É também conhecido como bairro de sambistas, alusão às três escolas de samba locais, a saber: Império de Casa Verde, Morro da Casa Verde e Unidos do Peruche.

O Distrito do Limão , inicialmente de caráter rural e por ser adjacente ao Distrito da Freguesia do Ó se desenvolveu como um prolongamento das chácaras e sítios. Em 1921 foi realizado o primeiro lotamento , posteriormente a edificação de um paróquia ,fomentando a urbanização e crescimento populacional do bairro . Hoje o uso do solo é residencial , comercial , serviço e com a presença de algumas indústrias, o Distrito também abriga a escola de samba Mocidade Alegre.

O Distrito da Cachoeirinha , inicialmente de caráter rural , com suas chácaras cujos o donos de origem nipônica se dedicavam ao plantio e comercialização de hortaliças e batata. O loteamento das chácaras a partir de 1941 contribuiu posteriormente para a urbanização. O Distrito recebeu este nome pois no local existia uma cachoeira ,que foi soterrada para a implantação da Av. Inajar de Souza e a construção do Hospital Maternidade Vila Nova Cachoeirinha . Atualmente o uso do solo é residêncial ,comercial e de serviço.

Verificar a contextualização histórica das Subprefeituras da Freguesia do Ó /Brasilândia , Casa Verde/Cachoeirinha e os respectivos distritos de sua composição fica claro que o processo de produção do espaço através do loteamento das antigas chácaras e sítios. A informalidade predominante pela ausência do Estado na implantação de infraestruturas, políticas públicas de habitação ou ainda de um

projeto de cidade resultou em uma mancha urbana desordenada e descontínua , desconsiderando os aspectos fisicos do local .

Hoje os Distritos são predominantementes compostos por quadras onde predominam a ocupação quase total dos lotes, ou ainda, entre 0% e 30% do interior das quadras. Os espaços com mais de 50% de ocupação intraquadras, são compostos por pátios de estacionamentos de empresas ou ainda locais cuja declividade é acentuada e por si só não viabilizam a construção.

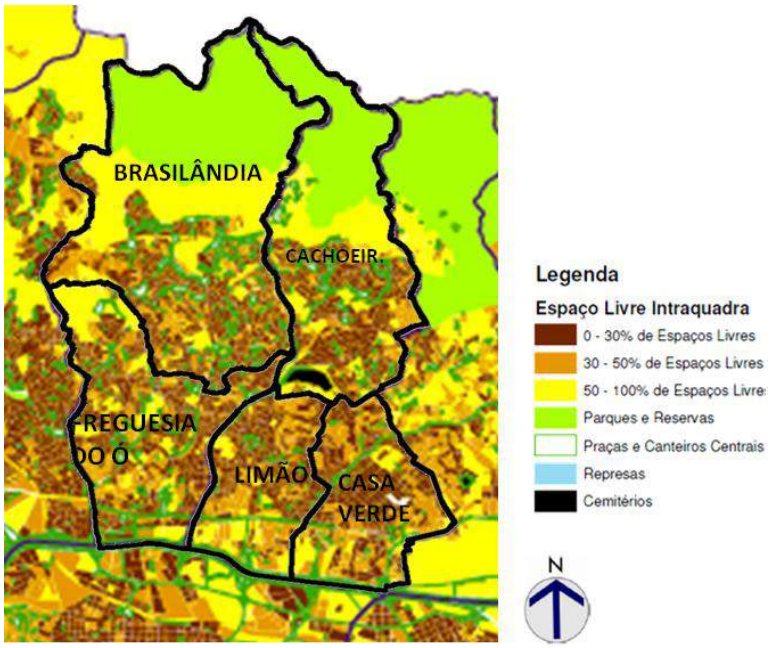


Figura 4. A ilustração identifica a quantidade de espaços livres intraquadra dos distritos da Freguesia do Ó, Brasilândia Limão, Cachoeirinha e Casa Verde. Fonte: Intervenção sobre imagem do Acervo QUAPA-SEL II (2014).

Os Distritos são predominantementes horizontais, com quadras compostas por lotes estreitos e área pequena além de densamente construídos e ocupados.

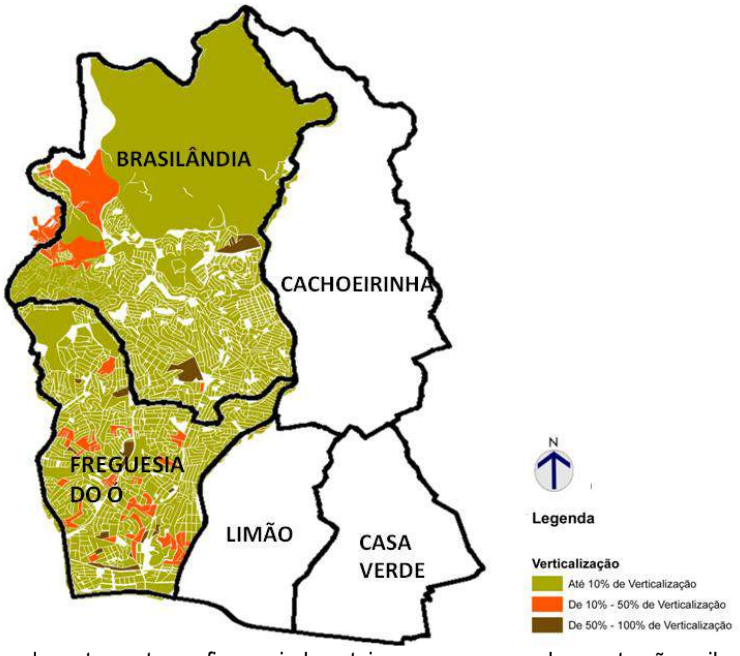


Figura 5. Embora o levantamento e a figura ainda estejam em processo de construção, a ilustração identifica o montante de áreas verticalizadas intraquadra do lado oeste da Avenida Inajar de Souza, ou ainda, o distrito da Freguesia do Ó e o distrito Brasilândia. Fonte: Intervenção sobre imagem do Acervo QUAPA-SEL II (2014).

Pode-se obesevar que o processo de verticalização ocorre ao longo das avenidas do bairro que, por sua vez, ocuparam as várzeas dos rios canalizados e também os topos de morro, caracterizados por sua topografia menos movimentada propiciando menor movimentação de terra para incorporação e construção imobiliárias.

As duas subprefeituras cortadas pela avenida lindeiras à avenida Inajar de Souza são caracterizadas pela baixa densidade arbórea – até 10% dos espaços intraquadra, ou ainda, trata-se de um bairro pouco vegetado. Topos de morro e fundos de vale são ocupados pelas avenidas. A dimensão pequena dos lotes residenciais favorece a impermeabilização do solo e a alta ocupação dos lotes com construção também impede o plantio e também a permeabilidade do solo.

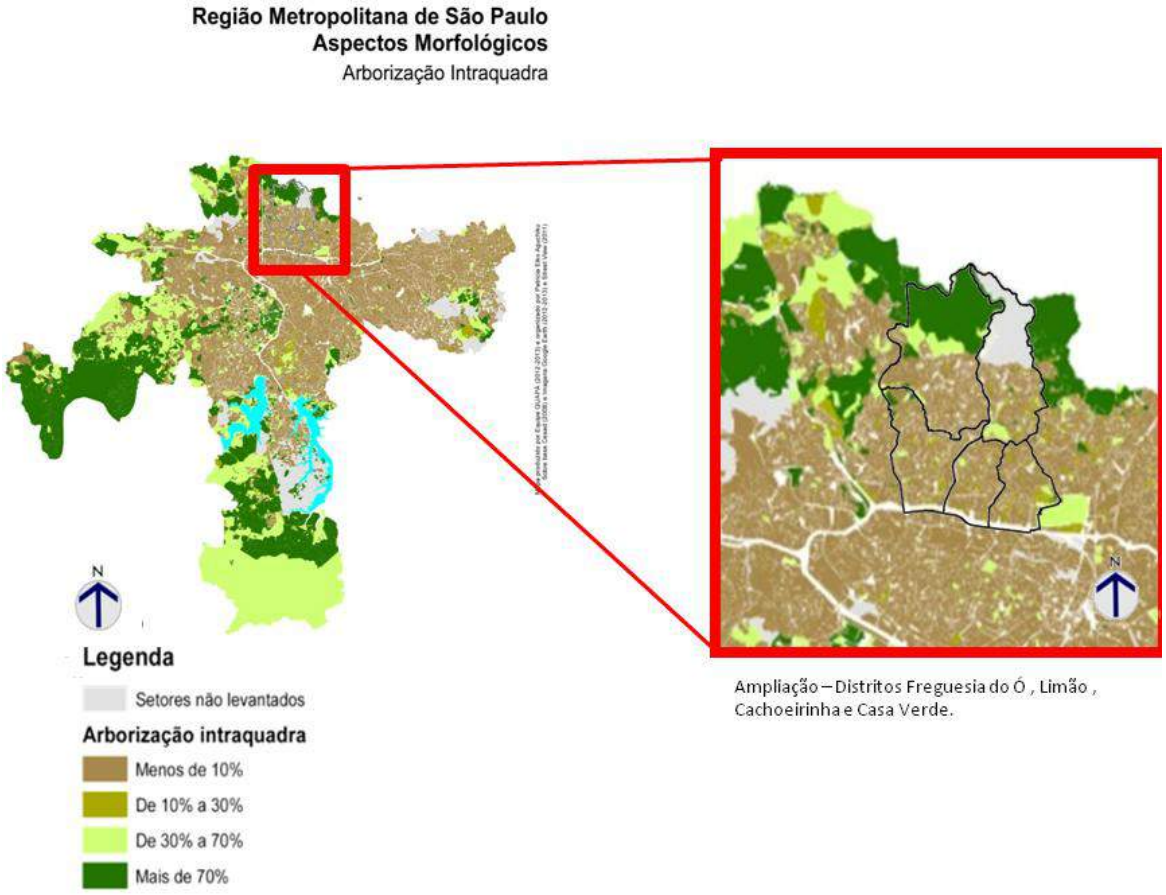


Figura 6. A ilustração identifica o montante de áreas verdes no município de São Paulo, localizada no interior das quadras dos Distritos da Freguesia do Ó, Brasilândia Limão, Cachoeirinha e Casa Verde. Fonte: Intervenção sobre imagem do Acervo QUAPA-SEL II (2014).

O Lugar

O estudo de caso é a Avenida Inajar de Souza , localizada entre as Subprefeituras da Ferguesia do Ó / Brasilândia e Cachoerinha / Casa Verde , na Região Noroeste do Municipio da cidade de São Paulo, SP, Brasil.

A Avenida Inajar de Souza, é uma eixo coletor Norte/Sul que liga os Distritos da Região com a área central do Município de São Paulo , tendo como barreira natural o Rio Tietê, o elo é a Ponte da Freguesia do Ó .

