



.....
Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

Verônica Maria Fernandes de Lima

***Desenho urbano:
uma análise de experiências brasileiras.***

Estudo de casos nas áreas centrais de Curitiba, do Rio de Janeiro
e do Recife.

Tese de Doutorado

Orientador: Fernando Diniz Moreira

RECIFE, 2008



Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano
Universidade Federal de Pernambuco

Ata de Defesa de Dissertação de Tese em Desenvolvimento Urbano da doutoranda **VERÔNICA MARIA FERNANDES DE LIMA**.

Às 9.00 horas do dia 27 de março de 2008 reuniu-se na Sala do Mini-Auditório 02 do Centro de Artes e Comunicação da UFPE, a Comissão Examinadora de tese, aprovada pelo Colegiado do programa, composta pelos seguintes professores: Fernando Diniz Moreira (Orientador), Eduardo Alberto Cusce Nobre (Examinador Externo), Eduardo Duarte Gomes da Silva (examinador externo), José de Souza Brandão Neto (Examinador Interno), Lúcia Leitão Santos (Examinadora Interna) para julgar, em exame final, o trabalho intitulado: "Desenho Urbano, Cultura e Identidade: Uma Análise de Experiências Brasileiras. Estudo de Casos em Áreas Centrais de Curitiba, Rio de Janeiro e do Recife", requisito final para a obtenção do Grau de Doutor em Desenvolvimento Urbano. Abrindo a sessão, o Presidente da Comissão, Prof. Fernando Diniz Moreira, após dar conhecer aos presentes o teor das Normas Regulamentares do Trabalho Final, passou a palavra à candidata, para apresentação de seu trabalho. Seguiu-se a arguição pelos examinadores, com a respectiva defesa da candidata. Logo após, a comissão se reuniu, sem a presença da candidata e do público, para julgamento e expedição do resultado final. Pelas indicações, a candidata foi considerada APROVADA. O resultado final foi comunicado publicamente a candidata pelo Presidente da Comissão. Nada mais havendo a tratar eu Rebeca Júlia Melo Tavares lavrei a presente ata, que será assinada por mim, pelos membros participantes da Comissão Examinadora e pela candidata. Recife, 27 de março de 2008.

Prof. Fernando Diniz Moreira
Orientador

Prof. Eduardo Alberto Cusce Nobre
(Examinador Externo - USP)

Prof. Eduardo Duarte Gomes da Silva
(Examinador Externo - Deptº Comunicação Social da UFPE)

Prof. José de Souza Brandão Neto
(Examinador Interno - MDU)

Profª Lúcia Leitão Santos
(Examinadora Interna - MDU)

Rebeca Júlia Melo Tavares
Secretária do Programa

Verônica Maria Fernandes de Lima.
Candidata

Ao meu amor,
Oswaldo Gomes Corrêa Negrão

Aos meus queridos filho e enteado,
Rafael Lima Negrão e Miguel Negrão.

Aos meus pais,
Geraldo José Fernandes Lima e Miriam Ferreira de Lima.

E aos meus irmãos,
Myrian, Geraldo, Mônica, Márcia e Ana.

AGRADECIMENTOS

Ao meu amor e companheiro de jornada nesse planeta, Oswaldo Gomes Corrêa Negrão, muito obrigada pelo seu apoio e dedicação.

Ao meu filho Rafael Lima Gomes Negrão, por dar mais sentido à vida.

Ao meu enteado Miguel Cit Negrão, pela ajuda fundamental em todos os períodos de férias.

Aos meus pais e irmãos, muito obrigada pela confiança e compreensão! Em especial agradeço a minha irmã Mirian pela entrevista feita com Martorell, em Barcelona.

Aos meus velhos amigos, que trazem mais alegria e leveza para o meu caminhar, Anita, Canel, Dione, Eunádia, Franzé, Giana, Hélio, Iaconara, Jeane, Karla, Luciano, Marize, Patrícia, Rute, Vinícius, Wellington, são tantos...todos sintam-se aqui incluídos.

Aos meus novos amigos de Recife, sem os quais tudo seria muito mais difícil: Natália, Maria do Carmo, Josué, Ana e Marny.

A Adriana Nascimento e Zélia Scholz que fizeram suas casas minha casa durante as pesquisas de campo.

Aos meus companheiros de turma que mesmo que tenha sido de maneira distante compartilharam os mesmos sabores e dissabores: Giovana, Ivan e Ana Lúcia.

Aos todos os meus alunos, que me fizeram refletir e crescer. Em especial àqueles que me ajudaram diretamente na confecção desse trabalho: Beth, Dora, Germana, Klayton, Michelle, Patrícia, Rafaela e Thiago, meu muito obrigada!!!!!!

A bibliotecária Ivete Cavalcante e as “meninas” da biblioteca: Alice, Amanda, Cassandra, Tânia e Fátima.

A Carmem Vitória França, sem ela teria sido muito mais difícil essa luta!

Aos arquitetos entrevistados que me receberam com entusiasmo.

Aos meus professores,

Aos funcionários do MDU, Catarina, José, Jonas e Rebeca.

Ao meu orientador Fernando Moreira Diniz,

A CAPES, pelo apoio financeiro.

Aos meus guias...

Sei que me esqueci de alguém, mas enfim, agradeço a todos que se fizeram presentes na minha caminhada nesses últimos cinco anos e que de alguma forma contribuíram para o meu crescimento.

*A cidade irá permanecer depois da minha morte:
irá permanecer em metamorfoses de claridade
o céu esvanecendo a reminiscência duma elipse
num sentimento ainda vago pelas ausências.
Cumprirá a norma habitual das regras eruditas,
a de exercer a utopia num casulo de teias indeléveis
só perceptíveis nas mais ocultas noites
onde os sonhos abusam dos olhos comovidos.
Irá permanecer nas vielas duma probabilidade
insondável, de mistérios irrelados,
insolúveis, mas destros de memórias
doutros tempos, do tempo ausente, de ontem.
Irá permanecer com a mesma célere inconsciência
de raízes demoradas sobre a terra, na solidão dos dias
e irá até ao limite a luminescência da noite
flutuando sobre o infinito de outras vidas interinas.*

Vieira Calado

RESUMO

Propõe-se, através do presente trabalho, analisar propostas de desenho urbano para as áreas centrais de três cidades brasileiras – Curitiba, Rio de Janeiro e Recife - entre as décadas de 1970 e 1990.

Argumenta-se que, se o desenho urbano trata da relação homem X ambiente, lida com a escala da vida cotidiana, com o espaço vivencial da negociação diária, trabalhando com o espaço como suporte de usos e atividades desenvolvidas de acordo com as *práxis* de uma determinada comunidade, é importante que as questões relacionadas à cultura e identidade daquela população sejam consideradas.

A disciplina desenho urbano surgida na Grã-bretanha e nos Estados Unidos, ainda na década de 1960, e já consolidada naqueles países nos dias de hoje, começa a ser inserida nos meios profissionais brasileiros entre o final dos anos 80 e o início dos anos 1990. A prática do desenho urbano no Brasil é recente tanto como disciplina nos cursos de arquitetura, quanto como forma de se intervir nas cidades. Portanto, muitas questões podem ser levantadas sobre o assunto.

Como foram produzidas as propostas de desenho urbano desenvolvidas no Brasil, nas últimas décadas do século XX? Qual a base teórico-metodológica utilizada pelos arquitetos no ato de projetar? Quais as condicionantes foram levadas em consideração ao serem produzidas essas propostas? As propostas desenvolvidas no Brasil são reproduções das propostas produzidas na Europa e Estados Unidos ou levam em consideração a cultura e identidade brasileiras? Finalmente levanta-se a seguinte questão: Como está sendo tratada a relação entre espaço urbano, cultura e identidade da população, na prática de desenho urbano desenvolvida no Brasil?

Parte-se da hipótese inicial que nessas propostas de desenho urbano questões relacionadas à cultura e à identidade da população são deixadas em segundo plano.

Dessa forma, tem-se como objetivo geral dessa tese entender como estão sendo construídas metodologicamente as propostas de desenho urbano brasileiras, tendo como foco a relação entre identidade cultural e ação projetual.

Sendo assim, pretende-se atingir os seguintes objetivos específicos:

- Fomentar a construção de bases metodológicas que incorporem as questões de identidade cultural no processo de desenvolvimento de propostas de desenho urbano, intimamente relacionadas à realidade sócio-cultural do lugar onde estejam inseridas.

- Contribuir para a discussão sobre a prática do desenho urbano desenvolvido nas cidades brasileiras, através da análise crítica das propostas aqui apresentadas;

- Apontar caminhos para o desenvolvimento de um desenho urbano que incorpore as diversas identidades culturais locais.

Acredita-se que ao se incorporar nas propostas de desenho urbanos elementos da cultura local a possibilidade das mesmas serem bem aceitas e apropriadas pelos usuários é maior. Dessa forma, o fortalecimento da relação espaço X identidade cultural faria com que os usuários cuidassem melhor dos espaços públicos, tomando-os como parte de seus pertences e não como lugar de ninguém.

Palavras-Chave: Desenho urbano; espaço x identidade cultural; planejamento urbano

ABSTRACT

This paper analyses some urban designing proposals developed for the central areas of Curitiba, Rio de Janeiro and Recife during the period between the 70's and 90's.

It is sustained here that if Urban Designing deals with the relationship of man x the environment and is confronted with the daily life scale as well as the living space of daily space negotiation then working with space as a support for the uses and activities developed in accordance to the praxis of a determined community is very important and the questions related to the culture and identity of such community must be taken into consideration.

Urban Design as a consolidated course first took shape in the United States and England during de 60's and started to take part in the Brazilian professional circles in the end of the 80's and beginning of 90's. Its practice here is recent either as a course at Universities or as a method of interfering in a given urban space. Therefore, many questions can be discussed about this issue.

How were designing proposals developed in Brazil in the last decades of the 20th century? What theoretical methodological basis did architects use in their conception? What parameters were considered when they produced their proposals? Were the proposals produced in Brazil a mere reproduction of Europeans' and North Americans' or else were they simply based on the Brazilian culture and identity? In the end a question arises: how is the relationship between social urban space, culture and identity in the practice of Urban Designing in Brazil?

The inicial hypothesis is that inside the Brazilian proposals for Urban Designing, the architects set aside as a less important aspect the cultural and population identity.

Thus, the main objective of this paper is to understand how Urban Design proposals in Brasil are methodologically built, focusing the relationship between cultural identities and project proposals.

Being so, this work aims to reach the following specific objectives:

- To give support in the process of building a methodological basis that comprises a cultural identity in the developing process of Urban Design proposals, strictly related to the local social-cultural reality in which it is inserted;

- To contribute for a debate about Urban Design practices developed for Brazilian cities through the critical analyses of the presented proposals;
- To point out a path to develop an Urban Design work that considers the various local cultural identities.

It was found that by incorporating the proposals for Urban Design considering the local cultural aspects they tend to be better accepted and appropriated by their users. In this way, the strengthening of the relationship between space x cultural identity would make the users more caring about public spaces, taking them as part of their personal assets instead of using them as nobody's land.

Key-words: Urban design; space x cultural identity; city planning

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Esquema da estratégia analítica geral.....	24
Figura 02: Exemplos das praças analisadas por Camilo Sitte.....	35
Figura 03: Vias, limites, marcos, pontos nodais e setores.....	47
Figura 04: Exemplo de Visão Serial	49
Figura 05: Centro Histórico de Bremen.....	59
Figura 06: The Big Duck.....	61
Figura 07: Seagram Building.....	62
Figura 08: Edifício de escritórios para a Nationale Nederlanden.....	63
Figura 09: Tegel, Berlim	75
Figura 10: Prager Platz, Berlim	75
Figura 11: Distrito de Tiergarten, Berlim.....	75
Figura 12: Distrito Friedrichstadt.....	75
Figura 13: Propostas para a Postdamer Platz, Berlim	76
Figura 14: detalhe da Marlene-Dietrich-Platz, Berlim.....	76
Figura 15: Maquete eletrônica da Alexanderplatz.....	76
Figura 16: Postdamer Platz, ao fundo os guindastes das obras.....	76
Figura 17: Sony Center.....	78
Figura 18: Edifício da Daimler-Benz	78
Figura 19: Proposta para o II Cinturó de Ronda.....	81
Figura 20: Poble Nou, Barcelona.....	81
Figura 21: Moll de la Fusta,Barcelona.....	81
Figura 22: Projeto para a Vila Olímpica, Barcelona. Escritório MBM.....	82
Figura 23: Plano para Harbortown, Memphis, Tennessee, 1989.....	86
Figura 24: Tipo de cruzamento, Plano para Playa Vista New town.	86
Figura 25: Vista área do condomínio Seaside, Florida inaugurado em 1981.....	88
Figura 26: Vista de uma rua do condomínio Seaside, Flórida	88
Figura 27: Vista de uma rua no condomínio Celebration, Florida.....	88
Figura 28: Museu Guggenheim, Bilbao, Espanha.....	89
Figura 29: Início da ocupação da Avenida Boa Viagem.....	112
Figura 30: Botafogo no início do século XX.....	113
Figura 31: Favela em Recife.....	118
Figura 32: Favela da Rocinha, Rio de Janeiro.	119
Figura 33: Detalhe da Avenida Paulista, São Paulo.....	119
Figura 34: Ocupação do centro pelo comércio informal	126
Figura 35: Ópera de Arame – Curitiba- PR	130
Figura 36: Jardim Botânico – Curitiba - PR.....	130
Figura 37: Favela do Rato, Bairro do Recife.....	131
Figura 38: Vista aérea da Favela do Rato, inserida no Pólo Pilar.....	131
Figura 39: Vista do Pelourinho.....	133
Figura 40: Centro Histórico de São Luís do Maranhão.....	134
Figura 41: Apropriação indevida do espaço público.....	141
Figura 42: Via pública apropriada como área de lazer.....	141
Figura 43: Carnaval pernambucano - Galo da Madrugada.....	142
Figura 44: Bumba-meu–boi, expressão cultural em São Luiz do Maranhão.....	142
Figura 45: Localização da área de estudo.....	148
Figura 46 Vista da Rua das Flores durante a nevada do ano de 1975.....	149
Figura 47 Mapa de Curitiba no século XIX.....	150
Figura 48 Plano Piloto de Zoneamento de Uso, 1960.....	152

Figura 49 Plano Agache.....	154
Figura 50: Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba.....	154
Figura 51: A Rua XV de Novembro é fechada ao tráfego.....	155
Figura 52: Proposta de fechamento da rua XV de Novembro.....	155
Figura 53: Mapa do Centro de Curitiba.....	157
Figura 54: Mapa da cidade de Curitiba	158
Figura 55: A rua principal de Copenhague, Stroget.	162
Figura 56: Amagertorv, parte da zona de pedestres de Copenhague.....	162
Figura 57: Perspectiva Rua das Flores	168
Figura 58: Visão de parte da área dos toldos de acrílico.....	168
Figura 59: Perspectiva Torre de informações	169
Figura 60: Detalhe da torre de informações.....	169
Figura 61: Detalhe do acesso a veículos de emergência.....	170
Figura 62: Vista aérea da proposta da Rua XV.....	172
Figura 63: Detalhe da área do bondinho.....	172
Figura 64: Rosácea, do piso do calçadão.....	175
Figura 65: Artista de rua, Rua das Flores.....	176
Figura 66: A Rua das Flores é intensamente utilizada.....	176
Figura 67: Palhaço da Rua das Flores.....	176
Figura 68: Vista noturna da Rua das Flores.....	177
Figura 69: Área de bares e cafés sob os toldos de acrílico.....	177
Figura 70: Área de convívio arborizada.....	178
Figura 71: Praça General Osório.....	178
Figura 72: Mulher descansando na Rua das Flores.....	179
Figura 73: Área conhecida como Boca Maldita.....	180
Figura 74: Carnaval , Rua das Flores, Curitiba, 1998.....	180
Figura 75: Grupo Sensibilizar: happening "31 de março de 1964"	180
Figura 76: Pinha-dos-ventos.....	181
Figura 77: Chafariz inserido na última reforma.....	182
Figura 78: Vista da Rua das Flores. Ao fundo casario histórico.....	184
Figura 79: Aspecto da Praça Rui Barbosa, em agosto de 1995.....	190
Figura 80: Divisão administrativa de Curitiba - Regionais.....	191
Figura 81: Aspectos das várias Ruas das Cidadanias Curitiba.....	193
Figura 82: Vista superior da Praça	194
Figura 83: Perspectiva interna da Rua da Cidadania.....	203
Figura 84: Fachada principal da Rua da Cidadania Matriz.....	204
Figura 85: Primeiros estudos para a praça Rui Barbosa.....	204
Figura 86: Obras de reabertura da rua em um lateral da praça.....	207
Figura 87: Rua aberta na lateral da praça.....	207
Figura 88: As árvores foram mantidas na praça Rui Barbosa.....	208
Figura 89: Planta baixa executada.....	210
Figura 90: Detalhe da fonte na Praça Rui Barbosa.....	213
Figura 91: Travessia de pedestres sem faixa.....	213
Figuras 92 e 93 Estações-tubo na praça Rui Barbosa.....	213
Figura 94: Uso excessivo do vidro na cobertura..orto.....	214
Figura 95: Tamanho reduzido dos boxes	214
Figura 96: Praça Rui Barbosa.....	215
Figura 97: Vista geral da Praça Rui Barbosa.....	215
Figura 98: Rua da Cidadania Matriz, um marco na paisagem.....	217
Figura 99: Mapa do Rio de Janeiro, 1624.....	220

Figura 100: Panorama do Rio de Janeiro (1885).....	221
Figura 101: Aspecto do Aqueduto da Carioca.....	222
Figura 102: Plano Agache.....	224
Figura 103: Calçadão Copacabana e Aterro do Flamengo.....	226
Figura 104: Área de abrangência do Projeto do Corredor Cultural.....	228
Figura 105: Rio Cidade, bairros do Leblon, Ipanema e Madureira.....	234
Figura 106: Traçado da Avenida Central, sobre os quarteirões coloniais.....	236
Figura 107: Palácio Monroe no início do Séc. XX.....	236
Figura 108: Demolições para a construção da avenida Central, 1904-1905.....	237
Figura 109: Proposta para o Rond-point.....	244
Figura 110: Cruzamento da Av. Rio Branco com a Av. Presidente Vargas.....	245
Figura 111: Cruzamento da Av. Rio Branco/ São José /Rua Nilo Peçanha.....	246
Figura 112: Vista área da proposta para a área da Cinelândia.....	247
Figura 113: Vista área da proposta para Praça Mahatma Gandhi.....	248
Figura 114: Praça Monroe, visão do piso semi-enterrado.....	248
Figura 115: Quiosque para venda de ingressos.....	249
Figura 116: Detalhe da paginação de piso.....	250
Figura 117: Cruzamento com a São José e a Nilo Peçanha	253
Figura 118: Proposta para a área da Cinelândia.	254
Figura 119: Paisagem urbana na Av. Rio Branco.....	254
Figura 120: Proposta de iluminação.....	255
Figura 121: Bancas de revistas.....	256
Figura 122: Bancas de revistas atuais.....	256
Figura 123: Lixeira padrão.....	257
Figura 124: Lixeira padrão.	257
Figura 125: Banco de design simples.....	257
Figura 126: Poste multiuso.....	258
Figura 127: Detalhe do poste	258
Figura 128: Efeito plástico - paginação de piso.....	259
Figura 129 à 132: Detalhes da paginação do piso.....	260
Figura 133: Rampa de acessibilidade e separadores de meios.....	260
Figura 134 e 135: Barreiras na paisagem.....	261
Figura 136: Aspecto da paisagem urbana.....	262
Figura 137: Mendigo dormindo na Cinelândia.....	264
Figura 138 e 139: Rond-point na época da proposta (1994) e no ano de 2007	265
Figura 140: Vista aérea da Cinelândia.....	267
Figura 141: Plano de Pieter Post.....	271
Figura 142: Localização do Bairro de São José na cidade do Recife.....	272
Figura 143: Mapa do bairro de São José.....	272
Figura 144: Mercado de São José.....	273
Figura 145: Basílica da Penha.....	273
Figura 146: Igreja de São Pedro dos Clérigos.	273
Figura 147: Igreja Nossa Senhora do Carmo.....	273
Figura 148: Plano de expansão do Recife, 1640.....	274
Figura 149: Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio.....	277
Figura 150: Plano de remodelação para o Recife – Bairro de Santo Antônio.....	278
Figura 151: Detalhe do Plano de remodelação para o Recife.....	278
Figura 152 Plano de Expansão da Cidade, 1936.....	279
Figura 153: Plano Geral da Reforma do Recife, 1943.....	281
Figura 154: Estudo de Remodelação e Expansão da Área Central.....	281

Figura 155: Proposta para a Avenida Dantas Barreto.....	283
Figura 156: Proposta para a Rua da Imperatriz.....	283
Figura 157: A arquitetura moderna invade o centro tradicional.....	285
Figura 158: A arquitetura moderna rompe com o entorno do patrimônio histórico..	285
Figura 159: Classificação das áreas do centro de acordo com o PPSH – RMR.....	286
Figura 160: Pátio do Carmo tomado por camelôs.....	289
Figura 161: Passeios obstruídos pelo comércio informal.....	289
Figura 162: A abertura da Avenida Dantas Barreto destrói vários quarteirões	291
Figura 163: Casario do Bairro de São José demolido (1968).....	291
Figura 164: Igreja do Bom Jesus dos Martírios	291
Figura 165: Camelôs as apropriam da Avenida Dantas Barreto.....	293
Figura 166: Passeios tomados pelos Camelôs.....	293
Figura 167: Galerias cobertas por lonas.....	301
Figura 168: Detalhe dos quiosques.	301
Figura 169: Vista superior do Camelódromo e planta baixa.....	302
Figura 170: Vista de um dos pórticos.....	303
Figura 171: Visualização da Igreja Matriz de São José entre os pórticos do Calçadão dos Mascates.....	303
Figura 172: Depósito superior.....	304
Figura 173: Detalhe do pórtico	304
Figura 174: Vista externa dos módulos abandonados.....	308
Figura 175: Vista interna dos módulos abandonados.....	308
Figura 176: Aspecto do comércio no primeiro módulo do calçadão.....	309
Figura 177: Aspecto das bancas fora do horário de funcionamento.....	309
Figura 178: Acréscimos tomam todas as áreas livres.....	309
Figura 179: Lonas cobrem os espaços projetados para serem livres.....	311
Figura 180: Patrimônio arquitetônico degradado.....	311
Figura 181: Aspecto do último módulo	314
Figura 182: Aspecto de uma das <i>lan houses</i>	314
Figura 183: “Camelódromo” - marco de referência no espaço.....	315

SUMÁRIO

RESUMO.....	06
ABSTRACT.....	08
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	10
SUMÁRIO.....	14
INTRODUÇÃO.....	17
I. Argumentos e objetivos	17
II. Abordagem metodológica	20
III. Estrutura da tese.....	30
CAPÍTULO 1 – ORIGEM, EVOLUÇÃO E TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS DO DESENHO URBANO – UMA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	32
1.1 – A ORIGEM DO DESENHO URBANO E AS PRIMEIRAS CRÍTICAS A URBANÍSTICA MODERNA.....	33
1.1.1 - Urbanismo, Modernidade e Desenho Urbano.....	33
1.1.2 – O Pós-guerra e os antecessores diretos do Desenho Urbano.....	38
1.1.3 – A contribuição europeia para a construção do corpus teórico do desenho urbano.....	54
1.1.4 – O simbolismo de Venturi	60
1.1.5 – A participação comunitária no processo de desenho urbano.....	63
1.2 - A DISCIPLINA DESENHO URBANO.....	66
1.2.1 – Em busca de uma definição.....	66
1.2.2 – <i>Responsive Environments</i> – uma abordagem inglesa para o desenho urbano.....	71
1.3 - TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS DO DESENHO URBANO.....	73
1.3.1 – As novas propostas para as áreas históricas centrais.....	73
1.3.2 - O <i>New Urbanism</i>	84
CAPÍTULO 2 - CULTURA, IDENTIDADE E IDENTIDADES CULTURAIS: UMA DISCUSSÃO TEÓRICA.....	91
2.1 – UMA DELIMITAÇÃO DO CONCEITO DE CULTURA.....	92
2.2 - O CONCEITO DE IDENTIDADE.....	97

2.3 – A IDENTIDADE CULTURAL.....	100
2.4 – AMPLIANDO A DISCUSSÃO: em busca da construção do conceito de identidade urbanística.....	103
CAPÍTULO 3 - AS METRÓPOLES BRASILEIRAS CONTEMPORÂNEAS.....	106
3.1 – CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS	107
3.2 - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TRANSFORMAÇÕES NA REDE URBANA.....	114
3.3 – OS NOVOS ESPAÇOS URBANOS: OS CONDOMÍNIOS FECHADOS E OS <i>SHOPPING-CENTERS</i>	119
3.4 – O ABANDONO DOS CENTROS TRADICIONAIS.....	123
3.5 - O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E O <i>CITY MARKETING</i>	127
3.6 – UMA BREVE DISCUSSÃO SOBRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS CONTEMPORÂNEOS.....	136
CAPÍTULO 4 - A PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO DO CENTRO DE CURITIBA: A RUA DAS FLORES E A PRAÇA RUI BARBOSA.....	147
4.1 - Contextualização: o processo de planejamento da cidade de Curitiba – da origem da cidade até a década de 70.....	148
4.2 – A PROPOSTA PARA A RUA XV DE NOVEMBRO – A RUA DAS FLORES.....	157
4.2.1 - A rua XV de Novembro – histórico e características.....	157
4.2.2 – Análise do processo de elaboração da proposta.....	159
4.2.3 – Condicionantes do Projeto.....	173
4.3 – A PROPOSTA DA RUA DA CIDADANIA – A PRAÇA RUI BARBOSA.....	186
4.3.1 - A Praça Rui Barbosa - histórico e características.....	186
4.3.2 – Análise do processo de elaboração da proposta.....	194
4.3.3 – Condicionantes do Projeto.....	210
CAPÍTULO 5 – UMA PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO PARA O CENTRO DO RIO DE JANEIRO:O RIO CIDADE CENTRO.....	219
5.1 - Contextualização: o processo de planejamento da	

cidade do Rio de Janeiro – breve síntese.....	220
5.2 - O programa Rio Cidade	232
5.3 – A proposta para a Avenida Rio Branco	
– O Rio Cidade Centro.....	235
5.3.1 - A Avenida Rio Branco – histórico e características.....	235
5.3.2 – Análise do processo de elaboração da proposta	
Rio Cidade – Centro.....	238
5.3.3 – Condicionantes do Projeto.....	252
 CAPÍTULO 6 – UMA PROPOSTA PARA O CENTRO DO RECIFE:	
O CALÇADÃO DOS MASCATES.....	268
6.1 - Contextualização: o processo de planejamento	
da cidade do Recife – breve síntese.....	269
6.2 – A proposta para a Avenida Dantas Barreto	
– O Calçadão dos Mascates.....	290
6.2.1 – A Avenida Dantas Barreto – histórico e características.....	290
6.2.2 – Análise do processo de elaboração da proposta	
– O Calçadão dos Mascates.....	293
6.2.3 - Condicionantes do Projeto.....	307
CONCLUSÃO.....	317
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	335
ANEXOS	346

INTRODUÇÃO

ARGUMENTOS E OBJETIVOS

O desenho urbano trata-se de um campo da arquitetura e urbanismo que atua em uma escala intermediária, entre o projeto arquitetônico e o planejamento urbano, possibilitando que as propostas sejam desenvolvidas a partir de métodos de apreensão do espaço que facilitem uma maior aproximação da realidade das populações.

Dessa forma, o desenho urbano pode ser entendido como área específica de atuação do urbanismo, a qual se debruça na dimensão físico-espacial, de maneira interdisciplinar, levando em consideração os processos sociais que ocorrem na cidade.

Argumenta-se que, se o desenho urbano trata da relação homem X ambiente, lida com a escala da vida cotidiana, com o espaço vivencial da negociação diária, trabalhando com o espaço como suporte de usos e atividades desenvolvidas de acordo com as *práxis* de uma determinada comunidade é importante que as questões relacionadas à cultura e à identidade daquela população sejam consideradas.

A disciplina desenho urbano surgida na Grã-bretanha e nos Estados Unidos, ainda na década de 60, e já consolidada naqueles países nos dias de hoje, começa a ser inserida nos meios profissionais brasileiros no início da década de 1970 em Curitiba, mas é somente nos anos 1990 que se dissemina pelo território nacional.

A prática do desenho urbano no Brasil é recente tanto como disciplina inserida nos cursos de arquitetura, quanto como forma de se intervir nas cidades. Portanto, muitas questões podem ser levantadas sobre o assunto: Como foram produzidas as propostas de desenho urbano desenvolvidas no Brasil, nas últimas décadas do século XX? Qual a base teórico-metodológica utilizada pelos arquitetos no ato de projetar? Quais as condicionantes foram levadas em consideração ao serem produzidas essas propostas? As propostas desenvolvidas no Brasil são reproduções das propostas produzidas na Europa e Estados Unidos ou levam em consideração a cultura e identidade brasileiras? Finalmente levanta-se a seguinte questão: Como

está sendo tratada a relação entre espaço urbano, cultura e identidade da população, na prática de desenho urbano desenvolvida no Brasil?

O presente trabalho se propôs a responder essas perguntas ao analisar algumas propostas de desenho urbano desenvolvidas para as áreas centrais de três cidades brasileiras – Curitiba, Rio de Janeiro, e Recife - entre as décadas de 70 e 90.

Parte-se da hipótese inicial que as propostas de desenho urbano desenvolvidas no Brasil não levam em consideração a cultura e a identidade das populações para as quais são elaboradas ou que essas questões são deixadas em segundo plano.

Dessa forma, o objetivo geral dessa tese é entender como estão sendo construídas metodologicamente as propostas de desenho urbano brasileiras, tendo como um dos focos compreender a relação entre cultura, identidade e proposta projetual.

Sendo assim, pretende-se atingir os seguintes objetivos específicos:

- Fomentar a construção de bases metodológicas que incorporem as questões culturais no processo de desenvolvimento de propostas de desenho urbano intimamente relacionadas à realidade social do lugar onde estejam inseridas;
- Contribuir para a discussão sobre a prática do desenho urbano desenvolvido nas cidades brasileiras, através da análise crítica dos casos aqui apresentados;
- Apontar caminhos para o desenvolvimento de um desenho urbano que incorpore as diversas culturas locais.

Foi a partir do levantamento bibliográfico sobre o tema “desenho urbano no Brasil” que foi constatada a escassez de bibliografia existente nessa área específica de estudo.

Poucos são os títulos de origem brasileira que tratam do tema. Esse fato talvez seja reflexo da importação tanto de teorias sobre o desenho e o planejamento urbano, quanto de “modelos” de propostas de desenho urbano trazidas para o nosso país sem que haja um questionamento se as mesmas condizem com a nossa realidade.

Em pesquisas anteriores apresentadas pela presente autora, tanto na dissertação de mestrado concluída no ano de 1997¹, quanto no livro Felipe Camarão: Construindo seu Lugar² (1995), constatou-se a importância das questões culturais para a aceitação e apropriação das propostas de desenho dos espaços públicos.

Acredita-se que ao se incorporar nessas propostas elementos da cultura local a possibilidade das mesmas serem bem aceitas e apropriadas pelos usuários é maior. Dessa forma, o fortalecimento da relação espaço construído X cultura local faria com que os usuários (enquanto atores dessa relação) cuidassem melhor dos espaços públicos, tomando-os como parte de seus pertences e não como lugar de ninguém.

Assim, o trabalho aqui apresentado se justifica pela necessidade de se repensar a prática de desenho urbano no Brasil, verificando quais propostas metodológicas são utilizadas e qual fundamentação teórica embasa a práxis do desenho urbano aqui desenvolvido. Busca-se então ampliar o campo metodológico utilizado ao ressaltar a necessidade de inserir questões provenientes da dimensão cultural.

A presente tese ajudará também na divulgação de algumas importantes propostas que vêm sendo implantadas no Brasil, através de uma descrição detalhada e de uma análise crítica das mesmas.

Pretende-se, por fim, contribuir com a diminuição da lacuna literária existente no Brasil, iluminando alguns pontos de discussão e levantando novas questões a serem debatidas para o bom desenho das cidades brasileiras do futuro.

ABORDAGEM METODOLÓGICA

Tendo em vista as questões acima levantadas, a pesquisa se apoiou em uma base metodológica que abrangesse a realidade de forma qualitativa: através de estudos de caso. Os estudos de caso escolhidos permitiram lidar com uma ampla variedade de evidências (documentos, entrevistas, observações, etc.) que possibilitaram o desenvolvimento da pesquisa.

O estudo de caso reúne o maior número de informações detalhadas, por meio de diferentes técnicas de pesquisa, com o objetivo de

¹ Dissertação de Mestrado desenvolvida na Universidade Federal da Bahia, intitulada A vida cotidiana dos moradores e o processo de formação dos seus territórios: o caso de Nazaré, Natal-RN (Em busca de diretrizes para um desenho urbano responsivo), orientada por Ângela Maria Gordilho Souza.

² Livro publicado pela Editora Gráfica da UFRN, intitulado Felipe Camarão: construindo seu lugar, em co-autoria com Ângela de Araújo Ferreira e Eunádia Silva Cavalcante, no ano de 1995.

apreender a totalidade de uma situação e descrever a complexidade de um caso concreto. [...] O estudo de caso possibilita a penetração na realidade social, não conseguida pela análise estatística (GOLDENBERG, 2002, p. 34).

Dessa forma, partiu-se de uma postura na qual o estudioso não mantém um distanciamento da realidade sobre a qual se debruça, ao contrário, o pesquisador mergulha no contexto estudado e faz uma análise interpretativa dessa realidade. Essa forma de entender a realidade surge como uma alternativa às pesquisas empíricas de cunho positivista, nela

o termo pesquisa ganha um novo significado, passando a ser concebido como uma trajetória circular em torno do que se deseja compreender, não se preocupando única e/ou aprioristicamente com princípios, leis e generalizações, mas voltando o olhar à qualidade, aos elementos que sejam significativos para o observador-investigador (GARNICA, 1997, p.110).

Segundo alguns autores³ são as seguintes as características básicas dos estudos de caso: o fenômeno é observado em seu ambiente natural; os dados são coletados por diversos meios; uma ou mais entidades (pessoa, grupo, organização) são examinadas; a pesquisa é envolvida com questões tipo "como" e "por que"; e por fim, podem ser feitas mudanças na seleção do caso ou dos métodos de coleta de dados à medida que o pesquisador desenvolve novas hipóteses.

A flexibilidade dessa forma de entendimento permite inserir, no decorrer da pesquisa de campo, informações que se façam relevantes e que não foram previstas pelo pesquisador.

Segundo Diniz (1999, p. 49), "o estudo de caso é uma forma de investigar o real pela qual se coletam e se registram dados para a posterior interpretação, objetivando a reconstrução, em bases científicas, dos fenômenos observados". O objetivo dos estudos de caso é a "descoberta de idéias úteis, críticas e norteadoras de novas atitudes em relação ao mundo" (DINIZ, 1999, p.50).

Várias propostas foram pesquisadas como possíveis estudos de caso, dentre elas pode-se citar o projeto do Vale do Anhagabaú em São Paulo; a proposta para o Mercado Ver-o-Peso, em Belém do Pará; a proposta da Frente Marítima do Rio de

³ Ver, entre outros, Yin, 2001, Jones, 1998 e Trauth & O'Connor.

Janeiro; a desenvolvida para Rua da Imperatriz em Recife; e finalmente a da Orla de Ponta Negra em Natal. No entanto, por questões temporais era preciso selecionar os casos mais significativos. Assim, foram os seguintes os critérios para a escolha das propostas:

1. importância dos casos para a consolidação do desenho urbano no Brasil;
2. existência de publicações que apresentassem e discutissem as propostas analisadas;
3. localização das propostas em áreas centrais (geralmente áreas de forte imageabilidade) de metrópoles brasileiras e se as mesmas tinham um significado para a cidade como um todo;
4. que tivessem sido elaboradas entre as décadas de 1970 e 1990, período que se inicia e desenvolve a prática do desenho urbano no Brasil.
5. e, por fim, se as propostas foram, pelo menos, parcialmente implantadas.

Dessa forma, o trabalho de campo foi desenvolvido, através de quatro estudos de caso, localizados em metrópoles brasileiras, de importância tanto regional, quanto nacional. Trata-se de espaços públicos localizados em áreas centrais e que sofreram intervenções nas últimas décadas do século XX. Foram os seguintes os casos escolhidos:

- No sul, em Curitiba, foram estudadas duas propostas – a primeira trata-se do processo de pedestrianização do centro de Curitiba – o Calçadão da Rua XV de Novembro, criado na década de 70. A segunda trata-se da proposta da Rua da Cidadania Matriz localizada na praça Rui Barbosa, elaborada na década de 90, que envolve a questão do comércio informal no centro daquela cidade. As propostas de Curitiba foram escolhidas devido ao impacto das mesmas no meio profissional e acadêmico, nacional e até mesmo internacional.
- No sudeste, a proposta de intervenção desenvolvida para o centro do Rio de Janeiro durante a década de 90 - o Rio Cidade Centro, parte de um programa amplo - o Rio Cidade - desenvolvido durante o Governo de César Maia e sem

dúvida um dos mais importantes para a consolidação do desenho urbano no Brasil.

- Na região Nordeste, em Recife, a proposta de ordenamento do comércio informal do centro da cidade do Recife, conhecida como Calçadão dos Mascates, desenvolvida na década de 90, devido ao impacto causado pela proposta na época, pois a mesma ganhou prêmios e foi publicada em revistas nacionais e internacionais.