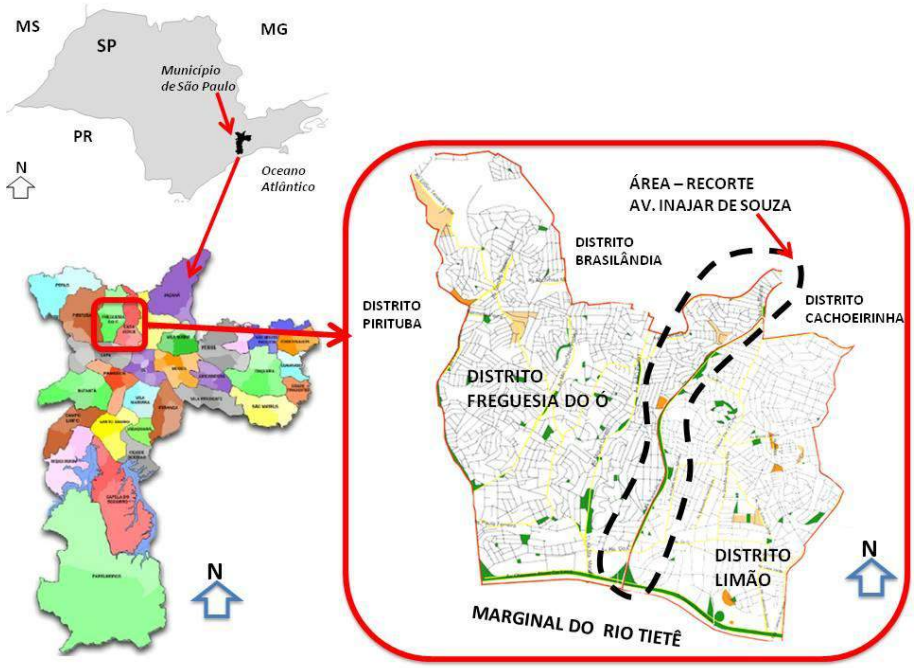


Figura 7. Localização da área de estudo - Av. Inajar de Souza em relação com o Município de São Paulo. Fontes: Intervenção sobre imagens da Prefeitura do Município de São Paulo e Geo Dieese, 2015. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/Subprefeituras/subprefeituras/mapa/index.php?p=14894. Acesso 27 mar. 2015; http://geo.dieese.org.br/observatoriosp/apresenta.htm. Acesso 24 nov. 2014.

O trecho da avenida analisado inicia-se no acesso da Ponte da Freguesia do Ó extendo-se até o Terminal Rodoviário Vila Nova Cachoeirinha . Tem 4,50 km de extensão e 50.00 m de largura , cosiderando as pistas nos sentidos bairro/centro, canteiro central com pista de caminhada /ciclovia.

Figura 8. Trecho de recorte Av. Inajar de Souza, início no acesso da Ponte da Freguesia do Ó até o Terminal Rodoviário Vila Nova Cachoeirinha. Fonte: Intervenção sobre imagem do *Googlemaps*. Disponível em:www.googlemaps.com.br. Internet. Acesso 27 mar. 2015

A definição deste trecho de avenida ocorreu por causa do conjunto de obras de mobilidade urbana para implantação de corredores de ônibus previstos no novo Plano Diretor do município de São Paulo e nos Planos Regionais.

Trata-se de uma avenida construída no fundo de uma vale e sobre as galerias de canalização do Córrego Cabuçu de Baixo por volta da década de 70.

No início do Século XX , o Plano de Avenidas de Prestes Maia , fomentou a prática da canalização de córregos e construção de avenidas fundo de vale, que contribuíram para a estruturação viária da cidade e o intuito de aproveitar as áreas inundáveis da várzea do Rio Tietê para a demanda do aumento da densidade de ocupação do Municipio de São Paulo (TRAVASSOS,2004). A prática do tamponamento não se preocupava com a drenagem e o problema das enchentes , mas atendiam a interessses de saúde pública e também para o aproveitamento das terras planas das várzeas para ocupação (MONTEIRO,2001.p.14).

Portanto a diretriz de planejamento urbano da região restringia-se ao contexto da época: o foco estava na viabilização da comunicação entre distintos e bairros de São Paulo, ou ainda, na construção infra-estrutura viária, ou seja , na viabilização da comunicação da Região Nordeste com a Região Central do Municipio de São Paulo.

Algumas das consequências diretas da sobreposição de uma avenida sobre o traçado pré-existente foram:

Figura 9. Mapa de 1958 dos Distritos da Freguesia do Ó e Bairro do Limão. A linha em amarelo indica a implantação do trecho de estudo da Av. Inajar de Souza, as azuis os córregos canalizados. Fonte: Intervenção sobre imagem do Geoportal Memória Paulista. Disponível em:www.geoportal.com.br/memoriapaulista.Internet. Acesso 22 maio 2015.

Figura 10. Mapa de 1958 dos Distritos da Freguesia do Ó e Bairro do Limão. A linha em amarelo indica a implantação do trecho de estudo da Av. Inajar de Souza, as azuis os córregos canalizados e as vermelhas as Curvas de níveis. Fonte: Intervenção sobre imagem do Geoportal Memória Paulista. Disponível em:www.geoportal.com.br/memoriapaulista.Internet.
Acesso 22 maio 2015.

- A destruição do traçado urbano e do sistema de circulação pre-existentes e, com ele, toda a rede de relações cotidianas de vida local. Quadras foram divididas em dois sem o desenho prévio, resultando numa série de áreas residuais provenientes da ocupação. Mal ajambrados, as áreas livres resultantes foram denominadas de passeios públicos ou calçadas para a mobilidade dos cidadãos. Frentes de terrenos, casas e lotes cortados ao meio, tiveram de se recosntruir, descaracterizadas pela nova avenida.

A avenida Inajar de Souza trouxe de fato, a ligação tão necessária entre os diversos bairros anteriormente citados e também a ligação com o outro lado da ponte do Rio Tietê que, por sua vez, também era uma barreira a separar a região da cidade de São Paulo. Junto com a implantação sem planejamento de impacto local sobre a vida das pessoas e também sem o projeto prévio do lugar, mais uma vez o local sofre com o acaso na constituição de sua forma urbana: surgem um conjunto de áreas livres amorfas, lindeiras à uma via de tráfego intenso de veículos associada à altas declividades e estreitas calçadas que mal acomodam o trânsito de uma pessoa. Junte-se a essas calçadas o fato da prefeitura municipal apresentar, quase como norma de ação, dezenas de agentes públicos permissionários e concessionarios que implantam equipamentos públicos e mobiliários urbanos a partir de critérios aleatórios, trazendo insegurança ao trânsito de pedestres e um caos funcional que se materializa esteticamente na paisagem.

Figura 11. Calçadas com desníveis, colocação de equipamentos públicos de iluminação aleatoriamente e dimensões incompatíveis para a mobilidade à pé são situações comuns na região da Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figura 12. Calçadas com alocação inadequada de equipamentos públicos dificultam ou inviabilizam a travessia ou a mobilidade de pessoas com deficiências funcionais ou mobilidade reduzida na Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figura 13. Calçada e postes - Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figura 14. Calçada - faixa de travessia de pedestres e postes - Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figura 15. Calçada próximo ao Terminal Rodoviário V.N Cachoeirinha, presença de escada e poste na faixa de circulação da calçada - Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

- Outra consequência de cunho ambiental e que resulta em inundações, é a destruição quase que completa do sistema de drenagem: a impermeabilização proveniente das altas de taxas de ocupação dos lotes associada ao processo de urbanização informal que ocorreu por acrescimo de novas redes de ruas, terrenos e glebas sem a construção de espaços livres como praças, parques e jardins. O desenho da grelha urbana é definido predominantemnte pela iniciativa privada, regulamentada ou não, com invasões de terras públicas, ambientalmente frágeis como várzeas e áreas ingremes além de "invasões" de terras públicas e privadas por uma população excluída das políticas e ações habitacionais. O resultado final aponta para um empobrecimento da vida pública em suas diversas dimensões pela inexistência de espaços adequados previstos para a sua existência e estímulo. Praças, parques e espaços para a fruição da vida pública não foram previstos pelo critério informal de construção dos distritos citados e, pelo outro, quando regulamentados e dentro das leis urbanas e códigos de obras da cidade dita formal, criam loteamentos que destinam porcentagens de áreas institucionais, graças ao poder conferido aos empreendedores da iniciativa privada, em áreas frágeis e vulneráveis (íngremes, alagadas entre outras) quando não fragmentadas e distribuídas aletaoriamente (dimensões inadequadas, formas aleatórias) que por si só impedem projetos e ocupação. Cabe uma reflexão sobre os caminhos do planejamento brasileiro contemporâeno e seu lugar na construção dos espaços de vida pública contemporânea.

Figura 16. Praça Waldemar Gaspar de Oliveira - Av. Inajar de Souza Fonte: Intervenção sobre imagem do Googlemaps. Disponível em:www.googlemaps.com.br. Internet. Acesso 27 mar. 2015

Figuras 17 e 18. Praça Valdemar Gaspar de Oliveira - Av. Inajar de Souza Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figura 19. Praça João Azevedo Borges - Av. Inajar de Souza. Esta praça possui uma melhoria "cosmética", apresenta pista de caminhada e área de playground. A presença de uma fonte de água é desconsiderada, não adota a morfologia local como diretriz de projeto urbano. Fonte: Intervenção sobre imagem do *Googlemaps*. Disponível em:www.googlemaps.com.br. Internet. Acesso 27 mar. 2015

Figuras 20 e 21. Praça João Azevedo Borges e a Bica de Água - Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figuras 22 e 23. Praça João Azevedo Borges - área de *playground* e pista de caminhada - Av. Inajar de Souza. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Figuras 24 e 25. Canteiro Central ao longo da Av. Inajar de Souza, com pista de caminhada / ciclovia. Presença de respiros abertos em função da canalização e tamponamento do Córrego Cabuçu de Baixo. Fonte: Ramos, Priscila (2015).

Algumas reflexões

A ausência de propostas para o desenho do urbano pós- canalização e reestruturação viária, resultou em numa série de áreas livres residuais provenientes do rasgo criado pelo novo viário nos loteamentos existentes. As novas intervenções públicas incorporaramm mobiliários urbanos, pistas de caminhada, ciclovias e afins propondo usos recreativos pouco colaborando na fruição da paisagem da cidade por meio do desenho urbano. Prever destinações por meio do projetos urbanos, conferindo por meio de um programa de atividades condizentes com o contexto cultural local, do planejamento de áreas públicas, colaborando e acolhendo a participação das comunidades envolvidas no desenho dos novos espaços podem vir a ser as condições necessárias de desenho para fins de criação de um sistema de espaços livres livres públicos – ainda que constituídos em áreas residuais pode vir a ser uma outra proposta de vida urbana para as cidades e para as pessoas. Espera-se que o discurso da informalidade no desenho do urbano não seja um empecilho para a criação de espaços de vida da população.

Ao descrever os espaços livres existentes ao longo da Av.Inajar de Souza , os seus aspectos físicos, estéticos, dimensionais ,ambientiais e funcionais , busca-se um melhor entendimento do espaço urbano constituído e que se destina a realização da vida pública urbana a partir da reflexão sobre novas possibilidades de uso e apropriação das áreas residuais para fins de uso social urbano.

Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério do Planejamento, orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamentos e Investimentos Estratégicos.(2013) Plano Mais brasil: Plano Mais Brasil PPA 2012-2015 : **Relatório Anual da avaliação : ano base 2012 / Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão / SPI. - Brasília: MP/SPI**. Disponível: http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spi/publicacoes/130612_Rel_Aval_2013_Vol_2-Tomo_II.pdf Acesso: 25 mar. 2015.

BARRO, Máximo. **Nossa Senhora do Ó. Histórias dos Bairros de São Paulo**.São Paulo. Prefeitura do Município de São Paulo -P.M.S.P. Secretaria Municipal de Cultura, 1977.

GEODIEESE - OBSERVATÓRIO SP . Disponível em http://geo.dieese.org.br/observatoriosp/apresenta.htm. Acesso em 24 nov. 2014.

GEOPORTAL MEMÓRIA PAULISTA . Disponível em :www.geoportal/memoriapaulista.com.br.Acesso em 28 maio 2015.

GOOGLEMAPS . Disponível em : www.googlemaps.com.br.Acesso em : 28 maio 2015.

LAMAS, José M. Ressano Garcia.**Morforlogia Urbana e Desenho da Cidade**. 2 ed. Lisboa.Fundação Calouste Gulbekian,2000.

MACEDO, S. S. ; CAMPOS, Ana Cecília de Arruda ; QUEIROGA, E. F. ; GALENDER, Fany C ; AKAMINE, R. ; GONÇALVEZ, F. M. ; DEGREAS, H. N. ; Custódio, Vaderli (2011). **Planejamento Urbano e realização da esfera pública geral nos sistemas de espaços livres de cidade médias e metrópoles brasileiras**. In: *XIV Encontro Nacional da ANPUR* - Cadernos de Resumos 2011, 2011, Petropolis - RJ.

MONTEIRO Jr., Laércio.**Infraestruturas Urbanas: Uma Contribuição do Estudo da Drenagem de São Paulo.** 2011. 278f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. São Paulo,2011.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Disponível em www.prefeiturasp.org.br.Acesso em 28 Maio 2015.

PRADO Jr. , Caio . **A Cidade de São Paulo -Geografia e História** .Ed. Brasiliense. São Paulo,1983.

QUEIROGA, Eugênio Fernandes. Jan./Jun. 2011. **Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras**. RESGATE - vol. XIX,Nº 21. p.25-35.Disponível em: http://www.cmu.unicamp.br/seer/index.php/resgate/article/view/264/264 . Acesso 23.03.2015.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método** .5ª ed. , 2 reimpressão.São Paulo.Editora da Universidade de São Paulo - EDUSP. 2014. 120p.

TRAVASSOS, Luciana R. F. Costa . **A Dimensão Socioambiental dos Fundos de Vale Urbanos no Município de São Paulo**.2004. 170 f.Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental)- Pós-graduação em Ciência Ambiental - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2004.

TÂNGARI, Vera ; SILVA, Jonathas M. Pereira da .(2010) **Requalificação Paisagística de espaços livres no bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro: um percurso de aproximação entre pesquisa e intervenção profissional**. In:10º ENEPEA, Porto Alegre.

A territorialidade como subsídio de análise do espaço público em uma cidade ribeirinha da Amazônia Setentrional Brasileira

Jacy Corrêa Neto (1), José Marcelo Medeiros (2)

1 - Núcleo de Estudos em Estética do Úmido, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Amapá

2 - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Amapá e PPG-FAU UnB

Rodovia Juscelino Kubitschek, KM-02 Jardim Marco Zero Macapá - AP CEP 68.903-419. Telefone/fax: (96) 3282-1277

neto.scorrea@gmail.com, medeirosjose@gmail.com

Resumo

A Amazônia Brasileira possui distintas manisfestações espaciais nas cidades. Nessa conjuntura, a compreensão dos fênomenos urbanos é indispensável para o urbanismo, pois permite o reconhecimento das apropriações contemporâneas e possibilita a tentativa de apreensão do cotidiano. Nesse contexto, esta pesquisa investiga o espaço público da cidade ribeirinha de Afuá (Arquipélago do Marajó, Estado do Pará, Brasil) que estrutura-se sob o regime de palafitas e não permite o tráfego de veículos motorizados. Esta investigação busca compreender a apropriação da orla desta cidade através da noção de territorialidade, igualmente, as análises decorrentes desta pesquisa possibilitaram a construção de uma proposta de intervenção urbana que permitiu a interface entre território e o projeto do espaço público. As pesquisas realizadas possuem caráter quantitativo e qualitativo mediante a aplicação de questionários, referências bibliográficas e levantamento de campo (técnicas de mapeamento do uso do solo, registros fotográficos e coleta de dados). As teorias de território, sobretudo, as de Raffestin (1993, 2003) permitiram a elaboração de análises estruturadas em dois aspectos: urbanos e socioterritoriais, que serviram de subsídios para elaboração de uma proposta de intervenção urbana a fim de promover o desenvolvimento local.

Palavras-chave

Territorialização do espaço público, Afuá, cidade ribeirinha, orla, intervenção urbana.

Abstract

The Brazilian Amazon cities have distinctive spatial manifestations. The understanding of urban phenomena is essential for urban planning because it allows the recognition of contemporary appropriations and enables the attempt of everyday apprehension. In this context, this research investigates the public space of the riverside town of Afua (Archipelago of Marajo, State of Para, Brazil), this city is mostly cycling and structured on stilts. This research seeks to understand the appropriation of the city river's banks through the notion of territoriality. The data from this research also allowed the construction of a proposal of urban intervention, using the interface between the territory and the design of public space. Conducting both quantitative and qualitative research by applying questionnaires, references and field survey (land use, photographic records and data collection). The theories of territory, especially those of Raffestin (1993; 2003) allowed the elaboration of analysis structured in two aspects: urban and socio-territorial, which served as subsidies to draft an urban intervention proposal in order to promote local development.

Keywords

Territorialisation, Afuá, riparian town, riverfront, design of public spaces.

Considerações iniciais

Estudos acerca do processo de urbanização brasileiro desmistificam a noção de que a Amazônia expõe-se apenas como floresta. Esta região rica em biodiversidade, também é palco de tramas urbanas, o que exprime também a condição de urbano a este território, tal qual é evidenciado pelas diversidade de cidades e redes urbanas que o compõem (BECKER, 2005).

A urbanização brasileira, caracteriza-se pelo processo acelerado e tardio da transformação dos espaços urbanos (SANTOS, 1993). De modo peculiar, na Amazônia os grandes projetos aliados à intervenção do Estado nas formulações de políticas estatais de incentivo à produção e ocupação relacionados às grandes empresas, foram responsáveis pelo crescimento demasiado, O crescimento demográfico e urbano das cidades da Amazônia brasileira, segundo Porto (2007) a nível regional cresceu de 37,4% para 69,9% entre os anos de 1960 a 2000.

Isso desencadeou uma urbanização precária na maioria dos casos, fator que implica diretamente na qualidade dos espaços que compõem os centros urbanos. Dessa forma, a infraestrutura inadequada e a precariedade física destes espaços, dificultam a qualidade de vida da população, tanto nas atividades relacionadas ao trabalho como ao lazer e recreação.

A carência dessas infraestruturas urbanas, principalmente às relativas aos espaços públicos tornou-se ponto de partida para esta pesquisa que se propõe analisar o espaço público da orla da cidade ribeirinha de Afuá, localmente denominada de "Veneza Marajoara" em função de ser contornada por três rios e diversos igarapés. Está localizada no Arquipélago do Marajó, Estado do Pará, na Amazônia Brasileira (**figura 1**) e, possui um peculiar modo de apropriação do território em palafitas, do modo de vida ribeirinho, além do que é uma cidade que não permite o uso de veículos motorizados.

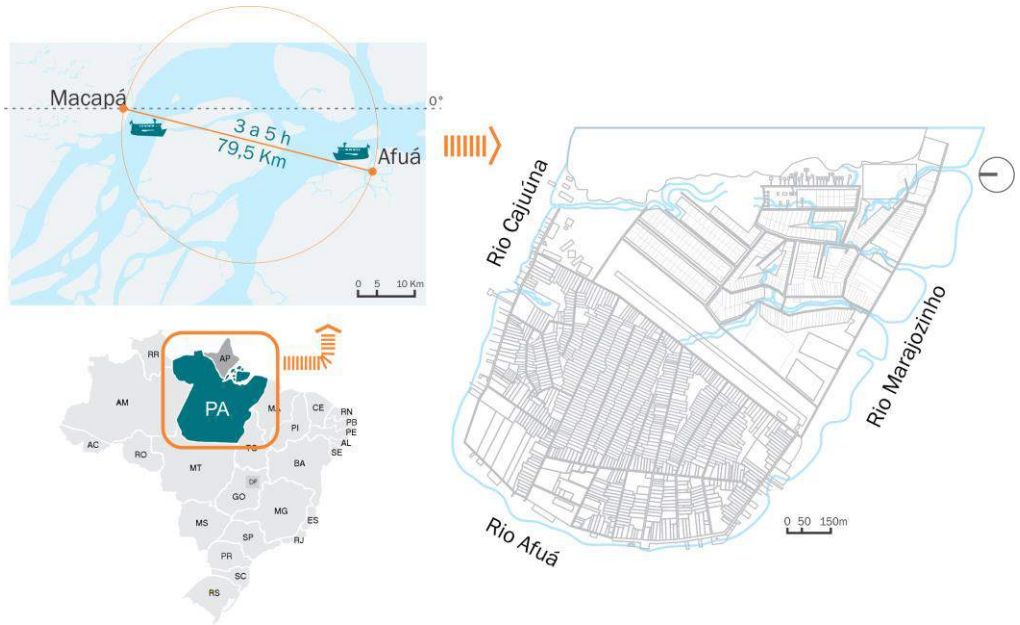


Figura 1. Localização da cidade de Afuá. Fonte: base cartográfica da Secretaria Municipal de Infraestrutura de Afuá e Google Maps, 2014.

Outro fator tange à importância dos espaços públicos em contraste com o adensamento urbano e a melhoria de qualidade de vida urbana, tais quais funcionam como intermediadores das tensões urbanas, colaboram para a construção e apropriação do espaço por meio do atendimento à necessidades dos habitantes da cidade.

Abordagens conceituais: território e espaço público

A necessidade da elaboração de estudos que considerem abordagens que atendam simultaneamente articulações e/ou interações entre as dimensões sociais propõe-se uma análise dos espaços públicos segundo as teorias de território, estes que são comumente caracterizados pelos usos coletivos que neles prevalecem, além do que são criados e recriados pelas peculiaridades resultantes das apropriações de grupos sociais e comunidades.