Segundo Yin é fundamental para a construção de um estudo de caso a criação de uma estratégia analítica geral (Ver esquema metodológico representado na figura 01, p. 24). A estratégia desenvolvida para a pesquisa da presente tese se baseou nas proposições teóricas desenvolvidas nos dois primeiros capítulos e nas questões de pesquisa colocadas na introdução. Assim foi elaborada uma estrutura dos estudos de caso através de duas linhas de análise:

1. **A análise do processo de elaboração das propostas** – foi avaliado o processo de elaboração das propostas, buscando-se identificar por um lado, quais os procedimentos metodológicos levados a cabo na formulação das propostas estudadas e, por outro lado, analisar quais as premissas conceituais que embasaram as mesmas. Procurou-se também observar a maneira que os profissionais envolvidos resolviam à relação teoria-prática nos desenhos de suas propostas.
2. **Análise do projeto** – foram avaliadas as características físico-espaciais das propostas tendo como fonte de estudo os próprios projetos (plantas, relatórios, memoriais) e a observação *in loco*. Buscou-se entender também quais as permanências e transformações das mesmas entre a época da sua implantação e os dias atuais. Como essas áreas estão sendo apropriadas atualmente? Quais usos que estão sendo dados as mesmas? Quais indícios dos valores culturais da população podem ser percebidos rebatidos na espacialização e concretude das propostas?

As variáveis

Para cada uma dessas linhas de análise foram definidas variáveis que ajudassem no entendimento do processo, na avaliação das propostas e que pudessem apoiar a busca por respostas à hipótese levantada.

Na primeira unidade de análise - **o processo** – as variáveis foram as seguintes:

1. premissas para a conceituação do projeto;
2. abordagem metodológica utilizada;
3. descrição da proposta (o contexto, o partido, a execução, etc.).

Ou seja, através da análise das entrevistas com os profissionais, foram identificadas quais as linhas de pensamento, quais autores e quais conceitos influenciaram a vida profissional dos arquitetos envolvidos e conseqüentemente quais as premissas conceituais utilizadas para a elaboração das propostas estudadas. Observou-se, também e particularmente, qual a importância que os mesmos davam a dimensão cultural no momento de criação das propostas.

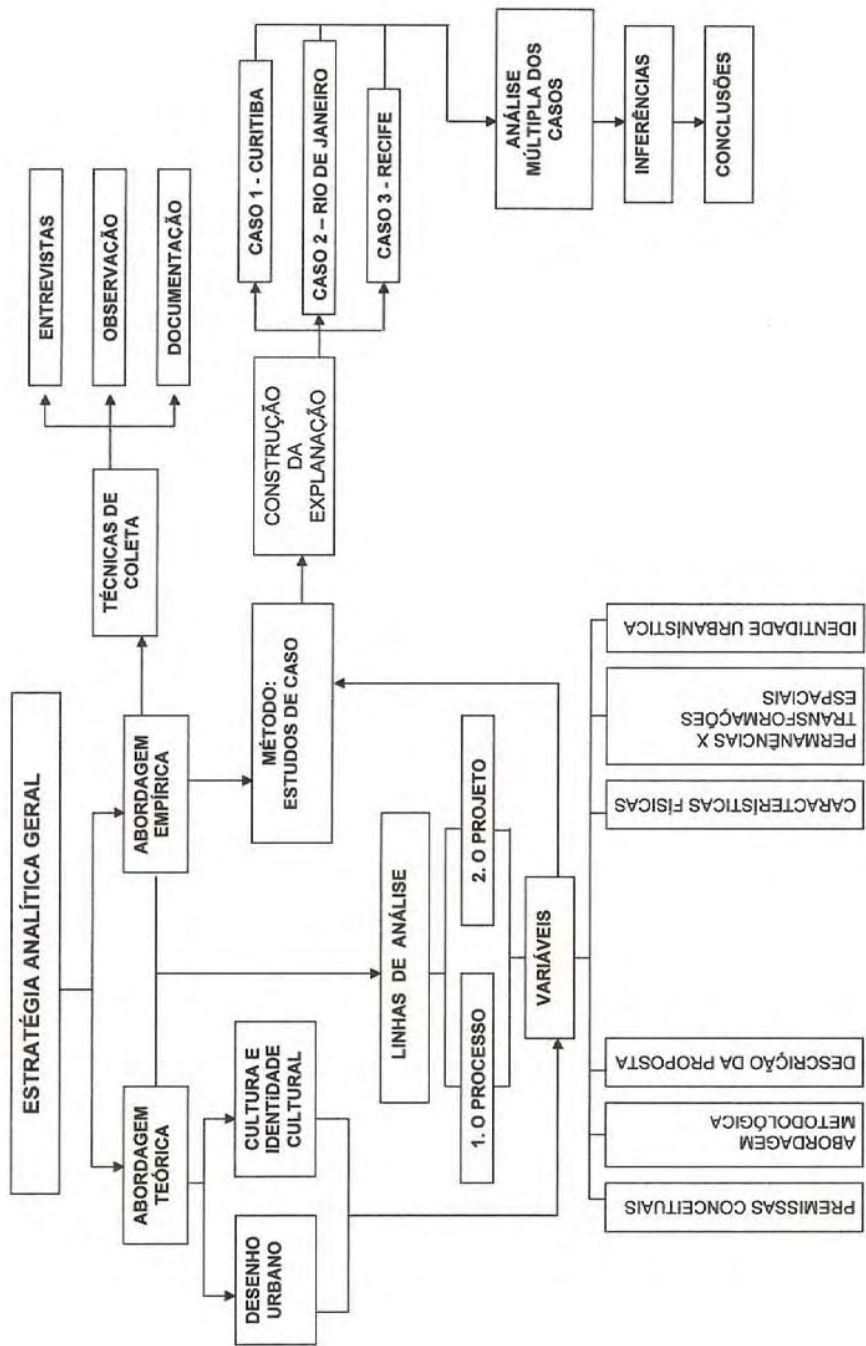


Figura 01: Esquema da estratégia analítica geral

Na segunda unidade de análise – **condicionantes do projeto** - foram utilizadas as seguintes variáveis⁴:

1. Características físicas da proposta – foram analisados os seguintes itens - relação forma/função; diversidade e multiplicidade de uso; conteúdo; permeabilidade; e condicionantes climáticas.

Em relação forma/função foi observado se a forma utilizada possibilitou um bom desempenho funcional do espaço ou se a forma foi pensada apenas com o intuito de causar um efeito estético. Enfim, buscou-se observar a existência do equilíbrio entre as necessidades funcionais e os fins estéticos nas propostas analisadas.

Quanto à diversidade e multiplicidade de uso observou-se a capacidade dos espaços de suportar muitas finalidades e atividades diferentes (nesse sentido temos apoio das idéias sobre a importância da multiplicidade de usos colocada por Jacobs e do conceito de robustez do *Responsive Environments*).

Quanto ao conteúdo, conceito proveniente das idéias de Cullen, foram analisados os aspectos relacionados com a própria constituição da proposta: cor, textura, escala, mobiliário, estilo, natureza, personalidade e tudo o que a individualizaria.

Na permeabilidade (tanto física quanto visual) foi observado como a rede de vias divide o ambiente em quadras com tamanhos e formas distintas no entorno da proposta e quais as alternativas de rotas conseqüentes desse desenho do espaço. Foi observada também se as possibilidades de rotas são visíveis para qualquer pessoa que se dirija ao ambiente, mesmo que o indivíduo não tenha qualquer familiaridade com o espaço.

Com relação às condicionantes climáticas observou-se como foi tratada a relação entre os novos elementos urbanos inseridos no espaço e o clima do

⁴ Todas as variáveis se basearam na discussão teórica desenvolvida nos capítulos 1 e 2 da presente tese.

lugar. Foi observada também a relação entre proposta e vegetação preexistente bem como a inserção de novos elementos vegetais.

2. Permanências X transformações espaciais: observou-se as mudanças funcionais e formais; a relação entre continuidade X inserção do novo; e, as formas de apropriação do espaço (ações sociais, atividades e usos desenvolvidos no espaço). Com relação ao último item foi feita uma comparação entre os usos anteriores e os atuais. No caso de existir alguma manifestação cultural na área estudada, procurou-se descobrir de que maneira esse dado foi trabalhado no projeto.

3. Identidade urbanística – analisar a existência de elementos urbanos que relacionem a proposta com a preexistência possibilitando assim o surgimento de símbolos ou signos que sirvam de referência a cultura da população. Dessa forma, foi analisada a relação da proposta com a história do lugar (dados importantes para a memória e identidade), com a morfologia e com a tipologia dos elementos existentes antes da inserção da proposta.

Coleta de evidências

Foram utilizadas três fontes de evidências como forma de possibilitar uma maior validação da pesquisa: a documentação; as entrevistas e a observação in loco.

A **pesquisa documental** foi importante pelo fato de corroborar e valorizar evidências vindas de outras fontes, dessa forma, buscou-se a “veracidade” das informações analisando-as com um senso crítico acurado e buscando cruzar os dados obtidos com outras fontes de evidência (entrevistas, referências bibliográficas, etc.).

O acesso aos documentos analisados foi feito através dos seguintes órgãos públicos: no Rio de Janeiro, foi visitado o Instituto Pereira Passos (IPP). Em Curitiba, foram visitados o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC); e a Casa da Memória. Em Recife foi visitada a Empresa de Urbanização do Recife - Diretoria de Projetos Especiais (URB/DPE).

Nesses órgãos foram obtidos e analisados os documentos realizados para implementação das propostas (diagnósticos, mapas, fotografias e demais estudos da área; plantas e relatórios da proposta⁵), bem como toda a publicação existente a respeito do projeto naquelas instituições. A análise desses documentos foi fundamental para o entendimento do contexto de implementação das propostas e para a análise da qualidade físico-espacial das mesmas.

O conjunto das **entrevistas** foi uma fonte de informação essencial aos estudos de caso da presente pesquisa. Foram aplicadas entrevistas com os profissionais arquitetos responsáveis pelas propostas. As mesmas foram de fundamental importância para a identificação das posturas teóricas que embasaram a atuação dos arquitetos bem como para a compreensão do caminho metodológico por eles utilizados. As entrevistas ajudaram também a entender quais as premissas conceituais escolhidas para a fundamentação das propostas. Com a finalidade de selecionar os profissionais envolvidos nas propostas e definir quais seriam os entrevistados, foram feitos estudos de documentos anteriores existentes (teses, dissertações, artigos de revistas e jornais, relatórios, *websites*, etc.) e conversas informais com algumas pessoas⁶ que tinham conhecimento do processo e que serviram de pontes para chegar a esses profissionais.

No caso dos projetos desenvolvidos para Curitiba foram entrevistados os arquitetos Mauro Magnabosco, Reginaldo Reinert, Fernando Pop responsáveis pelo projeto da Rua da Cidadania Matriz, e os arquitetos Abrão Assad e Osvaldo Navarro pela proposta da Rua XV de Novembro. Foi entrevistado ainda o líder político e arquiteto Jaime Lerner que teve uma forte influência no processo de desenho daquela cidade.

⁵ Em alguns casos esses documentos foram obtidos nos escritórios de arquitetura dos responsáveis pela elaboração dos projetos.

⁶ Pode-se considerar essas pessoas como informantes-chave como Helena Rego, no Rio de Janeiro e Ângela Bertolini em Curitiba, pois possibilitaram o contato com os entrevistados e ainda indicaram algumas pessoas que deveriam ser entrevistadas.

No caso do Rio de Janeiro foi entrevistado o arquiteto Cláudio Taulois, responsável pela proposta do Rio Cidade Centro. E em Recife, foram entrevistados os arquitetos José Brandão e Ronaldo L'Amour responsáveis pela proposta do Calçadão dos Mascates.

As entrevistas foram realizadas através de roteiros (ver anexo A) semi-estruturados, de maneira que possibilitasse a colheita de informações de acordo com o entrevistado e o andamento da entrevista. O roteiro de entrevistas aplicado foi dividido em dois blocos de questões. No primeiro se buscou conhecer a formação acadêmica dos entrevistados e as influências teórico-metodológicas que os mesmos sofreram na sua vida profissional. No segundo bloco buscou-se compreender como se deu o processo de elaboração das propostas, qual a metodologia utilizada e quais as opiniões dos mesmos a respeito das mesmas.

A observação permitiu uma aproximação maior da realidade estudada, uma vez que era importante se compreender como atualmente estão sendo vivenciados os espaços das propostas. Em todos os casos as áreas foram visitadas durante pelo menos 15 dias seguidos (incluindo finais de semana), em horários diferenciados para se puder visualizar a dinâmica que se desenvolve nos espaços em momentos distintos do decorrer do dia. Além da observação direta, essas visitas de campo possibilitaram um amplo levantamento fotográfico que teve como objetivo ilustrar as análises construídas a partir das entrevistas e demonstrar o estado em que se encontram as propostas atualmente.

Métodos de análise

Construção da explanação

A construção da explanação foi o método escolhido para a construção dos capítulos dos estudos de caso da presente tese. Segundo Yin, esse é um dos métodos principais de análise para estudos de caso e tem como objetivo analisar os dados através da construção de uma explicação minuciosa de um fenômeno específico, em outras palavras, significa “estipular um conjunto

presumido de elos causais em relação a ele. [...] Os melhores estudos de caso são aqueles em que as explicações refletem algumas proposições teoricamente significativas” (Yin, 2005, p. 149).

A explicação deve ser desenvolvida através de uma série de iterações:

Criar uma declaração teórica inicial ou uma proposição inicial sobre comportamento político ou social; comparar as descobertas de um caso inicial com a declaração ou a proposição; revisar a declaração ou a proposição; comparar outros detalhes do caso com a revisão; revisar novamente a declaração ou a proposição; comparar a revisão com os fatos do segundo, terceiro ou dos demais casos; repetir esse processo tantas vezes quanto forem necessárias (YIN, 2005, p. 141).

Desse modo, as evidências de cada estudo de caso foram examinadas e reexaminadas e os posicionamentos teóricos revisados. Para que não se perdesse do objetivo principal durante o processo iterativo foram feitas referências constantes ao objetivo original da investigação e tentou-se apresentar de forma explícita o processo metodológico utilizado na coleta de dados.

A partir dos procedimentos colocados acima, foram construídos os capítulos sobre os estudos de caso da presente tese, na busca de explicar como foram elaboradas as propostas estudadas, analisá-las criticamente e apresentar como as mesmas são apropriadas atualmente pela população usuária.

Análise de casos múltiplos

Como foi visto, foram estudados quatro casos localizados em regiões distintas do Brasil, com o intuito de descobrir se existiam semelhanças ou divergências entre os mesmos.

Deve-se destacar que não se utilizou a lógica de amostragem para os estudos de caso, pois a mesma requereria procedimentos estatísticos e o objetivo da pesquisa não era determinar prevalências ou freqüências de um dado fenômeno.

Assim, de posse das conclusões dos casos estudados e para finalizar a pesquisa foi feito um cruzamento entre os resultados com o objetivo de se detectar quais as divergências e convergências, quais as tendências, e finalmente quais as possibilidades de generalizações entre os mesmos.

Foram feitas as seguintes questões: Quais os pontos de similaridades e divergências entre as propostas estudadas? Quais as relações específicas de cada proposta com os aspectos culturais da área sob intervenção? Dentre as propostas analisadas, o que se identifica como aspectos específicos e o que é possível generalizar?

Como foi dito anteriormente, nos capítulos quatro, cinco e seis serão apresentados os resultados dos estudos de caso de forma detalhada e, finalmente será feita a conclusão a partir da análise de casos cruzados e da reflexão sobre os resultados que possibilitará o fechamento da presente tese.

ESTRUTURA DA TESE

Este trabalho de tese está estruturado fundamentalmente em duas partes: a primeira corresponde à discussão teórica necessária à realização da análise crítica dos casos e a segunda trata dos estudos empíricos realizados para a verificação das questões colocadas.

A primeira parte está dividida em três capítulos: o primeiro capítulo trata de uma revisão bibliográfica a respeito do conceito desenho urbano. Assim, foi feita uma retrospectiva do processo de criação do desenho urbano como disciplina, discutiu-se o contexto que deflagrou o seu surgimento, e como se deu o seu crescimento do decurso do tempo. Por fim, foram apresentadas algumas tendências contemporâneas do desenho urbano. O texto trouxe a contribuição dos seguintes autores: Camilo Sitte, Raymond Unwin, Jane Jacobs, Kevin Lynch, Cristhopher Alexander, Aldo Rossi, os irmãos Krier, entre outros.

No segundo capítulo são discutidos conceitos fundamentais para o desenvolvimento da tese como “cultura”, “identidade”, tendo apoio em autores

como Bourdieu, Brackeleire, Castells, Geertz, Hall, Rattner, Y Fu Tuan, entre outros.

Partindo do conceito de cultura colocado por Geertz ressaltou-se que para compreender a cultura de um povo se faz necessário entender seu cotidiano dando especial atenção as suas particularidades. Afirmou-se ainda que a identidade se forma no jogo das relações sociais na medida em que o sujeito se apropria das regras, valores, normas e formas de pensar de sua cultura.

O terceiro capítulo buscou contextualizar o leitor apresentando uma análise da configuração espacial das metrópoles brasileiras contemporâneas tendo como foco os seus espaços públicos. O capítulo tratou também do abandono dos centros tradicionais dessas cidades e das tentativas de revitalizá-los através de programas inseridos no âmbito do planejamento estratégico e do *city marketing* que ocorreram nas últimas décadas do século XX.

No quarto, quinto e sexto capítulos foram apresentados os estudos de caso desenvolvidos na cidade de Curitiba, do Rio de Janeiro e do Recife, segundo a proposta metodológica detalhada anteriormente.

Na conclusão, foi apresentada uma análise cruzada dos casos que apontou as convergências e divergências encontradas e quais as possibilidades de generalizações entre os mesmos. Por fim, foram sugeridos caminhos para que seja inserida na discussão e prática do desenho urbano uma visão do espaço urbano mais ampliada que inclua a dimensão cultural como um âmbito fundamental na construção de espaços públicos.

**CAPÍTULO 1 - ORIGEM, EVOLUÇÃO E TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS
DO DESENHO URBANO – UMA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.**

1.2 – A ORIGEM DO DESENHO URBANO E AS PRIMEIRAS CRÍTICAS A URBANÍSTICA MODERNA

No presente capítulo pretende-se fazer uma revisão bibliográfica da teoria do desenho urbano como campo disciplinar dentro do urbanismo; discutir o contexto que deflagrou o seu surgimento e como a disciplina se desenvolveu; bem como expor algumas tendências contemporâneas do desenho urbano.

Assim, será abordada a crise da urbanística moderna deflagrada na segunda metade do século XX, quando ocorreu, nos países de primeiro mundo, uma onda de protestos e fortes críticas de profissionais do ramo contra as formas de intervenção urbanísticas e os programas de renovação urbana nas grandes cidades.

Dessa forma, o texto trará a contribuição de vários autores para essa discussão como: Camillo Sitte, Raymond Unwin, Jane Jacobs, Kevin Lynch, Christopher Alexander, Aldo Rossi, Gordon Cullen, os irmãos Krier, entre outros.

Colocada a crise do urbanismo modernista através das críticas tecidas pelos autores citados e tendo constatado o surgimento de novas formas de olhar a cidade, será discutida a definição do desenho urbano, seus conceitos e suas principais características.

1.1.1 - Urbanismo, Modernidade e Desenho Urbano.

Apesar de somente na segunda metade do século XX o desenho urbano surgir como disciplina específica, pensar como se relacionam os elementos formadores do espaço urbano é uma prática que existe desde o momento em que os homens planejam e constroem cidades. Assim, a preocupação com o tratamento do espaço público em uma escala próxima ao cidadão está presente desde a antiguidade, como exemplo pode-se citar os desenhos do fórum romano e o ágora grego.

Um marco dos estudos dos espaços urbanos surge no final do século XIX, com a publicação do livro “A construção das cidades segundo seus princípios

artísticos”⁷, do arquiteto Vienense Camillo Sitte. Um dos primeiros e mais influentes críticos aos espaços urbanos produzidos na era moderna. Além disso, o seu livro é considerado a principal fonte de inspiração para o desenvolvimento do desenho urbano como disciplina. O foco fundamental de sua tese era a necessidade de se inserir a dimensão estética nas propostas urbanas de então que, segundo o próprio autor:

Tornaram-se uma questão quase puramente técnica, e assim parece importante lembrar que, com isso, apenas um aspecto do problema é solucionado, enquanto o outro, o artístico, deveria ter no mínimo a mesma importância (SITTE, 1992, p:15).

Sitte parte de uma visão da cidade como é apreendida pelo cidadão comum, para analisar praças antigas e a suas relações com os edifícios do entorno, em uma escala mais próxima do desenho urbano atual. Ele utilizou plantas de fragmentos das cidades enfocando espaços abertos e os edifícios do entorno com o intuito de estabelecer uma análise sob um aspecto puramente técnico-artístico de cidades antigas (medievais e renascentistas) e modernas, com o intuito de “pôr a descoberto os motivos de sua composição – das primeiras, com base na harmonia e no efeito sedutor sobre os sentidos; das segundas, na confusão e na monotonia” (SITTE, 1992, p: 15).

Dessa forma, Sitte dedicou grande parte do seu livro a descrição das qualidades artísticas das cidades medievais e renascentistas, através da análise de 57 praças de várias cidades italianas e alemãs ressaltando a harmonia entre elas, os edifícios encontrados nas suas adjacências e os espaços criados resultantes dessa relação (ver figura 02, p. 35). Sitte baseou sua crítica nos resultados de vários planos urbanos modernos que privilegiavam as questões de tráfego em detrimento a outros fatores envolvidos no desenho de cidades. O autor afirmava que essa relação harmoniosa deveria servir de lição aos planejadores urbanos.

Na construção urbana, temos três sistemas principais e alguns secundários. Os principais são: o sistema retangular, o sistema

⁷ Publicado pela primeira vez em 1889, com o seguinte título original: *Der Stadtebau nach seinen kunstlerischen Grundssätzen*.

radial e o sistema triangular [...]. Sob o ponto de vista estético, não nos interessa nenhum deles, pois em suas artérias já não corre sequer uma gota de sangue artístico. A regularização do traçado das ruas é a meta de todos eles, um objetivo puramente técnico (SITTE, 1992, p.100).

É para encontrar uma alternativa para esses sistemas, que Sitte investigou os planos das velhas cidades, focando nos elementos da composição do espaço urbano, os quais formalmente produziam qualidades de inclusão, efeitos harmoniosos e prazerosos induzindo o homem a se utilizar dos espaços públicos.

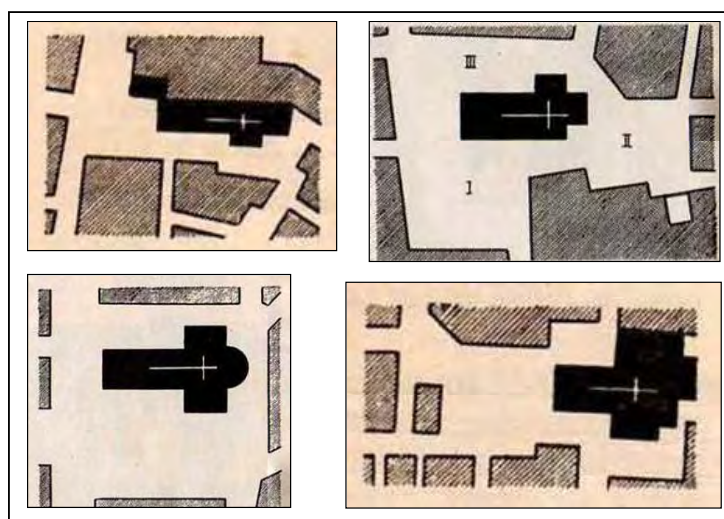


Figura 02: Exemplos das praças analisadas por Camilo Sitte (Santa Anastásia; Vicenza; S. Michele; Praça da Catedral, Verona).

Fonte: Sitte, 1889.

Sitte concluiu seu livro descrevendo um método de desenhar cidades que efetivamente revisasse aqueles sistemas. O autor afirmava que como primeiro passo deve-se formular um programa; em seguida deveriam ser feitos estudos preliminares da área que incluíssem itens como: probabilidade de aumento da população, necessidades do tráfego, tipologia habitacional, entre outros.

Com base nas informações anteriores, “deveriam ser definidas a quantidade, as dimensões e a forma aproximada dos edifícios públicos programados” (SITTE, 1992, p. 134). Após a definição dos edifícios públicos seria necessário pensar nos agrupamentos e disposições dos mesmos. Deveria se pensar

também nas localizações dos espaços públicos de forma que integrasse as áreas circunvizinhas e não as isolassem como no sistema de blocos.

Sitte reforçou, então, a sua idéia de buscar referência nas cidades antigas, atentando para os efeitos de perspectiva e o aproveitamento da geografia local (servindo inclusive de pretexto para traçados irregulares).

O esboço do plano em questão incluiria, portanto, alguns grupos de áreas construídas, alguns parques grandes com longas e contínuas fileiras de casas, e algumas das principais praças com forma e dimensões bem definidas. Dessa forma, devem ser localizadas as principais vias de comunicação [...]. (SITTE, 1992, p. 136).

O livro de Camilo Sitte foi um sucesso de vendas, até mesmo entre o público leigo. Esse fato pode ser justificado pela abordagem que o autor deu ao texto, ao observar a cidade como um cidadão comum, explorando a idéia de ver e entender a cidade através de seus fragmentos. Observando a cidade em sua diversidade, como lugares que apresentam suas particularidades e não como um espaço pretensamente homogêneo dos modernistas.

A partir da análise de Sitte, um considerável número de escritores e designers do século XX desenvolveu suas críticas à urbanística moderna e suas teorias a respeito do desenho das cidades. Raymond Unwin, no início do século XX, Gordon Cullen, no final dos anos 50 e Kevin Lynch na década de 60 são exemplos de autores influenciados pelas idéias de Sitte.

Unwin foi uma figura chave no movimento Britânico das Cidades Jardins⁸, aplicando suas idéias na prática, juntamente com Barry Parker, ao desenhar planos urbanos como o de *Letchworth* (1903) e *Hampstead Garden Suburb* (1907). Essas propostas materializaram os conceitos de cidade jardim e influenciaram ideais de planejamento em todo o mundo. Em 1909, Raymond Unwin publicou seu primeiro livro *Town planning in practice*, onde desenvolveu um estudo detalhado sobre aspectos de desenho e de planejamento urbano. O autor colocava que:

⁸ Ver o livro *Cidades-Jardins de Amanhã* (1902) de Ebenezer Howard.

Existem hoje duas escolas de designers de cidades, o trabalho de uma sendo baseado na convicção que o tratamento deveria ter um caráter formal e regular, enquanto que o outro nasceria de uma igualmente forte crença que a informalidade é desejável (UNWIN,1994:115).

Claramente influenciado por Sitte, Unwin partiu de estudos de caso de exemplos históricos, utilizando-se no seu caso de cidades inglesas, mas também se utilizou de sua própria experiência pessoal em busca de métodos para projetar a cidade e os seus bairros. O uso de uma seqüência de “frames” para analisar o centro de *Buttstadt*, antecipou as futuras representações da visão serial de Cullen.

Sua análise dos componentes das velhas cidades foi muito mais detalhada do que a de Sitte, oferecendo uma convincente tradução de ambos os princípios e detalhando formas de elementos urbanos dentro do uso moderno.

Unwin ficou conhecido como o arquiteto das cidades jardins, que apresentavam um desenho pitoresco com curvas e muito verde. Mas na verdade, o seu livro é um tratado do desenho de cidades, onde se pode encontrar soluções formais e sugestões de procedimentos de planejamento de cidades.

O autor afirmava que a forma urbana deve ter sua individualidade e ser criada a partir das especificidades do lugar, e defendia a utilização e a beleza do uso de ambos os tipos de traçado, regular ou irregular, sugerindo a utilização dos dois conjuntamente, desde que fossem usados de acordo com as características do sítio, e com as necessidades do lugar (UNWIN, 1994).

Por fim, coloca-se que apesar da clara influência do arquiteto Camillo Sitte, principalmente nos dois primeiros capítulos do livro citado, Unwin, além de tratar da questão estética, procura o equilíbrio entre as necessidades funcionais e os fins estéticos no desenho das cidades.

Ressalta-se aqui a importância desses dois autores, na medida em que, são pioneiros na crítica ao urbanismo modernista e nas abordagens metodológicas atuais do desenho urbano. Sitte insere uma semente dos métodos perceptuais de apreensão do espaço no momento em que busca olhar a cidade como um

cidadão comum. Enquanto que Unwin, já no início do século XX, inclui na discussão a preocupação com as especificidades e necessidades do lugar onde se vai intervir, colocando ainda a importância da multiplicidade das formas de traçado para o desenho das cidades.

1.1.2 – O Pós-guerra e os antecessores diretos do Desenho Urbano

Se por um lado, Sitte influencia vários autores que ajudaram a construir o embasamento teórico do desenho urbano atual, por outro lado, ele é duramente criticado por Le Corbusier e os seguidores do Movimento Moderno.

A maioria dos autores modernistas rejeitou a teoria de Sitte afirmando que a mesma se voltava ao passado e a uma visão romântica das cidades. Tendo como base as idéias contidas na Carta de Atenas do IV Congresso de Arquitetura Moderna (CIAM) de 1933, esses arquitetos pregavam o racionalismo, o funcionalismo e a recusa às formas e a configuração da cidade tradicional. Eles utilizaram o zoneamento monofuncional como instrumento de desenho e criaram novas tipologias construtivas baseadas no edifício isolado.

Durante quase três décadas, aconteceram dez edições dos CIAM⁹. “Esses congressos tinham a intenção de unificar os parâmetros de desenho moderno em arquitetura e urbanismo, com o objetivo de consolidar uma arquitetura de vanguarda” (BARONE, 2002, p.26). Os dois grandes temas de discussão privilegiados nesses congressos foram a habitação social e a cidade funcional. Era do interesse dos dirigentes¹⁰ dos CIAM a discussão sobre a cidade pautada em critérios como a racionalização, a economia e a padronização. Ou seja, não eram levadas em consideração as diferenças entre as cidades quer sejam culturais, sociais, econômicas ou políticas. O resultado das discussões sobre o urbanismo moderno, organizado na Carta de Atenas, trazia “soluções

⁹ Para aprofundar o assunto ver o livro de Eric Mumford *The CIAM: Discourse on urbanism, 1928-1956*. Cambridge: The Mit Press, 2000.

¹⁰ Na verdade existiam dois grupos divergentes dentro dos congressos, um alemão e um francês. Com o afastamento do grupo alemão a partir de 1933, o grupo de Le Corbusier assume o comando. Mais informações a respeito ler o livro de Ana Cláudia Castilho Barone “Team 10: Arquitetura como crítica”.

genéricas e abstratas a serem adotadas indiscriminadamente, como síntese da questão, um uníssono que na verdade nunca existiu” (BARONE, 2002, p.26).

Apesar de existirem grupos com opiniões divergentes nas discussões sobre a cidade, os resultados eram unificados pelo comitê organizador dos congressos, com o propósito de transmitir uma posição uniforme para a sociedade e para a classe profissional. As reuniões que aconteceram após 1933 deixariam evidente a existência de grupos distintos que tinham interesses divergentes e opiniões opostas até em relação a conceitos fundamentais do movimento moderno.

Com o fim da Segunda Guerra Mundial, e na ocasião do X CIAM, uma nova geração passou a participar das reuniões, e formou um grupo que começou a questionar os dogmas impostos pelo movimento moderno. Esse grupo ficou conhecido como *Team X* e tinha como principais pontos de divergência, contra o modelo universalista do movimento moderno, a despolitização e a abstração das propostas.

Os jovens Arquitetos do *Team X*¹¹ receberam um reforço nos seus argumentos ao ouvirem as críticas de Giedion, membro da estrutura de poder dos CIAM e parceiro de Le Corbusier, ao sistema de blocos de habitação que não considerava a existência do elemento humano (BOSMAN, 1992)

Dessa forma, o grupo ganhou força na sua crítica ao funcionalismo proposto pelos CIAM e na busca por espaços urbanos mais humanizados. Eles entendiam por humanização “a possibilidade de incorporar na produção rigorosa e doutrinada da arquitetura funcionalista a questão das inter-relações sociais no espaço construído” (BARONE, 2002, p.61).

Esses arquitetos questionavam a validade dos princípios de universalidade partindo da noção de que o homem se organiza em comunidades, que tem a necessidade de se diferenciar, de criar vínculos com o local de moradia, se

¹¹ Entre eles estavam Georges Candilis, Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Giancarlo de Carlo e Ralph Erskine.

identificando com o mesmo, solidificando relações sociais e apreendendo o espaço a partir de seus próprios valores culturais.

A rua era então vista como organizadora fundamental do espaço urbano, além disso, os usuários eram colocados em primeiro plano sendo vistos como agentes essenciais no processo de estruturação da cidade.

Essa nova geração buscava a constituição de lugares com identidade construídos através do respeito à relação entre o homem e o espaço, exatamente o oposto da idéia de padronização e do conceito de um homem universal com necessidades genéricas dos primeiros CIAM.

Os valores humanos seriam constituídos em função de características locais e culturais. Como a cultura e a identidade são tratadas pelos arquitetos atuais, é a principal questão que a presente autora busca responder na análise dos casos estudados.

Na segunda metade do século XX, ocorreu uma onda de protestos contra os espaços modernistas e a formação de movimentos sociais urbanos, nos países de primeiro mundo. Esses protestos, tanto eram encampados pelos usuários dos espaços, através da criação dos movimentos sociais, quanto por profissionais através da formulação de críticas e de um novo embasamento teórico-metodológico para tratar do espaço urbano.

“[...] Apesar da devastação, se mantiveram de pé um número suficiente de edificações como que para criar problemas na hora de reorganizar a estrutura urbana” (JOHNSON-MARSHALL¹², 1986, p. 124). Essa citação dá o tom do que vinha ocorrendo, particularmente nas grandes operações urbanas ocorridas nos Estados Unidos da América e nas áreas centrais dos países europeus em fase de reconstrução pós Segunda Guerra Mundial. As políticas públicas que vinham sendo implantadas se baseavam em planos e projetos desenvolvidos de acordo com os paradigmas da Carta de Atenas.

¹² Urbanista britânico, falando a respeito do entorno da histórica Catedral de Saint Paul, em Londres, que havia sofrido intenso bombardeio durante a Segunda Guerra Mundial.

Como forma de resistência a essa situação, vários movimentos sociais urbanos¹³ foram criados em torno da preocupação com a qualidade físico-ambiental da cidade. Esses movimentos contribuíram para a criação de um contexto favorável ao desenvolvimento do desenho urbano como disciplina.

O movimento ecológico criticava a falta de consciência dos planejadores modernistas com relação à preservação do ambiente natural e ao desrespeito a questões básicas como o relevo e o clima de cada lugar.

A pressão desse movimento trouxe à tona a necessidade de integrar ciência natural e desenho ambiental no planejamento urbano. A partir de então surgiram os relatórios de impacto ambiental através dos quais os governos poderiam avaliar se as propostas de arquitetura ou de desenho da cidade apresentavam impactos ao meio ambientes aceitáveis. “Arquitetos e planejadores começaram a se preocupar com fontes de poluição, proteção dos recursos ambientais e muitas outras questões ambientais que não tinham sido previamente consideradas no planejamento daquela época” (Brandão, 2004, p. 18).

Outras mudanças na política urbana daquela época ocorreram devido a outros dois movimentos muito importantes: o primeiro foi o movimento pela conscientização do valor do patrimônio histórico e o segundo foi o movimento pela participação comunitária no planejamento urbano. Com a política do “arrasa quarteirão” partes significantes da malha urbana estava sendo demolida para dar lugar a nova arquitetura e estrutura urbana. O movimento pela preservação de áreas históricas foi fundamental na tentativa de reverter esse quadro.

¹³ Eram movimentos próprios de sociedades industriais avançadas, tais como, o movimento alternativo urbano, o movimento ecológico e o movimento pacifista. As novas gerações buscavam novas ideologias alternativas e formas comunitárias de vida, em 1967, uma reportagem de capa da revista Time, anuncia ao mundo a existência de uma nova cultura criada através de movimentos como os *Flower Power* e *Hippie*, e da existência de comunidades Drop Out.

Esses movimentos corroboraram as críticas que vinha sendo tecidas contra os planos modernistas, deram fôlego aos teóricos e tiveram um papel importante para a transformação do planejamento urbano.

Esses grupos estavam insatisfeitos com as formas de intervenção urbanísticas e os programas de renovação urbana, desenvolvidos pós Segunda Guerra Mundial. Como foi visto, os princípios metodológicos utilizados no desenho dos espaços modernistas tinham como base, principalmente, as questões formais e funcionais deixando de lado questões sócio-culturais.

As críticas aos empreendimentos giravam em torno dos impactos causados sobre o meio ambiente; a desconsideração das formas de vida das comunidades, ou seja, dos aspectos sócio-culturais; e até sobre a qualidade físico-espacial dos espaços públicos e da arquitetura produzidos naquela época.

As características simplistas e, não raro, desumanas dos ambientes então gerados desconsideravam a complexidade da vida urbana, do patrimônio histórico, da integração e interação entre as funções e atividades humanas, a importância das redes sociais estabelecidas, dos valores afetivos e de tantos outros fatores vitais para o cidadão (DEL RIO, 1990:21).

Diante desse quadro de insatisfação, e tendo em vista as mudanças sociais e tecnológicas que vinham ocorrendo a partir dos anos sessenta e setenta, teóricos e acadêmicos questionaram a produção da arquitetura e do urbanismo daquela época.