Quanto à perspectiva geral e conceitual de análise a partir do território, Claude Raffestin, que declara que: É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, o ator, "territorializa" o espaço (RAFFESTIN, 1993, p. 143). Esta concepção de território segundo Raffestin, se forma a partir de uma produção a partir do espaço, portanto, o território é produto da apropriação realizada por seus atores, a este processo denomina-se de territorialização. Ao mesmo tempo que é o território é meio, ele simultaneamente interage e modifica seus agentes e atores.

Claude Raffestin declarou que é essencial compreender que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator que realiza um programa em qualquer nível. (RAFFESTIN, 1993, p. 143). Segundo Raffestin esta entendimento de território se forma a partir de uma produção a partir do espaço, portanto, o território é produto da apropriação realizada por seus atores, a este processo denomina-se de territorialização.

Por sua vez Haesbaert (1995 e 1997), Haesbaert e Limonad (1999) apud Haesbaert (2010) sintetizam três vertentes principais de abordagem de território: a política, a cultural e a econômica. A primeira vertente compreende o território baseado nas relações entre espaço e poder, no qual este é tido como um espaço delimitado e controlado por algum tipo de poder. Já a perspectiva cultural, enfatiza a dimensão simbólica e subjetiva, resulta da apropriação e valorização simbólica de um determinado grupo em seu espaço vivido. Enquanto que a terceira abordagem reflete espacialização das relações econômicas no território como fonte de recursos e capital.

Em se tratando do processo de territorialização, Saquet (2010) caracteriza-o pela complexidade, em função de componentes sistêmicos, das tramas sociais e pela dinâmica de apropriação e reprodução de relações sociais. Nesse sentido, afirma que cada sociedade produz seu território, bem como,

territorialidades de modo consoante com normas, regras e 18 crenças de suas atividades cotidianas. Este autor entende a territorialidade como característica da territorialização, exercício pelo qual se compreende e se pratica tal processo.

Para Robert Sack a territorialidade humana é definida como "a tentativa de um indivíduo ou grupo de afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos e relações, através da delimitação e da afirmação do controle sobre uma área geográfica (SACK, 1986, p. 21-22) (tradução livre)", neste caso, a área ao qual se refere-se é constituída pelo território.

Como proposta de identificação dos territórios constituídos através de processos culturais, identitários e do cotidiano, Raffestin (2003) destaca quatro abordagens de territórios, as quais são: o território do cotidiano, o território das trocas, o território de referência e o território sagrado. O território do cotidiano consiste, propriamente, no território atual, relacionado com a satisfação das necessidades e que reflete a realidade de aspectos como tensão, conflito e distensão que são evidenciados pelas territorialidades de todos os dias. No território das trocas as articulações entre diferentes escalas espaciais e economia são perceptíveis através da fluidez de mercadorias e pessoas em constante movimento.

Já no território de referência as relações entre a materialidade e imaterialidade, memória individual e coletiva constituem-se as principais características dessa abordagem baseada na vivência no território e de sua expressão através da leitura espacial. Enquanto que no território sagrado se evidenciam aspectos relacionados com religião e à política, nas sacralidades e rituais que promovem a construção da identidade de um território (RAFFESTIN, 2003).

Em relação ao espaço público, este espaço é na perspectiva de Borja e Muxi (2003), a própria cidade, em função da história da cidade ser a mesma de seu espaço público, da mesma que forma que é principalmente no espaço público que as relações de poder e cidadania por parte dos habitantes da cidade se materializam.

Arendt (2002) por sua vez, explica que o fato de um espaço tornar-se público não significa que este se torne político. Para esta autora este sem a presença da política não pode ser encarado como um espaço verdadeiramente público. Destaca que é somente no "espaço público-político" que o convívio entre cidadãos pode ser assegurado e transmitido para futuras gerações através da cidade como um lugar democrático.

Reconhecimento do território em estudo: a cidade de Afuá-PA

A cidade de Afuá se diferencia do modelo de ocupação colonial tradicional (ver **figura 2**), foi fundada no ano de 1845 e transformada em vila em 1889. A apropriação deste território se deu em solo de várzea e sua estruturação principalmente em palafitas, o que possibilitou a criação de um sistema de vias

suspensas que ora conectam-se por meio de vias de madeira ora pelas vias de alvenaria presentes no trecho mais antigo (DIAS e SILVA, 2011).

Os autores Lomba e Nobre-Jr (2013) enfatizam a hidrografia como elemento inerente tanto nas relações econômicas como sociais da cidade de Afuá, de maneira especial na relação urbano-rural materializados pelos mercados ou feiras. Além disso, Carvalho (2013) mostra que a cidade também expõe suas características através do portos, este que ligam a cidade à outras pelo acesso com rio, assim como pelo meio de transporte empregado, a bicicleta.

A cidade de Afuá é uma cidade totalmente ciclável. A arquitetura desempenha um papel muito importante na distinção do território afuaense, que se caracteriza pela predominância de casas de madeiras em palafitas.

Figura 2. Vista aérea da cidade de Afuá. Fonte: www.skyscrapercity.com/, 2014.

Carvalho (2013) ainda destaca a composição da habitação em Afuá no que diz respeito ao uso de cores marcantes nas fachadas, aos ornamentos, da mesma forma, afirma que as habitações geralmente são formadas por dois ou três quartos, uma sala e cozinha, sendo que esta última, um exemplo da cultura ribeirinha na cidade, pela presença do "jirau", uma estrutura que se assemelha à uma bancada de pia,utilizada para o preparo de alimentos.

No ano de 2000 o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística registrou, 29.505 mil habitantes no município, sendo que 23% dessa população é urbana, o que constitui cerca de 6.787 mil habitantes. No censo realizado em 2010, houve um aumento para 35.042 mil habitantes no município, com uma população urbana registrada em 9.478 habitantes.

Análises físicas

A cidade de Afuá está situada em um relevo de várzea, caracterizado segundo a conformação das feições de relevo relacionadas ao Arquipélago do Marajó, o qual apresenta duas regiões predominantes,

a região dos campos, constituída pelo Planalto Rebaixado da Amazônia sendo a mais elevada e a região dos furos, que constitui a Planície Amazônica, a mais baixa (OTCA; GEF; PNUMA, 2012).

Figura 3. Típica lançante em Afuá. Fonte: http://www.parachaves.blogspot.com.br/, 2014.

As cotas altimétricas de Afuá são baixas alcançam no máximo quatro metros. Em função dessa característica, fenômenos de enchentes denominados de "lançantes" pela população local, ocorrem períodos específicos em que as cotas dos rios aumentam e inundam toda cidade (**figura 3**).

Evolução e expansão urbana

O trecho mais antigo da cidade constitui-se pela orla, a evolução da ocupação urbana (conforme apresentado na **figura 4**) que se estende de noroeste a leste na cidade de Afuá entre o período de 1890 a 1940. Por conseguinte, no intervalo dos anos de 1941 a 1980 esta foi dirigida do sentido norte ao centro do sítio urbano, além do que avança na direção leste com a construção de um aeródromo (também conhecido como aeroporto municipal).

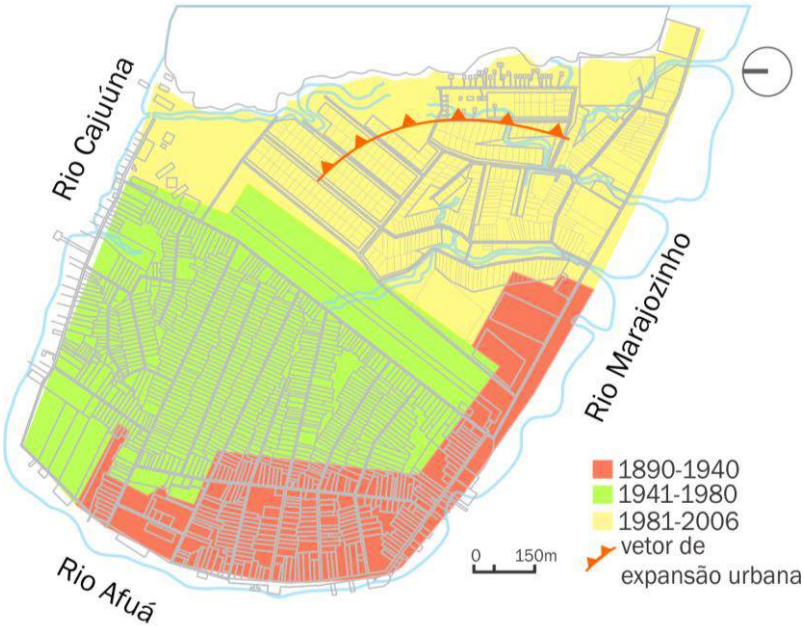


Figura 4. Mapa de evolução e expansão urbana. Fonte: adaptado de Secretaria de Infraestrutura de Afuá 2014.

Já nos anos de 1981 a 2006, a cidade passa a sediar uma nova área denominada de “Capim-marinho” ou “Capinlândia” com o vetor de expansão de nordeste a leste até os dias atuais.A evolução da ocupação na cidade em um sítio alagadiço e de várzea permitiu a formação de dois bairros principais: o Central e o Capim-marinho ou Capinlândia.

Morfologia urbana

Em se tratando da forma da cidade, Kohlsdorf (1996) propõe estudos baseados em categorias analíticas morfológicas, fundamentadas em projeções ortogonais do espaço, tais como planta baixa, malha urbana, macroparcelas e microparcelas, entre outros, tais quais revelam a morfologia da cidade e ajudam a identificar a forma da mesma, um dos produtos das relações sociais no espaço. Essas projeções geométricas no plano horizontal revelam a condição do parcelamento do solo na cidade. Com base nesses estudos, foram elaborados mapas que mostram a relação das quadras e lotes, bem como sua configuração geral através de um sistema de macro e microparcelas.

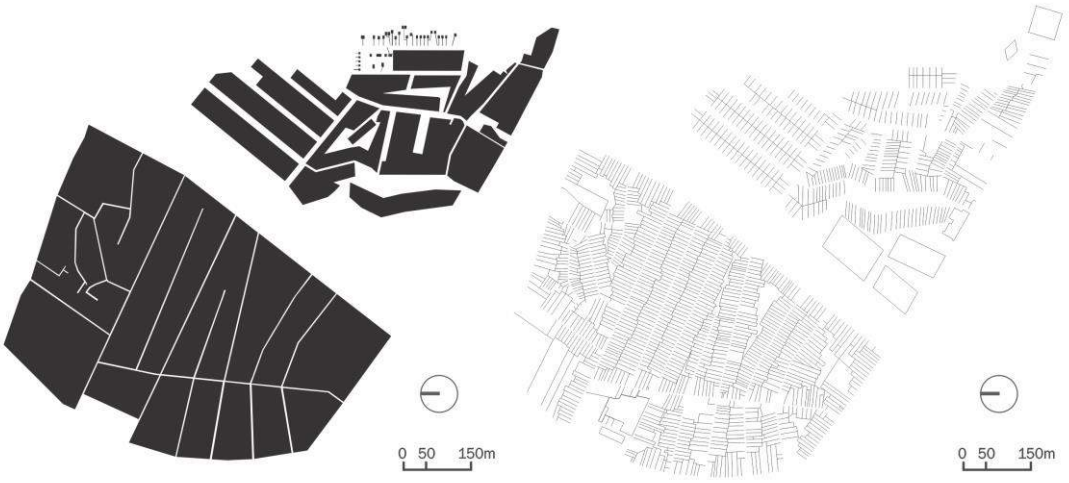


Figura 5. Mapa de macroparcelas e microparcelas. Fonte: base cartográfica Secretaria Municipal de Infraestrutura de Afuá, 2014.