Essa produção deveria ser repensada, tendo como parâmetros não apenas questões de funcionalidade e estética, mas levando em consideração os novos valores surgidos e as necessidades da população. Essa postura buscava um desenho urbano que interpretasse o passado para elaborar propostas inspiradas no local, no contexto social e na cultura da população.

Segundo Ellin (1999, p. 16), “a perda de legibilidade das paisagens do pós Segunda Guerra incitou um desejo pelo familiar e as questões chamadas de planejamento contextual com respeito a contextos históricos e locais”.

Vários autores começam a questionar os resultados da produção do espaço urbano modernista, e as respostas às suas indagações vão constituir a base teórica do desenho urbano como disciplina.

Assim, a partir dos anos 60, vários livros são publicados, onde são tecidas críticas aos espaços urbanos construídos de acordo com os paradigmas modernistas e são criadas novas teorias de apreensão do espaço com o intuito de embasar propostas mais condizentes com as reais necessidades das populações usuárias.

Uma das críticas pioneiras foi feita pela jornalista e economista americana, Jane Jacobs, que partindo da observação do dia-a-dia das cidades americanas e de sua vivência como moradora do *Greenwich Village*, em Nova York, escreveu o livro intitulado *The Death and Life of Great American Cities*¹⁴, publicado em 1961.

A autora buscou analisar tanto os lugares que apresentavam problemas como violência, sujeira e abandono, como lugares bem resolvidos com relação à segurança e qualidade de vida que faziam parte do cotidiano das metrópoles. Observou que, ao contrário das áreas da cidade construídas com base nas propostas modernistas, os bairros tradicionais tinham uma vida intensa e cheia de significado. De posse desse registro empírico construiu uma crítica pesada contra a idéia do zoneamento e separação das funções, ou para ser mais específica, do uso monofuncional dos espaços. Jacobs aponta o perigo do desenho urbano que com base na idéia das cidades-jardim propiciam a formação de territórios nas cidades, que se fecham através de muros ou cercas e desprezam a função fundamental das ruas.

Para esclarecer um pouco mais do que trata o livro, tomam-se de empréstimo as palavras da autora, logo nas primeiras linhas da introdução.

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente uma tentativa de introduzir novos princípios no

¹⁴ Esse livro foi traduzido para o português em 2001 e publicado com o título "Morte e vida de grandes cidades", pela editora Martins Fonte.

planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, [...] É uma ofensiva contra os princípios e os objetivos que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização modernos e ortodoxos. [...] Resumindo, escreverei sobre funcionamento das cidades na prática, porque essa é a única maneira de saber que princípios de planejamento e que iniciativas de reurbanização conseguem promover a vitalidade socioeconômica nas cidades e quais práticas e princípios a inviabilizam (JACOBS, 2000, p. 1 e 2).

Através de comparações entre os novos ambientes e as cidades tradicionais, a autora ressaltou a importância de estudar as relações sociais que ocorrem nos espaços públicos das cidades enfocando questões como multiplicidade de funções nos ambientes urbanos, densidade e padrões de movimento e a importância das ruas como espaços públicos.

Jacobs afirmou que um dos grandes erros do urbanismo modernista foi o abandono da rua e da praça como espaços de convivência e entidades espaciais com conteúdo próprios. Esses espaços vistos como lugares primordiais para os contatos sociais cotidianos foram considerados de extrema importância para a segurança na cidade. Ruas intensamente utilizadas seriam ruas seguras.

As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos, e as calçadas – parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. [...] As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. [...] Se as ruas das cidades estão livres da violência e do medo, a cidade está, portanto, razoavelmente livre da violência e do medo (JACOBS, 2000, p.29).

Para a autora as ruas e as calçadas teriam como funções fundamentais manter a segurança urbana, proporcionar a comunicação e o contato público e integrar as pessoas, em particular as crianças.

A paz nas calçadas e nas ruas [...] é mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneo presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados (JACOBS, 2000, p.32).

Assim, com relação à segurança ela se justificou afirmando que as ruas se tornam mais inseguras quando são menos utilizadas, enquanto que uma rua movimentada consegue garantir a vigilância necessária. Jacobs colocou que para que se consiga obter a presença de pessoas nas ruas as mesmas necessitam ter três características principais: 1. deve ser clara a separação entre o espaço público e o espaço privado; 2. os edifícios devem estar voltados para a rua, para que existam “olhos” direcionados a mesma; e 3. deve-se estimular o movimento de pessoas nas ruas. Para tanto, seria necessário propiciar a multiplicidade de usos durante todo o dia, incluindo a noite, através de estabelecimentos comerciais e de serviços de diversos tipos.

Com relação ao contato público nas ruas, a jornalista afirmou que o planejamento e o desenho de uma cidade podem contribuir para a diminuição da segregação e da discriminação social ao dispor nas ruas uma infra-estrutura que permita uma convivência pacífica com estranhos, e ao propor um design de quadras que aproximem as pessoas e não as segreguem.

Sobre a função das ruas e calçadas como espaços de integração das pessoas, a autora criticou veementemente o design dos conjuntos habitacionais modernistas norte-americanos que desprezavam as ruas como espaço público e buscavam resolver a questão do lazer através da criação de parques incrustados em superquadras. Esses espaços apresentavam alto índice de criminalidade, pois, segundo Jacobs (2000, p.87), “o desenho desse tipo de quadras exige que os prédios estejam voltados para a parte de dentro do pátio. Dessa forma, os fundos dos prédios, quase sem uso, e, pior ainda, as paredes cegas voltam-se para as ruas”.

Enfim, de forma simplificada pode-se dizer que a principal contribuição da autora para uma nova proposta de desenho urbano reside no pioneirismo ao relacionar as atividades e os seus espaços, colocando que as questões morfológicas devem estar intimamente relacionadas às formas de vida e as atividades desenvolvidas pelas populações nos espaços públicos das cidades.

Apesar de não ter tecido críticas expressas ao Movimento Moderno, outro autor importante na busca de melhoria no processo de desenho das cidades foi

Kevin Lynch. Seu livro mais conhecido e provavelmente mais importante, *The Image of the city*¹⁵, foi publicado em 1960. Trata-se do resultado de anos de pesquisa desenvolvidas juntamente com o professor *Gyorgy Kepes*, no Centro de Estudos Urbanos e Regionais do *Massachusetts Institute of Technology*, nos EUA.

A pesquisa tinha como base empírica três cidades norte-americanas: *Boston*, *Jersey City* e *Los Angeles* e enfocava a qualidade visual dessas cidades através do estudo das imagens mentais que delas faziam seus habitantes. Através de estudos perceptivos e de conceitos e métodos provenientes da psicologia o autor buscou, pela primeira vez, compreender os espaços da cidade, a partir da percepção que os habitantes tinham de determinada área e qual o significado da cidade para os mesmos.

Lynch concentrou-se especificamente numa qualidade visual específica: a legibilidade, entendida como a facilidade com que as partes da paisagem das cidades podem ser percebidas e organizadas num todo coerente. “[...] Uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral” (LYNCH, 1997, p. 03).

Para entender melhor como se estrutura uma imagem, Lynch decompõe-na em três componentes: identidade, estrutura e significado e coloca o seguinte:

Uma imagem viável requer, primeiro a identificação de um objeto, o que implica sua diferenciação de outras coisas, seu reconhecimento enquanto entidade separável. A isso se dá o nome de identidade, não no sentido de igualdade com alguma outra coisa, mas com o significado de individualidade ou unicidade. Em segundo lugar, a imagem deve incluir a relação espacial ou paradigmática do objeto com o observador e os outros objetos. Por último, esse objeto deve ter algum significado para o observador, seja ele prático ou emocional (LYNCH, 1997, p. 09).

O autor coloca ainda outro conceito fundamental para o entendimento da sua tese, o de imaginabilidade, que seria:

¹⁵ Publicado em português com o título: “A imagem da cidade”, pela editora Martins Fonte, em outubro de 1997.

A característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado. É aquela forma, cor ou disposição que facilita a criação de imagens mentais claramente identificadas, poderosamente estruturadas e extremamente úteis ao ambiente (LYNCH, 1997, p. 08).

O autor pretendia descobrir em que grau estas percepções visuais poderiam ajudar no processo de design, buscando dar uma nova forma as cidades. Ou seja, o objetivo principal do autor era desenvolver estratégias e metodologias para intervenções urbanas que considerasse a diversidade das experiências pessoais e construísse “cidades que também fossem adaptáveis a objetivos futuros” (LYNCH, 1997, p. 10).

No quarto capítulo do livro citado, o autor propõe caminhos para dar uma nova forma a cidade, tratando do desenho dos elementos que constituem o espaço urbano: vias, limites, setores, pontos nodais e marcos (ver figura 03). Nesse mesmo capítulo são também ressaltadas as principais categorias que devem ser trabalhadas em propostas de desenho urbano como, singularidade ou clareza da figura-plano de fundo; simplicidade da forma; continuidade; predomínio; alcance visual; séries temporais; nomes e significados, entre outras.

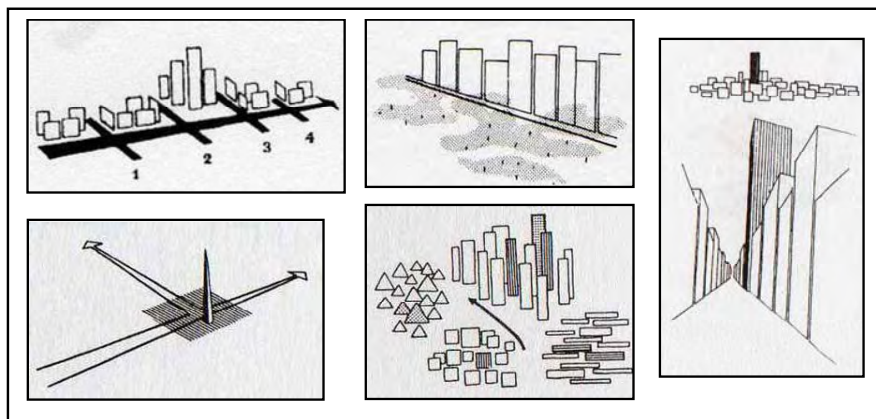


Figura 03: Vias, limites, marcos, pontos nodais e setores.
Fonte: Kevin Lynch, 1997.

Para obter as informações necessárias para sua pesquisa Lynch utilizou, como principais instrumentos entrevistas e “mapas mentais”. Esses últimos seriam as

materializações das imagens dos usuários e moradores das cidades através de desenho feitos pelos mesmos. A síntese desses mapas mentais serviria como uma poderosa fonte de informações sobre a qual os profissionais deveriam basear seus projetos.

Sua forma de olhar a cidade, investigando a imagem da forma urbana através da visão dos usuários contribuiu para construir um corpo de conhecimento sobre a percepção e comportamento humanos na cidade.

Outro autor que tratou dos ambientes urbanos tradicionais foi o inglês Gordon Cullen. Sendo também influenciado por Sitte, em seu livro *Townscape* (1961) é clara a preocupação tanto com a questão estética quanto com a da humanização dos espaços urbanos. Através da análise de vários exemplos de fragmentos de cidades pré-industriais, Cullen enfatiza a importância da “arte do relacionamento” entre os componentes de um conjunto edificado. O objetivo desta seria

a reunião dos elementos que concorrem para a criação de um ambiente, desde os edifícios aos anúncios e ao tráfego, passando pelas árvores, pela água, por toda a natureza, enfim, e entretecendo esses elementos de maneira a despertarem emoção ou interesse (CULLEN, 1984, p.10).

Dessa maneira, o autor critica a tendência modernista de pensar o edifício isolado no lote, procurando explorar novos valores e novos critérios. A partir do sentido da visão o ambiente provocaria reações emocionais. Em busca do entendimento de como essas reações se processam Cullen insere três categorias de análise: a ótica, o local e o conteúdo.

Na primeira categoria o autor insere o conceito de visão serial, que seria as impressões e sensações que um pedestre tem ao percorrer determinado percurso (ver figura 04, p. 30). A análise seria feita através de fragmentos do espaço “congelados” através de *frames* obtidos em locais estratégicos do percurso. Seria uma visão quadro a quadro de determinado percurso. Ou seja, o autor “adicionou a idéia de movimento ao trabalho de Sitte, uma vez que, circulação é uma das mais importantes e freqüentes atividades desenvolvidas nos espaços abertos” (BRANDÃO, 2004, p. 20). Através da visão serial, Cullen

demonstrou como ligeiros desvios de alinhamento, ou pequenas variações de visada proporcionariam efeitos emocionais no pedestre. Esse conceito até hoje é aplicado em intervenções urbanas contemporâneas¹⁶.

Utilizando-se das palavras do próprio autor, a segunda categoria de análise “diz respeito às nossas reações perante a nossa posição no espaço” (CULLEN, 1984, p.11). Dessa forma, Cullen afirma que o sentido de localização não poderia ser ignorado no planejamento do ambiente urbano.



Figura 04: Exemplo de Visão Serial.
Fonte: Cullen, 1984.

O homem tem em todos os momentos a percepção da sua posição relativa, sente a necessidade de se identificar com o local em que se encontra, e esse sentido de identificação, por outro lado, está ligado à percepção de todo o espaço circundante (CULLEN, 1984, p. 14).

¹⁶ O conceito de visão serial foi utilizado no Calçadão dos Mascates, proposta para a cidade do Recife desenvolvida por Zeca Brandão e Ronaldo L'Amour, um dos estudos de caso desenvolvidos nesse trabalho.

Nesse sentido, retoma-se a questão da orientação colocada por Lynch aliada a questão da estética apresentada por Sitte. Pois Cullen (1984, p.11) afirma que “se os nossos centros urbanos forem desenhados segundo a ótica da pessoa que se desloca (quer a pé, quer de automóvel) a cidade passará a ser uma experiência eminentemente plástica”.

Por fim, quanto ao conteúdo seriam analisados os aspectos relacionados com a própria constituição da cidade: cor, textura, escala, estilo, natureza, personalidade e tudo o que a individualiza.

Cullen ressaltou a falta de sensibilidade na construção das cidades modernas e criticou a negligência com fatores como o clima, os materiais regionais e até com a cultura local. O autor afirmava: “quanto mais se estreita o campo de observação, maior deve ser a sensibilidade aos parâmetros locais” (CULLEN, 1984, p.13).

Por fim, o autor apontou como fundamental para o desenho urbano o conceito de *towscape* que insere a importância para a descrição e valorização do contexto, e enuncia critérios para a ação de projetar. Esse conceito tem como base os princípios relacionais das diferenças significativas e uma visão do contexto urbano que pesquisa o caráter e a identidade do sítio e que trata da complexidade em contraposição ao pensamento modernista da universalidade.

Mesmo antes da publicação do livro acima citado, foi através da revista inglesa *Architectural Review* ainda na década de 50 que o termo *towscape* foi divulgado pela primeira vez. A revista citada não só chamava atenção para necessidade de retorno aos valores perceptivos da forma urbana, como expressava através de seus artigos a busca por urbanidade¹⁷. Dessa forma, se tornou um dos principais canais de divulgação dos temas que embasariam a formação do corpus disciplinar daquilo que hoje se define como desenho urbano.

¹⁷ Entende-se aqui urbanidade como a relação dinâmica que se estabelece entre as atividades urbanas cotidianas e o espaço público adequado à sua realização.

Outra contribuição que não se pode desconsiderar são as idéias colocadas por Christopher Alexander¹⁸ e seus seguidores. Alexander foi também um dos críticos da arquitetura moderna apontando a desagregação social causada por ela. Seus estudos contribuíram para a utilização de padrões geométricos e matemáticos no urbanismo e arquitetura, ressaltando que os espaços entre os edifícios eram tão importantes para a vida do homem urbano como os próprios edifícios (ALEXANDER e CHERMAYEFF, 1963).

Essa afirmação, aliada a preocupação com o declínio da qualidade dos espaços públicos anunciada não só por arquitetos e planejadores como também por historiadores, filósofos e cientistas sociais¹⁹ soa como um prenúncio a tendência contextualista.

Em seu pequeno texto “A cidade não é uma árvore²⁰”, de 1965, Alexander tece uma das mais importantes críticas ao funcionalismo e a cidade moderna. Nesse texto o autor critica a analogia, que os modernistas fazem, da cidade sendo representada por um esquema em forma de árvore e mostra que esse esquema é simplista, pois ignorava a diversidade e complexidade das conexões encontradas numa cidade real.

Contrapondo a cidade “natural” e a cidade “artificial” (cidade planejada), o autor, critica ainda o zoneamento dos planos modernistas argumentando que aquele processo é contrário às leis da natureza e que dificultava a formação de laços sociais criados a partir da multiplicidade de usos e funções contidas nas cidades naturais.

As idéias de Alexander inspiraram diferentes concepções do desenho de cidades pela crítica ao funcionalismo e pela negação da organização de cidades em unidades de vizinhança.

¹⁸ Christopher Alexander nasceu na Áustria em 1936, arquiteto, matemático e urbanista, é ainda professor da Universidade da Califórnia em Berkeley.

¹⁹ Nesse sentido ver Lewis Mumford, 1961; Jürgen Habermas, 1962 e Richard Sennet, 1973.

²⁰ Publicado pela primeira vez, em 1965, na revista *Architectural Fórum*.

Tendo como base a hipótese levantada no artigo citado, nos anos 70, Alexander desenvolveria sua teoria da linguagem de padrões (*Pattern language*²¹), a partir da identificação de 253 padrões de formas com qualidade espacial obtidas nas cidades tradicionais. Essa linguagem de padrões se propunha a identificar diretrizes para projetos urbanos e arquitetônicos, buscando atingir uma qualidade do ambiente em termos de tempo e locação. O projeto seria gerado reproduzindo qualidades existentes na arquitetura vernacular e nos assentamentos tradicionais.

Outra publicação de Alexander, *A New Theory of Urban Design*²², é ainda mais importante para a teoria do desenho urbano. Já na introdução do livro os autores colocam que:

Nós propomos uma disciplina de desenho urbano que é inteiramente diferente da que é conhecida hoje. Nós acreditamos que a tarefa de criar totalidade (no sentido de inteireza) na cidade somente pode ser negociada através de um processo. Não poder ser resolvido por design apenas, mas somente quando o processo pelo qual a cidade obtém sua forma for fundamentalmente mudado (ALEXANDER et all, 1987, p. 3).

Nesse livro também é definida uma série de padrões de design voltados especificamente para a concepção de espaços urbanos, aqui os autores tentam estabelecer um processo de design pelo qual a inteireza da cidade tradicional pode ser recriada.

Em suma, destacam-se aqui as principais contribuições desses autores tanto para a construção do corpus teórico do desenho urbano, quanto para o entendimento do mesmo enquanto processo pelo qual a cidade obtém sua forma.

A princípio deve-se destacar o pioneirismo do *Team X*, na busca por espaços urbanos mais humanizados, através da incorporação do estudo das inter-relações sociais no processo de construção das cidades. O grupo buscava a

²¹ Ver o livro intitulado *A pattern language*, de 1977.

²² Esse livro foi o resultado de um experimento realizado no ano de 1978 por uma equipe formada por Christopher Alexander, Hajo Neis, Ártemis Anninou e Ingrid King.

criação de lugares com identidade própria constituída em função das características e cultura locais.

Jacobs e Alexander tinham em comum a preocupação com a vitalidade dos espaços públicos e a crítica ao funcionalismo e ao zoneamento modernistas. Ambos colocavam a importância dos espaços entre os edifícios, as ruas, passeios, enfim áreas livres das cidades, ressaltando ser fundamental a elaboração de propostas que possibilitassem a multiplicidade de usos e funções.

Lynch e Cullen trouxeram uma grande contribuição para a abordagem metodológica do desenho urbano, ao criarem métodos de apreensão do espaço que facilitariam a criação de propostas condizentes com as realidades na qual estivessem inseridas.

Lynch introduziu os estudos perceptivos na teoria do desenho urbano, através do estudo das imagens mentais que os usuários têm das cidades. A partir das suas pesquisas ele buscou compreender a cidade através do olhar de seus habitantes, descobrindo, a partir daí, os principais elementos formadores da imagem da cidade. O autor afirmava que essas percepções poderiam ajudar no processo de design através da aplicação de novas estratégias metodológicas que considerasse a diversidade das experiências humanas e da criação de espaços que levassem em consideração essas informações.

Cullen, através da análise visual, ressaltou a importância do relacionamento entre os elementos formadores do ambiente urbano preocupando-se tanto com a estética quanto com a questão da humanização dos espaços. Trouxe dessa forma novos valores e novos critérios de análise da cidade baseados nas reações emocionais que os ambientes despertam e afirmou a necessidade da identificação do homem com o espaço.

Dessa forma, os autores contribuíram de forma significativa para a construção de uma base teórico-metodológica do desenho urbano, ressaltando a importância da valorização do contexto, buscando compreender a complexidade dos ambientes urbanos e as relações pessoais neles

desenvolvidas, e por fim, levando em consideração esses dados para a construção do desenho das cidades.

1.1.3 – A contribuição europeia para a construção do corpus teórico do desenho urbano

Alguns dos teóricos europeus podem ser encaixados em um movimento intelectual, surgido nos anos 60 na Itália, chamado, por alguns autores de neoracionalismo. Segundo Nan Ellin (1999, p. 27, 28) “este movimento, [...] foi ambos, sintoma e símbolo de uma insatisfação muito difundida com o desenvolvimento urbano do pós-guerra e com a conseqüente crise de legitimidade dos profissionais de desenho urbano”.

Esses autores, em busca da urbanidade, procuravam entender a cidade europeia pré-moderna, utilizando as noções de tipologia e morfologia para analisar essas cidades . O “tipo” substituiria o “modelo“ dos modernos. Enquanto que o modelo era um produto universal em um espaço neutro, o tipo pré-industrial tratava-se de uma arquitetura concebida respeitando a relação entre o objeto arquitetônico e o seu contexto (histórico, geográfico e econômico).

Em termos de desenho urbano, não se tratavam de estruturas abstratas da arquitetura modernista, mas sim estruturas urbanas encontradas repetidamente nas cidades pré-industriais. Os neo-racionalistas aqui foram representados por Aldo Rossi, Carlo Aymonino e os irmãos Krier.

Aldo Rossi, em seu livro *Arquitetura da Cidade* (1966), tece uma das primeiras críticas ao movimento moderno na Europa. Rossi retoma a dimensão arquitetônica da cidade, afirmando que a mesma *é entendida como uma arquitetura*. O autor coloca que:

Podemos estudar a cidade de muitos pontos de vista, mas ela emerge de modo autônomo quando a consideramos como dado último, como construção, como arquitetura; em outras palavras, quando analisamos os fatos urbanos pelo que são – como construção última de uma elaboração complexa -, levando em conta todos os dados dessa elaboração que não

podem ser compreendidos pela história da arquitetura, nem pela sociologia, nem pelas outras ciências (ROSSI, 1995 p.4).

A recuperação dessa dimensão arquitetônica deveria ser baseada em estudos morfológicos, e na valorização da continuidade histórica. Assim o autor se deteve “particularmente nos problemas históricos e nos métodos de descrição dos fatos urbanos” (ROSSI, 1995, p.5).

A partir de sua pesquisa sobre morfologia urbana e tipologia construtiva, Rossi rejeitou o princípio modernista “a forma segue a função” devido ao fato deste negar a complexidade da cidade e devido a sua incapacidade para explicar a persistência de certas formas após suas funções originais terem desaparecido.

Ressaltando a importância da história, o autor afirmava que o significado de um lugar não é obtido a partir de sua função ou sua forma, mas das memórias associadas a ele. Sendo assim, Rossi descreveu a cidade como um lócus da memória coletiva e enfatizou a conseqüente importância dos monumentos e do *Genius locci*, ou seja, do sentido de lugar. “A cidade e a região [...] são obras das nossas mãos; mas enquanto pátria artificial e coisa construída, também são testemunhos de valores, são permanência e memória” (Rossi, 1995, p. 22).

Apesar de fazer uma crítica explícita à destruição que o planejamento urbano modernista vinha fazendo de antigas áreas de valor histórico, e de reconhecer a importância da tradição e continuidade, Rossi também apontou a necessidade de mudanças devido às transformações da sociedade.

Rossi afirmou que, em geral, os fatos urbanos persistentes se identificam com os monumentos, e que essa persistência e permanência são dadas por seus valores: de constituição da matéria, histórico, como obra de arte, e pela memória.

No entanto, admitiu que seria uma simplificação reconhecer apenas nos monumentos uma intencionalidade estética. Uma vez que considerando a cidade uma obra de arte na sua totalidade, se pode encontrar na arquitetura doméstica a mesma legitimidade de expressão que em um monumento.

Mas questões desse tipo nos levariam longe demais; aqui pretendo apenas afirmar que o processo dinâmico da cidade tende mais à evolução do que à conservação e que na evolução os monumentos se conservam e representam fatos propulsores do próprio desenvolvimento (ROSSI, 1995, p. 57).

Enfim, ressalta-se que, além do autor levantar novamente a discussão das questões tipológicas e morfológicas, introduziu conceitos como “memória coletiva” e “permanência” que ajudou a formular um novo entendimento do espaço urbano que levasse em consideração o valor do patrimônio histórico para a memória de um povo.

Carlo Aymonino foi outro importante arquiteto da *Nuova Tendenza* que trabalhou, juntamente com Aldo Rossi, no estudo para a cidade de Padova, elaborado na década de 1970. Este estudo tornou-se um exemplo para futuras intervenções em sítios históricos, nele o autor estudou a possibilidade de se estabelecer uma relação entre as características morfológicas da cidade e as individualidades tipológicas de alguns edifícios.

O seu principal livro intitulado “O Significado das Cidades”²³, foi resultado de dez anos de ensino e pesquisas desenvolvidos no Instituto Universitário de Arquitetura de Veneza, aliados a sua prática profissional. Assim como Rossi, o autor tratou da relação entre elementos do desenho urbano e arquitetura, através do estudo da relação entre ruas, edifícios e espaços públicos de Roma, Veneza e Londres.

Dessa forma, Aymonino (1984, p.7) tratava “os problemas da arquitetura em conexão com a análise das estruturas urbanas entendidas como relação, mutáveis, mas constantes no tempo, entre a tipologia dos edifícios e a morfologia urbana”.

O autor buscou compreender, através das relações entre tipo construtivo e forma urbana, o papel do arquiteto frente aos problemas das cidades modernas, e concluiu que o significado das cidades não é puramente estético, nem unicamente funcional, as cidades eram vistas como testemunhos físicos

²³ O título original era *Il Significato Delle Città*, publicado em 1975.

das transformações da forma urbana. Essas transformações resultantes de mudanças do contexto econômico e social no decorrer do tempo deveriam ser compreendidas antes de qualquer intervenção.

Sendo assim, o autor contribuiu para o desenvolvimento da teoria contemporânea do desenho urbano tanto com o estudo dos conceitos de “tipo” e “tipologia” e suas influências nas configurações espaciais urbanas; quanto com a proposta metodológica baseada na hierarquia dos elementos urbanos e suas relações morfológicas.

Léon e Robert Krier foram outros importantes arquitetos que elaboraram análises morfológicas de áreas urbanas históricas e foram contra os ideais anti-históricos do Movimento Moderno.

Segundo Leon Krier era necessário manter a preservação física e social dos centros históricos como modelos desejáveis de vida coletiva e, através de estudos tipológicos e morfológicos, criar uma nova disciplina arquitetural.

Contra as propostas modernistas que estavam destruindo o patrimônio cultural das cidades e preocupados em valorizar a memória, esses autores colocavam a necessidade de se voltar às cidades pré-industriais e se estudar as proporções, dimensões e morfologia dos melhores exemplos daquelas cidades.

Também influenciado por Camilo Sitte, em 1975, Robert Krier²⁴ publica o livro “Espaço Urbano”, no qual trabalha a partir de uma análise morfológica dos tipos de espaços urbanos tradicionais. O autor constata que nas cidades modernas, a noção tradicional de espaço urbano desapareceu e avalia as consequências do desaparecimento das funções desempenhadas pela rua e pela praça, afirmando que as cidades modernas perderam conteúdo estético, formal e social.

Para Krier, a riqueza do espaço urbano não se resume a qualidade de cada um dos espaços isoladamente, mas sim na forma como eles se conectam e se

²⁴ O livro *L'Espace de la Ville* resumia estudos do autor sobre as morfologias urbanas tradicionais.

organizam, e ainda nos desenhos que cada tipo de espaço admite. Em seus estudos Robert Krier localiza todas as possíveis tipologias urbanas dentro de três tipos básicos de formas geométricas que são o quadrado, o triângulo e o círculo.

Além da sua atuação profissional como arquitetos e da sua produção teórica, os irmãos Krier estiveram envolvidos em movimentos urbanos em bairros populares. Eles acreditavam que a arquitetura e urbanismo deveriam ser inseridos não somente em um contexto histórico, mas também social.

Leon Krier teve como referências as idéias de Heinrich Tessenow²⁵ e Ferdinand Toennies²⁶. Através dos escritos de Toennies entendeu o problema da perda da dimensão das comunidades e desenvolveu a idéia de manter cidades em pequena escala. Através de Tessenow, veio a idéia da arquitetura como uma resposta às demandas da vida diária, e a cidade pequena como o contexto mais apropriado para a vida humana.

Os Krier participaram de várias propostas de desenho urbano desenvolvidas nos anos 60 e 70, como a proposta para a reconstrução da área central de Varsóvia, na qual tentaram aplicar suas idéias de uma cidade tradicional; e o redesenho do centro histórico de Bremen em 1979, onde propuseram ações opostas aos princípios modernistas como o estreitamento de ruas e fechamento de quarteirões (ver figura 05, p. 59).

Nos anos 80 Léon Krier tornou-se conselheiro do Príncipe Charles, o que o levou a projetar quatro cidades novas na Inglaterra e também influenciar com suas idéias toda a comunidade européia. Krier foi também consultor para o *Master Plan* de Seaside, na Flórida, um exemplo do *New Urbanism* que será estudado no item 1.3 desse capítulo.

²⁵ Heinrich Tessenow (1876-1950) - arquiteto alemão, professor e planejador urbano atuante na era Weimar.

²⁶ Ferdinand Toennies (1855-196) – sociólogo alemão, contribuiu para os estudos sociológicos através da classificação de dois tipos básicos de organização social, a comunidade (*Gemeinschaft*) e a sociedade (*Gesellschaft*).



Figura 5: Centro Histórico de Bremen.
Fonte: www.guiatimeout.estadao.com.br, 2007.

Segundo Brandão (2004), os trabalhos dos irmãos Krier têm sido fortemente criticados por serem muito utópicos e pela tentativa de recuperação de um passado perdido. Além disso, receberam críticas pelo fachadismo, pela imposição de formas simplificadas de um passado europeu em contextos diversos, pela nostalgia e pelo escapismo ao lidar com os problemas da metrópole. No entanto, deve-se ressaltar a importância das idéias colocadas principalmente com relação ao valor das cidades históricas

Além da crítica teórica aos paradigmas do modernismo, citada nos parágrafos anteriores, algumas constatações empíricas - problemas com a construção em altura²⁷ e a constatação da impossibilidade de se organizar cidade como objeto finito - fizeram que os profissionais começassem a buscar espaços e formas que contivessem as qualidades das cidades tradicionais.

²⁷ A crítica à construção em altura ressaltava alguns inconvenientes como: prejuízos sociológicos e sociais a população e transformações na paisagem nem sempre desejáveis (Lamas, 1992).

Constata-se que os esforços empreendidos pela valorização do patrimônio histórico arquitetônico, tanto pelos movimentos sociais urbanos quanto pelos teóricos citados, não foram em vão. Livros de autores clássicos como Sitte e Unwin foram reeditados e estão novamente sendo utilizados como base nos debates em torno da questão das cidades históricas. Além disso, é consenso no urbanismo contemporâneo levar em consideração a preexistência, o patrimônio e à história. É também cada vez mais raro encontrar um profissional que sugira intervenções que requeiram a demolição de partes significantes da malha histórica.

Pode-se considerar que a principal contribuição dos autores europeus para o desenvolvimento do corpus teórico do desenho urbano foram os seus estudos morfológicos e tipológicos. Aldo Rossi contribuiu com a discussão de como construir em áreas históricas respeitando a pré-existência e inserindo a teoria das permanências e o conceito de memória coletiva. Aymonino contribuiu com a construção da metodologia da morfologia urbana ao sugerir o estudo da hierarquia dos elementos urbanos e suas relações morfológicas na cidade. E finalmente os irmãos Krier ressaltaram que além da importância da herança histórica deve-se considerar o contexto social onde a área estudada esta inserida.

1.1.4 – O simbolismo de Venturi

Robert Venturi²⁸, arquiteto norte-americano, publica o seu texto “Complexidade e Contradição em Arquitetura” no ano de 1966. Segundo o autor, o problema da arquitetura e do urbanismo modernos é que ambos são reducionistas. O seu texto, quase um manifesto, é claro ao propor incluir a diversidade, a riqueza, a contradição. Para ele a arquitetura e urbanismo devem ser impregnados de simbolismo, tensões e ambigüidades, ou seja, deve ter significado. Essas

²⁸ Robert Venturi nasceu em 1925 nos Estados Unidos. Estudou arquitetura em Princeton entre 1947

e 1950, ou seja, seus anos de formação profissional se deram em um momento de forte crítica ao modernismo.

categorias não tinham espaço na estética modernista, “com raras exceções, os arquitetos modernos evitavam a ambigüidade” (VENTURI, 2004, p.3).

Tanto na sua produção prática, enquanto profissional arquiteto, quanto na sua produção teórica, encontra-se a base da grande maioria da produção do desenho urbano contemporâneo: a construção da imagem. Assim, o autor, vai buscar na vida cotidiana, símbolos que tragam mensagens diretas, por vezes consideradas “kitsch”, como por exemplo, o famoso *stand* de *fast food* em forma de pato (ver figura 06), para ajudar na construção de uma imagem marcante.

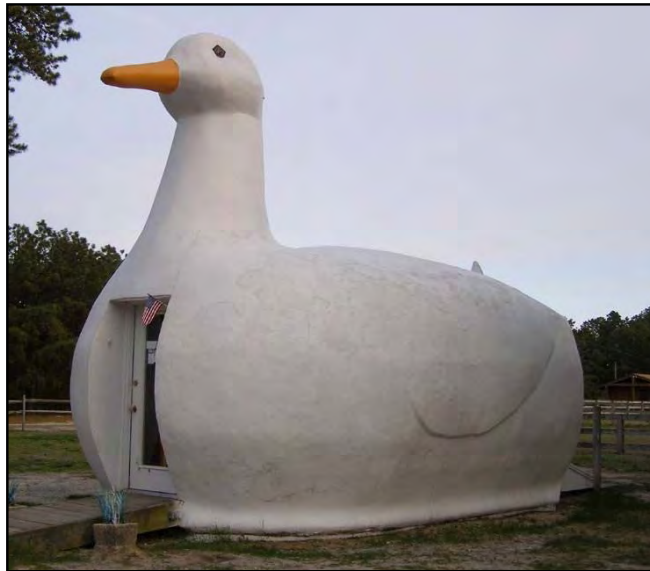


Figura 06: *The Big Duck*.
Fonte: www.agilitynut.com/07/5/duck.jpg, 2007.

Seu segundo livro “Aprendendo com Las Vegas” (1972), escrito juntamente com Denise Scott Brown e Steven Izenour é mais polêmico e irônico. Nele os autores reforçam a idéia do simbolismo e utilizam à arquitetura comercial como um dos ícones do nosso tempo.

O mundo não pode esperar do arquiteto que construa sua utopia. As preocupações principais de um arquiteto devem referir-se não ao que deve ser, mas ao que é e aos meios de contribuir para melhorá-lo hoje, e o movimento moderno não estava disposto a aceitar tão humilde papel (VENTURI, 1982, p. 160).

Através de uma linguagem direta e irreverente os autores relacionam as questões da semiologia à cultura de massa, argumentando que os arquitetos poderiam aprender mais com o estudo das paisagens populares e comerciais, por que representam a própria realidade, do que com os paradigmas abstratos do modernismo. Além disso, em termos estéticos os autores defendiam o “*kitsch*”, como a arte da felicidade, ou seja, não haveria nada de errado em dar às pessoas aquilo que elas desejassem com relação à imagem da forma.

Nos dois livros, assim como em sua obra, o alvo era o modernismo do pós-guerra, do Estilo Internacional, que erguia arranha-céus sem pudor nenhum com relação ao entorno onde estavam inseridos (ver figura 07).



Figura 07: Seagram Building,
Ludwig Mies van der Rohe, 1954.
Fonte: www.arch.tu-dresden.de,
2007.

Apesar das críticas pesadas proferidas por vários autores as idéias colocadas por Venturi e companheiros, a proposta levantada apresenta uma face importante no resgate à diversidade na arquitetura e no desenho urbano, buscando considerar a cultura da vida cotidiana e, além disso, possibilitando a “liberdade” da produção arquitetônica e urbanística atual, livre de rígidos cânones e multifacetada (ver figura 08).



Figura 08: Edifício de escritórios para a *Nationale Nederlanden*, Frank O. Gehry, Paraga, 1995
Fonte: Jürgen Tietz, 2000.

Dessa forma, é rechaçado o simplismo da análise das relações primárias entre forma e função e ressaltada a necessidade de contextualizar as intervenções urbanas. O desenho urbano então começa a se consolidar como disciplina que busca abranger todas essas questões, trabalhando em uma escala espacial mais próxima da vida cotidiana das pessoas.

1.1.5 – A participação comunitária no processo de desenho urbano

Outro importante movimento social urbano que influenciou os caminhos do desenho urbano como processo integrante do planejamento urbano foi a organização de comunidades em associações que reivindicavam melhorias em seus locais de moradia.

Também surgidos na década de 60, esses movimentos se originaram a partir da insatisfação dos moradores e usuários dos ambientes modernistas com relação aos espaços urbanos que estavam sendo produzidos muitas vezes desconectados das suas reais necessidades e anseios. A partir da pressão desses movimentos, ampliou-se a democracia na gestão urbana e também na produção arquitetônica que culminou com a criação do planejamento participativo.

Esse movimento se espalhou pelos Estados Unidos e pelas principais cidades européias. Tendo em vista esse contexto, muitos governos, em busca de

legitimação, criaram políticas urbanas alternativas, principalmente com relação aos programas habitacionais.

Além desse fato, nessa mesma época surgem estudos e movimentos que proclamam a busca por tecnologias compatíveis ao contexto de produção, *que maximizassem a utilização dos recursos disponíveis, da mão-de-obra e dos próprios usuários no seu ambiente construído* (DEL RIO, 1990, p.31).

Em 1965 foi aprovada na Grã Bretanha uma legislação que tornaria obrigatória a participação popular na elaboração dos planos diretores locais. O mesmo ocorreu nos EUA, em 1967, o *American Institute of Architects (AIA)*

criou uma equipe interdisciplinar voluntária que seria convidada pelas comunidades a estudar problemas particulares e propor soluções através de trabalhos com os estudantes locais, líderes comunitários e comerciais e outros membros da comunidade (ELLIN, 1999 p. 65).

Ainda nos EUA, em 1969, além da participação ser inserida no processo de planejamento, tornou-se obrigatório os relatórios de impacto ambiental. Dessa forma nas décadas de 60 e 70, surgem formas alternativas de gestão urbana como o Planejamento Social e o *Advocacy Planning*, divergentes do planejamento instituído desde a década de 40.

O *Advocacy Planning*, foi proposto por Paul Davidoff em seu artigo "*Advocacy and Pluralism in Planning*", publicado em 1965. Paul Davidoff argumentava que o planejamento deveria ser fundamentado sobre o sistema legal, e que os planejadores deveriam representar os interesses das comunidades. No entanto, Johnathan Barnett criticou o processo do *Advocacy Planning* argumentando que o mesmo produzia mais controvérsias do que resultados e que cidadãos comuns não estariam preparados para tomar importantes decisões.

Durante o plano desenvolvido para o centro de Cincinnati, Archibald Rogers criou outro importante modelo de participação da comunidade no planejamento urbano. Através de comitês representando os vários grupos envolvidos na área

afetada pela proposta e dirigidos por profissionais, eram discutidas as principais questões levantadas durante o processo em busca de um consenso.

Essas novas posturas políticas e as pressões dos movimentos sociais urbanos citados levariam as universidades e os técnicos a redefinirem seus papéis, inserirem nas disciplinas a dimensão participativa e a produzirem novos métodos²⁹ de análise do espaço urbano.

As experiências da participação comunitárias proliferaram nos anos 70 e foram de enorme influência no desenvolvimento do desenho urbano. Exemplos como as Comissões Comunitárias de Planejamento de Nova Iorque e o planejamento Comunitário Distrital de Baltimore, nos EUA; e do Conjunto Habitacional Byker, na Inglaterra, em Newcastle, foram ícones nessa mudança de atitude. Nesse último, elaborado pelo arquiteto Ralph Erskine³⁰ e equipe, foi montado um “escritório de campo onde os nove mil moradores podiam participar das decisões de diversos elementos do projeto arquitetônico e urbanístico, em um processo que demorou de 1969 a 1982” (DEL RIO, 1990, p. 33). Devido às decisões envolvendo uma grande variedade de questões e da amplitude da proposta que abrangeu desde questões individuais relacionadas à habitação até demandas coletivas relacionadas ao espaço urbano como um todo, o projeto, segundo Del Rio, tornou-se um paradigma para a participação comunitária (DEL RIO, 1990).

Esses casos ocorridos tanto na Europa quanto nos EUA corroboraram a importância da participação direta nas propostas urbanas. No entanto, demonstraram dificuldades do processo como: a necessidade de um prazo mais alongado de desenvolvimento do processo de desenho urbano; a exigência de negociação entre vários “clientes” distintos; as limitações

²⁹ Um exemplo desses é o método criado por Lynch, já citado, baseado em entrevistas, que buscava descobrir a imagem que os usuários tinham da cidade sobre a qual os designers fundamentariam suas propostas. Donald Appleyard, professor de desenho urbano na universidade da Califórnia, aplicou o método de Lynch na nova cidade de Guayana, na Venezuela e revelou o largo abismo existente entre a visão da cidade dos planejadores e dos habitantes.

³⁰ Ralph Erskine também fazia parte do grupo *Team X*.

referentes a dimensões das propostas e ao nível sócio-cultural do contexto e a dependência da capacidade organizacional da comunidade onde se trabalha.

Apesar disso tudo, por um lado, a participação efetiva no processo de desenho urbano de forma a abordar o nível psicológico e cultural das populações atingidas traz como consequência, em geral, mais satisfação dos usuários com o produto de projeto. Por outro lado, as tentativas de inserir o usuário no processo de desenho da cidade trouxeram algumas questões à tona como: arquitetos e planejadores são atores interessados no processo de construção das cidades; não existe um interesse único, consensual, e sim vários e contrários interesses que devem ser negociados; em fim, que a questão do desenho urbano está muito além de questões estéticas e de definições de uso do solo.

Segundo Ellin (1999), o papel dos arquitetos e planejadores urbanos deveria ser menos autoritário e mais abertamente político. A discussão dessas questões, também trouxe amadurecimento ao corpus teórico criado para o desenho urbano como disciplina.

1.2 - A DISCIPLINA DESENHO URBANO

1.2.1 – Em busca de uma definição

O desenho urbano surgiu no final dos anos 1960 como um campo disciplinar do conhecimento que tinha o objetivo de complementar um espaço existente entre a escala da arquitetura, que se concentra no edifício enquanto entidade isolada; e o planejamento urbano, que trata da cidade e/ou região de forma generalista. Assim, a disciplina surgiu para tratar o espaço urbano “em sua dimensão mais evidente para a população: o espaço vivencial público do seu cotidiano” (DEL RIO 1990: p.47) ³¹.

31 Segundo o mesmo autor o espaço público, a escala de vida dos cidadãos, as dimensões percebidas no dia a dia, o ambiente como suporte dos usos, todas estas preocupações intermediárias à prática do planejamento e da arquitetura fugiam de maiores considerações (Del Rio, 1985).

Apesar de intimamente relacionada com arquitetura e o planejamento o desenho urbano é distinto de ambas as disciplinas, se constituindo uma matéria com suas próprias questões e conteúdo teórico.

Como foi dito anteriormente, o desenho urbano trataria das questões percebidas no cotidiano, dando atenção às necessidades diárias da população e vendo o ambiente como suporte dos usos; preocupações essas distantes da prática tanto da arquitetura quanto do planejamento urbano (DEL RIO, 1985).

Para Gosling e Maitland (1984) o desenho urbano lida com a dimensão pública,[...] lida com a forma física da esfera pública em área limitada da cidade.

O desenho urbano se preocupa com a forma física da dimensão pública sobre uma área da cidade limitada e encontra-se, portanto, entre as duas bem estabelecidas escalas de *design*, a da arquitetura que se preocupa com a forma física da dimensão privada do edifício individual, e o planejamento urbano e regional, que se preocupa com a organização da dimensão pública em um contexto mais amplo (GOSLING & MAITLAND,1984:09).

Os autores citados ressaltam a dificuldade de definir quais são os problemas especificamente de desenho urbano, afirmando que “o desenho urbano é uma questão particular dentro do contexto da cidade” (GOSLING & MAITLAND,1984:09). Outros autores, no entanto, ressaltam que o desenho urbano estuda a relação entre a dimensão pública e o domínio privado dos espaços urbanos, “incluindo não somente ruas, vias, quadras e praças, mas também volumes e fachadas de edifícios que definem os espaços públicos” (BRANDÃO, 2004, p.8).

Outros aspectos do domínio privado que afetam dimensão pública do espaço também devem ser levados em consideração como o uso e a densidade de ocupação, pois estes podem afetar a qualidade do ambiente. Assim a relação entre o espaço interno e o espaço externo é um aspecto importante a ser considerado pelos profissionais do desenho urbano.

Para Brandão o “desenho urbano considera os arranjos de certo número de edifícios, conectados por ambos os espaços abertos públicos e privados, em

busca de uma maneira na qual formem uma composição singular” (BRANDÃO, 2004, p. 9).

No entanto, o desenho urbano não se limita à dimensão física, é um processo que trata da relação homem/meio ambiente a partir das dimensões espacial, temporal e social; e, assim como na arquitetura, envolve questões estéticas, funcionais e perceptuais.

Gosling & Maitland afirmam que desenho urbano é fundamentalmente “design tri-dimensional, mas também deve tratar com os aspectos não visuais do ambiente como barulho, cheiro ou sensações de perigo e segurança, que contribuem significativamente para o caráter de uma área” (GOSLING & MAITLAND, 1984, p:7).

Segundo Goodey (1979), o campo de atuação do desenho urbano é delimitado por seis características básicas: escala espacial; escala temporal, interações homem/meio ambiente; cliente múltiplo; comportamento multiprofissional; monitoração/orientação.

Na escala espacial seriam tratados os espaços abertos entre os edifícios, trabalhando-se mais direcionados a escala do bairro, ou seja, voltados aos locais onde se desenvolvem as atividades cotidianas da população.

David Gosling e Barry Maitland colocam que uma maneira apropriada de definir a escala de intervenção é considerar o bloco como elemento básico da trama urbana. O local de intervenção deveria ser delimitado de acordo com o grau de homogeneidade encontrado em determinada área. Aqueles fragmentos urbanos poderiam ser conectados por projetos formando uma área de intervenção ampla e mais heterogênea (GOSLING & MAITLAND, 1984).

Com relação à escala temporal, o desenho urbano se propõe a dar respostas mais rápidas que o planejamento urbano, tratando das transformações e evolução do espaço e do meio ambiente como processo, através de programas e linhas de ação. Deve-se encarar o ambiente numa perspectiva histórica, compreendendo a evolução da situação existente em termos da

atividade humana e da forma construída, como resposta as forças econômicas sociais e políticas. O sentido de lugar deve ser identificado e articulado, visto que, se tem o lugar como tempo tornado visível, ou seja, “o espaço transforma-se em lugar à medida que, no decorrer do tempo, adquire definição e significado (TUAN, 1983:151).

O campo das interações homem/meio ambiente trata-se do âmbito onde usuários e campos sociais são identificáveis, devendo-se analisar as realizações humanas no espaço (atividades, usos, envolvimento, afetividade etc.) e as transformações ocorridas no tempo. Dessa maneira, devem-se compreender as relações homem-ambiente existentes e as formas como tais relações podem ser afetadas pelas transformações espaciais propostas. Neste ponto chega-se a necessidade da compreensão da identidade cultural da população daquele lugar, como um eixo irradiador de diretrizes para propostas de desenho urbano, fato que é focado na presente tese.

Uma vez que, no processo de desenho urbano trata-se com um cliente múltiplo, são de fundamental importância às negociações e a conciliação de interesses na tentativa de chegar a uma resposta satisfatória e dirigida ao interesse social. Aqui o profissional deve atuar como dinamizador das discussões em busca do melhor resultado para todas as partes envolvidas.

Além disso, o processo de desenho urbano deve envolver uma equipe multidisciplinar que seja capaz de abranger os vários conhecimentos envolvidos com os problemas da cidade como: arquitetos, engenheiros, antropólogos, sociólogos, historiadores, etc. Para Goodey (1979), o arquiteto e urbanista deve ser o coordenador do processo compreendendo as capacidades e os limites de outras profissões e coordenando suas ações em relação à dimensão físico-espacial do urbano e suas funções. A compreensão espacial que o arquiteto possui ajudaria a pensar melhor o urbano, numa linha multidisciplinar.

É importante ainda ressaltar a necessidade da monitoração e do controle no processo de desenho urbano, uma vez que, as propostas devem dirigir o processo de desenvolvimento e as transformações urbanas no sentido dos

objetivos que devem ser previamente determinados pela população, juntamente com os profissionais envolvidos.

Em suma, tomam-se de empréstimo as palavras de Vicente Del Rio, quando resumidamente coloca que o desenho urbano trata-se de um

campo disciplinar que trata a dimensão físico-ambiental da cidade, enquanto conjunto de sistemas físico espaciais e sistemas de atividades que interagem com a população através de suas vivências, percepções, e ações cotidianas (DEL RIO,1990:54).

Para que as propostas de desenho urbano tenham um maior êxito, por um lado, deve ser feita uma avaliação mais abrangente dos aspectos sociais e de desenho das experiências implantadas, especialmente das que ganharam aprovação do público.

Por outro lado, a complexidade das situações urbanas atuais, a extensão e a densidade das aglomerações, a quantidade de suas exigências, e o crescimento acelerado de simultâneas atividades que são realizadas no ambiente urbano torna a interdisciplinaridade desta atividade um consenso³². Dessa forma, devem ser estimulados debates sobre as dificuldades com que se enfrentam as atividades interdisciplinares e interprofissionais que envolvem arquitetos, planejadores e cientistas sociais.

Segundo Cauli (1982), os seguintes fatores parecem ser essenciais para se obter ambientes urbanos adequados: 1. a pesquisa interdisciplinar das relações do homem com seu ambiente físico, havendo colaboração estreita entre as ciências sociais e as demais disciplinas que estudam o fenômeno urbano; 2. a participação do usuário: sua opinião, juntamente com os resultados da pesquisa, deve ser base de um programa flexível para determinado local; 3. a articulação das partes com o todo, dos detalhes com a unidade, deve ser tarefa de todos os envolvidos com a construção da cidade.

Por fim, o profissional do desenho urbano trabalha com o homem e com suas subjetividades, com projetos individuais e coletivos que evoluem cada vez mais

³² Ver Brandão, 2004.

rápido e cuja singularidade - inclusive estética - deve ser atualizada. Essa subjetivação do espaço não pode ser abandonada ao sabor do mercado, da tecnocracia, ou do consumo, esses fatores devem ser elaborados e interpretados pelos arquitetos e urbanistas, que devem levar em conta suas responsabilidades estéticas, éticas e políticas.

1.2.2 – *Responsive Environments* – uma abordagem inglesa para o desenho urbano

Nos anos 80, um grupo de ingleses, pesquisadores da relação ambiente-comportamento, formado por Ian Bentley, Alan Alcock, Sue McGlynn, Paul Murrain e Graham Smith, escreveu um manual de desenho urbano inovador. Segundo Paul Murrain, os autores estavam preocupados em integrar as necessidades comportamentais, econômicas, sociais e estéticas de povos particulares em seus lugares específicos de moradia.

O livro *Responsive environments*, trata-se de uma série de diretrizes práticas de desenho que contribuiriam para a construção de ambientes responsivos, ou seja, *de lugares que fornecessem aos seus usuários uma gama ampla de oportunidades para maximizar o grau de escolha disponível* (BENTLEY et alli, 1985, p. 9).

Segundo os autores, um ambiente físico poderia afetar este grau de escolha em termos de sete qualidades: (1) permeabilidade , (2) variedade , (3) legibilidade , (4) robustez , (5) riqueza , (6) apropriedade visual , e (7) personalização.

A permeabilidade relaciona-se com a maneira que uma determinada proposta de desenho urbano afeta as possibilidades de circulação das pessoas dentro de uma área da cidade. Essa qualidade pode ser física e visual e depende do número de rotas alternativas que é oferecido de um ponto a outro dentro de um sistema de espaços públicos. Essas rotas devem também ter visibilidade em

várias direções, para que seja usufruída por pessoas que também não conhecem a área.

A variedade refere-se à escala de usos (habitação, comércio, trabalho, recreação, etc.) que um lugar fornece. Os lugares facilmente acessíveis são de pouco uso se sua escolha de experiências for limitada.

O terceiro elemento de um ambiente responsivo é a legibilidade, que se relaciona à facilidade com que os povos podem compreender a disposição espacial de um lugar³³.

Essas três qualidades: permeabilidade, variedade, e legibilidade se referem à grande escala dos elementos físicos que contribuem para a ordem espacial total e ao sentido do lugar do espaço urbano. Na escala dos edifícios e de grupos de edifícios individuais, estão a robustez, a riqueza, a apropriedade visual, e a personalização.

A robustez trata-se da qualidade de design de edifícios e espaços livres que não limita os usuários a um único uso fixo, mas, ao contrário, suporta muitas finalidades e atividades diferentes. Já a apropriedade visual é “a maneira na qual o projeto fisicamente pode fazer pessoas cientes das escolhas que o lugar fornece” (BENTLEY et alli, 1985, p. 10).

Por fim, os autores focalizam as duas últimas qualidades: a riqueza, que envolve maneiras de aumentar as escolhas da experiência do sentido que os usuários podem apreciar (experiências do toque, do som, da luz, etc.), e a personalização que se refere a projetos que incentivam pessoas a pôr sua própria marca sobre os lugares onde vivem e trabalham.

As principais contribuições dadas pelos autores do *Responsive Environments* são: 1. a perspectiva do sucesso (em termos qualitativos) da proposta de desenho urbano tem como base a escolha humana; 2. consideram o ambiente construído como um contribuinte ativo à qualidade da vida humana.

³³ Essa qualidade se baseia no o livro "Imagem da cidade" de Kevin Lynch (1961).

O que deve ser ressaltado sobre esse trabalho é o esforço em aliar conceitos a prática do desenho urbano, buscando promover a relação lugar-pessoas intimamente, ou seja, trata-se de um esforço de conciliação entre a teoria e a prática em busca de um desenho que respeite o sentido de lugar.

1.3 - TENDÊNCIAS CONTEMPORÂNEAS DO DESENHO URBANO

Nesse item serão discutidas algumas das principais tendências contemporâneas do desenho urbano, entre as quais as novas propostas para as áreas históricas centrais de cidades européias como o caso de Berlim e de Barcelona. Serão também apresentada as idéias colocadas pelo *New Urbanism* como forma de ilustrar a tendência norte-americana.

1.3.1 – As novas propostas para as áreas históricas centrais.

Esta continuidade do contextualismo se manifesta não somente na obra de alguns arquitetos, mas, sobretudo em experiências urbanas notórias, que transformaram em banco de provas o tecido histórico de grandes cidades, modernizando-as (Montaner, 2001, p. 203).

Olhando para trás é possível ver: os espaços públicos estão desaparecendo em Berlim. Agora, tudo é espaço corporativo. Você vai a Potsdamer Platz e não é possível sequer fazer uma manifestação lá. Ela pertence à Chrysler, a Sony... (Michael Wesely³⁴).

Pode-se destacar no decorrer dos anos 80, o processo de transformação das áreas centrais de duas importantes cidades européias: Barcelona e Berlim, como casos emblemáticos que devem ser citados por sua importância no quadro mundial do desenho urbano.

A proposta de Berlim foi impulsionada pelo programa do *Internationale Bauausstellung – IBA*, que ocorreu antes mesmo da queda do Muro e serviu de modelo para intervenções em outras cidades européias. A proposta partiu da

34 Michael Wesely, fotógrafo alemão em entrevista concebida a Paulo Tavares na revista eletrônica Vitruvius.

tentativa de esquecer o passado recente e da busca de um significado para inaugurar um novo período histórico. Sob o tema – o centro da cidade como lugar para viver – a proposta se dividia em duas frentes: áreas voltadas para recuperação e áreas voltadas para novas construções.

Foram organizados concursos para as áreas de renovação urbana (zonas próximas ao muro que dividia a cidade) do qual participaram arquitetos conhecidos internacionalmente como Aldo Rossi, Giorgio Grassi, Vittorio Gregotti, Carlos Aymonino e Robert Krier além de outros como Charles Moore, Oswald M. Ungers, Hans Kollhoff e Peter Eisenman.

O modelo de reconstrução procurou restituir a malha policêntrica da cidade e o traçado urbano tradicional bem como seus padrões de ruas, fachadas, quarteirões e espaços públicos. Foram negados os princípios modernos de zoneamento e a falta de hierarquia presentes nas expansões do pós-guerra. Assim foi buscada a morfologia da cidade tradicional através do fechamento dos quarteirões e da reconfiguração dos pátios internos (ver figuras 09, 10,11,12, p. 75).

Pretendeu-se a distinção entre espaços públicos, semi-públicos e privados, em uma referência ao texto de Aldo Rossi – *Arquitetura da Cidade* – [...], que preconizava a leitura urbana através da arquitetura e dos monumentos na cidade (Vicentini, 2001 p. 14).

Nas propostas desenvolvidas nos anos 80, é clara a influência dos arquitetos italianos da *Nuova Tendenza* na recriação da tessitura urbana e no cuidado com os espaços públicos e passeios. Assim a primeira fase da experiência de Berlim foi uma retomada do conceito de espaço público na Alemanha e trouxe em seu bojo um importante repertório tipológico. Segundo Montaner pode-se destacar:

as propostas de Aldo Rossi ou de Rob Krier, que se concentraram na reconstrução perimetral dos blocos residenciais e na recriação das tipologias da cidade européia histórica. No outro extremo, Peter Eisenman se concentrou em explicitar uma complicada rede de sobreposições e pretendidas sobrevivências arqueológicas, [...] (Montaner, 2001, p. 203).

Segundo alguns autores³⁵, foi constatado que as áreas de renovação urbana mostraram-se mais econômicas e as propostas implantadas não deflagraram um processo de gentrificação, garantido assim a permanência de quase a totalidade da população nos seus locais de habitação. No entanto, algumas críticas foram feitas com relação à diversidade deste processo que conduziu em alguns trechos urbanos a uma dispersão e fragmentação da malha urbana.



Figura 09: Tegel, Berlim
Fonte: Fonte: IBA, 1987



Figura 10: Prager Platz, Berlim
Fonte: Fonte: IBA. 1987



Figura 11: Distrito de Tiergarten,
Berlim.
Fonte: IBA, 1987



Figura 12: Distrito Friedrichstadt,
Berlim
Fonte: IBA, 1987

Ao final da década de 1980 e durante a década de 1990, já após a queda do Muro, a política de renovação com participação social e intervenções localizadas em pequenas escalas é abandonada e é adotada uma nova forma de pensar sobre a cidade - uma política empresarial de renovação urbana. Nesse momento, é inserida

³⁵ Nesse sentido ver Lampugnani (1990).

a idéia de transferência da capital e de consolidar uma imagem pública universal de uma cidade aberta. A reconstrução da *Postdamer Platz*, área retratada no filme *Asas do Desejo* como um imenso vazio urbano central, resultante da derrubada do muro, em frente à arquitetura premiada do museu de arte moderna, perpetua este significado simbólico de abertura, com projetos mundiais (Vicentini, 2001 p. 14).

Assim, no final dos anos 1990, Berlim apresentava 300 grandes projetos em realização e grandes intervenções urbanas que se dividiam em três grandes centros de operações: a *Potsdamer Platz*, que se tratava de um importante eixo de circulação da cidade e era uma área central de grande movimentação antes da guerra; a *Friedrichstrasse*, que era a principal via de comércio até os anos 40; e a *Alexanderplatz*, tradicional praça popular do lado oriental, onde se encontrava a antiga sede da municipalidade (ver figuras abaixo).



Figura 13: Propostas para a *Postdamer Platz* em vermelho.
Fonte: Senate Building and Housing Department, 1991.



Figura 14: *Postdamer Platz*, detalhe da *Marlene-Dietrich-Platz*.
Fonte: Daimlerchrysler Immobilien, 1999.



Figura 15: Maquete eletrônica da *Alexanderplatz*.
Fonte: Revista AU, n.65, 1996.



Figura 16: *Postdamer Platz*, ao fundo os guindastes das obras.
Fonte: Senate Building and Housing Department, 1991.

A diretriz principal que foi dada aos profissionais envolvidos nas novas operações urbanas era integrar as duas partes da cidade, separadas pelo Muro durante quase trinta anos, e eleger um novo centro urbano.

Com a unificação da Alemanha, iniciada em 91, um número cada vez maior de investidores internacionais dirige-se a Berlim, multiplicando os projetos em andamento, e instituem-se mais concursos internacionais. Destes, emergem diferentes e, às vezes, conflitantes visões da cidade, colocadas em discussão pelo conceito de “reconstrução crítica” – uma revisão dos conceitos urbanísticos do pós-guerra praticada pelo IBA. Porém, tanto a leste quanto a oeste existe o desejo de uma retomada da tradição urbana, da cicatrização da ruptura deixada pelo Muro e de uma identidade única para a cidade (SABBAG, 1996, p. 30).

A *Postdamer Platz*, localizada próxima ao antigo Muro de Berlim, foi considerada um ponto estratégico para o desenho da nova cidade. Através de concursos, foi escolhido o projeto de Heinz Hilmer e Christoph Sattler, que se caracterizou por uma morfologia de blocos de altura média. A praça foi dividida em setores com múltiplos usos como edifícios de apartamentos, escritórios, comércio e serviços.

A partir daí as propostas para cidade de Berlim se aproximam das idéias do *city marketing* e das conseqüentes cidades-espetáculos. Transformada em um verdadeiro museu a céu aberto, como foi visto, a cidade reúne obras dos mais afamados arquitetos de todo o mundo, em especial na *Postdamer Platz*, onde se encontram exemplares como o Sony Center de Helmut Jahn; o edifício da Daimler-Benz de Renzo Piano; e o da Asea Brown Boveri de Giorgio Grassi; que se destacam na paisagem rompendo com a leitura do sítio histórico (ver figuras 17 e 18, p. 78).

Essa segunda fase das propostas para Berlim, de cunho internacional, é muito distinta das propostas do IBA, que estavam voltadas mais para questões internas da cidade, enfim em busca de qualidade de vida para os berlinenses.

No entanto, deve-se ressaltar que questões de infra-estrutura também foram pensadas. Sob a *Postdamer Platz* foi criada uma extensa área de recuperação ambiental dos recursos hídricos (um grande reservatório água subterrâneo),

além dos acessos de trem, de metrô, pistas rodoviárias e estacionamentos. Assim, não dá para afirmar que a proposta baseia-se apenas no pensamento da cidade espetáculo voltada a rede mundial de turismo.



Figura 17: Sony Center de Helmut Jahn
Fonte: Daimlerchrysler Immobilien,1999.



Figura 18: Edifício da Daimler-Benz, de Richard Rogers.
Fonte: Daimlerchrysler Immobilien,1999.

A cidade mundial, como se deseja, não é uma reprodução fortuita e imagética do contemporâneo, mas se insere em uma rede de cidades convencionadas pela questão ambiental, pautadas na configuração espacial de bacias hidrográficas, que substituem, definitivamente, os recortes de redes de cidades como paradigma da década de setenta (Vicentini, 2001, p. 19).

Quanto à proposta para Barcelona, também pode ser dividida em duas etapas: a primeira, desenvolvida no período entre 1980 e 1986, foi calcada em pequenas atuações locais, de responsabilidade municipal, mas que abrangia toda a metrópole composta de 27 cidades. A segunda etapa, entre 1986 e 1992, tem como fio condutor a preparação da cidade de Barcelona para os Jogos Olímpicos e trata-se de uma mega operação baseada em parcerias público-privado.

Durante a primeira fase, baseada no Plano Geral Metropolitano (PGM) de 1976, ressalta-se a política de criação de novos espaços públicos. A idéia era chegar a um projeto global a partir da fragmentação em atuações concretas em diferentes escalas: a criação de praças e jardins, as operações de renovação urbana em antigas áreas industriais e algumas obras viárias de cunho mais geral.

Com Oriol Bohigas como consultor para desenho urbano da cidade de Barcelona – uma nova política para o espaço urbano foi adotada.

O planejamento mudou da tradicional planificação de função e área em longo prazo, na qual a iniciativa para a implementação é bastante dependente dos investimentos da indústria privada, para uma política urbana ativa, na qual o setor público iniciou a renovação projetando numerosos espaços públicos, parques e praças (GEHL e LARS, 2002, p. 28).

Dessa forma, foram construídas mais de cem novas áreas públicas entre parques, jardim, avenidas e praças. Nessas propostas observou-se uma nova forma de tratar o espaço urbano a qual dava grande importância tanto a arquitetura dos equipamentos quanto ao mobiliário urbano. A idéia, apesar da dimensão reduzida das propostas, era que elas funcionassem como “intervenções estruturadoras”, por sua intensidade e profusão. As primeiras intervenções aconteceram a partir de 1982 e foram concentradas em praças já existentes inseridas no sítio histórico.

Bohigas argumentava que, as pequenas obras³⁶ eram como “gotas de azeite” que se espalham e contaminam as construções e malhas urbanas próximas, provocando uma reurbanização mais ampla.

No entanto, a partir de 1986, com a designação de Barcelona para ser sede dos Jogos olímpicos de 1992, as políticas urbanas que até então estavam voltadas para uma equidade e para a melhoria dos bairros, sofrem uma mudança radical de direcionamento e entram no ritmo do mercado mundial de cidades.

³⁶ Aqui é apresentada a idéia da “acupuntura urbana” mais tarde adotada por Lerner em Curitiba.

Se no período de transição e nos primeiros anos de 80 o governo procurou promover uma racionalização democrática da gestão da Cidade, com o jogo de mercado controlado pelo bem coletivo, chega um momento, o da preparação da cidade a prazo fixo para os Jogos, em que triunfa um projeto de cidade regido pelo mercado, em que o impulso de mudanças do período deixa livre as leis do mercado (Sánchez, 2003, p. 230).

A partir daí as propostas foram mais ambiciosas e tomaram conta de toda a cidade, incluindo as áreas periféricas. As obras viárias, chamadas *cinturones de ronda*, foram as primeiras a serem feitas com o objetivo de aumentar a mobilidade no território (ver figura 19, p. 81).

Além da preocupação com as grandes operações imobiliárias, volta-se a atenção para o detalhe no desenho urbano: são pensadas paginações de calçadas, meios-fios, iluminação, além do mobiliário urbano como um todo. Assim, quatro áreas da cidade receberam novo desenho, para proporcionar o acontecimento mundial.

O conjunto dos espaços públicos de Barcelona abrange uma grande variação de desenhos de iluminação, mobiliário e pavimentações. Não existe um padrão restrito de materiais ou linguagem urbana. Ao contrário, cada espaço individual é desenhado como um sítio independente com sua própria identidade (GEHL e LARS, 2002, p. 31).

A mais significativa foi à área da Vila Olímpica de Barcelona³⁷ (ver figura 22, p. 82), uma obra que se estende ao longo de 4 km de costa entre a Cidade Velha e o Rio Besós, em uma área antes obstruída pelo porto. Nesse espaço foi criado um novo bairro residencial para a cidade e foi recuperado um trecho importante da costa, através da substituição de antigos galpões industriais e áreas residenciais de baixa renda pelo uso residencial direcionado para as classes média e alta, associado aos usos comercial e de serviços voltados ao turismo. Dessa forma, o plano apresentava duas altas torres, uma delas sendo um hotel projetado por Frank Gehry, e a outra um conjunto de escritórios (como a *Eurocity* de *Piñon* e *Vilaplana*). Na parte voltada ao lazer, destacam-se a proposta do Porto Olímpico na antiga Barceloneta, às praias criadas ao longo de um parque linear até Poble Nou, e o Moll de la Fusta, como mega-

³⁷ A obra foi realizada pelo escritório MBM de Oriol Bohigas, Josep Martorell e David Mckay.

operações imobiliárias também legitimadas sob a imagem da “recuperação do diálogo da cidade com o mar” (ver figuras 20 e 21).

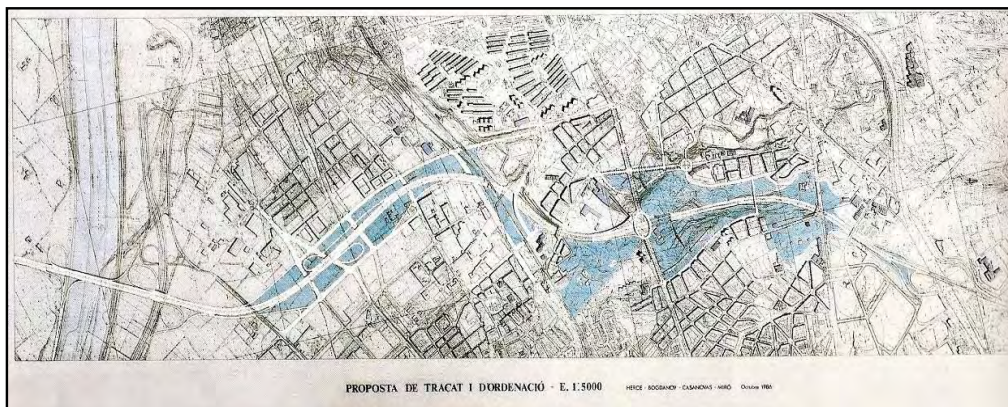


Figura 19: Proposta para o II Cinturó de Ronda. Equipe: Manuel Herce, Enrique Bogdanov, Joan Miró e Fernando Casanovas, 1986.
Fonte: Direcció de Serveis d'Urbanisme, 1987.



Figura 20: Poble Nou, Barcelona.
Fonte: Gehl e Lars, 2002.



Figura 21: Moll de la Fusta, Barcelona.
Fonte: Gehl e Lars, 2002.

Com relação à Vila Olímpica, Oriol Bohigas (2004, p. 145) afirma que:

[...] era interessante fazer trabalhar vários arquitetos dentro de uma unidade formal e conceitual. [...]. Ficaram claros quais eram os elementos indispensáveis para dar um significado a todo conjunto: a forma de cada edifício, os materiais dominantes e os ritmos compositivos, a situação das diferentes tipologias residenciais, o caráter de cada edifício público ou de cada área terciária, a estrutura e as peles envolventes do espaço público, o sistema funcional em cada unidade, os fluxos circulatórios e os estacionamentos, as perspectivas monumentais e as indicações paisagísticas, e a rede de relações com o tecido urbano próximo e o conteúdo social que deveria impulsionar todo o bairro para que fosse realmente uma porção da cidade.

A partir da definição desses elementos foi elaborado um documento que serviria de guia para os arquitetos, de maneira que as propostas dos edifícios

componentes do conjunto fossem fiéis à definição do bairro proposto. O documento, diferentemente dos planos urbanos anteriores, apresentava desenhos “que explicavam edifício por edifício, com as variações e as margens de modificações admitidas, e uma série de textos que além de explicar dimensões e quantidades, explicavam tipo de vida que a área deveria ter, que perspectivas formais deveriam ser priorizadas, etc. (Bohigas, 2004, p.146). Partindo desses parâmetros o desenho urbano já estava determinado, através da definição das ruas e do interior da quadras, da escala de cada projeto, da hierarquia dos acessos, da imposição das esquinas, entre outros.

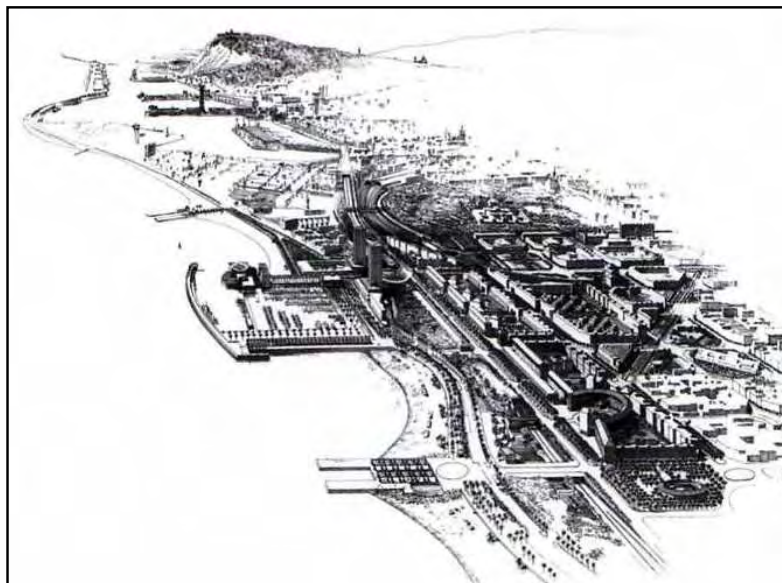


Figura 22: Projeto para a Vila Olímpica, Barcelona. Escritório MBM.
Fonte: Bohigas, 2004.

A partir daí foram contratadas várias equipes de arquitetos conhecidos internacionalmente para a realização de cada “unidade” arquitetônica em que se havia fracionado o conjunto, atendendo a um programa funcional e, sobretudo morfológico.

As propostas executadas redefiniram o espaço urbano inserindo novas centralidades e constituindo novos marcos de referência na cidade. A proposta geral apresentava uma interessante multiplicidade de funções associando usos como residencial, comercial e serviços a um complexo turístico. Com o final dos jogos olímpicos de 1992, houve problemas de ocupação da área

residencial e de serviços, uma vez que as mesmas eram voltadas para as classes mais abastadas da cidade, no entanto a área voltada para o lazer ao ar livre configurou-se como um pólo de referência para a população em geral.

Alguns críticos afirmam que a solução morfológica

não soube aproveitar as características definitórias do conjunto residencial Cerdà, nem as vantagens do urbanismo moderno -; nem as propostas tipológicas – baseadas no fracionamento máximo de toda a operação - não alcançaram os resultados desejáveis (Montaner, 2001, p. 203).

No entanto, é necessário ressaltar que a proposta para Barcelona não foi uma questão isolada do planejamento da cidade. Como foi visto ela foi inserida no âmbito de uma vasta gama de projetos e intervenções, contemplados pela revisão do planejamento de Barcelona a partir de 1980, incluindo iniciativas que cobriram praticamente todas as zonas da cidade. É verdade que houve uma mudança de enfoque, de pequenos projetos baseados na idéia da “acupuntura urbana” para as grandes propostas como a da Vila Olímpica. Mas as mesmas ainda fazem parte de uma tradição do planejamento urbano regulador e abrangente, que trouxe um grande impacto econômico, mas não abdicou totalmente do controle urbanístico.