No que diz respeito à análise do sistema de macroparcelas (quadras), o tecido urbano mostra-se irregular (**figura 5**) em função dos polígonos irregulares que constituem as quadras tanto no bairro Central como no Capim-marinho, com exceção de algumas que começam a tomar formas retangulares neste último. Já no sistema de microparcelas, os lotes exibem mais irregularidades quanto à forma em relação às quadras. No bairro Central, as microparcelas são maiores variando de uma média de 10 metros de testada a 50 metros de comprimento, aproximadamente.

Essa configuração se altera em alguns pontos no bairro Capim-marinho em que os lotes sofrem redução em suas dimensões e, em alguns casos tornam-se regulares. Mostram que as macroparcelas começam a ser planejadas e por conseguinte, há uma divisão mais formal e ordenada das microparcelas.

Conectividade viária

O mapa de conectividade mostra o grau de integração das áreas da cidade através da malha viária, além de mostrar a hierarquia entre as ruas em relação a seus diferentes usos. Esta técnica se embasa na teoria da lógica social do espaço ou sintaxe espacial, que segundo Ribeiro e Medeiros (2012) "tem por foco o estudo das relações entre espaço e sociedade (RIBEIRO; MEDEIROS, 2012, p.126)", tendo como principais variáveis de estudo a conectividade e integração da malha viária com os diversos espaços da cidade.

A conectividade corresponde às conexões estabelecidas por um determinado eixo viário a qualquer outro sistema da cidade e é representada por um mapa axial formado pelos eixos viários do tecido urbano, que de acordo com o grau integração permite a visualização de uma gradação de cores que variam de cores quentes a cores frias, respectivamente, das mais a menos conectadas.

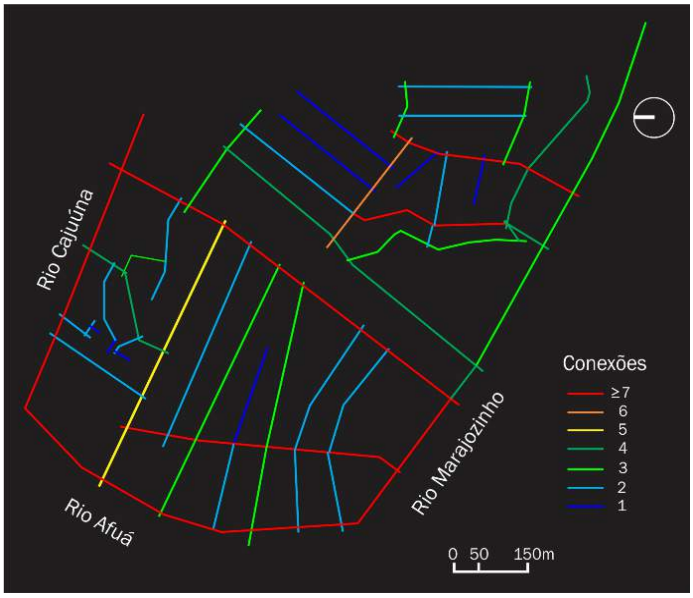


Figura 6. Mapa de axialidade, 2014.

Dessa forma, este mapa mostra que os eixos viários compreendidos na faixa imediata da orla são mais integrados com os demais eixos (**figura 6**), seguido de um eixo mais central da cidade (denominado localmente de "rua do meio" e que sedia um número considerável de pequenos comércios e serviços e que liga as extremidades da orla com o tecido urbano central. Nesse sentido, percebe-se que a orla é a área mais conectada com o restante da cidade.

Com relação à infraestrutura viária, nota-se duas tipologias de arruamento, ora as vias são apoiadas e revestidas em madeira, ora em são construídas em concreto armado. Ambas tipologias possuem em média aproximadamente três metros de largura e cerca de um metro e cinquenta centímetros acima do solo em função da área alagadiça e das cheias das marés. As vias em concreto armado alocam-se na parte mais antiga da cidade e contornam um considerável trecho da orla situada entre o Rio Afuá e Rio Marajózinho enquanto que as em madeira compõem a maioria das vias na cidade. A **figura 7** exibe as referidas tipologias.

Figura 7. Vias em estivas de madeira e vias em concreto armado. Fonte: http://viajeaqui.abril.com.br, 2013.

Uso do Solo

Rocha e Forest (1998) enfatizam que a principal característica do uso do solo é o mapeamento das relações socioeconômicas ocorridas no território, dentre as quais manifestam as relações de apropriação do espaço. Nessa acepção, elaborou-se o mapa de uso e ocupação do solo (**figura 8**) no entorno imediato da orla de Afuá, que se deu mediante a coleta de informações *in loco* pelo autor. Tais informações, são tangenciais às atividades e usos presentes nas microparcelas (lotes) e áreas predefinidas (no caso de praças, portos, etc.) no trecho que varia aproximadamente de 100 a 300 metros (distância aproximada das quadras no sentido leste/oeste, o que constitui o entorno imediato).

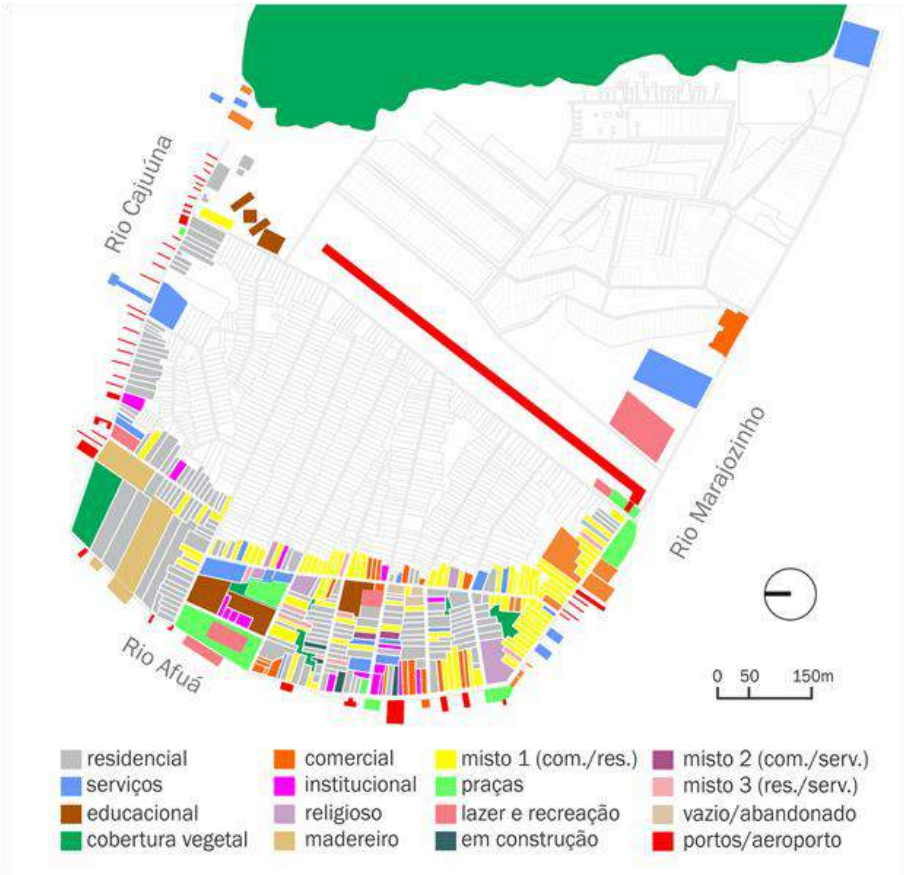


Figura 8. Mapa de uso do solo do entorno imediato da orla. Fonte: base cartográfica Secretaria Municipal de Infraestrutura de Afuá, 2014.

Quanto às feições das atividades presentes na orla, estas se exprimem pela variedade de usos incorporados na área. No trecho norte, os usos são predominantemente residenciais, contudo, com uma

ampla presença de pequenos portos, dentre os quais são responsáveis pela ligação entre a cidade e as pequenas ilhas lindeiras do município de Afuá.

No segmento oeste, a variação de usos é mais expressiva, encontram-se desde madeireiras, residências, pontos comerciais, áreas de uso misto, institucionais, cobertura vegetal no interior das macroparcelas (lotes), até usos educacionais e recreativos, com destaque aos espaços públicos (que são mais frequentes nesta área) e dos portos (privados e municipal). Isto ocorre porque a "frente da cidade" é uma área histórica, umas das primeiras áreas a serem ocupadas, e que incorpora uma dinâmica mais ligada com a capital do Estado do Amapá, Macapá, em razão das grandes embarcações que atracam nos portos privados.

Já no trecho sul, os usos predominantes são constituídos pelo uso misto 1 (comércio/residência), pelos serviços ofertados pelas feiras municipais de produtos alimentícios, companhia de eletricidade e cemitério, assim como alguns estabelecimentos comerciais que são pontuais e os trapiches relacionados a estes. Enquanto que a leste a cidade é circundada pela cobertura vegetal fechada.

Análises socioterritoriais

As territorialidades são produtos e representações do território advindas das apropriações no/do espaço representadas segundo Raffestin (2003) como formas de identificação dos territórios. Nessa conjuntura, o autor propõe interpretações do território baseadas em instâncias em que a cultura e o cotidiano são indispensáveis para tal abordagem. Com base nessas propostas, as análises do(s) território(s) neste aspecto tratarão de quatro interpretações acerca da relação sociedade-território, na tentativa de revelação dessas práticas e exercícios, tais quais destacam-se o território do cotidiano, o território das trocas, o território de referência e o território sagrado.

No território do cotidiano, um dos métodos de apreensão do modo de vida dos habitantes de Afuá e de suas práticas socioterritoriais na orla da cidade, além da observação foi a aplicação de questionários e entrevistas com a população. A elaboração destes levou em consideração quatro segmentos, que revelaram questões pessoais, o reconhecimento da área (horários e área de permanência), E por fim, questões relativas à importância da área para os usuários e possíveis mudanças.

Foram aplicados vinte questionários com uma amostra da população de faixa etária entre 11 a 65 anos de idade, no sentido de obter informações de diferentes pontos de vista sobre o cotidiano das práticas sociais na cidade. Perguntou-se sobre os trechos que os entrevistados mais permaneciam, dado que estes puderam identificá-los através da planta da área em questão. Em função disso, elaborou-se um mapa (**figura 9**) que atribui valor aos trechos mais frequentados. O trecho 1 conforme os questionários mostrou ser o mais frequentado, seguido do trecho 3, depois e trecho 4 e, por conseguinte, o trecho 2.