De uma maneira geral, pode-se afirmar que essas duas experiências citadas são emblemáticas da nova tendência das gestões urbanas em se preocupar com a inserção das suas cidades no mercado econômico mundial, de torná-las visíveis e desejáveis. Termos como ‘planejamento estratégico’³⁸, ‘produção de imagem’ e ‘ações de *marketing*’, provenientes do planejamento empresarial, hoje são utilizados de forma recorrente por administrações municipais.

Partindo dessa postura a cidade é tratada como mercadoria e como toda mercadoria ocorre uma sobreposição do valor de troca com relação ao valor de uso. Segundo Sánchez,

a doutrina que acompanha o planejamento estratégico impõe-se como ‘possibilidade de dar resposta aos novos

³⁸ Sobre planejamento estratégico ver o capítulo 3.

acontecimentos do mundo', anunciando prosperidade e visibilidade para as urbes que se integrarem por meio dessa via ou, do contrário, atemorizando os governos locais pela possibilidade de sucumbirem diante das mudanças (Sánchez, 2003, p. 376).

Ressalta-se aqui, que esse tipo de proposta deve procurar equilibrar as questões econômicas, sociais e ambientais. Não esquecendo que mesmo voltados para o mundo, não se pode esquecer a "aldeia". Ou seja, é necessário cuidar do bem estar das populações da cidade como um todo, pensando na infra-estrutura básica necessária e se preocupando com os recursos ambientais existentes. No caso do Brasil, pode-se citar, como um exemplo conhecido internacionalmente, a cidade de Curitiba, que será estudada mais adiante.

1.3.2 - O *New Urbanism*

Na década de 70, surgiu nos Estados Unidos um movimento de desenho urbano que ganhou amplitude no final dos anos 1980 e início dos 1990, o *New Urbanism*³⁹. O mesmo buscava recuperar as qualidades da cidade norte-americana tradicional, tais como a acessibilidade, o *genius locci*, o sentido de comunidade e a questão estética na arquitetura urbana.

De acordo com a Carta do Novo Urbanismo⁴⁰, eram os seguintes os princípios desse movimento:

vizinhanças devem ser diversificadas em termos de uso e de população; as comunidades devem ser desenhadas tanto para o trânsito de pedestres e para o transporte público quanto para o automóvel; as cidades e povoados devem ser formados por espaços públicos e instituições comunitárias fisicamente bem definidas e universalmente acessíveis; os espaços urbanos devem estar rodeados de arquitetura e desenho de paisagens

³⁹ Segundo Del Rio e Keith (2003), o *New Urbanism* cresceu e tornou-se onipresente tanto em discussões teóricas quanto nas práticas urbanísticas cotidianas. [...] Para se ter uma idéia do impacto dessa onda, um artigo da revista Time, de 1998, estimava que mais de 100 projetos baseados nos preceitos do *New Urbanism* já haviam sido construídos nos EUA e mais de 200 já estavam nas pranchetas, representando investimentos superiores a 2.1 bilhões de dólares. Em 2002, apenas a Califórnia já possuía um total de 56.

⁴⁰ A Carta de Novo Urbanismo trata-se de uma publicação resultante do *Congress for the New Urbanism* que encontra-se no site www.cnu.org.

que celebrem a história local, o clima, a ecologia, e as práticas de construção (Charter of the New Urbanism).

Os adeptos desse movimento pregavam que: cada unidade de vizinhança deveria ter áreas comunitárias de lazer e deveriam ser conectadas por áreas de conservação e espaços abertos; as ruas e espaços públicos deveriam ser pensados como lugares de uso compartilhado e o seu desenho deveria trazer segurança, acessibilidade e ser interessante de forma que estimulasse o caminhar e permitisse os vizinhos se conhecerem e protegerem suas comunidades; deveriam ser acomodadas adequadamente as relações entre veículos e pedestres, priorizando os pedestres; os edifícios cívicos e lugares de concentração pública deveriam ser bem localizados e ter uma forma distintiva para reforçar a identidade da comunidade e a cultura da democracia (ver figuras 23 e 24, p. 86).

Assim, o objetivo principal do desenho urbano pregado pelo *New Urbanism* era desenvolver espaços de uso misto, que fossem percorridos a pé, incentivando o uso de transportes alternativos e minimizando o uso do automóvel, como se pode observar, princípios fortemente influenciados pelas propostas europeias das cidades jardins.

Para os autores citados, o movimento cresceu e tornou-se onipresente tanto em discussões teóricas quanto nas práticas urbanísticas cotidianas⁴¹, assim o New Urbanism se impôs através do trabalho do *Congress for the New Urbanism*, e de importantes instituições como o *Urban Land Institute* de Washington, além de vários planos diretores e novas regulamentações urbanísticas, que seguem os preceitos do movimento.

⁴¹ Desde o lançamento de *Seaside* na Flórida em 1981 e da consolidação comercial do *New Urbanism* em 1991, com a aventura imobiliária de *Celebration*, cidade nova da *Disney Corporation*, também na Flórida, esses dois projetos tornaram-se paradigmáticos, tanto das suas facetas positivas, quanto das negativas.



Figura 23: Plano para Harbortown, Memphis, Tennessee, 1989. Trata-se de uma comunidade residencial, com 800 unidades de habitação, com restaurantes, lojas, uma escola, e uma marina.
Fonte: Dutton, 2000.

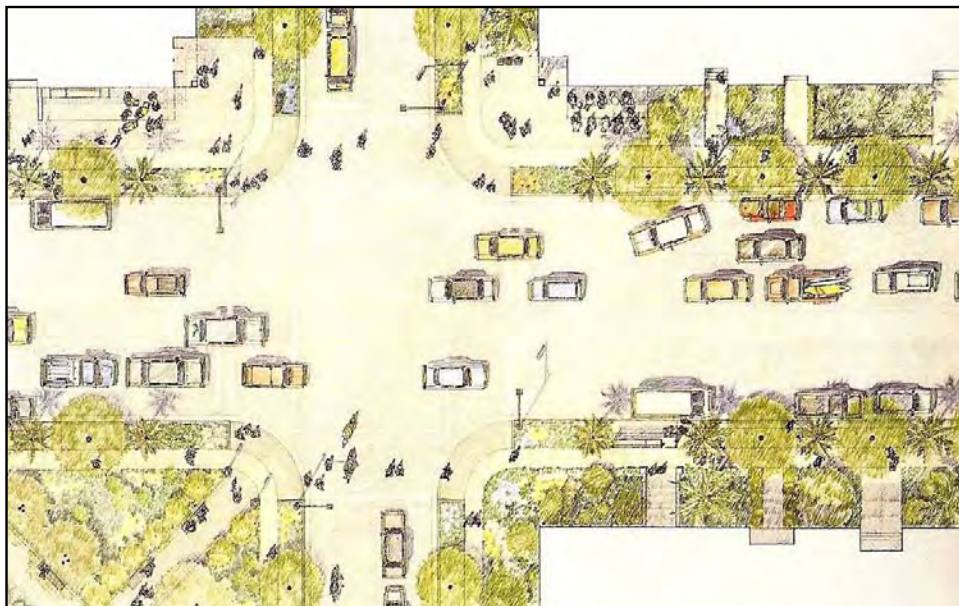


Figura 24: Detalhe do tipo de cruzamento apresentado no Plano para *Playa Vista New town*, *Hanna Olin Ltd.*, 1989. O desenho da rua padrão inclui calçadas, faixa para pedestres, iluminação, canteiros e alamedas arborizadas.
Fonte: Dutton, 2000.

Os princípios teóricos do *New Urbanism* são pertinentes, no entanto a *práxis* que vem sendo desenvolvida sob os paradigmas do movimento parece distante da solução dos problemas atuais dos espaços públicos coletivos e da população usuária, principalmente aquela de baixo poder aquisitivo.

Michael Sorkin, coloca que o

New Urbanism precisaria, em primeiro lugar, de pensar mais seriamente na questão da diversidade e revisar suas propostas para alcançar uma parcela maior da população, já que atualmente se dirige apenas à classe média⁴² branca norte-americana (Sorkin, 2001⁴³).

A grande maioria das propostas que vem sendo desenvolvidas sob a égide do *New Urbanism* trata-se de condomínios fechados, espaços controlados⁴⁴, promotores de processos de gentrificação, repletos de homogeneidade e conservadorismo estilístico. Trata-se de um novo processo de suburbanização da classe média alta norte-americana (*gated communities*), já que são construídas em áreas desocupadas e não inseridas em um ambiente urbano preexistente (ver figuras 25, 26 e 27, p. 88).

Nessas áreas, os espaços "públicos" (se é que podem ser chamados assim) não são democráticos, uma vez que se restringem ao uso de uma determinada parcela da população que têm condições de pagar por um empreendimento que se dirige a poucos. Para Peter Marcuse os dois principais pontos fracos do movimento são:

não oferece solução alguma para os problemas urbanos já existentes (a receita foi aplicada apenas a novos empreendimentos, não a áreas já ocupadas); e 2. oferece mais uma opção de escolha (palavra cultuada pelos New Urbanistas e neoliberais de plantão) para uma classe média branca que já tem várias opções, deixando de fora os que mais sofrem os problemas urbanos (nos EUA, os negros e os imigrantes) (Marcuse, 2001, p. 5).

⁴² Na verdade é voltado para a classe média alta.

⁴³ Declaração feita no 4th Academic Symposium on *New Urbanism*, ocorrido em fevereiro de 2001 na University of Michigan.

⁴⁴ Quase todos os empreendimentos do *New Urbanism* seguem um rigoroso código de conduta pós-ocupação.



Figura 25: Vista área do condomínio Seaside, Florida inaugurado em 1981.
Fonte: Lara, 2001.



Figura 26: Vista de uma rua do condomínio Seaside, Flórida .
Fonte: Lara. 2001.



Figura 27: Vista de uma rua no condomínio Celebration, Florida.
Fonte: Dutton, 2000.

Assim, o *New Urbanism* traz soluções de espaços fechados em si mesmos, produzindo lugares que são verdadeiras ilhas no contexto urbano, apesar disso, os princípios desse movimento poderiam indicar um caminho em busca de uma melhor qualidade de vida, mas as práticas existentes são profundamente arraigadas ao sonho americano.

* * *

Com relação à produção da cidade espetáculo através do planejamento estratégico⁴⁵, pode-se declarar que essa postura vem sendo censurada por produzir melhoramentos superficiais e efêmeros para a cidade, privilegiando o mercado imobiliário e o setor turístico, ao invés de atentar para as questões sociais das cidades. Apesar desse fato, não se pode negar que em alguns

⁴⁵ Ver mais sobre o assunto no capítulo 3.

lugares tenham sido atingidos resultados notáveis, trazendo visibilidade internacional para as cidades onde essa estratégia foi aplicada.

Como exemplo paradigmático pode-se citar o sucesso do Museu de Guggenheim, projetado por Frank Gehry, que invadiu a mídia com a poderosa força da imagem de vários ângulos do projeto espetacular e brilhante contrastando com o entorno sem nenhuma expressividade. Mais do que um Museu o projeto virou um símbolo que sem dúvida contribuiu para a renovação do setor industrial de Bilbao, na Espanha e a transformação do seu estuário (ver figura).



Figura 28: Museu Guggenheim, Bilbao, Espanha
Fonte: <http://www.guggenheim.org>, 2008

No caso de Berlim, por exemplo, outras questões vêm à tona, pois logo após as primeiras obras concluídas houve uma queda na procura por espaço nas áreas atingidas pelos projetos e é alto o índice de vacância nos novos empreendimentos, causando uma retração do mercado imobiliário local.

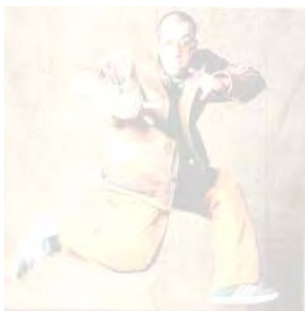
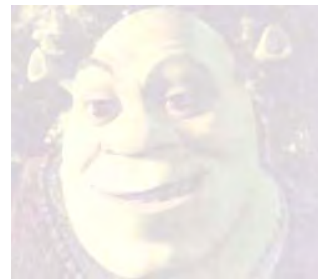
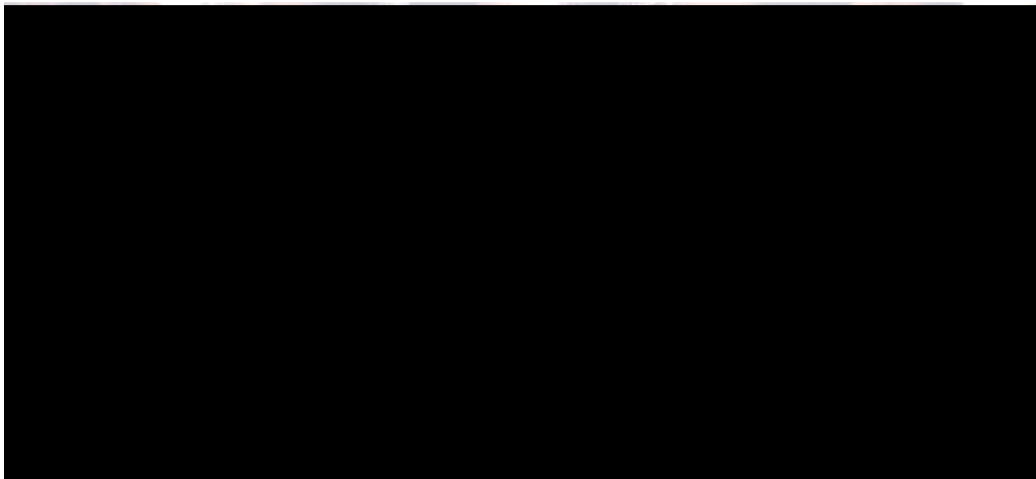
Deve-se atentar que a substituição da forma de encarar a cidade de um olhar generalista (através do planejamento urbano tradicional) para um olhar focado no local (também conhecido como “acupuntura urbana”), onde os grandes planos urbanos são substituídos pelas propostas pontuais e restritas à transformação de fragmentos parciais do tecido urbano, traz riscos em seu bojo: o processo de gentrificação e o aumento da segregação urbana. É necessário que haja uma relação dialógica entre o planejamento geral da

cidade e as propostas pontuais para que não se corra o risco de criar cidades cada vez mais fragmentadas.

Em síntese, deve-se aqui ressaltar a importância das seguintes características no processo de elaboração do desenho urbano: 1. a preocupação com o *genius locci*, ou seja, o sentido de lugar; 2. a valorização da comunidade como peça chave no processo de desenho; 3. o respeito às preexistências; 4. o incentivo a vitalidade dos espaços públicos através do uso misto; e 5. a preocupação com o pedestre possibilitando espaços acessíveis ao caminhar.

Percebe-se que todos esses princípios são respostas às críticas feitas a urbanística modernista desde a década de 60 e argumenta-se que eles são fundamentais na busca de um desenho de cidades mais humanizado e mais próximo da cultura de cada lugar.

Deve-se ressaltar que o desenho urbano aqui é visto como um processo e não como um fim, e sendo assim, que deve estar inserido no bojo do planejamento das cidades e não desconectado do todo. Por fim, observa-se ainda que o desenho urbano é uma disciplina que, devido a sua escala de atuação ser mais próxima do dia a dia das comunidades, possibilita um contato maior com a população em geral (seu clientes), facilitando a utilização de propostas metodológicas que permitam conhecer melhor as áreas de intervenção e os atores sociais nelas residentes, deflagrando dessa forma um processo mais democrático e humano de construção das cidades.



**CAPÍTULO 2 - CULTURA, IDENTIDADE E IDENTIDADES CULTURAIS:
UMA DISCUSSÃO TEÓRICA.**

Todos os símbolos devem ter uma forma física, pois do contrário não podem penetrar em nossa experiência, mas o seu significado não pode ser percebido pelos sentidos (White, 1955, p. 180). Ou seja, para se perceber o significado de um símbolo é necessário conhecer a cultura que o criou (Laraia, 2003, p.56).

2.1 – UMA DELIMITAÇÃO DO CONCEITO DE CULTURA

Não se pretende aqui construir uma “linha evolutiva” do conceito de cultura; nem se aprofundar nos diversos olhares - sociológico, antropológico, filosófico – sobre o conceito. Tampouco, se têm a intenção de fazer um estudo etimológico da palavra, mesmo porque, o conceito de cultura é tão amplo que por vezes confunde mais do que esclarece.

Pretende-se sim centrar forças na discussão a respeito da abordagem interpretativa do conceito de cultura, uma vez que, acredita-se que foi a partir do momento que o homem começou a se comunicar através de símbolos que o mesmo se diferencia dos outros animais e começa a construir o que hoje se entende por cultura.

Geertz em seu livro “A interpretação das culturas” coloca logo no primeiro capítulo a necessidade e a dificuldade de delimitar e tornar mais específico esse conceito. Como exemplo dessa amplitude conceitual o antropólogo cita o livro “*Mirror for Man*” de Clyde Kluckhohn (1952)⁴⁶ que dedica vinte e sete páginas pra discutir o conceito e definir a cultura. Suas conceituações vão desde a visão da cultura como um modo de vida, passando pela forma de pensar de um povo, até a definição da mesma como um mecanismo para regulação do comportamento humano em sociedade.

Geertz ressalta então a necessidade de obter um conceito coerente e mais delimitado, defendendo um conceito semiótico de cultura.

Acreditando como Marx Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise, portanto, não

⁴⁶ Para aprofundar o tema ver o livro citado, traduzido para o português com o título Antropologia: um espelho para o homem, pela editora Itatiaia, MG, 1972.

como uma ciência experimental em busca de leis, mas com uma ciência interpretativa, a procura do significado (Geertz, 1978: p.15).

Sendo assim, aquele pesquisador que se destinar a trabalhar o entendimento da cultura, ou melhor, trabalhar tendo como referência questões culturais, sendo antropólogo ou não, deve enfrentar uma multiplicidade de estruturas conceituais complexas e interligadas umas as outras, “que são simultaneamente estranhas, irregulares e inexplícitas, e que ele tem que, de alguma forma, primeiro apreender e depois apresentar” (Geertz, 1978: p.20).

Dessa forma, trabalhar com o conceito de cultura não é uma tarefa fácil. É um trabalho que requer uma “descrição densa”. Geertz concorda com a idéia de que a cultura surgiu a partir do momento que o homem começou a se comunicar e “trata-se de um sistema ordenado de significado e símbolos [...] nos termos dos quais os indivíduos definem seu mundo, expressam seus sentimentos e fazem seus julgamentos” (Geertz, 1978, p.81).

Assim, para compreender a cultura de um povo se faz necessário entender seu cotidiano dando especial atenção as suas particularidades. A *práxis* dos atores sociais envolvidos no lugar estudado é que deve orientar a criação das novas construções epistemológicas. A análise cultural deve buscar a lógica informal da vida real, ou seja, deve entender a lógica do cotidiano.

Segundo Geertz deve-se atentar para o comportamento, ou melhor, para a ação social, pois é através dela que as formas culturais encontram articulação. Os significados emergem do papel social que esses atores desempenham, bem como, dos usos e atividades desenvolvidos no espaço da vida cotidiana.

Geertz (1978: p.24) afirma então que:

Como sistemas entrelaçados de signos interpretáveis [...] a cultura não é um poder, algo ao qual podem ser atribuídos casualmente os acontecimentos sociais, os comportamentos, as instituições ou os processos, ela é um contexto, algo dentro do qual eles podem ser descritos de forma inteligível – isto é descrito com densidade.

O autor acrescenta que é através dos acontecimentos que é possível acessar o sistema de símbolos, ou melhor, a cultura de um povo. Assim, as formas da sociedade são a substância da cultura (Geertz, 1978), e para entendê-las é necessário se aproximar da área de estudo e se conhecer as dimensões simbólicas das ações sociais desenvolvidas naquele lugar como: arte, religião, ideologia, ciência, lei, moralidade, senso comum, etc. Devido à amplitude dessas dimensões, a análise cultural sempre será incompleta, e de cunho interpretativo, mas, esse fato, não impede dessa ser ainda uma das melhores formas de compreender o homem, ou dito de forma mais localizada, apreender as principais características de uma comunidade humana.

O autor declara que:

Para tomar nossas decisões, precisamos saber como nos sentimos a respeito das coisas; para saber como nos sentimos a respeito das coisas precisamos de imagens públicas de sentimentos que apenas o ritual, o mito e a arte podem fornecer (Geertz, 1978, p. 96).

Partindo dessa afirmação acrescenta-se que para entender melhor os valores culturais de um povo é preciso conhecer essas imagens públicas, construídas a partir das crenças, ritos, manifestações culturais e da história desse povo. Serão essas categorias, entre outras, que ajudarão na busca do entendimento de como foi tratada a dimensão cultural nas propostas desenvolvidas para as áreas em estudo na presente tese.

A fim de esclarecer um pouco mais a visão do conceito aqui abordada, buscase apoio no filósofo Pierre Bourdieu. Segundo o autor existem duas posturas principais a respeito do conceito de cultura. Por um lado, uma corrente que tem com base as idéias de Kant

– considera a cultura – e por extensão todos os sistemas simbólicos, como a arte, o mito, a linguagem, etc. – em sua qualidade de instrumento de comunicação e conhecimento responsável pela forma nodal de consenso, qual seja o acordo quanto ao significado dos signos e quanto ao significado do mundo (Bourdieu, 2005, p.VIII).

Por outro lado, existe uma corrente de tradição Marxista e com contribuições de Weber – que considera a cultura e os sistemas simbólicos em geral como

um instrumento de poder, isto é, de legitimação da ordem vigente (Bourdieu, 2005, p.VIII).

Pode-se afirmar que a primeira tendência se torna limitada por relegar as funções econômicas e políticas dos sistemas simbólicos e privilegiar a análise interna dos bens e mensagens de natureza simbólica sem considerar as relações que permeiam as ações sociais.

Já a segunda corrente, de tradição materialista:

Salienta o caráter alegórico dos sistemas simbólicos numa tentativa de apreender tanto seu caráter organizacional próprio [...] como as determinações que sofre por parte das condições de existência econômica e política e a contribuição singular que tais sistemas trazem para a reprodução e a transformação da estrutura social vigente (Bourdieu, 2005, p.IX).

Dessa maneira, observa-se que ambas as tendências buscam entender a dimensão simbólica da vida humana e sendo assim concedem especial atenção à vivência cotidiana do homem, através da análise das ações resultantes da sua experiência social e das manifestações do mesmo enquanto ser social.

Tendo visto que a cultura se ancora no espaço social através da sua materialização em instituições, costumes, gestos, símbolos, etc., busca-se no conceito de *Habitus* de classe (*ethos*), amplamente utilizado por Bourdieu, desde 1975, a melhor maneira para definir sociologicamente a cultura. Assim o autor define *habitus* como “sistema das disposições socialmente constituídas que, enquanto estruturas estruturadas e estruturantes, constituem o princípio gerador e unificador do conjunto das práticas e das ideologias características de um grupo de agentes” (Bourdieu, 2005, P.191).

Ou seja, em uma determinada cultura existem esquemas inconscientes de percepção, concepção e ação, que segundo o autor citado são comuns aos membros de uma classe social.

É através desses esquemas, ou *habitus*, que as relações entre as práticas espaciais materiais (o vivido) e os espaços de representação (o percebido e o

imaginado) se desenvolvem. E ainda, é a partir das ações sociais resultantes da relação acima descrita que a cultura adquire “concretude” através da capacidade de simbolização do ser humano. Assim a mesma é vivida e exteriorizada em atos muito diversificados: como festas, rituais, costumes cotidianos, etc.

Assim, salienta-se a importância da orientação de caráter simbólico para o estudo da dimensão cultural, de acordo com Gama:

Para atingir a especificidade do cultural não basta à descrição mais ou menos sutil das inter-relações entre os seus possíveis componentes. A análise descritiva da cultura só atinge verdadeiramente o homem quando aceita ou pressupõe a sua dimensão simbólica (Gama, 1992, p.88).

Tendo em vista, a amplitude do conceito de cultura e a necessidade de delimitação de um campo de trabalho, ressalta-se aqui que os estudos aqui apresentados trataram a questão cultural a partir das idéias de Geertz, ou seja, a dimensão cultural foi observada a partir das manifestações espaciais físicas e/ou simbólicas expressas no espaço cotidiano da cidade.

Outra dimensão a considerar na construção da cultura de um povo é a geográfica. Características geográficas afetam de forma consistente a maneira do homem se relacionar com o espaço e construir sua cultura. Qualquer cidade, ecossistema cultural humano, é originada e construída a partir da escolha de um ambiente físico no qual se ancorar. Ou seja, os condicionantes geográficos e climáticos, influenciam na espacialização das cidades, e se refletem nos costumes e hábitos de um povo.

A velha Gênova, de Cristóvão Colombo tem seus prédios empilhados em estreitas ruas, quase becos, por ter sido construída espremida entre um golfo, que abriu as portas para o desenvolvimento de um porto fundamental à história da Europa e uma cadeia de montanhas da Ligúria. Em Val Paraíso, no Chile, [...] vão desenvolver uma cidade que parte também de um porto e escala a cadeia de montanhas que se desdobra da Cordilheira dos Andes. As casas na cidade chilena partem do mar, espalham-se pelas encostas e sobem as montanhas, lembrando a disposição das favelas da zona Sul do Rio de Janeiro (Silva, 2006, p.103).

Assim, a dimensão cultural, além de ser constituída por todas as questões discutidas anteriormente (como a práxis social, a relação entre o homem e o espaço expressa através dos usos e atividades desenvolvidas, a história construída no decurso do tempo, etc.), também é influenciada pelos condicionantes geográficos e ecossistêmicos do espaço onde o homem está inserido.

Sendo assim, para que se atinja de forma benéfica uma determinada população, através de uma proposta de desenho urbano, deve-se considerar a dimensão cultural, através do estudo e compreensão das relações físico-espaciais e simbólicas que se desenvolvem em um determinado espaço urbano.

2.2 - O CONCEITO DE IDENTIDADE

O conceito de identidade, assim como o de pertencimento, só tem sentido se relacionado à alteridade, pois a propriedade de alguém ser idêntico a si mesmo só ocorre se for em relação à diferenciação do outro.

A noção de identidade está relacionada a um processo complexo construído a partir do desenvolvimento cognitivo humano que se fortalece a partir de uma determinada idade na qual a pessoa adquire autodeterminação e auto-realização (Habermas, 1988).

A dimensão temporal é fundamental para a articulação da identidade humana, pois é através da história pessoal que a identidade é construída. Dessa forma, apesar da sensação que se tem que a identidade é permanente ela está em constante possibilidade de mudança, pois os indivíduos não se mantêm os mesmos durante suas histórias de vida.

O sentimento de constância da identidade trata-se de uma espécie de defesa pessoal e da capacidade humana de manter no âmbito do consciente apenas aquilo que a memória seleciona como importante na história de vida de cada um.

Sendo assim, a identidade está relacionada à memória, e é construída através das influências de outras histórias de vida que se entrecruzaram e se tornaram significativas para a ontologia de determinado ser.

Memória, identidade e história apresentam-se em um processo de interação e construção: a memória constitui a identidade, à medida que reforça através de lembranças a unidade e continuidade do si mesmo ou o sentimento de pertencimento a um grupo; ao mesmo tempo, ela é constituída pela identidade, uma vez que o processo de identificação agirá na seleção e configuração dos episódios a serem lembrados, reordenando-os em uma nova história (Bauer, 2004, p. 31).

Ou seja, nesse sentido a identidade é entendida como o conjunto de representações, sentimentos e opiniões que o sujeito tem sobre si mesmo. Para Tap (1985), o sujeito constrói seu lugar e assume suas posições na sociedade através da apropriação da cultura e das instituições sociais mediadas pelo outro. A identidade, portanto, se forma no jogo das relações sociais na medida em que o sujeito se apropria das regras, valores, normas e formas de pensar de sua cultura.

Dessa forma, a construção da identidade não é um processo imutável, ao contrário, é altamente dinâmico e resultante de uma relação dialógica entre indivíduo e sociedade.

A partir daqui deve-se deixar claro que se pretende concentrar no conceito de identidade coletiva e não individual, uma vez que o âmbito tratado pelo desenho urbano é o coletivo.

Segundo Castells (2002),

identidade é a fonte de significado e experiência de um povo. [...] No que diz respeito a atores sociais, entendo por identidade o processo de construção de significado com base em um atributo cultural, ou ainda, um conjunto de atributos culturais inter-relacionados, o(s) qual(ais) prevalece(m) sobre outras fontes de significado (Castells, 2002, p.22).

Como forma de aprofundar a discussão, o autor coloca a diferença entre identidade e papéis sociais ressaltando que, enquanto os últimos “são definidos por normas estruturadas pelas instituições e organizações da sociedade”

(Castells, 2002, p. 23), as identidades são construídas pelos próprios atores, através de um processo de individuação. Castells afirma que

as identidades são fontes mais importantes de significado do que papéis, por causa do processo de autoconstrução e individuação que envolvem. Em termos mais genéricos, pode-se dizer que identidades organizam significados, enquanto papéis organizam funções (Castells, 2002, p.23).

É fato que toda identidade é construída. Mas como e por que ocorre essa construção? Como ela se dá? A partir de que ela acontece?

A construção de identidades vale-se da matéria prima fornecida pela história, geografia, biologia, instituições produtivas e reprodutivas, pela memória coletiva e por fantasias pessoais, pelos aparatos de poder e revelações de cunho religioso (Castells, 2002, p.23).

Toda essa gama de informações é trabalhada pelos indivíduos e grupos sociais tendo como base estruturante a cultura às quais pertencem. Assim significados são reorganizados “em função de tendências sociais e projetos culturais enraizados em sua estrutura social, bem como em sua visão de tempo/espaço” (Castells, 2002, p.23).

No entanto, tendo em vista o processo de desterritorialização, decorrente da mundialização das forças produtivas e dos poderes capitalísticos, o homem contemporâneo, ao invés de ser possuidor de uma identidade unificada e estável, se fragmenta e se compõe não apenas de uma, mas de várias identidades, que se adéquam as necessidades do momento. Assim a identidade “torna-se uma 'celebração móvel': formada e transformada continuamente em relação às formas pelas quais somos representados ou interpelados nos sistemas culturais que nos rodeiam” (Hall, 2004, p.13).

Esta nova realidade mundial, que provoca a desterritorialização de coisas antes ao alcance de todos e a disseminação de produtos culturais pinçados de diversas culturas, principalmente das dominantes, vem provocando um abalo considerável sobre as formas de identificação dos indivíduos, o que constitui uma verdadeira “crise de identidade” (Hall, 2004).

Cada vez mais as comunidades se aproximam de uma convivência em tempo real e ficam mais abertas a influências externas. Assim, torna-se “difícil conservar as identidades culturais intactas ou impedir que elas se tornem enfraquecidas através do bombardeamento e da infiltração cultural” (Hall, 2004, p.74).

Esta interdependência global leva a uma diversidade de estilos e culturas numa escala global. Portanto, com a influência de outras culturas há uma tendência à homogeneização cultural, onde as pessoas começam a adaptar culturas alheias aos seus costumes. Segundo Stuart Hall,

No interior do discurso do consumismo global, as diferenças e as distinções culturais, que até então definiam a identidade, ficam reduzidas a uma espécie de língua franca internacional ou de moeda global, em termos das quais todas as tradições específicas e todas as diferentes identidades podem ser traduzidas (Hall, 2004, p.75).

No entanto, o avanço da modernidade não destrói as especificidades e tampouco homogeneiza as culturas. Promove o choque entre culturas e instituições, entre o local e o global, de forma que as identidades firmam-se e/ou transformam-se, mas não desaparecem. Segundo Milton Santos (2002:143), “os indivíduos não são igualmente atingidos pela globalização, cuja difusão encontra obstáculos na diversidade das pessoas e na diversidade dos lugares”. Portanto o mundo não está vivendo um empobrecimento cultural, ao contrário, tem havido uma extensão de repertórios culturais.

2.3 – A IDENTIDADE CULTURAL

Cuche (2002) coloca que cultura e identidade são dois conceitos ligados intimamente, mas que não se podem confundir as noções de cultura e de identidade cultural.

Em última instância, a cultura pode existir sem consciência de identidade, ao passo que as estratégias de identidade podem manipular e até modificar uma cultura que não terá então quase nada em comum com o que ela era anteriormente. A cultura depende em grande parte de processos inconscientes. A identidade remete a uma norma de vinculação, necessariamente consciente, baseada em oposições simbólicas (CUCHE, 2002, p.176).

O autor coloca que a identidade cultural é um dos componentes da identidade social. A questão da identidade social é mais abrangente e “exprime a resultante das diversas interações entre o indivíduo e o seu ambiente social, próximo ou distante” (CUCHE, 2002, p.177).

Entretanto, a identidade social não está relacionada apenas ao indivíduo enquanto ser social e sim ao grupo de indivíduos que também é dotado de uma identidade correspondente a sua posição na sociedade. Assim a identidade social tanto é inclusiva quanto exclusiva, pois ela identifica o grupo, através de similaridades internas, e distingue um grupo dos outros, pelas diferenças entre os mesmos.

A partir dessa construção social surge a identidade cultural como “uma modalidade de categorização da distinção nós/eles, baseada na diferença cultural” (CUCHE, 2002, p.177).

Segundo o autor em foco, entre os estudiosos do conceito existem duas posturas para a definição da identidade cultural: uma objetivista e outra subjetivista.

A primeira trata a identidade cultural como uma questão preexistente ao indivíduo. Seria resultado, para alguns autores, de uma herança biológica (ver Van den Berghe, 1981); para outros de uma herança cultural; e ainda, para outros (sobretudo Geertz, 1963) de uma herança étnica.

Ou seja, de acordo com a visão objetivista, a identidade cultural seria uma coisa imposta ao indivíduo pelo grupo onde o mesmo se inclui, e sobre a qual o mesmo não teria nenhuma influência.

A segunda, a visão subjetivista, trata a identidade cultural não como uma herança recebida definitivamente, mas como

um sentimento de vinculação ou uma identificação a uma coletividade imaginária em maior ou menor grau. Para estes analistas, o importante são então as representações que os indivíduos fazem da realidade social e suas divisões (CUCHE, 2002, p.181).

No entanto, o autor ressalta que nenhuma dessas posturas trata o processo da forma como deveria, ou seja, de uma maneira que considere o contexto relacional. Cuche coloca que é somente através de uma visão contextual que é possível entender a dinamicidade da identidade, sendo a mesma às vezes afirmada e às vezes reprimida.

Se a identidade é uma construção social e não um dado, se ela é do âmbito da representação, isto não significa que ela seja uma ilusão que dependeria da subjetividade dos agentes sociais. A construção da identidade se faz no interior de contextos sociais que determinam a posição dos agentes e por isso mesmo orientam suas representações e suas escolhas (Cuche, 2002, p.182).

O autor coloca então a importância do estudo das relações como foco de análise, uma vez que a identidade cultural se constrói e reconstrói constantemente no interior das trocas sociais. “Para definir a identidade de um grupo, o importante não é inventariar seus traços culturais distintivos, mas localizar aqueles que são utilizados pelos membros do grupo para afirmar e manter uma distinção cultural” (Cuche, 2002, p.182).

Como foi visto, no bojo do processo da globalização ocorre uma tentativa de “homogeneização” cultural, através da imposição e disseminação das culturas dominantes. Como resistência a esse processo, surge um movimento de valorização das especificidades locais. É nesse sentido que Harvey afirma:

O encolhimento do espaço que faz diversas comunidades do globo competirem entre si implica estratégias competitivas localizadas e um sentido ampliado de consciência daquilo que torna um lugar especial e lhe dá vantagem competitiva. Essa espécie de reação confia muito mais na identificação do lugar; na construção e identificação de suas qualidades ímpares num mundo cada vez mais homogêneo e mais fragmentado (Harvey 1993, p.247).

Sendo assim, ressalta-se a necessidade da observação das questões locais, na elaboração de propostas de desenho urbano, como forma de resistência a homogeneização cultural e de adequação a cultura local de um povo.

2.4 – AMPLIANDO A DISCUSSÃO: em busca da construção do conceito da identidade urbanística

Para ampliar a discussão aqui colocada, é importante trabalhar com outros conceitos como apropriação, responsabilidade, identidade territorial, e identidade urbanística, uma vez que os mesmos, juntamente com o *ethos*⁴⁷, são categorias que se somam para compor a dimensão cultural.

Segundo Brackeleire⁴⁸, se apropriar é tornar ou definir um espaço como sendo próprio (singular), frente a outro, ou seja, por oposição a alteridade.

Yi Fu Tuan, afirma que para os residentes locais, o sentido de lugar, “não é incentivado somente pela circunscrição física no espaço do povoado: conhecer outros povoados e a rivalidade com eles estimula significativamente o sentimento de singularidade e de identidade” (Tuan, 1983: 185).

A apropriação é um processo complexo, que pode ser coletivo ou não, que se relaciona com poder e papéis sociais, envolvimento e afetividade com o espaço, entre outros fatores. Trata-se de um processo de singularização (diferenciação) que se relaciona dialeticamente com a negociação. A partir da apropriação do espaço passa-se a negociá-lo quer seja com base na divergência (conflito) ou na convergência. Ressalta-se aqui, que em uma negociação o que está em jogo são os deslocamentos de fronteiras entre os atores sociais envolvidos no processo.

Se apropriar de um lugar é um processo de diferenciação entre uma parte interna e as outras. Yi Fu Tuan coloca que para se ter um sentido elementar de lugar as seguintes condições são necessárias: certo reconhecimento do valor do espaço; a permanência; a intimidade de uma relação humana particular (laços de parentesco e/ou de vizinhança fortes) e um sentimento de

⁴⁷ Segundo Geertz (1978) o estilo de vida de um povo, seu caráter, moral e sentido estético, e sua atitude em relação a si mesmo e ao mundo em que vive.

⁴⁸ Considerações baseadas em apontamentos das aulas ocorridas durante o curso Estruturação Social e Investimento Afetivo do Espaço, ministradas pelo professor e antropólogo Jean-Luc Brackeleire, no Mestrado de Arquitetura da UFBA.

singularidade e de identidade. “O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado” (Tuan, 1983:151).

Brackeleire coloca que dentro de toda forma de apropriação do espaço estão implícitos dois aspectos: a identidade e a responsabilidade. A identidade permite estabelecer um laço social com o espaço, enquanto que a responsabilidade permite estabelecer um “contrato”, ou seja, uma troca de interesses pessoais.

O autor citado afirma que a responsabilidade trata-se da sensação de se apossar ou assumir o espaço. Está relacionada aos papéis sociais que são desempenhados no espaço e as especializações, ou seja, as competências de cada ator social e as trocas por eles elaboradas. É a partir do papel assumido dentro de uma ordem social que se adquire a responsabilidade, portanto esse conceito está ligado à divisão e distribuição do trabalho. Ao assumir o seu espaço, o homem se responsabiliza pelos seus deveres e ao mesmo tempo passa a reivindicar seus direitos, isto pode ser visto como um fator positivo na construção de espaços públicos mais democráticos e responsivos.

A questão da identidade territorial se relaciona com a sensação de se reconhecer no espaço, de pertencer ao espaço, bem como de classificar o mesmo.

A valorização das práticas e experiências cotidianas vividas pelos indivíduos favorece muito a construção de uma identidade, é na vida cotidiana onde o homem se depara com alternativas e escolhas, onde se forma a consciência do “eu” e do “nós”. Na medida em que as experiências individuais são compartilhadas, e as carências comuns são reconhecidas, surge à possibilidade da criação de laços de solidariedade e apoio, fazendo com que o cotidiano seja um espaço significativo para a definição e ampliação do sentido de identidade. Essa identificação subjetiva se forma através de um processo lento, deflagrado no cotidiano, no qual os usuários passam a se sentir pertencentes àquele espaço, criando com o mesmo um forte vínculo. “A noção de identidades territoriais nasce da história do lugar, do papel dos sujeitos

identificados com a especificidade da construção do território” (COELHO, 1992: 286).

Cabe aqui colocar que essa identidade coletiva, construída no cotidiano, dá ao indivíduo o sentido de pertencer a uma cidade, o que é um componente de qualidade de vida fundamental.

Enfim, para se direcionar a discussão no âmbito das questões levantadas pela presente tese deve-se inserir aqui o conceito de “identidade urbanística” construído a partir das reflexões apresentadas nesses primeiros capítulos. A identidade urbanística seria a capacidade de um espaço urbano se diferenciar do outro através da materialização, no espaço físico, de signos e/ou símbolos (quer sejam novas concretudes ou permanências históricas) distintivos da cultura de um povo de determinado lugar. Essas materializações seriam construídas tendo como base a história do lugar e a memória coletiva. Esses símbolos ou signos seriam a concretude de aspectos dos costumes, crenças, ou tradições, ou seja, seriam os rebatimentos da cultura expressos no espaço.

As pessoas se identificariam com o espaço na medida em que esses símbolos ou signos conectariam as mesmas às suas experiências de vida, suas tradições, sua história, enfim a memória coletiva da sua cultura.

Assim pode-se afirmar que se um indivíduo se identifica com determinada proposta de desenho urbano - é devido ao fato do mesmo reconhecer que valores e costumes semelhantes aos deles foram considerados na confecção mesma. Dessa forma, o mesmo sente afinidade com o espaço, se envolvendo e se responsabilizando pelo mesmo. A partir daí e com o decorrer do tempo aquele espaço adquire novos significados para aquela pessoa ou população.

CAPÍTULO 3 - AS METRÓPOLES BRASILEIRAS CONTEMPORÂNEAS.

Esse capítulo trata da configuração espacial atual das cidades brasileiras, enfocando os novos espaços urbanos surgidos nas últimas décadas do século XX e discutindo as características dos espaços públicos contemporâneos. Dessa forma, pretende-se situar o leitor no contexto em que estão inseridas as propostas de desenho urbanos estudadas na presente tese.

3. 1 – CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DAS METRÓPOLES BRASILEIRAS

Na sua abordagem sobre a estrutura espacial das metrópoles brasileiras Villaça (2001) afirma que não se pode tratar o espaço intra-urbano, ou seja, do interior das cidades, da mesma forma como se trata o espaço num âmbito regional. Os processos de estruturação de redes urbanas em uma estrutura regional, e o processo de estruturação interna do espaço urbano, não seguem a mesma lógica.

Villaça defende a tese de que enquanto que a estruturação urbana do espaço regional, segundo autores como Marx e Engels, é determinada pela circulação de mercadorias ou do capital, é o deslocamento do ser humano, tanto como consumidor quanto, como portador da mercadoria força de trabalho, que determina a estruturação interna das cidades. Ou seja, não é o processo de produção que determina as transformações do espaço intra-urbano e sim o de consumo. Dessa forma,

A força mais poderosa (mas não única) agindo sobre a estruturação do espaço intra-urbano tem origem na luta de classes pela apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do espaço construído e na segregação espacial dela resultante. [...] Trata-se de uma disputa em torno de condições de consumo (Villaça, 2001, p. 45).

Pode-se se afirmar então que ocorre na produção do espaço intra-urbano uma eterna disputa entre as classes sociais pelas localizações mais privilegiadas em termos de acessibilidade e de amenidades físicas existentes, quer sejam para residências, quer sejam para áreas comerciais. Essas localizações urbanas são determinadas por dois atributos principais: uma rede de infraestrutura e pela possibilidade de deslocamento.

As localizações são produto do trabalho humano e especificam o espaço intra-urbano, elas são determinadas no espaço tanto por fatores extra-urbanos – como implantação de vias regionais de transporte e das indústrias; quanto por forças intra-urbanas representadas pelos interesses da burguesia em instalar seus bairros residenciais em áreas que apresentem maiores vantagens. Assim, para entender melhor o valor das localizações deve-se analisar o espaço urbano como um todo, pois as mesmas estão condicionadas “às relações entre um determinado ponto do território urbano e todos os demais” (Villaça, 2001, p. 24).

O autor então coloca que para se compreender os espaços intra-urbanos das diferentes cidades de um país devem-se analisar a estrutura e os conflitos de classes existentes e, ainda como se processa a dominação política e econômica através do espaço intra-urbano. “Tais traços se manifestam na estrutura espacial intra-urbana por meios da segregação⁴⁹, que passa então a ser o processo central definidor dessa estrutura” (Villaça, 2001, p. 24).

Segundo Villaça, essas transformações que ocorrem na estrutura intra-urbana das nossas cidades são mediadas pelas

suas estratificações sociais; pelo desnível de poder econômico e político entre as classes em nossas metrópoles; passam pela dominação que se dá por meio do espaço urbano. Manifestam-se então no fato de a maioria das classes de mais alta renda ocupar posições centrais, apesar de já ter-se iniciado, na década de 1970, um processo de suburbanização dessas classes; no fato de os centros de nossas grandes cidades apresentarem a mais de cem anos – em maior ou em menor grau - um claro e contínuo processo de deslocamento no mesmo sentido que as camadas residenciais de mais alta renda; e no fato de essas camadas apresentarem – também a

⁴⁹ Aqui entendida como o processo de separação das classes sociais e funções no espaço urbano. É como “se a cidade fosse um imenso quebra-cabeças, feito de peças diferenciadas, onde cada qual conhece seu lugar e se sente estrangeiro nos demais” (Rolnik, 1988). Segundo Villaça trata-se “da alta concentração de camadas sociais em determinada parcela do espaço urbano, não significa que nessa parte haja predominância e, muito menos, exclusividade dessas camadas” (Villaça, 1998). Castells coloca que há “uma tendência para a organização do espaço em zonas com forte homogeneidade interna e forte disparidade social entre elas, entendendo essa disparidade não só em termos de diferença como também em termos de hierarquia” (Castells, 1978, p. 204).

muitas décadas – uma tendência de concentração em uma única região de nossas metrópoles (Villaça, 2001, p. 33 e 34).

Sendo assim, as metrópoles se tornam reflexos desse processo de separação de classes no espaço. Lugares da contradição, as cidades brasileiras contemporâneas se assemelham a um mosaico composto por fragmentos de urbanidade e não urbanidade. “Ilhas de primeiro mundo” e espaços “medievais”. Lotes precários e irregulares, de um lado, condomínios fechados de luxo, do outro. Cidades do espetáculo e da miséria. Enfim, em todas as capitais, se reproduz o modelo de espaço urbano segregado e diferenciado.

Desde a segunda metade do século XIX, quando a maioria das atuais metrópoles do país começou a apresentar altas taxas de crescimento, as classes de mais alta renda começaram a exibir um processo de segregação que segue, até hoje, uma mesma tendência. (...) A tendência é essas classes se segregarem numa única e mesma região geral da cidade. O sul no Rio e Recife, o quadrante sudoeste em São Paulo, a zona oeste em Porto Alegre, a sudeste em Belo Horizonte, e as proximidades das costas de alto mar em Salvador (Villaça, 1997, p. 1377).

Essa tendência é capitaneada por fatores de ordem cultural, pelos atrativos naturais do sítio, e principalmente pela questão da localização, uma vez que sempre existiu uma procura pela facilidade de acesso aos centros tradicionais dessas cidades.

É com a inserção da industrialização e a decadência do patriarcalismo rural no final do século XIX que crescem as camadas populares urbanas. O fim da escravidão e surgimento dos trabalhadores “livres” e do operariado ocasiona um movimento de migração em direção as cidades trazendo grandes levas de população carente para as mesmas.

Essas camadas foram as que participaram da produção de dois tipos de bairros residenciais populares em nossas grandes cidades: os centrais, comuns na segunda metade do século XIX, e os periféricos, que começaram a surgir no início do século XX em decorrência da expulsão das classes do centro. Até hoje a periferia é o lugar dos pobres, pois a parcela dos que moram em áreas centrais, em cortiços ou favelas centrais, ainda é pequena (Villaça, 2001, p. 227).

Dessa forma, as parcelas de baixa renda ocuparam os espaços desprezados pela população de alta renda, em geral, áreas de difícil acesso, muitas vezes indevidas para a ocupação como pântanos, morros e áreas de mangues, mas

próximas das áreas centrais; ou ocuparam as periferias longínquas e sem infraestrutura adequada.

Para Villaça, quanto a estrutura espacial pode-se classificar as metrópoles brasileiras em dois grupos: a metrópole interior e a metrópole litorânea.

Para o autor, a **metrópole interior**, como São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba, apresentam, em sua configuração urbana, vários pontos em comum: 1. todas dispunham de área para expansão em todas as direções; 2. todas foram atravessadas por ferrovias no final do século XIX, que se alojaram em fundos de vales próximo ao centro, dividindo o espaço urbano em duas metades: aquela onde estava o centro e a outra; 3. o lado da cidade onde se localizava o centro tradicional foi o que mais cresceu, sendo também o mais procurado pelas parcelas de alto poder aquisitivo; 4. no lado oposto ao centro, em uma localização estratégica do sistema viário que possibilitava a ligação dos dois lados, foi onde surgiu o primeiro subcentro de comércio e serviços. Em linhas gerais essa área foi ocupada por uma população de menor poder aquisitivo.

Curitiba, uma das cidades que é sede de dois dos estudos de caso apresentados na presente tese, pode ser classificada como metrópole interior, apesar de ter características particulares por ter tido um processo de planejamento urbano que definiu de forma explícita o desenho da cidade desde o século XIX.

A cidade, ao contrário das anteriormente citadas, tem uma história mais recente sendo criada no final do século XVII. Até o século XX, a mesma não tinha representatividade no panorama urbano brasileiro, não tendo uma economia expressiva, ficando assim ofuscada pela proximidade com a cidade de São Paulo. A princípio a cidade cresceu lentamente em função dos caminhos dos tropeiros e no final do século XIX teve um impulso no crescimento através da imigração de europeus e com o apogeu do comércio da erva mate.

Apesar do primeiro plano urbanístico da cidade ter sido implantado na década de 1940⁵⁰, foi na década de 1960 que Curitiba começou a adquirir maior expressividade nacional com a instalação de um processo de planejamento urbano, que se caracterizou por uma continuidade política administrativa e pela execução de grande parte das propostas elaboradas para a cidade. Esse processo influenciou de forma marcante o desenho urbano, com as vias estruturais que tangenciam o centro, os corredores lineares de transporte coletivo e um sistema viário que a partir da área central tradicional cresceu em forma radial⁵¹.

Outro tipo de metrópole aqui apresentada é a **metrópole litorânea** que “expandiu-se em função do ponto escolhido para o porto a partir do qual começa a se desenvolver a aglomeração e seu centro” (Villaça, 2001, p. 131). Nesse tipo de metrópole o advento da ferrovia, no século XIX, foi também um indutor de crescimento das cidades, formando juntamente com os portos um conjunto que passa a conduzir os eixos de crescimento urbano.

O porto passa a marcar um ponto de encontro entre dois sistemas de transporte. O conjunto porto-ferrovia assume então dupla determinação no espaço urbano da metrópole litorânea. Marca de um lado, o local que se tornaria o centro da cidade e, de outro, o eixo – no caso das metrópoles que tem 90 graus -, ou os eixos (nas que tem 180) ao longo dos quais foram implantadas as primeiras indústrias e armazéns. Mais tarde, as mesmas razões regionais fizeram com que as grandes auto-estradas se localizassem também nas mesmas direções (VILLAÇA, 2001, p. 131).

Ainda no século XIX, um fator de ordem cultural que estimulou a ocupação de espaços de grande beleza natural, naquela época, ainda não explorados, foi à inclusão na nossa cultura do hábito dos banhos de mar trazido pelos ingleses. Esse fato provocou a valorização imobiliária nas áreas costeiras e conseqüentes mudanças na direção de crescimento tomada pelas populações de alta renda. Assim, as orlas oceânicas começam a serem ocupadas no final

⁵⁰ O Plano de Urbanização de Curitiba, elaborado pelo francês Alfred Agache, que tinha como base o Plano das Avenidas e os Centros Funcionais.

⁵¹ Ver mais detalhes sobre esse tema no capítulo 4.

do século XIX e início do século XX, a princípio no Rio de Janeiro e em Santos, e somente na segunda metade do século XX, nas metrópoles do Nordeste.

Essa mudança de estilo de vida foi responsável, por exemplo, pelo desvio da direção de crescimento das camadas de alta renda no Recife, em meados do século XX (do vale do Capibaribe para Boa Viagem) (ver figura 29) e no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX (da direção oeste, entre a Rua Uruguaiana e o Paço de São Cristóvão, para a zona sul, no Russel, Catete, Flamengo e Botafogo) (VILLAÇA, 1997, p. 1378).



Figura 29 – Início da ocupação da Avenida Boa Viagem.

Fonte: www.meurecife.com.br, 2008.

Das metrópoles litorâneas, destacam-se aqui as cidades do Rio de Janeiro e do Recife, pelas mesmas também abrigarem estudos de casos que serão desenvolvidos nos capítulos cinco e seis da presente tese.

Segundo Villaça,

no início do século XIX, a maior parcela das elites cariocas ocupava a proximidade do centro, predominantemente na direção oeste. Existia também uma parcela da elite urbana carioca que morava fora da cidade, num estilo de casa e de vida muito diferente – no tempo e no espaço – ao das chácaras (VILLAÇA, 2001, p. 158).

Existiam bairros residenciais aristocráticos localizados na Gávea, em Santa Teresa e no Alto da Boa vista – locais muito distantes da cidade naquele momento, mas localizados em sítios altos e com uma paisagem exuberante.

No entanto, a introdução do hábito de tomar banho de mar, aliado a beleza da orla marítima e o clima mais ameno foram fatores que fizeram a burguesia ocupar uma nova área da cidade, mudando a localização dos bairros residenciais dirigidos a uma população de alto poder aquisitivo para a orla localizada na zona sul do Rio de Janeiro (ver figura 30). Segundo Villaça, as áreas ocupadas pela burguesia, “(...) orla de alto-mar ou os sítios altos, e o eixo ferroviário-industrial definiram a estrutura básica do Rio, Salvador e Porto Alegre” (VILLAÇA, 2001, p.132).



Figura 30 – Botafogo no início do século XX.

Fonte: Acervo pessoal da arquiteta Adriana Nascimento, 2007.

“Recife é, dentre as metrópoles aqui estudadas, a que teve determinantes de estruturação mais frágeis” (VILLAÇA, 2001, p.132). A cidade nunca teve vias regionais concentradas e possuía um terreno plano e razoavelmente homogêneo. No século XIX, a sua burguesia se concentrou nas margens do Rio Capibaribe, desprezando a orla marítima.

A direção de seu crescimento seguiu, a princípio, os caminhos das ferrovias, e depois, das rodovias localizadas de forma razoavelmente equilibrada em várias direções. Dessa forma, em suas origens a cidade cresceu ao redor do porto e teve as suas primeiras indústrias concentradas no eixo porto-ferrovia, em

direção a zona sul da cidade. Depois cresceu de forma tentacular⁵² tendo como um dos eixos de expansão as margens do rio Capibaribe, até a década de 1940.

A sua classe mais abastada se manteve ao longo do rio Capibaribe, na zona oeste da cidade, até a década de 1960. Ao contrário do Rio de Janeiro, foi somente a partir daí que começou o processo de valorização da orla marítima e o eixo de expansão das residências de alta classe começou a se deslocar em direção à zona sul.

Entre as décadas e 1950 e 1960 ocorreu uma verdadeira explosão no crescimento demográfico da cidade⁵³ e ocorreu um espraiamento da mancha urbana por praticamente toda a extensão territorial da cidade. A partir daquela época se configurou o desenho da cidade atual.

Nos capítulos referentes aos estudos de caso inseridos nas cidades de Curitiba, do Recife e do Rio de Janeiro será apresentado, de forma sucinta, o processo de planejamento urbano desenvolvidos para as mesmas, fato que possibilitará um melhor entendimento da forma urbana e proporcionará entender a relação entre a configuração espacial das áreas tradicionais e as propostas de desenho urbano estudadas.

3. 2 - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TRANSFORMAÇÕES NA REDE URBANA

Outros autores contribuem para o entendimento do Brasil urbano, a partir da relação entre desenvolvimento econômico e transformações na rede urbana. Desse ponto de vista Fernandes e Negreiros (2004) afirmam que a

⁵² “O aparecimento da forma estelar ou tentacular é tematizado por geógrafos e urbanistas para dar conta da expansão urbana a partir da segunda metade do século XIX, com o estabelecimento dos caminhos ligando a área urbana formada pelos bairros de Recife, Santo Antônio e São José às povoações suburbanas e aos engenhos na área rural do município” (Pontual, 2001, p. 424).

⁵³ Essa explosão é explicada pelo aumento no crescimento vegetativo e principalmente pelos fluxos migratórios provenientes do campo para a cidade devido ao fenômeno das secas.

Urbanização, enquanto fenômeno relevante para a consolidação de relações sociais capitalistas, só tem início quando a indústria substitui a produção agroexportadora como motor da acumulação, quando o antagonismo campo-cidade é minimizado e quando é desencadeada a efetiva integração do mercado nacional (FERNANDES e NEGREIROS, 2004, p.27).

Antes disso, as cidades e vilas apresentavam um baixo nível de urbanização, a rede urbana estava concentrada em um pequeno número de cidades ao longo da costa atlântica – as metrópoles litorâneas citadas anteriormente. Até 1890 as principais cidades brasileiras eram: Rio de Janeiro (523 mil habitantes), Salvador (174 mil habitantes) e Recife (112 mil habitantes). O Rio de Janeiro, além de capital nacional, era o principal mercado, consumidor, financeiro e industrial do país, só perdendo essa posição para São Paulo nas primeiras décadas do século XX.

Podem ser observados os primeiros esforços para a expansão nacional da indústria dos transportes, entre a década de 1920 e a de 1950, quando as estradas de rodagem quadruplicaram, passando de 113,6 mil quilômetros em 1928, para 459,7 mil em 1955⁵⁴. Fato de extrema importância, como foi ressaltado por Villaça, para a expansão das áreas urbanizadas, pois além de estimular o comércio inter-regional, e a migração interna em direção as áreas urbanas mais dinâmicas do país, possibilitou o surgimento de novos bairros, e até mesmo, cidades que se localizavam as margens das rodovias.

Segundo Fernandes e Negreiros, “esses movimentos também significavam concentração da atividade econômica em São Paulo. Economias de escala e aglomeração começavam a operar junto com a construção da nova metrópole” (Fernandes e Negreiros, 2004, p. 29). Na década de 1950, a produção industrial de São Paulo supera a do Rio de Janeiro, e a região metropolitana da cidade já está configurada, concentrando quase a metade da população urbana do estado. Em 1960, São Paulo já é a maior cidade brasileira, apresentando uma cifra de 3,8 milhões de habitantes.

⁵⁴ Ver Guimarães Neto (1989).

Mas não foi somente a cidade de São Paulo que cresceu, grande parte da indústria regional crescia e entre as décadas de 1920 e 1950 cidades como Salvador, Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte tiveram crescimento positivo.

O processo de urbanização e a rede urbana brasileiros se expandiram vigorosamente durante a chamada era desenvolvimentista, certamente em decorrência da industrialização, mas também da intervenção governamental na economia e na organização do território (FERNANDES e NEGREIROS, 2004, p.25).

O crescimento das áreas urbanas era necessário para que a industrialização tivesse possibilidades de desenvolvimento. Assim, nas décadas de 1960, 1970 e, até mesmo, na década de 1980, a política urbana foi orientada em direção a expansão das infra-estruturas de comunicação e transportes com o intuito de se construir um mercado nacional. O resultado dessa política foi

a modernização dos antigos centros urbanos coloniais localizados no litoral, como também o crescimento acelerado de centros médios no interior, o que propiciou maior equilíbrio na distribuição de cidades e população no território (FERNANDES e NEGREIROS, 2004, p.25).

No entanto, ao mesmo tempo em que o processo de industrialização nacional e que as cidades brasileiras cresciam, aumentava também o desequilíbrio econômico-social tanto no âmbito regional, quanto no intra-urbano. As cidades localizadas na chamada região centro-sul (Sudeste, Sul e Centro-oeste) cresceram de forma mais acelerada, enquanto as regiões Norte e Nordeste passaram a ter menor importância no processo de industrialização brasileira (FERNANDES e NEGREIROS, 2004).

Com a crise do petróleo, na década de 1970, e com a implementação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que propunha uma visão integrada do crescimento econômico, o nível de concentração econômica decaiu e volta a crescer a importância na economia brasileira das regiões Norte, Nordeste e Centro-oeste, ampliando, conseqüentemente, a rede de infra-estrutura urbana nessas áreas.

Legislações, agências, planos e programas orientados para uma política urbana foram montados por iniciativa do governo federal nos anos 1970 e até meados dos anos 1980, com o objetivo de ajustar a rede urbana aos requerimentos da

integração e da acumulação. Nesse sentido, [...] assim como a ação do estado alicerça o crescimento industrial, a formação de novas estruturas espaciais, tais como grandes aglomerações urbanas, que evoluem desde os principais núcleos da rede urbana pregressa, e a criação de novas cidades no oeste podem ser entendidas como os três principais elementos que caracterizam as transformações na urbanização brasileira desse período (FERNANDES e NEGREIROS, 2004).

Segundo Maricato, foi ainda na década de 1970, durante o regime militar, que a atividade de planejamento urbano mais se desenvolveu no Brasil. “Foi exatamente durante a implantação do primeiro e único sistema nacional de planejamento urbano e municipal [...] que as grandes cidades brasileiras mais cresceram... fora da lei” (Maricato, 2000, p.140).

Durante os anos 70 e 80, o Brasil urbano crescia direcionado pelo interesse dos grandes empreendimentos imobiliários, comprometendo o meio ambiente e as condições de vida da maior parte da população. Para a autora citada, não foi por falta de legislação urbanística, ou de planejamento urbano que as cidades brasileiras cresceram de forma desordenada e degradando o meio ambiente. Nem foi pela má qualidade dos planos elaborados que as mesmas apresentam problemas graves. Mas por que a leis são aplicadas somente para alguns, e para algumas áreas das cidades. Maricato afirma que [...] “enquanto os projetos de leis constituíam idéias fora do lugar, um lugar estava sendo produzido sem que dele se ocupassem as idéias” (Maricato, 2000, p.151).

Dessa forma, a partir da década de 1970, um novo processo passou a afetar a organização territorial das classes sociais nas áreas metropolitanas brasileiras: as chamadas “invasões”. Essa forma de ocupação da terra urbana possibilitou a população de baixo poder aquisitivo se apropriar de espaços da cidade mais bem localizados, próximos às possibilidades de empregos e subempregos, e com maior acesso à infra-estrutura básica urbana.

É a partir do surgimento das favelas que o antagonismo das classes sociais fica mais visível nos espaços das nossas metrópoles. Os espaços construídos para as populações de alta renda passam a ter, como vizinhos, favelas que apresentam uma complexa estrutura de vias e vielas, com lotes pequenos e totalmente aproveitados e uma intrincada rede de solidariedade que sustenta tanto a vida do trabalhador quanto dos homens fora da lei.

Assim, o crescimento urbano nas cidades brasileiras grandes e médias se caracteriza, nas últimas décadas do século XX, por grandes áreas ocupadas de forma ilegal, através da constituição de favelas imensas, localizadas em toda a malha urbana (ver figura 31). Essas favelas associadas a “cidade formal” conformam um quadro de segregação socioespacial em todas as regiões do país, configurado principalmente dos anos 1970 aos 90.

Para Maricato a ocupação ilegal da terra urbana tornou-se parte do modelo de desenvolvimento urbano no Brasil. Se por um lado existia uma detalhada legislação urbanística (flexibilizada pela corrupção na cidade legal), por outro, era promovido um total *laissez-faire* na cidade ilegal (MARICATO, 1996).



Figura 31 – Favela em Recife

Fonte: Jornal do Comércio em 14.01.2001.

Além disso, a importação dos padrões do chamado “primeiro mundo”, aplicados a uma parte da cidade (ou da sociedade) contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente (Maricato, 2000). Assim, o Brasil contemporâneo, apresenta-se como uma das sociedades mais desiguais do mundo, que teve no planejamento urbano modernista, importante instrumento de dominação ideológica. Para a autora “ele contribuiu para ocultar a cidade real e para formação de um mercado imobiliário restrito e especulativo” (MARICATO, 2000, p.124). Abundante aparato regulatório convive no Brasil com a radical flexibilidade da cidade ilegal.

Nos anos 90, o mercado habitacional formal brasileiro atinge a menos de 50% da população. Cada metrópole brasileira abriga outra, constituída por favelas em seu interior, assim, mais da metade dos moradores vivem em favelas, loteamentos ilegais e/ou cortiços (ver figura 32). Maricato classifica essas áreas das cidades de não cidades: “as periferias extensas, que além das casas autoconstruídas, contam apenas com o transporte precário, a luz e a água” (MARICATO, 2000, p.140).

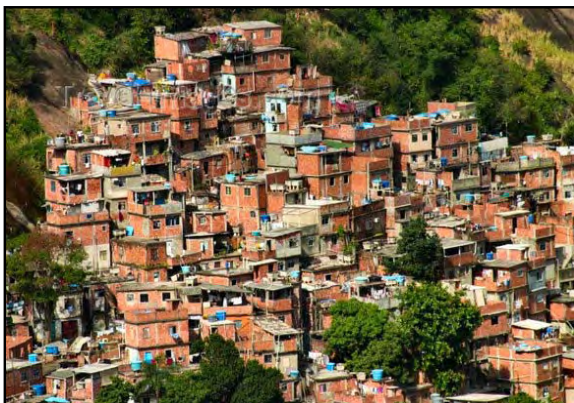


Figura 32 – Favela da Rocinha, Rio de Janeiro.
Fonte: www.trekearth.com

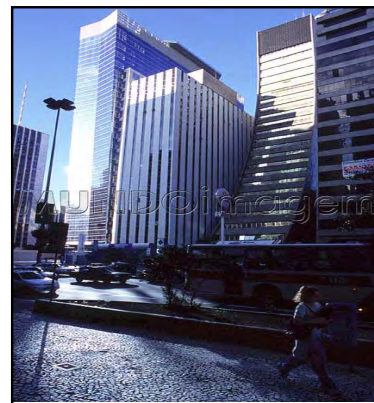


Figura 33 – Detalhe da Avenida Paulista, São Paulo.
Fonte: www.trekearth.com

Dessa forma, pode-se afirmar que as cidades têm se tornado cada vez mais fragmentadas e é nítida a divisão socioespacial entre ricos e pobres. São Paulo é um ótimo exemplo da contradição do espaço brasileiro: enquanto uma maioria vive em condições precárias, na mesma cidade existem “ilhas de primeiro mundo” com condições de abrigar São Paulo – a cidade mundial (ver figura 33).

3.3 – OS NOVOS ESPAÇOS URBANOS: OS CONDOMÍNIOS FECHADOS E OS SHOPPING-CENTERS

Tendo em vista as desigualdades sociais estampadas na configuração espacial das nossas metrópoles e os altos índices de violência urbana, a partir da década de 1970, surgiram novos espaços resultantes da busca do mercado imobiliário por mais lucro e por áreas que transmitissem sensação de segurança nas cidades brasileiras. Dessa forma, de um lado foram criadas

novas áreas comerciais: os *shopping centers*, hipermercados etc., e do outro, os condomínios fechados. Esse processo acarretou transformações no desenho da cidade ao proporcionar a suburbanização das elites, através de um desenho baseado em novos padrões e referências morfológicas.

A moderna incorporação imobiliária atua dentro de um conjunto de forças, dentre as quais se destacam a crescente concentração do capital imobiliário; uma crescente massificação da demanda na qual se inclui a produção ideológica de novos estilos de vida e de novas formas de morar; os efeitos da difusão do automóvel e da produção, pelo Estado, de vias expressas e de auto-estradas e, finalmente, a difusão dos shopping centers (VILLAÇA, 2001, p.184).

Dentre esses novos produtos estão os condomínios - espaços destinados à população de renda mais elevada, geralmente localizados em áreas de expansão urbana. Segundo Bhering pode-se afirmar que existem quatro tipos de condomínios nas cidades brasileiras atualmente:

O primeiro deles são os edifícios urbanos com área de lazer, que ignoram as ruas, voltando as janelas para o interior do lote e garantindo que os pilotis defina uma separação física real com o resto da cidade. Outro tipo [...], consiste em cercar parte da cidade, já construída, com muros altos, garantindo assim que a área seja inacessível para o público em geral. (...) Um terceiro tipo é o das "edge cities", onde se reúnem residências, serviços e comércio, formando uma minicidade de classe média. O quarto tipo, [...], são áreas exclusivamente residenciais, separadas da cidade, de acesso complicado para quem depende do transporte público, com um controle real da vizinhança, feito tanto pelo preço dos lotes como pelo controle interno do próprio condomínio (BHERING, 2003, p.1,2).

O terceiro tipo citado, *edge cities*, são praticamente "cidades" muradas, espaços simulacros de uma cidade "feliz", sem problemas de infra-estrutura e serviços urbanos. Essas áreas são equipadas com um rigoroso sistema de segurança e além da área residencial são compostas por: redes de lojas, academia de ginástica, clubes, restaurantes, lanchonetes, lavanderia, posto bancário, farmácia, padaria, salão de beleza, locadoras e escolas. Um exemplo emblemático desse tipo de condomínio são os *Alphavilles*, criados em São Paulo, ainda na década de 1970.

Essas propostas configuram-se como espaços a-históricos, aculturais, enfim desterritorializados, ou seja, sem conexão alguma com a cidade na qual são inseridas. Com relação às questões morfológicas, podem-se ressaltar alguns aspectos que impõem novas configurações nas áreas urbanas nas quais são implantados os condomínios, principalmente os horizontais. O muro que isola o empreendimento é o elemento físico que além desempenhar a função de isolamento entre os espaços “dentro” e “fora” dos condomínios, em nome de uma pretensa segurança, deixa clara a forma de segregação explícita e voluntária.

Essa mesma barreira dificulta a permeabilidade dessas áreas ao impedir a circulação de pedestres (que não sejam moradores dos condomínios) e veículos pelas vias internas do empreendimento imobiliário. Esse desenho acarretou como consequência imediata “à fragmentação e a descontinuidade da malha urbana formando ilhas impermeáveis e dificultando a acessibilidade, principalmente do pedestre” (...) (SOUZA e SILVA, 2004, p. 58).

Além disso, essa barreira física imposta acabou por privatizar os espaços públicos coletivos (vias, praças etc.) tornando o seu uso restrito a poucos e impedindo a robustez própria desses espaços na cidade. Esse tipo de desenho trouxe de volta o princípio do zoneamento funcional modernista, apesar das críticas tecidas desde os anos sessenta (ver capítulo 1), que apontaram este instrumento urbanístico como negativo, por não permitir a diversidade de usos e, conseqüentemente, gerar desertificação, subutilização de certas áreas da cidade e ociosidade da infra-estrutura instalada.

A partir da implantação dos condomínios algumas áreas rurais são urbanizadas sendo agregadas como novas áreas de expansão das fronteiras urbanas. Por vezes, esses condomínios foram localizados ao lado de imensos bairros populares, ou mesmo geraram novos “bairros” nas suas proximidades para suprirem a sua população de serviços, comércio e mão-de-obra.

Assim o mercado imobiliário, criou “cidades” dentro das cidades, constituídas por um desenho que isolou de forma explícita as classes sociais, priorizando o espaço privado em detrimento do público, fragmentando a cidade em áreas de

caráter discriminatório e confirmando, ainda mais, a segregação espacial urbana das nossas metrópoles.

Entre o final da década de 1960 e início da década de 1970 surgiram, em São Paulo, os primeiros *shoppings centers* brasileiros – outros produtos resultantes do domínio do capital imobiliário sobre o mercantil. O Iguatemi, localizado na Avenida Brigadeiro Faria Lima, no bairro dos Jardins (bairro de classe alta paulistano) foi inaugurado em 1966, e foi um empreendimento de sucesso tendo filiais até hoje em várias cidades do Brasil.

Na segunda metade da década de 1970, os *shoppings* (condomínios comerciais) começam a se espalhar em todas as metrópoles brasileiras, se concentrando de forma predominante (tanto no início, quanto nos dias atuais) nas regiões de concentração das camadas de alto e médio poder aquisitivo, e posteriormente, no final dos anos 1980, começando a ser construídos também em regiões populares.

Os *shoppings centers*, símbolos máximos do consumismo, se caracterizam por serem espaços fechados, climatizados e sem qualquer ligação com a identidade do lugar onde são inseridos. São lócus do consumo de mercadorias, serviços, arte e cultura – “descendentes” das lojas de departamentos -, “têm em comum o fato de basear-se na economia de aglomeração e na variedade de produtos que se complementam (em oposição à especialização)” (Villaça, 2001, p. 302).

São vistos, por muitos, como as novas praças contemporâneas, local do *flanêur* do final século XX e início do século XXI, onde as funções do passeio e do encontro e intercâmbio social se realizam longe da insegurança das ruas e sob a proteção das intempéries. No entanto, assim como os condomínios fechados, são áreas de clara exclusão social, que surgiram tendo como justificativa a busca por segurança - nesses espaços os consumidores estariam longe do perigo, da confusão e da riqueza de experiências dos antigos centros urbanos.

É importante colocar o impacto que a implantação de *shoppings*, supermercados e hipermercados causaram no comércio tradicional e a

conseqüente mudança da variedade de usos do espaço diminuindo a robustez de várias áreas urbanas. Segundo Villaça,

Ao eliminar (substituindo e concentrando) dezenas de perfumarias, quitandas, vendas, açougues, peixarias, etc. e lojas diversas, o supermercado, o hipermercado e o shopping center tendem produzir espaços urbanos com menor diversidade de uso, ou seja, mais “puros” no sentido de que neles há menos usos comerciais espalhados pelos bairros do que haveria caso se mantivesse o comércio tradicional (VILLAÇA, 2001, p. 306,307).

Outros inconvenientes que estes grandes empreendimentos imobiliários trouxeram para as nossas cidades foram os problemas com o aumento de tráfegos de veículos em uma determinada área. A rapidez com que esses elementos urbanos são inseridos no espaço, em geral, sem estudos prévios do impacto que vão causar na região, não possibilita a adaptação da vizinhança aos novos fluxos de veículos automotores, o que provoca congestionamento de veículos na área de influência dos *shoppings centers*.

Essas novas formas de produção do espaço configuraram cidades adaptadas ao automóvel, nas quais se encontram grandes áreas de estacionamento, e são abertas novas avenidas, vias expressas e rodovias.

Por fim vale salientar que a construção dos *shoppings centers* contribuiu, de forma significativa, para o esvaziamento dos centros principais de nossas metrópoles, embora o abandono das áreas centrais pela população de alto poder aquisitivo tenha sido iniciado antes da disseminação dos shoppings. Dessa forma, o processo de abandono dos espaços públicos coletivos é exacerbado, e cada vez mais o mercado imobiliário investe nesses novos espaços de exclusão social.

3.4 – O ABANDONO DOS CENTROS TRADICIONAIS

[...] o controle (através do domínio do estado e do mercado) que as classes de mais alta renda exercem sobre o espaço urbano e sobre o sistema de locomoção constitui-se na força preponderante da estruturação do espaço intra-urbano, inclusive no desenvolvimento dos subcentros, nos deslocamentos espaciais dos centros principais e na sua chamada deterioração ou declínio (VILLAÇA, 2001, p. 278).