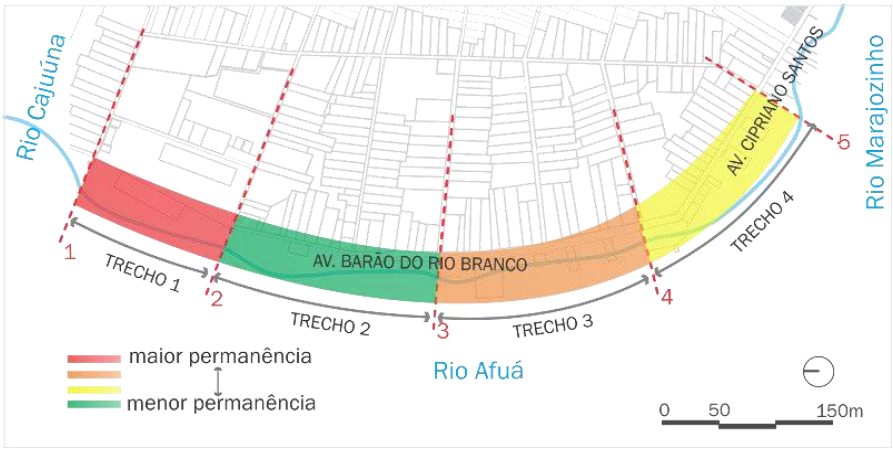


Figura 9. Mapeamento dos trechos de maior e menor permanência. Fonte: base cartográfica da Secretaria Municipal de Infraestrutura de Afuá, 2014.

No território das trocas a relação entre a formalidade e informalidade se evidencia na economia urbana da orla de Afuá (ver **figura 10**). O movimento de pessoas é ocasionado principalmente pela existência do mercado de carne, o qual possibilita a aproximação da economia informal através de pequenos vendedores de hortaliças, frutas e de artigos como roupas e utensílios domésticos. Essa relação igualmente ocorre nos mercados de pescado e açaí, nota-se a presença de feirantes e ambulantes aos arredores destes. Além disso, essa relação também ocorre com os portos, nota-se uma hieraquia entre portos municipais, privados e trapiches não oficiais.

Figura 10. Relações formais e informais dos mercados e feiras no território das trocas, 2014.

Em relação ao território de referência, de modo simultâneo aos questionários, duas crianças representaram através de desenhos a construção de seus territórios de referência, relativos à uma apreensão afetiva acerca destes. Ambas cartografaram seus territórios vividos e as referências que possuem no espaço público da orla da cidade de Afuá.

Em acepção ao território sagrado (**figura 11**), a simbologia das festividades e lendas constituem-se as manifestações das sacralidades que se dão principalmente pelas festividades e lendas recorrentes ao longo da orla da cidade. Através de questionários, os moradores das cidades elencaram uma diversidade de lendas relacionadas e das festividades religiosas e festivais relacionadas com o rio. As lendas mais conhecidas são a do Boto *(Inia geoffrensis*) e da Cobra-grande que se refere à existência de uma enorme cobra que habita abaixo da igreja matriz, ambas muito presentes na Amazônia Brasileira. A festividade religiosa mais conhecida é a de Nossa Senhora da Conceição e o Festival do Camarão como festa popular.

Figura 11. Representação do território sagrado no Festival do Camarão. Fonte: www.prefeituradeafua.com.br, 2014.

Proposta de intervenção urbana

A proposta de intervenção urbana e arquitetônica prezou pela integração entre o contexto das necessidades locais com espaços voltados para a realização de atividades recreativas, de mobilidade, comerciais, simbólicas e de restauração da cobertura da vegetal às margens do Rio Afuá e Marajozinho.

Figura 12. Museu do ribeirinho e terminal hidroviário de passageiros .

Com relação à arquitetura, os equipamentos urbanos foram projetados a fim de suprir as carência de infraestrutura no espaço público, tais como, um museu de história ribeirinha, um terminal de passageiros (**figura 12**), um borboletário – que poderá possibilitar a criação de cursos voltados para a educação ambiental – e um mercado de pescado e açaí (**figura 13**). Vale ressaltar, que a linguagem da arquitetura destes equipamentos se baseia em formas circulares em função de representarem um ciclo, tal como o das marés dos rios. Previu-se também propostas de equipamentos relacionados diretamente com o uso

recreativo ocasionado pelo rio, dentre os quais destacam-se, uma piscina que aproveita a água do rio, um balneário e praia artificial e um mirante com apoio para prática de esportes de caiaque e canoa.

Figura 13. Borboletário e mercado de peixe e açaí.

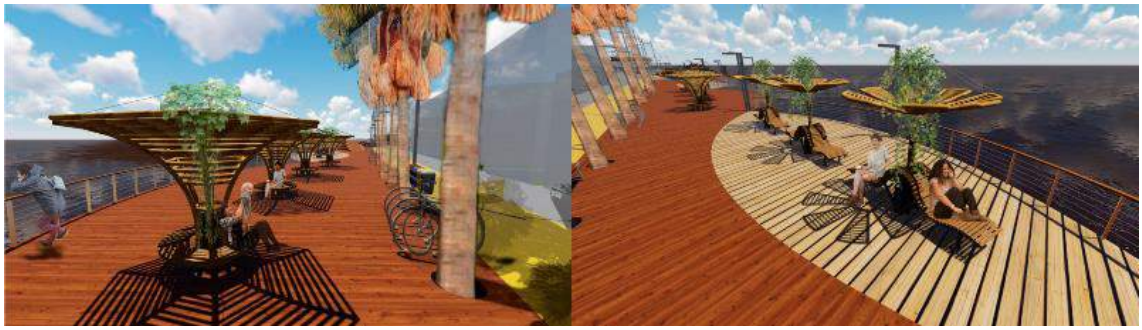


Figura 14. Pergolados Salsa-brava e Matapí.

Além disso, foram projetados alguns mobiliários urbanos como pergolados. O primeiro é o pergolado matapí (ver **figura 14**), baseado no instrumento de pesca de camarão dos ribeirinhos, constituído em pergolados de bambú, com apoio metálico. Já o segundo, é o pergolado salsa-brava, inspirado na forma de uma planta trepadeira nativa (*Ipomoea asarifolia*) muito presente na região da Ilha do Marajó. Os materiais utilizados são em sua maioria locais, podem ser encontrados com facilidade na região, o que possibilita a redução de custos e fácil manutenção pela população.

Figura 15. Passeio de pedestres.

A respeito da concepção do design urbano, optou-se pelo emprego de formas sinuosas a fim de relacionar o espaço com a forma dos rios amazônicos. A paginação de piso, se dá por meio da utilização

de decks em madeira local, além do que a área do projeto se interliga por um extenso corredor de pedrestes (**figura 15**).

Figura 16. Feiras informais e pier para ribeirinhos.

Para as áreas comerciais as soluções adotadas tangem especialmente à: destinação de áreas cobertas tensionadas ao comércio informal (**figura 16**), conjugação do terminal de passageiros com o atracadouro de embarcações ribeirinhas, ao compartilhamento de um espaço comum entre a economia formal e informal por meio de pátio central com áreas cobertas no mercado de pescado e açaí, o que pode possibilitar a interação tanto econômica como socioterritorial entre os usuários das feiras.

Figura 17. Implantação geral da proposta de intervenção urbana para a orla de Afuá (1. Museu do ribeirinho, 2. Piscina, 3. Balneário/rampa, 4. Mirante, 5. Área de descanso, 6. Playground, 7. Ginástica ao ar livre, 8. Anfiteatro e cinema ao ar livre, 9. Pista de skate, 10. Passeio de pedestres, 11. Feiras informais, 12. Terminal hidroviário de passageiros, 13. Pier para ribeirinhos, 14. Borboletário, 15. Trilha da Cobra-grande, 16. Praça da Igreja Matriz e 17. Mercado de Pescado e Açaí).

A estratégia para a restituição da cobertura vegetal de várzea pela a inserção de espécies locais como as aningas (*Montrichardia linifera*) que protegem as margens e evitam a erosão, além de espécies nativas como açaízeiros (*Euterpe oleracea*) e o buriti (*Mauritia flexuosa*), utilizados também como alternativas de arborização. Além disso, propôs-se uma trilha símbólica e sinuosa denominada de "trilha da Cobra-Grande" em alusão à lenda. Esta trilha serpenteia o borboletário e se transforma no traçado da praça da igreja matriz, terminando em uma fonte localizada em frente ao referido templo (ver **figura 17**).

Considerações finais

As análises dos territórios mediante a consideração da cultura e do cotidiano permitiram o conhecimento das territorialidades presentes nos espaços públicos de Afuá. As diferentes abordagens percebidas em um mesmo território possibilitam a compreensão da complexidade das relações socioespaciais da cultura ribeirinha de uma cidade da Amazônia Setentrional Brasileira.

A interface desses territórios constitui-se como chave para a apropriação e identificação social, tais quais devem nortear as práticas de planejamento e gestão urbanas, assim como, aos projetos urbanos voltados para a apropriação do espaço público, a fim de que os usuários, atores e/ou agentes sociais neles envolvidos sintam-se identificados e comprometidos com o espaço que os envolve.

A proposta de intervenção urbana consiste em gerar novas possibilidades de desenvolvimento social, mediante a elaboração de equipamentos urbanos para fomentar a economia local com os novos mercados de peixe e açaí, também com um novo terminal de passageiros. Em uma abordagem socioambiental, o museu do ribeirinho poderá contribuir para preservar a memória social e da história da cidade ribeirinha, o borboletário poderá auxiliar funcionando como um centro de educação ambiental para escolas, crianças, jovens e público em geral. Além disso, as outras infraestruturas no espaço público fornecerão suporte físico para as interações sociais entre os habitantes da cidade de Afuá.

Compreender esses processos de apropriação no espaço e território urbanos como fenômenos espaciais inerentes à articulação das relações sociais, tal como na orla de Afuá, permite a leitura da cidade em diferentes escalas que, posteriormente, pode subsidiar intervenções no âmbito de planos, programas e projetos urbanos a fim de qualificar e promover o desenvolvimento sustentável de cidades.

Referências bibliográficas

ARENDT, Hannah. **O que é política?** Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2002.

BECKER, Bertha K. **Geopolítica da Amazônia**. Conferência do Mês do Instituto de Estudos Avançados da USP proferida pela autora em 27 de abril de 2004. Instituto de Estudos Avançados, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. **El espacio público, ciudad y ciudadanía**.Editora Electa, Barcelona, 2003.

CARVALHO, Bianca Moro de. "Lecciones de la floresta: aprendiendo con el ribereño". In: *Congreso Nacional de Vivienda*, Universidad Autónoma del México, 2013.