Como visto anteriormente, os centros das cidades ou das metrópoles são elementos fundamentais da estrutura intra-urbana. Muitas vezes chamados de

forma inapropriada de centros históricos (uma vez que todos os espaços de qualquer tempo fazem parte da história) serão aqui tratados de centros tradicionais.

Espaços que representam à origem das cidades, foi a partir dos mesmos que se irradiaram os principais eixos de crescimento urbano. Até o século XIX, eram ocupados tanto pelas classes dominantes quanto pelos seus serviçais sendo um espaço de múltiplos usos e funções. Na cidade moderna começa a sofrer um amplo e contínuo processo de transformações morfológicas e funcionais. Nas primeiras duas décadas do século XX, em busca dos ideais de modernização e através dos planos e projetos baseados nos princípios haussmannianos, ocorreram intensas transformações tanto no desenho das vias das áreas centrais, quanto na tipologia arquitetônica⁵⁵. O quadro imobiliário foi renovado com a demolição do casario colonial e a implantação do neoclássico e do ecletismo. Naquele momento,

apesar das transformações ocorridas nesse espaço urbano e da intensa atividade imobiliária, não houve alteração na estrutura urbana, pois esses centros não perderam sua importância, sua posição, sua natureza, nem localização (VILLAÇA, 2001, p.33).

Até a década de 1950 os centros principais de nossas metrópoles eram apropriados pelas camadas de mais alta renda e atingiram sua máxima extensão física nessa época. O comércio implantado nessas áreas era voltado para a burguesia e até a década de 1960, a maioria dessa população trabalhava no centro. No entanto, vários fatores contribuíram para deflagrar um processo descentralização do espaço urbano e um conseqüente abandono do centro da cidade pelas camadas de alta renda.

Várias empresas se afastaram das áreas centrais visando eliminar deseconomias como o aumento constante do preço da terra; o congestionamento e alto custo do sistema de transporte; as dificuldades de obtenção de espaço para a expansão e as novas restrições legais. Dessa forma, outras áreas da cidade tornaram-se mais atraentes por ainda serem

⁵⁵ Como exemplo, pode-se observar as grandes reformas urbanas baseadas no discurso sanitaristas/higienistas, de Pereira Passos no Rio de Janeiro (1902-1906) e a reforma do Bairro do Recife de 1910-1913.

encontradas terras desocupadas com baixos preços e menores impostos, com infra-estrutura implantada e maiores facilidades de transporte.

A disseminação do automóvel como principal meio de transporte das classes sociais mais abastadas, aliada ao interesse dos promotores imobiliários e dos proprietários fundiários em abrir novas áreas de expansão da cidade foram os principais responsáveis pela “fuga” da população de alta renda dessas áreas em busca de maiores lotes e mais amenidades.

A partir dos anos 1960, o Estado também dá a sua contribuição para o esvaziamento das áreas centrais através da construção, em várias cidades, dos “centros administrativos”, fora, ou até mesmo afastados do centro, como nos casos das cidades de Curitiba e de Salvador. Sendo assim outro setor da sociedade também começa a abandonar o centro tradicional: a cúpula da administração pública.

As palavras de Villaça corroboram as informações anteriores:

[...] Uma das mais profundas transformações estruturais de nossas metrópoles – a chamada “decadência” de seus centros – está ligada ao abandono desses centros pelas camadas de alta renda e esse abandono foi provocado principalmente (mas não exclusivamente) pela nova mobilidade territorial propiciada pela difusão do automóvel. Essa difusão e a dita “decadência” tem então início, exceto no Rio de Janeiro, na década de 1960, mas realmente se consolida na década de 1970 (Villaça, 2001, p.35).

A partir desse processo de abandono pela população de alto poder aquisitivo e da conseqüente desvalorização tanto econômica como social das áreas centrais, outros atores voltam a ocupar esses espaços - as camadas populares. Observou-se, assim, uma crescente degradação na estrutura física desses espaços: edifícios com valor estético e histórico ficaram por longos períodos desocupados e/ou foram ocupados por uma população que não tinha condições de manter a integridade física das edificações. Além disso, espaços públicos como praças, pátios e adros foram ocupados de forma desorganizada pelo comércio informal, impedindo o transeunte de caminhar de forma confortável e admirar a paisagem urbana tão rica dessas áreas⁵⁶.

⁵⁶ Ver o caso do Bairro de São José, na cidade do Recife, no capítulo 7.

Assim, na década de 1970 se consolidou um triste quadro de abandono nos centros tradicionais das metrópoles brasileiras. De espaços com rica variedade de usos e funções, incluindo os usos residencial e comercial para populações abastadas, essas áreas sofreram um contínuo processo de esvaziamento, sendo raros, atualmente, os edifícios de moradia. Ocorreu também a transformação do tipo de comércio realizado naquelas áreas – de comércio de luxo para a predominância do comércio popular (ver figura 34).



Figura 34: Ocupação do centro pelo comércio informal no bairro de São José – Recife
Fonte: Acervo pessoal Klayton Bessone, 2006.

É nessa década que surgem as novas centralidades urbanas, agora afastadas dos antigos centros tradicionais, como visto anteriormente, motivados pelo aumento da mobilidade espacial, pelo aumento da taxa de motorização das classes média e alta e pelas novas produções do espaço urbano como os *shoppings centers* e condomínios.

Outro fator que contribuiu com o processo de abandono do centro, foi fortalecimento da indústria do turismo. Como forma de incrementar essa indústria a maioria dos investimentos públicos e privados passam a ser utilizados para o estímulo do comércio e serviços em áreas afastadas do centro tradicional com amenidades físicas como as orlas na zona sul do Rio de Janeiro e em Boa Viagem no Recife.

Apesar desse processo de decadência, Villaça afirma que os centros tradicionais até os dias de hoje “continuam sendo focos irradiadores da organização espacial urbana. Continuam tendo a maior concentração de lojas, escritórios e serviços – e também de empregos – de nossas áreas metropolitanas” (VILLAÇA, 2001, p. 246).

No entanto, é certo que os centros principais, nas últimas décadas do século XX e início do século XXI, tiveram uma perda de importância para a economia das cidades. Foram reduzidos tanto o número de empregos terciários como a área construída voltada para esse setor. Algumas atividades de lazer e culturais, como os cinemas, passaram a se localizar fora do centro; e alguns usos como o residencial, na maioria das cidades, simplesmente desapareceu. A partir da década de 90, várias propostas de revitalização dos centros tradicionais ocorreram, grande parte delas, sem continuidade, tiveram seu apogeu e declínio. Em sua maioria foram baseadas na idéia do planejamento estratégico e do *city marketing*, é sobre esse assunto que decorre-se no item a seguir.

3.5 - O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E O CITY MARKETING

Nos anos 1990, tendo como contexto à flexibilização, globalização e complexidade da nova economia mundial, emerge outra característica das cidades contemporâneas - a problemática da competitividade urbana.

Nesse quadro de liberalismo mercadológico, as agências e bancos mundiais afirmam a necessidade das cidades competirem pelo investimento de capital; pela tecnologia; pela atração de novas indústrias e negócios; pela força de trabalho; e ainda serem competitivas no preço e na qualidade dos serviços oferecidos.

O planejamento estratégico surgiu como uma saída para repensar os modelos de desenvolvimento urbano e as novas funções e paradigmas dos centros urbanos. Segundo Vainer,

o modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (Bird, Habitat) e de consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo *marketing* aciona de maneira sistemática o “sucesso” de Barcelona (VAINER, 2000, p. 75).

O planejamento estratégico é originário de métodos de gestão empresarial⁵⁷ que entendem que a cidade está exposta a "condições e desafios" semelhantes aos das empresas (VAINER, 2000). Assim, se propõe a montar táticas de atração de capitais através da prática de pôr em evidência a qualidade particular dos espaços urbanos, a fim de inserir as cidades brasileiras no contexto econômico da rede mundial de cidades.

Dessa forma, nas cidades nas quais a gestão segue os princípios do "planejamento estratégico" têm sido formuladas políticas e projetos urbanos baseados nas "potencialidades" locais. Assim, surgem diversas propostas de desenho urbano que buscam maximizar essas "potencialidades" atraindo investimentos tanto públicos quanto privados, nacionais ou internacionais.

No Brasil, a idéia do planejamento estratégico foi inserida pelos consultores catalães⁵⁸ contratados em 1994 para gerir o processo de elaboração do plano estratégico do Rio de Janeiro. Esse tipo de planejamento se estrutura sobre três analogias contraditórias entre si: a cidade como pátria, a cidade como mercadoria e a cidade como empresa.

Para que se consiga implementá-lo são necessários a utilização de meios específico como: o consenso (se o mesmo não existe, é forçosamente "criado"), o urbanismo espetáculo e as parcerias público-privadas.

Dessa forma, nesse modelo de gestão de cidade, espelhado na gestão empresarial, a cidade perde sua força política e democrática e passa a se caracterizar "pelo pragmatismo, realismo, senso prático e produtivização" (VAINER, 2000, p. 91).

Segundo os consultores catalães, a forma mais eficiente para operacionalizar o planejamento estratégico é através de intervenções físicas e do *city marketing*,

⁵⁷ Baseado nos "conceitos e técnicas" oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School.

⁵⁸ Entre outros, destacam-se aqui Manuel de Forn e sobretudo, Jordi Borja, que participaram da elaboração do Plano Estratégico para a Cidade do Rio de Janeiro – PECRJ.

que se tornam instrumentos poderosos para fortalecer a unidade do consenso, ao permitir vislumbrar a qualidade da cidade e do governo local.

Assim, o planejamento estratégico procura criar símbolos que reforcem a identidade e o sentido de dignidade dos seus habitantes e favoreçam o *city marketing*, contribuindo então para atrair investidores para a cidade (VAINER, 2000).

Essas propostas tratam a cidade como cenário, como imagem, como mercadoria que se vende e que se compra – é criada então a cidade espetáculo. Sánchez (1999) afirma que através da linguagem técnica elaborada da propaganda os projetos urbanos são transformados em espetáculos e se tornam instrumentos fundamentais para a legitimação de valores dominantes como sendo interesse de todos.

No Brasil, o exemplo mais marcante que se pode apresentar é o de Curitiba. Segundo Garcia, nos anos 90, obras pontuais passam a substituir as grandes obras estruturais que ocorreram na Curitiba dos anos 70. Estes novos espaços construídos com o intuito de mudar a imagem da cidade relacionavam-se às atividades de lazer e cultura e, no geral, privilegiavam a forma em relação a função, tanto na criação de novos espaços quanto na renovação dos antigos. “De fato, o projeto de modernização do espaço incorpora como valor, à ética e a estética do lazer na cidade” (Garcia, 1998, p.6). Assim novos espaços criados como: a Rua 24 Horas, a Ópera de Arame e o Jardim Botânico, são exemplos que se tornaram ícones da cidade através da mídia (ver figuras 35 e 36, p. 130). Ou seja, todos são espaços criados artificialmente, com influência européia, voltados para a classe média. “A colagem destas referências torna-se importante como recurso para a construção da nova imagem da cidade de Primeiro Mundo” (Garcia, 1998, p.8).

No entanto, entre 1996 e 1999⁵⁹ a população miserável da cidade de Curitiba cresceu 16%, e ao invés das questões sociais como emprego e moradia serem priorizadas pela gestão local os investimentos se fixaram prioritariamente nas

⁵⁹ Dados baseados em um estudo sobre miséria realizado pelo Instituto brasileiro de economia da Fundação Getúlio Vargas.

grandes obras de impacto e na questão de acessibilidade e na disponibilidade de tecnologia.



Figura 35: Ópera de Arame – Curitiba- PR
Fonte: www.arcoweb.com.br



Figura 36: Jardim Botânico – Curitiba - PR
Fonte: www.arcoweb.com.br

Dessa forma, através do *city marketing* a cidade é transformada num espetáculo. “Este espetáculo ostenta uma cidade sem contradições, porque sem profundidade, uma imagem plana, evidente” (Garcia, 1998, p.9).

Os centros tradicionais, da maioria das cidades brasileiras, são outros espaços que vêm sendo tratados como cenário. A associação entre cultura e turismo, história e marketing resulta em intervenções estratégicas que buscam atrair investimentos privados e aquecer a indústria do turismo de cidades como Recife, Salvador e São Luís, entre outras.

“Em 1991, o Governo do Estado de Pernambuco encomendou um plano para criar no Bairro do Recife um pólo de atividades que permitisse aumentar o tempo de permanência dos turistas na cidade” (ZANCHETI, MARINHO E LACERDA, 1998, p: 3). Os dirigentes da cidade haviam descoberto que o acervo arquitetônico do bairro poderia ser uma fonte de recursos econômicos. Dessa forma, foi elaborado entre os anos 1991 e 1992 o Plano de Revitalização do Bairro do Recife⁶⁰, que tinha como principais objetivos:

transformar a economia do Bairro do Recife no sentido de torná-lo um centro metropolitano regional [...]; tornar o Bairro do Recife um espaço de lazer e diversão para toda a população

⁶⁰ Sobre o Plano de Revitalização do Bairro do Recife e o Plano de Preservação do Centro Histórico de São Luís ver tese de doutorado de Natália Miranda Vieira intitulada “Gestão de Sítios Históricos: a transformação dos valores culturais e econômicos nas fases de formulação e implementação de programas de revitalização em áreas históricas”, defendida no MDU/UFPE.

da cidade [...]; tornar o Bairro do Recife um centro de atração turística e internacional (ZANCHETI, MARINHO E LACERDA, 1998, p.3).

Em 1993 o plano começou a ser implementado e tinha como estratégia a introdução do novo para a manutenção da continuidade através da inserção de novos usos na área (ZANCHETTI,1995). A partir de então a Prefeitura Municipal comanda o processo e busca parcerias com a iniciativa privada para a execução das propostas. O Bairro do Recife foi dividido em três sub-áreas, os “pólos” Bom Jesus, Alfândega e Pilar. Os dois primeiros tinham o grande acervo arquitetônico a ser recuperado e suas propostas tinham como foco a recuperação dos edifícios históricos (através de redução de impostos) e a mudança de usos para atividades voltadas para o turismo.

O pólo Pilar era bem diferenciado, pois abrigava uma população carente na favela do Rato e existiam poucos edifícios de valor histórico na área (ver figura 37). A proposta existente para área dependia da relocação da favela e se constituía da “elaboração de uma nova legislação de uso e ocupação do solo para o setor de renovação; recuperação das quadras do Pilar [...]; construção de apartamentos em armazéns revitalizados; e urbanização da Avenida Alfredo Lisboa (ZANCHETI, MARINHO E LACERDA, 1998, p.48).



Figura 37: Favela do Rato, Bairro do Recife.
Fonte: www.informar.org.br



Figura 38: Vista aérea da Favela do Rato, inserida no Pólo Pilar.
Fonte: www.informar.org.br

As duas primeiras propostas foram executadas em momentos diferentes, o Pólo Bom Jesus recebeu os primeiros investimentos e, entre 1993 e 1996, boa parte da proposta foi executada. O pólo Alfândega, em dezembro de 2003, recebeu um shopping center no edifício da antiga Alfândega e foi construído

um edifício garagem para servir aos usuários deste shopping. Da terceira proposta, justamente a de mais urgência pelos graves problemas sociais existentes na área, a única ação executada foi a reabertura da Av. Francisco Lisboa.

Como se pode observar fica claro que foi dada prioridade ao aspecto empresarial da proposta enquanto que a questão social foi deixada de lado. Vieira (2007, p.07) afirma que

“A participação do cidadão foi, desde 1993, concentrada principalmente na iniciativa privada. A implementação do plano sofreu as conseqüências desta participação limitada. São mudadas as prioridades durante sua implementação refletindo a força da iniciativa privada na condução do processo”.

O Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador⁶¹ (PRCHS) foi iniciado no ano de 1992 e “contra todas as tendências atuais, sua característica principal foi uma centralização forte de investimentos públicos na área, sem uma participação mais efetiva da iniciativa privada” (VIEIRA, 2007, p. 9).

Eram os seguintes os objetivos do plano:

dotar o centro histórico de Salvador, [...] de condições efetivas para a manutenção dos seus bens e valores culturais de forma contínua e eficaz; promover a recuperação/restauração física da área, [...]; criar condições de desenvolvimento do potencial produtivo e da organização social do centro histórico de Salvador; introduzir a ação cooperada entre os setores público e privado, organismos internacionais e comunidade como um mecanismo capacitado a propiciar a implementação do plano” (IPAC, 1991).

O Programa de Recuperação atingiu um total de 16 quadras, 334 imóveis, 9 ruínas; tendo sido gastos para isso, 24 milhões, e buscava atingir a meta de transformar o Pelourinho em centro cultural e turístico. No entanto, a preexistência social não foi considerada uma vez que a área anteriormente era

⁶¹ Para maiores informações ver dissertação de mestrado de Natália Miranda Vieira intitulada “O lugar da história na cidade contemporânea. Bairro do Recife x Pelourinho”, defendida no MAU/UFBA.

ocupada por população carente considerada pelo poder constituído como um “problema” para a cidade.

Dessa forma, no decorrer do processo a grande maioria (aproximadamente 85%) da população residente no local foi indenizada e passou a ocupar os morros próximos entre a cidade alta e baixa, as áreas de periferia da cidade, ou ainda aumentaram o número de cortiços em áreas históricas contíguas.

Por outro lado, pela forma como foram elaboradas as propostas de restauro, sem estudos aprofundados e sem qualquer preocupação com a autenticidade das intervenções, pode-se afirmar que a proposta do pelourinho ao invés de ressaltar os valores históricos e culturais da área destruiu grande parte desses valores daquele importante acervo arquitetônico, bem como, alterou a malha urbana colonial ao criar pátios no interior das quadras coloniais voltados para realização de espetáculos e para a exploração de bares e restaurantes. Outro fator a ressaltar é que devido à pressa de realização das obras, com objetivos eleitoreiros, as mesmas apresentavam um baixo nível de qualidade técnica.



Figura 39: Vista do Pelourinho.
Fonte: Cartão Postal, 2006.

Ao contrário da proposta para o Recife e em contradição com os objetivos apresentados, quem comandou o processo foi o Governo do Estado da Bahia, sem nenhuma participação da iniciativa privada e até os dias de hoje a área necessita de constantes investimentos públicos para se manter.

Através de forte campanha de marketing e da constante presença policial na área o governo conseguiu destruir a imagem de prostituição e marginalidade que o Pelourinho tinha, mas com um grande sacrifício social e patrimonial.

Outro exemplo a comentar é a proposta do Governo do Estado do Maranhão para a área conhecida como Praia Grande, localizada no centro tradicional da cidade de São Luís, o Plano de Preservação do Centro Histórico de São Luís (PPCHSL), conhecido como Projeto Reviver.



Figura 40: Centro Histórico de São Luís.
Fonte: www.litoraneapraiahotel.com.br, 2008.

Esse plano foi implementado entre os anos de 1987 e 1990, recuperando a área da Praia Grande, constituída por “107.000 metros quadrados de área urbana, 15 blocos, 200 propriedades e 40.000 metros quadrados de edifícios históricos” (PEREIRA, 1992).

Assim como a proposta para o Pelourinho, o projeto foi marcado por um grande investimento do Governo do Estado em um curto período de tempo, e também não houve a participação efetiva dos vários atores envolvidos.

As redes de água, esgoto e drenagem foram renovadas; foram construídas novas redes subterrâneas de energia elétrica e telefonia; na iluminação pública foram utilizados postes de ferro fundido, arandelas e lâmpões; praças foram construídas, as calçadas foram alargadas e receberam pedras de cantaria; restauraram becos e escadarias; e recobriram as ruas com

calçamento de paralelepípedos. Ao todo, nesta fase, mais de 8 mil m² de imóveis foram restaurados e readquiriram nova função sócio-econômica com a instalação de restaurantes, bares, galerias de arte e de um Museu de Artes Visuais (PEREIRA, 1997, p.28).

A partir de 1997 a Prefeitura passou a se envolver com o processo, e somente em 2003 assume um papel mais central justamente quando a nova gestão estadual não prioriza mais a proposta. Dessa forma, a sustentabilidade do programa é ameaçada, uma vez que o Governo Estadual para de investir na área. O problema é agravado mais ainda devido a poucos recursos públicos e a falta de participação da iniciativa privada (VIEIRA, 2006).

Diferente da proposta para o centro tradicional de Salvador o projeto apresentou duas propostas de habitação no local, um projeto piloto em 1993, que possibilitava a legalização da população preexistente e a sua manutenção na área e o programa alojamento no centro, que atraia habitantes novos para a região. Apesar das dificuldades encontradas para a execução dessas propostas, fica explícita, no plano para São Luis, a preocupação com o uso habitacional tão importante para sustentabilidade dessas ações e com a manutenção da população residente nas áreas históricas.

Como se pode observar, essas intervenções, quando voltadas para a mercantilização do espaço histórico, implicam, na maioria das vezes, em um fenômeno conhecido como gentrificação que se trata da valorização do espaço físico da área, antes deteriorada e empobrecida, e a conseqüente “expulsão” dos antigos moradores.

Arantes (1996) coloca que, no Brasil, atuação do Estado busca mudar o tipo de apropriação dessas áreas através de uma gentrificação induzida, deflagrada pelas propostas de “revitalização”, “recuperação”, “restauração” dos seus centros tradicionais. Esses processos têm resultado, muitas vezes, em ambientes urbanos transformados em cenários artificiais, constituído por falsos

históricos⁶², perdendo assim a autenticidade do lugar e as suas reais referências.

Outro exemplo dessa postura contemporânea de se intervir nas cidades é o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ), de clara influência da “escola de Barcelona”. Na verdade, o PECRJ foi um plano construído por um acordo tácito entre o poder público e os empresários da cidade do Rio de Janeiro, no qual a representação popular não teve voz ativa. Pode-se considerar que o processo ocorreu de forma não participativa, apesar do discurso e das várias reuniões feitas, a estrutura montada para a elaboração do plano não possibilitava uma construção democrática que abrangesse o dissenso, as diversidades colocadas. Ao contrário, criou-se um consenso forçado no qual a burguesia dita os rumos da cidade (VAINER, 2000). “A participação é substituída pela enquete de opinião pública, os atores políticos são destituídos da fala, finalmente monopolizada pelos condutores do processo” (VAINER, 2000, p.118).

Dessa forma, apesar do planejamento estratégico ser apontado por alguns como a solução dos problemas e desafios enfrentados pelas cidades contemporâneas, deve-se questionar a sua eficiência com relação aos reais ganhos sociais.

3.6 – UMA BREVE DISCUSSÃO SOBRE OS ESPAÇOS PÚBLICOS CONTEMPORÂNEOS.

Espaços de expressão pública da pluralidade das relações humanas, durante toda a história da humanidade foram marcados por transformações - reflexo das mudanças sociais. As discussões a respeito podem ser iniciadas ao retomar o importante papel dos espaços públicos na história da Grécia antiga – ligados tanto a religião quanto ao poder democrático. Mumford (1982) ressaltava que a mais importante função do ágora era as comunicações diárias e assembléias formais e informais, enfim aquele espaço era o centro dinâmico da cidade grega.

⁶² Para o conceito de falso histórico ver o livro “Teoria da Restauração” de Césare Brandi.

Desde então, o espaço público tem sido tomado como tema e objeto das observações e estudos de diversos pensadores e de diversas áreas de conhecimento. No entanto, não se pretende aqui fazer um retrospecto histórico e sim tentar entender qual a importância do espaço público contemporâneo.

Autores como Hannah Arendt (2001), Jürgen Habermas (1984) e Richard Sennett (1976), entre outros contribuíram de forma significativa para o esclarecimento do conceito e para o entendimento das suas transformações no tempo.

Para Hannah Arendt (2001), o espaço público é resultado da ação humana, ou seja, das relações sociais desencadeadas pelos indivíduos que o compõe. É o espaço onde são vivenciadas deliberações; são tomadas decisões e são confrontadas idéias que formam a “pluralidade” humana.

O espaço público significa o próprio mundo, na medida em que é comum a todos nós e diferente do lugar que nos cabe dentro dele. Este mundo, contudo, não é idêntico à terra ou à natureza como espaço limitado para o movimento dos homens e condição geral da vida orgânica. Antes, tem a ver com o artefato humano, com o produto de mãos humanas, com os negócios realizados entre os que, juntos, habitam o mundo feito pelo homem (ARENDR, 2001, p. 62).

Jürgen Habermas (1984) insere reflexões a respeito das mudanças ocorridas na esfera pública, em consequência das novas relações humanas decorrentes das formas de comunicação contemporâneas. Para Habermas (1984), a mídia eletrônica está assumindo um papel que antes era do debate no espaço público, assim, denotações privadas passam a ganhar terreno em espaços que deveriam ser ocupados por debates de interesse público. Segundo Habermas, nas últimas décadas tem ocorrido um encolhimento da esfera pública e uma exacerbação do mundo privado.

Deve-se aqui ressaltar que tanto as colocações de Arendt, quanto as de Habermas, estão pautadas em uma visão ampla do espaço público, que não é redutível a questão físico-espacial do mesmo. Esses autores estão mais voltados a questões filosóficas, buscando o entendimento de como se

processam as novas relações sociais desenvolvidas na sociedade contemporânea.

Richard Sennett (1998) afirma que o declínio da vida pública ocorreu na sociedade ocidental moderna, devido a três fatores principais: ao advento do capitalismo, ao surgimento de uma nova forma de secularização⁶³ e ao modo como as formas urbanas coexistiram com esses dois fenômenos da modernidade. Assim, com o alto nível de especialização e fragmentação da nossa sociedade a esfera pública vem perdendo de forma considerável a sua expressividade.

A visão intimista é impulsionada na proporção em que o domínio público é abandonado, por está esvaziado. No mais físico dos níveis, o ambiente incita a pensar no domínio público como desprovido de sentido. É o que acontece com a organização do espaço urbano (SENNETT, 1998, p.26).

Ainda na primeira parte do seu livro, Sennett fala acerca da “morte” do espaço público e se refere ao tratamento dado ao espaço público em alguns projetos da Escola Internacional, construídos após a Segunda Guerra Mundial. O autor argumenta que naquele momento o espaço público se tornou uma derivação do movimento, propiciada pela vulgarização do uso do automóvel e passou a ser local de circulação e/ou isolamento social,

A idéia do espaço público como derivação do movimento corresponde exatamente às relações entre espaço e movimento produzidos pelo automóvel particular. [...] As ruas da cidade adquirem uma função peculiar: permitir a movimentação (SENNETT, 1998, p. 28).

O autor ressalta também o perigo da “celebração do gueto”. Enquanto a geração de Sitte concebia a comunidade dentro da cidade; o urbanista de hoje concebe a comunidade contra a cidade (Sennett, 1998, p. 359). A segregação espacial urbana e os pseudos espaços públicos que configuram espaços urbanos atuais – shopping centers, condomínios fechados, pátios internos de

⁶³ A secularização é “a segunda força que mudou a vida pública herdada do antigo Regime, uma mudança em termos de crença sobre a vida terrena. Essa crença é a secularidade. Aqui entendida como um conjunto de imagens mentais e de símbolos que tornam compreensíveis as coisas e as pessoas” (Sennett, 1998, 36).

grandes corporações etc, refletem a atomização das cidades contemporâneas.

A atomização da cidade colocou um fim prático num componente essencial do espaço público: a superposição de funções dentro de um mesmo território, o que cria complexidades de experiência naquele determinado espaço (SENNETT, 1998, p. 362).

Destruir a multiplicidade de funções é destruir as possibilidades de espaços públicos preche de vida e de significados. Enfim, as pessoas precisam de áreas para socialização nas quais se sintam de protegidas, abrigadas, com barreiras e limitações de espaços confortáveis.

Sendo assim, os espaços públicos podem ser definidos concretamente como: “espaços abertos, públicos e acessíveis, onde as pessoas vão para executar atividades em grupo ou individualmente” (CARR et alli, 1992: 50). São locais que acomodam pessoas para propósitos específicos e deveriam ser espaços nos quais as pessoas se sentissem à vontade para se encontrar, relaxar, protestar ou ainda, trocar mercadorias.

Para Lopes, os espaços públicos se constituem em “lugares de vida e de sociabilização, e que, uma vez abertos a todos, representam áreas de liberdade e de democracia” (LOPES, 1999: 20). O autor afirma que os espaços públicos urbanos devem

essencialmente ser espaços de lazer, isto é, lugares de dinâmica cultural onde o lúdico faça ressaltar um conjunto de expressões ou rituais, sinônimos do direito à cidade e de usufruto de lugares «agradáveis para viver». Lugares que ofereçam uma grande escolha de atividades e que, ao prolongarem a vida interior, sirvam de receptáculo de muitas aspirações por vezes contraditórias, mas onde os cidadãos procurem sempre, mais ou menos conscientemente, estar em osmose com a sua unidade de vizinhança, o seu bairro, a sua cidade.

Entretanto, os espaços públicos planejados resultam de normas definidas para a configuração espacial de uma cidade ou de propostas de desenho urbano para uma determinada área, em conseqüência do arranjo formal entre as habitações, escritórios ou edifícios públicos; podem ser resultado de uma

cidade ou unidade de vizinhança que foi concebida ao redor de uma praça, ou de um edifício monumental; ou ainda podem ser consequência de espaços remanescentes, efeito das regras de recuo em uma lei de zoneamento (CARR et alli, 1992).

Esses últimos (os espaços remanescentes) são encontrados na maioria das propostas de desenho urbano para conjuntos habitacionais brasileiros, típicos do planejamento urbano modernista⁶⁴, ou ainda em propostas de loteamento onde o que predomina é a ânsia por lucro em detrimento do bem estar da população.

Características do Brasil como o clima, que na maioria do país é favorável a uma intensa utilização das áreas livres; e a cultura brasileira, cuja diversidade de influências caracteriza o seu povo como seres cordiais e sociáveis; facilitam a intensidade da vida social e cultural urbana.

Além disso, até meados do século XX, essa vida pública se apoiava em atributos morfológicos propícios a interação social como “recintos de dimensões modestas, relação direta entre as áreas públicas e o interior das edificações; eixos de circulação articulados em um único núcleo, integração de atividades nos edifícios lindeiros a tais áreas, e entre os mesmos, por meio do espaço público (KOHLSDORF, 2002, p.6).

No entanto, as transformações ocorridas no espaço das cidades brasileiras, nas quatro últimas décadas do século XX e início do século XXI, atingiram diretamente a configuração das suas áreas livres públicas.

Certos princípios modernistas romperam com a maneira tradicional de organizar as áreas livres brasileiras e passaram a estruturar as cidades, de forma a ocasionar a delimitação imprecisa do espaço público por paredes de

⁶⁴ Grande parte desses conjuntos modernistas apresenta uma malha em quadrículas, composta de ruas largas e em sua maioria sem hierarquia viária. Como já é de conhecimento geral, esse tipo de projeto, característico dos desenhos urbanos gerados através do sistema SFH/BNH, destinou áreas residuais de lotes (áreas de pior localização, fragmentadas, de risco etc.) para os espaços públicos coletivos. Essa postura de projeto, distante dos valores culturais, transforma determinadas zonas da cidade em um verdadeiro quebra-cabeça, sem marcos, referências ou qualquer outro tipo de identificação com o lugar. (Lima, 1997).

edifícios (posicionados de forma isolada); a causar a perda do acesso direto aos edifícios, além de serem criadas áreas livres de grandes dimensões e de grandes porções do tecido urbano terem se tornado monofuncionais.

Dessa forma, “de *locus* de encontros interpessoais não programados, caracterizando-se pela intensa presença física dos indivíduos e de lugares de fácil identificação devido ao seu forte enraizamento cultural” (KOHLSDORF, 2002, p.4), muitos dos espaços públicos brasileiros passaram a se constituir em áreas abandonadas tanto pela população, quanto pelo poder público. Vale salientar também, um aspecto social que acelerou o processo de internalização das atividades comunitárias - a crescente violência urbana nas capitais brasileiras.

Apesar disso, pode-se ainda encontrar, principalmente nas áreas de concentração de população de baixo poder aquisitivo, intensa vida nas ruas. A falta de espaço em suas edificações e de lugares voltados ao lazer dessa população faz com que a mesma se aproprie das áreas públicas, quer seja para se divertir (ver figura 41) ou como extensão das suas casas para desempenhar afazeres domésticos; quer seja, como local de trabalho informal; ou ainda como acréscimos nas suas residências através da apropriação indevida da área de uso comum (ver figura 42).



Figura 41: Via pública apropriada como área de lazer.

Fonte: Acervo da autora, 1997.



Figura 42: Apropriação indevida do espaço público, no Bairro de Nazaré, Natal – RN.

Fonte: Acervo da autora, 1997.

Outra particularidade do nosso país ocorre em momentos festivos como Carnaval e o São João (ver figuras 43 e 44). Nessas ocasiões, em algumas metrópoles do Brasil, as ruas e praças são tomadas por uma multidão de pessoas de classes sociais diversas que se apropriam do espaço público para festejar e confraternizar, e se expressar como cidadãos, de forma distinta do que ocorre no cotidiano.



Figura 43: Carnaval pernambucano - vista aérea do desfile do Galo da Madrugada, no Centro do Recife.
Fonte: www.pernambuco.com.



Figura 44: Bumba-meu-boi, expressão cultural em São Luiz do Maranhão.
Fonte: www.braziliantourism.com.br

Sendo assim, é interessante aqui ampliar a definição de espaço público e considerar a dimensão simbólica. Como foi visto no capítulo 2, e tendo como apoio as idéias de David Harvey (1980), o processo de identificação do espaço público é variável entre indivíduos e grupos de culturas distintas, sendo assim ele é um processo constante de definição e redefinição, estando em permanente transformação no âmbito do urbano. Esse processo se define como resultante de movimentos e ações, subjetivas e coletivas, que assumindo concretude através de formas palpáveis e visíveis, constituem as leis e o desenho urbano.

É claro que existem permanências na cidade, como bem colocou Aldo Rossi⁶⁵. Basta passear pelos nossos centros tradicionais para se deparar com praças, pátios, largos etc, entre o casario, que permaneceram e servem de referência para a construção da identidade do lugar.

No entanto, em uma mesma cidade contemporânea se encontram vários espaços públicos, que mesmo tendo as mesmas funções, não apresentam as mesmas dinâmicas sociais, pois a cidade é a concretização de certo tipo de sociedade, e as transformações sociais requisitam transformações morfológicas. O desenho das cidades é reflexo da cultura de um povo, da ordem social existente, ou seja, “é a cristalização espacial da ação antrópica e das referências produzidas no espaço público” (SANTOS FILHO, 2004, p.7).

Dessa forma, pode-se dizer que não existe um espaço público único e concreto, definido e delimitado, existem sim diversas manifestações do espaço público, que através da história se criam e recriam, se desenhando de forma concomitante à construção da identidade dos seus moradores (SANTOS, 1987).

* * *

O processo de metropolização ocorrido no Brasil entre as décadas de 1950 e 1970 transformou a paisagem das cidades, através do seu crescimento pela

⁶⁵ Ver capítulo 1 da presente tese e o livro do próprio Aldo Rossi “A arquitetura da Cidade”.

atração de migrantes em busca de trabalho em áreas onde ocorria uma maior concentração de riquezas. Nesse processo de expansão urbana, por um lado, surgiram as grandes periferias e as cidades dormitórios que alimentam de mão-de-obra a áreas centrais das metrópoles e por outro lado ocorreu a descaracterização dos centros tradicionais devido ao processo de verticalização deflagrado nas primeiras décadas do século XX.

Na década de 1970, o Planejamento Urbano contribui para o desenho das cidades através dos seus planos burocráticos em que se enfatizam índices e parâmetros que pretendem organizar as cidades através de normas urbanísticas voltadas ao uso do solo, nas quantidades de fluxos, e ao zoneamento, que traz uma homogeneização espacial na qual não são respeitadas as diversidades e especificidades locais.

Nesse momento são criados também grandes conjuntos habitacionais pelo sistema financeiro de habitação que se caracterizam em sua maioria pela baixa qualidade de desenho e pela falta de infra-estrutura básica e ainda pela falta de relação com o contexto no qual estão inseridos.

Como foi visto, é também nessa década que se ampliam as áreas faveladas nas metrópoles brasileiras, ocupando na maioria das vezes áreas *non aedificandi* aumentando ainda mais a degradação ambiental das grandes cidades.

Nos anos 1980, o processo de redemocratização do país é fundamental para a discussão dos problemas urbanos, surgem vários movimentos sociais reivindicando melhorias da qualidade de vida nas cidades. Entre eles se destaca o Movimento Nacional de Reforma Urbana, que tem como objetivo incluir o direito à cidade e a função social da propriedade na constituição Federal.

Com a constituição de 1988, é inserido o princípio da função social da propriedade (artigos 182 e 183) e o Plano Diretor é definido como instrumento básico da política urbana, passando a ser obrigatório para cidades com mais de 20 mil habitantes. Finalmente, em 1990, é regulamentado o capítulo da

política urbana da Constituição Federal, que foi aprovado em 2001 e ficou conhecido como “Estatuto da Cidade”.

Toda essa discussão sobre a cidade e a implantação das leis acima descritas força uma mudança de postura do planejamento urbano. A partir de então ocorre uma maior participação popular na discussão dos problemas das cidades e as áreas de população carente são tratadas de uma forma mais humana, são regularizadas e reurbanizadas várias favelas no país.

No entanto, e apesar dos avanços, nos anos 1990, as cidades se apresentam cada vez mais segregadas em decorrência das novas formas de ocupar o espaço como os condomínios fechados e os grandes *shoppings centers*. São grandes os problemas de infra-estrutura básica nas metrópoles, os índices de poluição na cidades e os espaços públicos se encontram abandonados, em parte devido a grande onda de violência urbana.