DIAS, Mário Benjamin; SILVA, Maria de Jesus Benjamin da. Afuá: Veneza Marajoara, Pará-Brasil. In: *Revista Geográfica de América Central*, Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica, II Semestre 2011, pp. 1-18.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 4ª edição. Editora Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2000. Afuá. 2000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2010. Afuá. 2010.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **Apreensão da Forma da Cidade**. UnB. Brasília, 1996.

LOMBA, Roni Mayer; NOBRE-JÚNIOR, Benedito Baliero. "A relação rural-urbano a partir das cidades ribeirinhas: o papel do comércio popular (feiras) na cidade de Afuá (PA)". In: *Revista franco-brasilera de geografia*. Número 18, 2013.

OTCA; GEF; PNUMA. **Projeto gestão integrada e sustentável dos recursos hídricos transfronteiriços na bacia do rio amazonas, considerando a variabilidade e mudança climática**. Universidade Federal do Pará, Belém, 2012.

PORTO, Jadson Luis Rebelo. **Amapá**: Principais transformações econômicas e institucionais-1943 -2000. 2ª ed. Edição do Autor, Macapá, Amapá, 2007.

RAFFESTIN, Claude. Immagini e identità territoriali. In: DEMATTEIS, Giuseppe; FERLAINO, Fiorenzo. **Il mondo e i luoghi: geografie delle identità e del cambiamento**. Torino: IRES, 2003. p.3-11.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. Tradução: Maria Cecília França Editora Ática, São Paulo, 1993.

RIBEIRO, Manuela Souza; MEDEIROS. Valério Augusto Soares de. A regularidade dos padrões urbanos: a Sintaxe Espacial como estratégia para leitura de Olinda e Brasília. In: *Revista Oculum Ensaios*, n° 16, Campinas, p.124-137, Julho/Dezembro, 2012.

ROCHA, Vera Lúcia da; FORESTI, Celina. O uso do solo urbano e os problemas ambientais da cidade de Iguape-SP. In: *Anais IX Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto*, Santos, Brasil, 11-18 setembro 1998, INPE, p. 907-910.

SACK, Robert David. **Human Territoriality**: Its theory and history. Cambridge University Press, Cambridge, 1986.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. Editora Hucitec, São Paulo, 1993.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Abordagens e concepções de território**. 2ª Edição. Editora Expressão Popular, São Paulo, 2010.

Memória x Modernidade: como os processos de revitalização da Praça Luiz Pereira Lima em Arapiraca – Alagoas influenciaram a percepção dos usuários

José Júnior

Universidade Federal de Alagoas - UFAL

Rua Domingos Barbosa da Silva, 208, Alto do Cruzeiro, Arapiraca - Alagaos, Telefone: 55 082 93246199

jr.desenho@hotmail.com

Resumo

A Praça Luiz Pereira Lima em Arapiraca – Alagoas fez parte da infância de muitos adultos de hoje. Em 2010 a Praça passou por uma revitalização com modificações significativas que podem ter causado impacto na memória social da população. Arapiraca tem mostrado um maior interesse na implantação/ revitalização dos espaços públicos para proporcionar espaços para a socialização da comunidade. Essas revitalizações demonstram representações simbólicas de uma nova forma de pensar para dar abertura a pensamentos emergentes que acompanham as imposições dos novos sistemas de produção e consumo. Como metodologia, foram utilizadas duas abordagens: uma análise histórica, para apontar a situação atual da praça e uma análise da memória da população, utilizando métodos de Avaliação Pós-Ocupação (APO) para caracterizar os pontos relevantes que puderam ser notados pelos usuários da praça durante essas mudanças. O estudo revelou que os usuários perceberam algumas vantagens na revitalização, mas que, na opinião deles, a mudança foi muito drástica.

Palavras-chave

Avaliação Pós-Ocupação; Espaço público; Memória; Modernidade

Abstract

Luiz Pereira Lima Square in Arapiraca - Alagoas was part of the childhood of many adults today. In 2010 the square underwent a revitalization with significant changes that may have an impact in the social memory of the population. Arapiraca has shown a greater interest in the implementation / revitalization of public spaces to provide spaces for socialization of the community. These renovations demonstrate symbolic representations of a new way of thinking to give opening to emerging thoughts that accompany the impositions of new production and consumption systems. As methodology, two approaches were used: a historical analysis, to point the current situation of the square and a population memory analysis using Post-Occupancy Evaluation methods (POE) to characterize the relevant points that might be noticed by users of the square during these changes. The study found that users realized some advantages in the revitalization, but in their view, the change has been too drastic.

Keywords

Post-Occupancy Evaluation; Public Space; Memory; Modernity

Introdução

A Praça Luiz Pereira Lima, mais conhecida como Praça da Prefeitura, em Arapiraca – Alagoas na década de 90 fez parte da infância de muitos adultos de hoje. Em 2010 a Praça passou por uma revitalização com modificações significativas que podem ter causado impacto na memória social da população que costumava usar o lugar como forma de convívio social e coletivo. Para a análise histórica foi realizada uma pesquisa documental para caracterizar as mudanças acontecidas na Praça no tempo até sua revitalização. E a análise da memória da comunidade foi feita através de entrevistas aplicadas em usuários que utilizaram a praça antes e depois da revitalização. Espera-se que com esta análise tanto da história quanto da memória do lugar estudado haja um entendimento do impacto causado (e se houve impacto) pelas revitalizações de espaços públicos quanto a identidade do local e a memória social.

Memória e história

A memória da população sobre determinado lugar da cidade é de grande importância para manter um encontro da coletividade e definição de identidade que o próprio lugar exerce. Ela já era utilizada como forma de manter a coesão dos laços sociais mesmo antes da razão ser tida como forma de compreensão do mundo, no século V a.C. (FÉLIX, 1998). Como um processo de reconstrução das lembranças do lugar, pode-se considerar a participação do grupo social.

Há uma diferença entre memória e história. A primeira se refere a lembranças de vivências, o que só acontece quando uma afetividade gera um pertencimento de grupo, não é o espaço físico que cria um grupo, mas o sentimento de pertencimento ligado pelos laços afetivos que gera uma memória social. Assim, a memória só acaba quando os laços afetivos e de identidade são rompidos de alguma maneira, começando assim a história na tentativa de guardar as lembranças por escrito.

Já a história se iniciou com a busca da compreensão da realidade por explicações transcendentais das coisas, criou-se assim o mito. Com o decorrer do tempo houve a racionalização da apreensão da realidade, rompendo com o saber de domínio coletivo e introduzindo um saber “oficial”, o que gerou um desprezo pela explicação mítica das coisas. O autor do sentido de história como conhecida hoje foi Heródoto, mas o teor das verdades dos fatos começou a decair quando o homem passou a ser capaz de transformar a verdade. A partir do século XVIII ficou determinada a formulação de conceitos teóricos e estes eram submetidos a um processo de experimentação e verificação de hipóteses para a validação dos mesmos. Chega-se a conclusão de que a história que é contada pode ser contaminada por certas percepções do observador que podem gerar um relato dos fatos de maneira pessoal (FERRARE, 1996).

Porém, para o estudo das memórias sociais, é importante fazer uma abordagem da história e da temporalidade. A história se constrói junto com as memorias e tem como objetivo a compreensão do homem no tempo fazendo uma análise das mudanças e do movimento.

Se a cidade for estudada sem o acompanhamento de sua dinâmica, seus referenciais se perdem e certas soluções tomadas para a melhoria dos espaços podem não condizer com as aspirações dos habitantes e com a identidade do local. Essa dinâmica está ligada aos ciclos da vida de cada grupo de homens e lugar da cidade. Já a identidade, é a intensidade com a qual uma pessoa consegue reconhecer ou lembrar-se de algum lugar como sendo diferente de outros (COELHO, 1986).

Poder e modernidade

A cidade de Arapiraca, nos últimos 15 anos tem mostrado um maior interesse na implantação e revitalização dos espaços públicos para proporcionar espaços para a socialização da comunidade. Porém, percebe-se que a implantação/ revitalização de tais espaços vem ocorrendo em áreas de interesse econômico, como no centro da cidade ou nas proximidades de áreas nobres.

Ao se analisar a revitalização da Praça Luiz Pereira Lima, e as demais que passaram por modificações nesse espaço de tempo, observa-se um intuito do poder público municipal na padronização de seus elementos construtivos sem considerar os requisitos históricos, culturais e sociais desses lugares. Os espaços padronizados funcionam como uma marca de gestão além de reproduzirem modelos de outras realidades urbanas. Ainda há indícios de que as características citadas estão gerando uma padronização de usos e a substituição das formas tradicionais do usufruto das praças (GOMES JÚNIOR et al, 2013).

Dá-se um destaque à arquitetura, quando abordada no sentido de demonstração de poder na modernidade, quanto ao fato dela, como representação da civilização, significar a própria representação do poder. Essas revitalizações demonstram representações simbólicas de uma nova forma de pensar, talvez uma forma de esquecimento de características do passado para dar abertura para pensamentos emergentes que acompanham às imposições dos novos sistemas de produção e consumo. Segundo Pimentel (1996),as reformas urbanas são, na sua essência, politicamente motivadas. As cidades que a 'era burguesa' erige são amplas, belas, mas, acima de tudo, segregadoras. Nelas está explícita a presença da arquitetura como força ordenadora da realidade social e individual. Ao mesmo tempo, ao visualizar a realidade da cultura e da dominação, a arquitetura mostra-a como representação espacial e põe-na em evidência como valor simbólico.

Todas as partes do ambiente urbano possuem um significado representativo para a comunidade, são mais do que só valores materiais. Eles simbolizam a relação entre o lugar e seus habitantes, o que é um fator importante no desenvolvimento psicológico do homem. A preservação de determinados locais se justifica quando os mesmos funcionam como fatores para a estabilidade da identidade da cidade e de seus habitantes. Assim, mesmo sabendo que a cidade é marcada pela presença do homem, que, enquanto a constrói, vai adaptando seus antigos costumes com base nos novos, a mesma é o local e receptáculo destas transformações e precisa manter, assim como o homem, a sua identidade. É importante também, no planejamento das cidades, perceber o que é bom para as comunidades e precisa

ser mantido, revitalizado de forma a não gerar uma mudança súbita na imagem da cidade nem na identidade do local (COELHO, 1986).

Na história recente, as ideias modernistas de zoneamento citadino foram as principais responsáveis pela transformação no entendimento de espaço público. O ato de planejar levando em conta preceitos universais, zoneando para um indivíduo universal, cria espaços artificiais que não dialogam com a dinâmica do lugar. Esse modelo de cultura pública, com origem no século XIX, é uma expressão de poder e não se encaixa nos ideias contemporâneos de democracia. Além de que esses espaços causam uma influencia psicológica profundamente repressiva (WILLIAMS, 2008).

Praça Luiz Pereira Lima: memória e modernidade

Localizada no Agreste alagoano, a cidade de Arapiraca ocupa 356,181 Km² e se constitui o município de maior importância econômica e demográfica do interior do Estado de Alagoas. Situada a 264m de altitude e está a 136 Km de Maceió, a capital do Estado (**figura 1**).

Figura 1. Localização de Arapiraca no Estado de Alagoas
Fonte: http://pt.wikipedia.org/ Acessado em outubro de 2014

Arapiraca apresenta população de 214.006 habitantes (IBGE, 2010) onde 181.481 são urbanos. Os espaços públicos como parques e praças desempenham um papel importante junto à população, principalmente entre as camadas de baixa renda. A cidade apresenta carências na manutenção de seus espaços públicos para o uso coletivo, o que se agrava nos bairros periféricos, cuja população não é atendida com a implantação de espaços públicos necessários ao convívio social, e quando é, os espaços são insalubres e sem vegetação própria para o lugar e sua infraestrutura (GOMES et al., 2012).

A cidade tem uma população marcada por traços culturais que privilegiam o espaço da rua, da praça e do parque como sendo um lugar utilizado para o comércio, comemorações e cultos religiosos, conversas informais, cerimônias cívicas, esporte e lazer (GOMES et al., 2012).

A Praça Luiz Pereira Lima é mais conhecida como Praça da Prefeitura porque a sede da Prefeitura do Município (**figura 2**) se localizava neste espaço. Era um local que sofria carência em infraestrutura e estava sem manutenção. Porém, os pontos de atração da praça eram os brinquedos infantis e as lanchonetes ao lado do playground que proporcionavam um local de lazer para as crianças e o cinema da cidade, Cine Triunfo, que também era um ponto atrativo para os jovens e adultos (**figuras 3 e 4**).

Figura 2. Prefeitura do Município entre os anos 70 e 80

Figura 3. Playground e lanchonete entre os anos 80 e 90

Figura 4. Cine Triunfo entre os anos 80 e 90

Em 2009 houve uma revitalização na praça que durou cerca de dezoito meses e com reinauguração em outubro de 2010, com isto, o local passou a ser mais frequentado, e mais atrativos foram implantados, dentre eles o Museu Zezito Guedes (**figura 5**), que leva o nome do pesquisador conhecido pelos seus diversos trabalhos sobre a origem do município de Arapiraca, o museu ocupa o edifício da antiga prefeitura. A Casa da Cultura (**figura 6**), onde funciona uma biblioteca pública e a promoção de diversos cursos e oficinas destinados à população. Além de uma tenda cultural (**figura 7**) para apresentações artísticas e musicais que enaltecem a cultura regional e abrange espaço para eventos musicais variados. Apesar das mudanças, as árvores existentes foram conservadas, acrescentando-se algumas outras espécies, flores e gramados em determinados pontos. Agora a praça tem seu uso mais voltado para a contemplação e se nota, em seu projeto paisagístico, muitas semelhanças com outros espaços públicos da cidade, havendo assim uma padronização desses espaços (SILVA, 2012).

Figura 5. Museu Zezito Guedes

Figura 6. Casa da Cultura. Fonte: www.arapiraca.al.gov.br

Figura 7. Tenda Cultural

Metodologia

Para compor a metodologia do trabalho, foram utilizadas a pesquisa documental e histórica, com a busca de informações referentes ao local estudado através de trabalhos científicos e livros; assim como uma entrevista estruturada – semelhante a um questionário, a diferença se encontra no procedimento de resposta mais elaborado – aplicada aos usuários da praça em dois momentos distintos: nos anos 80/90, antes da revitalização e nos dias atuais, após a revitalização.

Com a pesquisa documental e histórica, buscou-se fazer um relato da caracterização da praça na cidade antes e depois da revitalização com um teor cronológico, mostrando assim quais foram as principais mudanças físicas no ambiente e em seu entorno durante os anos. Algumas das dificuldades desta etapa foram os poucos documentos históricos e escassa memória fotográfica disponíveis da Praça Luiz Pereira Lima.

As entrevistas foram aplicadas por meio digital em 18 usuários, sendo sete homens e onze mulheres com idades entre 20 e 38 anos. Foram escolhidos usuários que utilizaram a praça antes e a utilizam agora, podendo assim ter sido feito um comparativo de como eles vivenciaram e vivenciam o ambiente hoje. A entrevista foi composta de perguntas estruturadas abertas para que os respondentes pudessem expressar, com suas próprias palavras, a vivência que tiveram e ainda tem no objeto avaliado dentre outras perguntas para a caracterização da praça na visão dos próprios usuários.

Análise dos resultados

Quando perguntados sobre como se lembravam da praça antes da revitalização, os respondentes expressaram a nostalgia dos brinquedos do playground, principal atração para as crianças da cidade, o mais citado foi um escorregador circular mais conhecido pelas crianças como "cuscuz mundiça" (**figura 8**). Este mesmo brinquedo foi tido como o mais citado também quando perguntados do que mais gostavam na praça. Ainda registraram que era um local alegre e que conseguia reunir várias famílias, principalmente aos fins de semana, para conversas, encontro com amigos e brincadeiras. O marcos, dentro da praça, era a banca de revista, a biblioteca municipal e algumas lanchonetes. Também houve recordações sobre a sujeira e a falta de manutenção do labirinto, outro brinquedo do playground.

Figura 8. "Cuscuz mundiça"

Para os respondentes, a praça representava a infância, o lazer e a amizade, além de um ponto de encontro e cultura. Os mesmos responderam que, para a cidade, a praça representava um marco da cidade, um local de lazer para a família, mas que não recebia muita atenção da gestão municipal. Do ponto de vista estético houve uma variação nas respostas, pois alguns a consideravam bonita e aconchegante enquanto outros a consideravam abandonada e feia, porém boa para o lazer.

Utilizou-se um instrumento, integrado à entrevista, conhecido como “poema dos desejos” e desenvolvido por Henry Sanoff (s/d apud RHEINGANTZ *et al* 2009), onde o usuário, por meio de uma sentença exprime sua opinião completando-a. Neste caso, a primeira sentença foi “A praça, antes da revitalização, era...”. E as respostas relatavam a diversão do local para as crianças, a autenticidade do ambiente para a cidade e a falta de manutenção dos equipamentos.

A segunda sentença foi “A praça, hoje, é...”. E as respostas mostraram que os respondentes a tem hoje como um local cultural e acessível, porém que não é um local que atrai crianças como antes, é mais um ponto comercial e que serve para apresentações culturais e para a circulação das pessoas que precisam passar pelo centro da cidade. Ainda houve a percepção dos usuários para a padronização das praças da cidade quando afirmaram que a maioria deles têm características semelhantes, o que se aplica à praça avaliada.

Atualmente, a praça é mais utilizada pelos respondentes, entre uma e duas vezes por mês, como local de passagem ou para os encontros músico-culturais que acontecem na tenda cultural.

Quando perguntados sobre os pontos positivos e negativos da praça antes da revitalização, obteve-se que os pontos positivos eram os brinquedos, a identidade cultural que eles representavam, a diversão propiciada e a boa localização. Os negativos: a grande sujeira encontrada em sua extensão, a falta de manutenção, falta de acessibilidade e de sombreamento.

Hoje, os pontos positivos são: a beleza estética, a manutenção constante, a arborização, sombreamento, acessibilidade e a iluminação. Os negativos são a falta dos brinquedos, a falta de diversidade de usos, a destruição dos elementos que a diferenciavam das outras praças, os caminhos complicados e a falta de um local específico para as crianças como no passado. Alguns respondentes ainda sugeriam a implantação de um playground com o próprio “Cuscuz mundiça”, como no passado, na própria praça para criar um local de nostalgia para os adultos e de diversão para as crianças.

Conclusões

O estudo da memória e história da Praça Luiz Pereira Lima, com base na pesquisa documental e, principalmente, na aplicação das entrevistas, revelou que os usuários perceberam algumas vantagens na revitalização, mas que, na opinião deles, a mudança foi muito drástica. Que a revitalização poderia ter mantido os traços da antiga praça, principalmente os brinquedos que fizeram parte da infância de muitos dos moradores da cidade. Alguns dos usuários relataram a frustração de não poderem levar seus filhos para um local que seja tão divertido como os brinquedos que havia naquele local. Apesar das melhorias naquele espaço, como a implantação do Museu Zezito Guedes, a arborização exuberante e a tenda cultural com suas apresentações, o local perdeu um pouco de sua identidade e se tornou “uma praça a mais” na cidade.

O fato da perda da identidade da praça, como percebido pelos usuários, pode ser considerado parte da modernização dos espaços, pois a identidade está em constante mutação, podendo ser transformada com o decorrer do tempo de acordo com as necessidades do povo. A memória do local como era antes da revitalização permanece com os que o utilizavam, como percebido nas respostas da entrevista. A história sobre a praça é passada consolidando seu papel de poder na sociedade enquanto foi tida como local da prefeitura da cidade, tanto é que ainda é conhecida por muitos como praça da prefeitura.

Referências bibliográficas

COELHO, M. G. S.; FONTES, L. H.; REIS, A. A.; NEVES, M. L. **Preservação e desenvolvimento**: as duas faces de uma moeda urbana. In: *Revista do patrimônio histórico e artístico nacional*. 1986.

FÉLIX, L. O. **Memória e memória histórica**. In: História e memória: a problemática da pesquisa. Universidade Passo Fundo, 1998.

FERRARE, J. O. P. **A preservação do patrimônio histórico**: um RE-pensar, a partir da experiência da cidade de Marechal Deodoro, 2009. 210 f, Dissertação (mestrado) Universidade Federal da Bahia, Salvador: FAUFBA, 1996.

GOMES JÚNIOR, J. S.; SILVA, J. G.; NEVES, R. R. **A revitalização dos espaços públicos em Arapiraca/AL**: Padronização e marketing urbano. In: Seminário Internacional Urbicentros. João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 2013.

GOMES, M. A. S.; SILVA, R. N.; SILVA, J. C. S.; FERREIRA SILVA, T. G.. Caracterização e análise dos espaços públicos da cidade de Arapiraca – AL – Brasil. **Ateliê Geográfico**, Goiás, v.6, n.4, p. 137 – 157, 2012.

PIMENTEL, T. V**. A torre Kubitschek**. Belo Horizonte: UFMG, 1996.

RHEINGANTZ, P. A.; AZEVEDO, G. A.; BRASILEIRO, A.; ALCANTARA, D.; QUIROZ, M. **Observando a qualidade do lugar**: procedimentos para a avaliação pós-ocupação. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pós-Graduação em Arquitetura, 2009.

SILVA, R. N. **Caracterização e análise quali-quantitativa da arborização em praças da área central da cidade de Arapiraca, AL**. REVSBAU, Piracaba – SP, v.7, n.2, p.102 - 115, 2012.

SILVA, R. N.; GOMES, M. A. S. **Parques urbanos em Alagoas**: Caracterização e análise no âmbito da produção do espaço. *Revista Percurso – NEMO*, Maringá, v.2, n.1, p. 107-133, 2010.

WILLIAMS, R. J. **Espaço público e cultura pública: teoria, prática e problemas** in Teixeira Coelho (org.) A cultura pela cidade. São Paulo: Iluminuras Itaú Cultural, 2008.