Nesse contexto, surge o planejamento estratégico e em seu bojo novas experiências de desenho urbano são inseridas em determinadas áreas da cidade. É discutida a importância da requalificação dos espaços públicos e vários processos são implementados a sua maioria nas áreas centrais das metrópoles, como as propostas discutidas anteriormente para os centros de Recife, São Luis e Salvador, bem como as que foram deflagradas no Rio de Janeiro, como o Rio Cidade⁶⁶ e o Favela Bairro⁶⁷. Como foi dito, algumas dessas propostas serão foco da análise nos capítulos seguintes.

Em suma, e de forma breve, pode-se resumir o processo de construção das cidades brasileiras contemporâneas da seguinte forma: por um lado, a cidade da maioria, composta por loteamentos irregulares e grandes áreas de favela; e pelo outro lado, os novos espaços, produzidos pela iniciativa privada, representados pelos *shoppings centers* e condomínios fechados; e as intervenções capitaneadas pelo poder público, muitas vezes com capital misto

⁶⁶ Que será apresentado no quinto capítulo desse trabalho.

⁶⁷ Que se destaca das demais por tratar de áreas de população carente.

(público e privado) quer sejam de revitalização em áreas históricas, quer sejam os novos espaços urbanos criados pelo *City Marketing*.

Tendo em vista esse contexto pode-se ressaltar algumas questões que nortearam o desenvolvimento da tese. Diante da realidade brasileira atual, como estão sendo inseridas as propostas de desenho urbano desenvolvidas nas últimas décadas do século XX? Quais questões podem ser levantadas a partir da análise de alguns casos aqui apresentados? Em qual processo de planejamento elas estão inseridas? Sob quais processos teóricos metodológicos essas propostas estão sendo construídas? Como estão sendo tratadas as questões relacionadas à identidade cultural no processo de projeção?

Os estudos de caso que serão apresentados na segunda parte da tese buscam responder essas questões e levantar outras para um melhor entendimento do processo de construção dos 'novos' espaços públicos das cidades contemporâneas brasileiras.



**CAPÍTULO 4 - A PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO DO CENTRO
DE CURITIBA:
A RUA DAS FLORES E A PRAÇA RUI BARBOSA**

4.1 - CONTEXTUALIZAÇÃO: O PROCESSO DE PLANEJAMENTO DA CIDADE DE CURITIBA – DA ORIGEM DA CIDADE ATÉ A DÉCADA DE 70.

Curitiba possui uma superfície de 432,17 km², localizando-se no primeiro planalto paranaense, possui uma altitude média de 934,6 m acima do nível do mar. Devido a sua localização ao sul do trópico de capricórnio, sua altitude e a barreira geográfica natural da Serra do Mar, possui clima temperado úmido, mesotérmico, sem estação seca, com verões relativamente quentes (com temperaturas de até 35°C) e invernos com geadas freqüentes e ocasionais precipitações de neve (a última com forte intensidade ocorreu no ano de 1975) (IPPUC, 2004) (ver figura 45). As temperaturas médias variam entre 8,4°C em julho (média das mínimas) e 26,2°C em fevereiro (média das máximas). Dessa forma, a cidade tem a mais baixa temperatura média anual dentre as capitais brasileiras e altas variações de temperatura em um único dia podendo oscilar entre 7°C e 30°C, inclusive com a possibilidade de chuvas, sol e neblina no mesmo dia (SIMEPAR) (ver figura 46, p. 150).

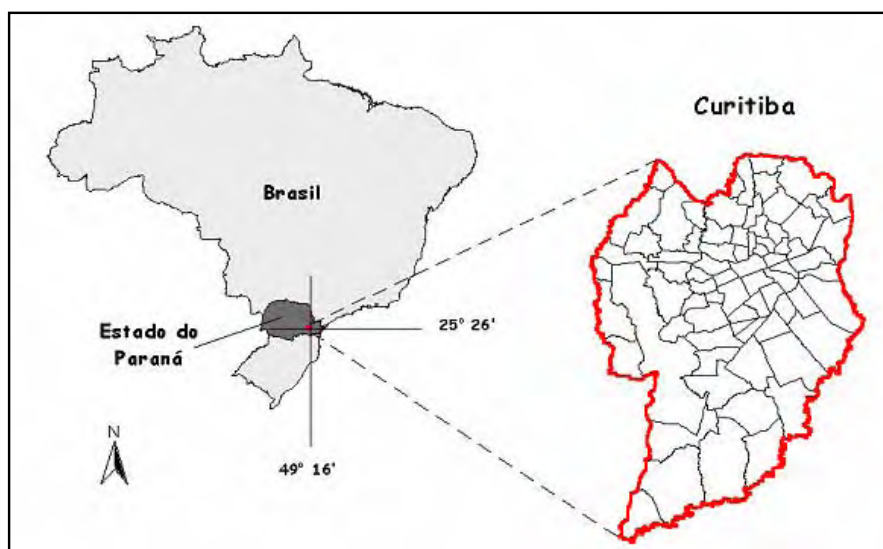


Figura 45 – Localização da área de estudo
Fonte: www.anppas.org.br

Cidade da região sul do Brasil, foi fundada em 29 de março de 1693. Provavelmente por seu clima temperado, Curitiba recebeu, no decorrer da sua história, grandes levas de imigrantes, principalmente portugueses, italianos,

poloneses, alemães, ucranianos, japoneses, sírios e libaneses. Esse fato trouxe como conseqüência a formação de uma cidade cosmopolita. Dessa forma, a partir da segunda metade do século XIX a cidade é transformada, tanto na sua estrutura populacional, quanto nas suas características econômicas, sociais e culturais.



Figura 46: Vista da Rua das Flores durante a nevada do ano de 1975.

Fonte: www.infinitopositivo.blogspot.com.br

Na década de 30 do século XIX, Curitiba era uma cidade portuguesa, no entanto, nessa época o Brasil adota a política de *open door* (porta aberta) que estimula a vinda de imigrantes para o país. A partir daí Curitiba recebe a primeira grande leva de imigrantes principalmente europeus (alemães, poloneses e italianos). É também nessa época que o Ciclo da Erva-Mate atinge seu apogeu, “proporcionando uma transformação qualitativa na estrutura social e política do futuro Estado do Paraná. A nova classe dominante - os industriais e exportadores do Mate - vai impulsionar a emancipação política do Estado” (IPPUC, 2004, p.91).

Em 1835, é nomeado o primeiro prefeito de Curitiba – José Borges de Macedo, que toma a iniciativa de demarcar a Rua das Flores e através da Câmara determinar o calçamento das testadas dos lotes.

Devido à importância que assume o comércio da exportação do mate, Curitiba foi elevada à categoria de cidade em 1852, e elevada à capital da província em 1855. Nessa época é contratado como Inspetor-Geral de medição de terras públicas, o engenheiro e urbanista francês Pierre Taulois que elabora o primeiro plano de urbanização da cidade (1855) onde propõe a modernização do traçado da cidade de Curitiba transformando a feição colonial das vias em um desenho reticulado (ver figura 47) (IPPUC, 2004).

Sendo assim, pode-se observar que a gestão da cidade utilizou as técnicas de planejamento urbano para conduzir o seu crescimento desde a segunda metade do século XIX.

No início do século XX, mais precisamente na década de 30, Curitiba recebeu um plano que hierarquizava as funções da cidade em três zonas: “Zona I – Central, com comércio e moradias de alto padrão; Zona II - Fábricas e moradias para operários mais qualificados; Zona III - Moradias de operários menos qualificados e pequenos sitiantes” (IPPUC, 2004, p.99).

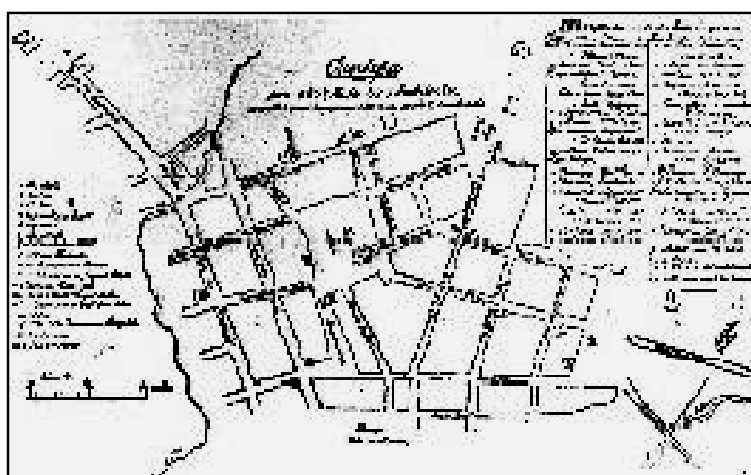


Figura 47: Mapa de Curitiba no século XIX.
Fonte, IPPUC, 2004.

No entanto, o primeiro plano diretor de cunho funcionalista foi desenvolvido na década de 40 do século XX época em que a cidade tinha 127.278 moradores.

O então prefeito Rozaldo de Mello Leitão contratou a firma de engenharia Coimbra Bueno & Cia. Ltda⁶⁸ com o objetivo de conceber um plano diretor para Curitiba. Como Alfred Agache (membro da Société Française des Urbanistes) estava atuando no Brasil realizando vários planos urbanísticos dentre eles os das cidades do Rio de Janeiro, de São Paulo e de Santos, a firma citada convidou o urbanista francês, para desenvolver o plano para Curitiba.

Foi criado então o Plano das Avenidas (1943), mais conhecido como Plano Agache (ver figura 49, p. 154), que se caracterizou pelo desenho de vias radiais que partiam do centro e pelo zoneamento da cidade em áreas de funções específicas. Em termos gerais, o plano concentrou-se em três grandes áreas: 1. No saneamento - envolvendo drenagem, canalização dos rios e ribeirões e construção da rede de abastecimento de água e coleta de esgotos; arborização de ruas e avenidas, criação de parques nos extremos da cidade e criação de um horto municipal; 2. no sistema viário – preocupando-se com o descongestionamento do centro da cidade através da criação das perimetrais externas; e 3. na criação dos órgãos funcionais propondo a construção de um centro destinado às atividades administrativas, de um centro comercial, de um centro militar e de uma cidade universitária na periferia da cidade.

Dessa forma, o plano de então estabelecia

diretrizes e normas técnicas para ordenar o crescimento físico, urbano e espacial da cidade, disciplinando o tráfego, organizando as funções urbanas, além de coordenar e zonear as atividades, codificar as edificações, estimulando e orientando, desta maneira o desenvolvimento de Curitiba (IPPUC, 2004, p.99 e 100).

Na década de 60 a população de Curitiba dobra passando a ter 361.309 habitantes, e para reafirmar a tendência do planejar antes que a cidade adquira problemas estruturais é aprovado o Plano Piloto de Zoneamento de Uso (Lei nº 1908/1960), uma releitura do Plano Agache, que estabelecia uma nova divisão

⁶⁸ Os "irmãos Bueno", como eram conhecidos Abelardo e Jerônimo Coimbra Bueno, haviam ficado conhecidos pela construção da atual capital do Estado de Goiás, Goiânia.

da cidade, e tinha como diretriz de desenvolvimento as Unidades de Vizinhança (ver figura 48).

O planejamento urbano e rural é orientado para prover cada unidade de vizinhança com escola primária, área verde para recreação pública, sistema viário estruturado e legislação, regulamentando o uso e a utilização do solo. Assim, o município passaria a ser constituído por 47 Unidades de Vizinhança com características urbanas e 5 com características rurais (IPPUC, 2004, p.101).

Ainda na primeira metade da década de 60 foram criadas duas instituições que até hoje têm um papel de destaque na condução da cidade de Curitiba, a primeira no ano de 1963, é a Urbanização de Curitiba S.A. – URBS. Empresa de economia mista que vem assumir um importante papel como responsável pelo planejamento, gerenciamento, operação e fiscalização dos serviços de transporte e trânsito e na administração e comercialização do uso de equipamentos urbanos e espaços públicos. A segunda é o IPPUC, que surge em 1965, primeiramente como Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba - APPUC, com o objetivo de sugerir e fixar normas de aplicação do Plano Preliminar. Em 1º de dezembro, é transformada no IPPUC - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba, instituindo e consolidando-se como instrumento de implantação das diretrizes do Plano Diretor (IPPUC, 2004).



Figura 48: Plano Piloto de Zoneamento de Uso, 1960.

Fonte: Vitruvius, Arquitextos 072.01, maio de 2006.

Entre os anos 60 e 70 a cidade de Curitiba teve a maior taxa de crescimento populacional do país, aproximadamente 5% ao ano. Com o objetivo de controlar as formas de ocupação da cidade foi elaborado no ano de 1965 o Plano Preliminar de Urbanismo pela “Sociedade Serete de Estudos e Projetos Ltda” e “Jorge Wilhelm Arquitetos Associados”, vencedores de uma concorrência pública lançada em 65 (ver figura 50, p.155). Um grupo de arquitetos estabelecidos na cidade no escritório de Luiz Forte Neto, formado por Jaime Lerner, Dulcia Aurichio, José Maria Gandolfi, Onaldo Pinto de Oliveira, entre outros, dá a contrapartida local necessária através da familiaridade desses com a realidade da cidade.

Esse plano apresenta como principais diretrizes: expansão linear do centro tradicional servido por vias tangenciais – de circulação rápida no sentido leste-oeste, concentrando na via central o transporte de massa; hierarquização do sistema viário; ocupação e usos diferenciados do solo (zonas residenciais, comerciais e industriais); pedestrianização de vias congestionadas do centro tradicional e recriação de uma paisagem urbana típica para Curitiba (IPPUC, 2004, p.101).

Dessa forma, era proposta uma estruturação global para a cidade através de três eixos básicos: uso do solo, transporte coletivo, sistema viário. Assim, em 1966 o plano diretor é aprovado apresentando os seguintes objetivos intrinsecamente ligados: apresentava um modelo linear de expansão urbana baseado na criação de eixos viários estruturais que direcionariam o crescimento da cidade; criava uma nova solução de sistema de transporte coletivo e de controle de usos do solo e gabarito (Sánchez, 2003); e por fim, tratava do descongestionamento da área central e da preservação do centro histórico. Naquele momento, é limitado o crescimento físico do centro e são incentivadas atividades culturais e de lazer para a área.

Em 1970 a população de Curitiba era de 609.026 habitantes e ultrapassaria nos anos 90 a marca de 1,3 milhão. Quando nomeado prefeito, em 1971, Jaime Lerner que tinha participado da elaboração do plano diretor e já havia sido presidente do IPPUC, resolveu concretizar as propostas do plano. Segundo, Benatti e Sutil, “três pontos básicos pautavam as metas a serem

atingidas: as transformações física, econômica e cultural de Curitiba” (Benatti e Sutil, 1996, p. 91).



Figura 49 – Plano Agache
Fonte: IPPUC, 2005

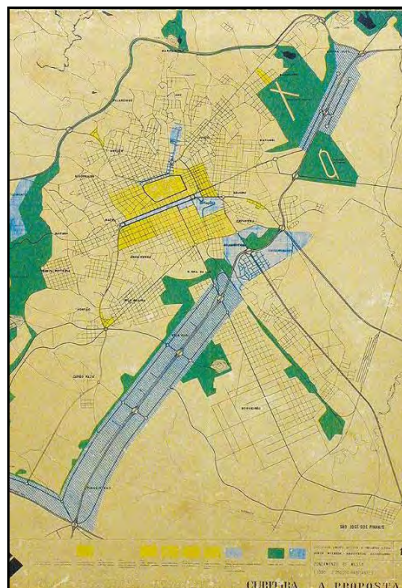


Figura 50: Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba.
Fonte: Vitruvius, Arqutextos 072.01, maio de 2006.

Nessa época, as mudanças implantadas na cidade sofreram influência da forma de pensar a cidade surgida a partir das críticas feitas ao planejamento urbano modernista e apresentadas no primeiro capítulo dessa tese. Principalmente as construídas pelo Team X, uma vez que Jaime Lerner havia convivido com Candilis, Josic e Woods como estagiário do escritório desses arquitetos que faziam parte do grupo.

Oliveira coloca que

se por um lado, o plano adotou uma concepção modernista de funcionalização dos espaços, como a delimitação de zonas residenciais, comerciais e industriais, por outro, a crítica feita ao esvaziamento e a despersonalização dos espaços públicos levou a uma revitalização de áreas tradicionais de Curitiba e a criação de novos locais de encontro para os habitantes (Oliveira, 1995:65).

Segundo Sánchez, é a partir de então (primeiros anos da década de 70) que se iniciou o processo de “construção” da imagem da cidade. Algumas

intervenções urbanísticas da época, como: as intervenções integradas – circulação, transporte, uso do solo; o calçadão da Rua XV de novembro (mais conhecida como Rua das Flores); e os parques urbanos - foram consideradas símbolo da modernidade emergente (Sánchez, 2003).

Em 1972 foi concluída a obra de fechamento da Rua XV de Novembro ao tráfego de veículos, inicialmente no trecho entre as Ruas Ébano Pereira e Barão do Rio Branco, sendo posteriormente ampliado até a Rua Presidente Faria. O projeto do “calçadão” foi pioneiro no Brasil e tinha como premissa básica a humanização do centro da cidade dando prioridade ao pedestre que segundo documento oficial do IPPUC, passou a sentir-se parte do cenário urbano. O primeiro estudo de caso apresentado nesse capítulo será o calçadão da Rua XV de Novembro ou a Rua das Flores (ver figuras 51 e 52).



Figura 51 - A Rua XV de Novembro é fechada ao tráfego.
Fonte: IPPUC, 2004

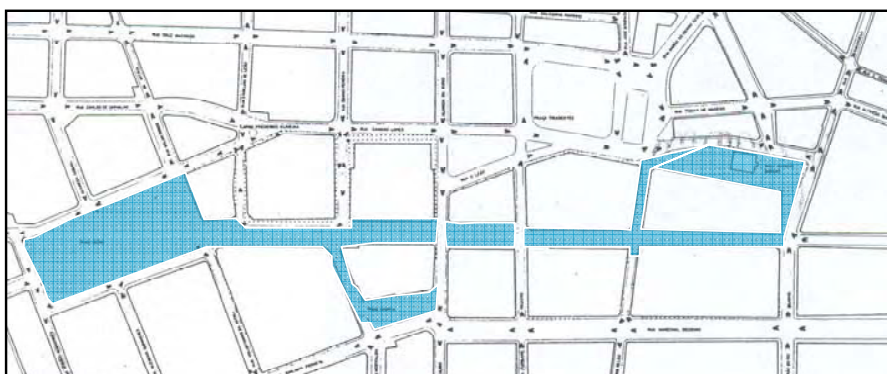


Figura 52 – Proposta de fechamento da rua XV de Novembro, e alternativa de fluxos.
Fonte: Revista CJ Arquitetura, 1973.

Sánchez afirma que

a política de planejamento urbano de Curitiba manteve uma mesma direção durante a década de 70, mas, no início dos anos 80, novos atores entram em cena. Os movimentos sociais de bairros e os movimentos sindicais tiveram emergência e fortalecimento como atores coletivos em Curitiba, questionando as políticas urbanas relativas à habitação, ao transporte público e ao saneamento. Construíram, na época, relações políticas que foram capitalizadas pela oposição para desestabilizar a hegemonia da coalizão local da década anterior (Sánchez, 2003, p. 161).

Dessa forma, no início da década de 80, a prefeitura da cidade é assumida por Maurício Fruet, candidato indicado pela oposição. O mesmo foi seguido por Roberto Requião, eleito por eleição direta em 1985, que também representava oposição ao chamado “lernerismo”.

Esse fato resultou em uma parada nos projetos de Lerner para a cidade de Curitiba, naquele momento a política urbana foi orientada para a descentralização administrativa, para o planejamento participativo nas regiões da cidade e para a construção de infra-estrutura e equipamentos sociais urbanos considerados prioritários para os bairros periféricos.

No entanto, nos anos 90, o grupo político liderado por Jaime Lerner volta ao poder e mantém-se por duas eleições subseqüentes, Rafael Greca foi eleito pelo PDT (1993-1996) e na eleição seguinte Cássio Taniguchi assumiu a prefeitura pelo PFL (1997-2000). Em 1995 Jaime Lerner é eleito governador e reeleito em 1998. As idéias sobre planejamento urbano e as propostas para a cidade idealizadas por Lerner e seus seguidores voltam à cena. Assim, foram construídas as Ruas da Cidadania entre 1995 e 2001, entre as quais está a Rua da Cidadania Matriz, localizada na Praça Rui Barbosa, que será o segundo estudo de caso apresentado nesse capítulo. Como foi dito anteriormente, ambas as propostas de intervenção estudadas na presente tese se encontram na região central da cidade de Curitiba, onde se concentra a maior parte do patrimônio histórico arquitetônico da cidade, várias praças e o passeio público de Curitiba. O mapa apresentado na figura 53 indica tanto os limites do bairro Centro quanto a localização das propostas aqui estudadas.

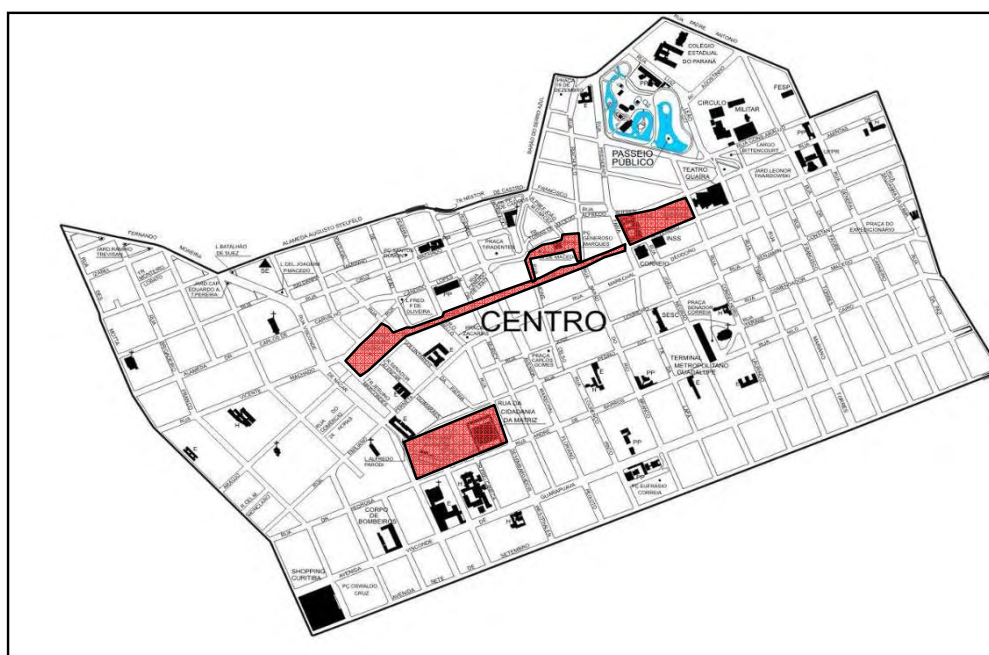


Figura 53 - Mapa do Centro de Curitiba – localização do calçadão da Rua das Flores (apresentando a proposta ampliada) e a Praça Rui Barbosa/ Rua da Cidadania Matriz
Fonte: IPPUC, 2004, trabalhado pela autora.

4.2– A proposta para a Rua XV de Novembro – a Rua das Flores

4.2.1 - A rua XV de Novembro – histórico e características.

Situada no centro de Curitiba (ver figura 54, p.158) a rua XV de Novembro é considerada o coração da cidade. Incrustada na área onde se originou a cidade era a “rua principal” desde o século XVIII. Sua primeira denominação foi Rua das Flores, quando ainda era de barro e ladeada por casas térreas na época em que a cidade era composta por apenas três quadras, no trecho entre as atuais ruas Dr. Muricy e Barão do Rio Branco.

Em 1863, Curitiba possui 282 casas, das quais, 10 são sobrados. Há mais 101 casas em construção. A Rua XV de Novembro é a que possui mais prédios, sendo 50 já concluídos e 18 em construção. Dentre os 10 sobrados da cidade, 5 estão nessa rua (IPPUC, 2004, p.93).

Com a visita de D. Pedro II, em 1880, chamou-se Rua da Imperatriz em homenagem a imperatriz Thereza Christina, essa denominação perdurou até a proclamação da república quando passou se a chamar Rua XV de novembro.

No início do século XX, a rua ganhou ares de modernidade com a instalação de lojas comerciais de tradição, joalherias, cafés, restaurantes e hotéis que marcaram época. Surgiram também os dois primeiros prédios da cidade, e os cinemas que fizeram a área ser conhecida como a cinelândia curitibana.

Até a década de 70 a “rua XV velha de guerra era o ponto de “footing”, local de encontro obrigatório da estudantada, dos aposentados, de cavalheiros e senhoras vestidos, respectivamente com trajes de lã inglesa, linho e seda importada” (Boletim Informativo da Casa Romário Martins, 1992, p. 09).

Na década de 1970, com o crescimento da cidade e o evento da criação dos primeiros *shoppings centers* da cidade, a rua XV passa por uma fase de decadência perdendo todos os seus cinemas e várias lojas de luxo. No entanto, a rua foi alvo de vários programas de revitalização no decorrer da sua história e até hoje se destaca a sua função “de “ágora”, onde se desenrolam acontecimentos em todos os campos da atividade humana, desde os mais triviais até os mais importantes” (Assad, 1973, p.113).

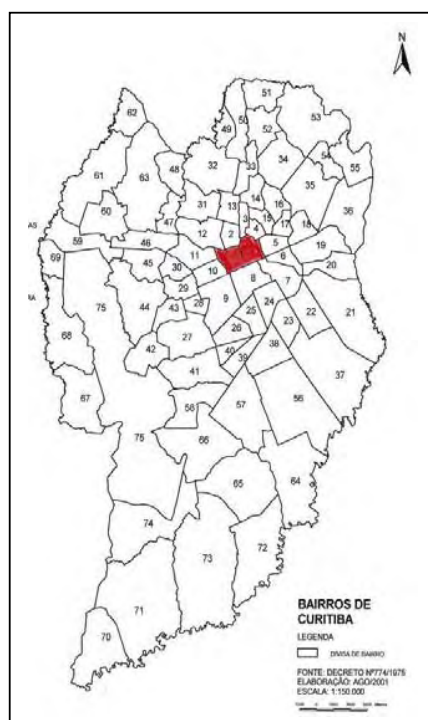


Figura 54 - Mapa da cidade de Curitiba destacando o Bairro Centro em Vermelho
Fonte: www.curitiba.pr.gov.br

4.2.2 – Análise do processo de elaboração da proposta

Foram entrevistados três arquitetos que participaram do projeto da Rua das Flores, o autor da proposta Abrão Aniz Assad; Oswaldo Navarro como representante do IPPUC na época, e o próprio Jaime Lerner pai da idéia original e prefeito na época.

Deve-se ressaltar aqui que Jaime Lerner, mesmo durante suas gestões como prefeito ou governador sempre estava envolvido de forma atuante na discussão das propostas elaboradas para a cidade. Outro fato importante é que todos os arquitetos envolvidos na maioria dos projetos de Curitiba foram diretamente escolhidos por Lerner e os mesmos foram altamente influenciados por suas idéias.

Antes de focalizar nas propostas, algumas questões das entrevistas foram voltadas tanto ao entendimento do processo metodológico utilizado por esses profissionais no momento de desenvolvimento das idéias, quanto na busca de compreender quais os princípios teóricos embasaram suas propostas, ou seja, buscou-se entender de que forma os problemas da cidade eram abordados e como ocorria o processo de criação de soluções através da atuação desses profissionais no espaço urbano.

- **Premissas teóricas para a conceituação do projeto**

Todos os arquitetos entrevistados participaram do processo de planejamento urbano de Curitiba. Com exceção de Jaime Lerner, nenhum deles fez pós-graduação e tiveram como fonte de aprendizagem a prática do dia-a-dia de escritório. Os mesmos ainda citaram o IPPUC como a principal escola. Após concluir o curso de Engenharia Civil na UFPR, ainda na década de 1950, Jaime Lerner foi para a França fazer pós-graduação na área de urbanismo. Naquele momento aproveitou a sua estadia para estagiar no escritório de Georges Candilis (1913-1995), Alexis Josic (1921-) e Shadrach Woods (1923-1973). Esses profissionais eram integrantes do *Team X*, grupo de arquitetos que durante o décimo encontro dos CIAM, em 1956, lançaram a necessidade de discutir a humanização dos espaços produzidos pela arquitetura moderna.

Como foi visto no primeiro capítulo, a idéia principal era discutir os princípios fundamentais do urbanismo modernista questionando a validade da universalidade desses “a partir da noção de que o homem se organiza em comunidades, que desenvolve a necessidade de se diferenciar, se identificar com o local onde habita, criar vínculos sociais e apreender o espaço a partir de seus próprios valores culturais” (Barone, 2002, p. 61).

Ao voltar para Curitiba, Lerner resolve fazer o curso de arquitetura da UFPR. Desde então, ainda como aluno de arquitetura, se envolve no processo de planejamento da cidade de Curitiba participando do concurso para o plano da cidade. Percebe-se que o contato muito próximo com o *Team X*, exerceu uma influência na sua atuação como principal ator no processo de desenvolvimento urbano de Curitiba. No decorrer da análise das entrevistas podem-se observar críticas interessantes a alguns princípios básicos do modernismo, como: o erro da compartimentação da cidade em áreas monofuncionais e o desenho da cidade através da ocupação da unidade mínima representada pelo lote ao invés de pensar o todo, etc.

Essa separação de funções na cidade para mim é a maior tragédia que teve até agora e eu diria que num país quando se separa a economia dos assentamentos humanos, quando você separa vida e trabalho acontece um desastre.[...] Se você pensar separado não dá certo, pra mim uma cidade humana é uma cidade que mistura funções, que mistura idade, que mistura renda, quanto mais misturado, mais humana a cidade é (Lerner, 2006).

Para o autor citado “o arquiteto é o profissional da proposta e tem como papel principal propor um cenário, uma idéia, um projeto, baseado no que todos ou a grande maioria entendam que seja desejável” (Lerner, 2006). Dessa citação pode-se ressaltar dois pontos importantes: o primeiro é que “a grande maioria”, pelo que se pode observar, é representada pelos profissionais da arquitetura e urbanismo, gestores da cidade e por uma pequena elite (formada por artistas e jornalistas entre outros) e não pela população; o segundo é o tratamento da cidade como cenário, onde os cidadãos ao invés de agentes sociais construtores da história não passam de meros espectadores do espetáculo promovido pelo poder público. Lerner coloca: “Nós não tínhamos grandes

edificações que fossem marcos do patrimônio histórico, nós criamos o nosso patrimônio” (Lerner, 2006).

Assim, segundo o entrevistado, a identidade de Curitiba foi "construída" através da criação de ícones urbanos, como as estações tubos, o Jardim botânico e a Rua das Flores, entre outros. Outro recurso foi a "reciclagem" de edifícios nem sempre de valor histórico, para transformá-los em marcos na paisagem.

Às vezes era uma fábrica, nós fomos reciclando e dando uma atividade cultural, que dizer você dava um outro conteúdo a essa edificação. Um depósito de pólvora virou um teatro, uma fábrica virou um centro de criatividade e assim as coisas foram acontecendo. [...] Eu acho que a visão cultural, a idéia de você reaproveitar uma antiga edificação, uma referência importante para a cidade, essa idéia reforçou a identidade (Lerner, 2006).

Retomando o foco para a proposta da Rua das Flores, Assad coloca que não seguiu nenhuma linha teórica porque não tinha precedentes, pelo menos no Brasil. No entanto, percebe-se de forma explícita a influência das idéias de humanização dos espaços públicos apresentadas pelo grupo *Team X* e de propostas desenvolvidas para áreas centrais de cidades européias.

Pode-se citar como exemplo o processo de pedestrianização da cidade de Copenhague na Dinamarca. No início da década de 1960, as ruas e praças do centro da cidade eram intensamente utilizadas pelo tráfego e estacionamento de veículos. Em 1962, foi deflagrado um processo de conversão dessas áreas para vias exclusivas para pedestres, assim como ocorreu com a Rua das Flores em Curitiba. A primeira via fechada para veículos foi a Strøget, principal rua da cidade de 1,1 km (ver figuras 55 e 56, p. 162). A princípio, os escandinavos sem tradição de uso dos espaços públicos, não acreditavam que a proposta daria certo, no entanto, nunca tinha sido oferecido aos mesmos, espaços que fossem adequados para desenvolver uma vida coletiva.

“Em pouco tempo, Strøget provou ser um grande sucesso como rua de pedestres, em termos populares e comerciais. [...] Mais conversões de ruas e praças sucederam-se nos anos seguintes” (GEHL e LARS, 2002, p. 54) formando uma ampla e densa rede de ruas de pedestres no centro de Copenhague.



Figura 55: A rua principal de Copenhague, Stroget, convertida em rua de pedestres em 1962.

Fonte: www.mitkbh.dk.



Figura 56: Amagertorv, parte da zona de pedestres de Copenhague.

Fonte: www.johnbowman.btinternet.co.uk.

Todos os arquitetos entrevistados afirmaram que é importante considerar em suas propostas questões relacionadas à identidade cultural da população. Jaime Lerner (2006) diz que a identidade é o componente mais importante para a qualidade de vida: “as pessoas se sentem bem na cidade quando têm referências, têm raízes”. Para o arquiteto, a cidade de Curitiba é o resultado de uma contribuição étnica importante e isso deve ser considerado e valorizado nas propostas de desenho da cidade. Lerner (2006) afirma que: “as propostas que tem melhores resultados são as que foram ancoradas na identidade”.

Assad afirma que a importância das questões culturais reside na possibilidade de dar respostas mais próximas às necessidades da população, falando sobre a proposta da Rua das Flores ele nos diz:

o centro de uma cidade representa toda a alma de seus habitantes. Se esse centro da cidade é o cartão postal, é a sala de estar, como eles próprios chamavam, ou seja, é a alma dessa cidade, essa alma tem que expressar todas as ansiedades, as necessidades e as vontades dos seus moradores (Assad, 2006).

Foram observados alguns elementos intimamente relacionados à questão cultural, na elaboração da proposta, tais como: o respeito aos costumes da população moradora e usuária do local, o *footing* (passear a pé); o costume de fazer compras, de se encontrar na rua para conversar, etc. Como a rua tem um forte componente histórico, como espaço de origem da cidade, buscou-

também a valorização das fachadas e o cuidado de não obstruir a paisagem urbana.

Assim podem-se destacar as seguintes premissas teóricas utilizadas na proposta: a preocupação com a humanização dos espaços, através do processo de pedestrianização deflagrado e da valorização do espaço público; o respeito a preexistência através da manutenção dos usos e atividades ocorrentes no espaço; estímulo a multiplicidade dos usos; respeito a valores culturais resultantes das diversas etnias existentes na cidade e finalmente o tratamento da cidade como cenário, através da criação de ícones urbanos como a proposta da Rua das Flores.

- **Abordagem metodológica utilizada**

Ficou claro durante as entrevistas que não foi feita nenhuma pesquisa de campo específica para a elaboração da proposta da Rua das Flores. Segundo os arquitetos, apenas percebeu-se pela observação (não sistematizada) do cotidiano que “o centro da cidade estava agonizando e que se precisava fazer algo por ele” (Assad, 2006). A partir dessa percepção do problema e das diretrizes apresentadas no plano diretor a idéia foi desenvolvida, baseada na preexistência. Assad afirma que:

A teoria alimenta, mas o importante é você alimentado, ir além e realizar as coisas. Ninguém na prancheta consegue resolver bem um problema sem estar lá vivenciando a realidade. Observar quem circula por ali, a vegetação existente, quem habita por ali (Assad, 2006).

Oswaldo Navarro coloca que:

a gente ia fazendo na prática, a gente ia descobrindo devagar, fazendo. [...] O desenho urbano você deve levar em consideração o transporte, zoneamento, meio ambiente, todo um conjunto de elementos. Mas, o principal é a criatividade, o insight que dá na hora (Navarro, 2006).

Jaime Lerner afirma que para se elaborar uma proposta de desenho urbano é importante trabalhar com profissionais que conheçam bem a cidade ou área estudada. Lembrando as suas próprias palavras:

...eu gosto muito de trabalhar com artista, com jornalista, eu vou dizer por quê. Com artista por que eles sentem a sociedade antes, eles têm uma pele mais sensível, [...] com jornalista porque o jornalista conclui no outro dia. [...] Então é melhor trabalhar com gente que já tenha a pesquisa tabulada, com os profissionais que já trabalharam. A primeira coisa que eu procuro fazer é ver o que os profissionais já sabem sobre a cidade. Então eu já tenho uma pesquisa tabulada, vou conferir (Lerner, 2006).

Ao ser questionado como "conferir" esses dados Lerner colocou que não tem uma metodologia específica para fazê-lo, ressaltou apenas a necessidade de saber ouvir os profissionais do local estudado e discutir com os mesmos os principais problemas da cidade. O arquiteto afirma que mais importante do que discutir os problemas é achar soluções, para isso ele questiona qual o sonho, quais as idéias, que os profissionais têm para a cidade, qual o "desenho desejável" para a cidade. A partir das idéias colocadas deve-se partir para discutir uma solução viável.

Dessa forma, percebe-se a valorização do olhar dos profissionais e a não valorização do olhar do usuário. A partir dessa constatação questionou-se sobre a opinião das pessoas comuns, usuários e ou moradores da cidade.

Lerner, então sugere que se devem ouvir todos os tipos de pessoas: lideranças, donas de casa, estudantes, gente de todas as áreas; mas se contradiz na entrevista, ao colocar um exemplo de Tóquio onde as pessoas estavam totalmente contrárias à implantação de uma rodovia que passava por um bairro de vanguarda da cidade e mesmo assim ele desenvolveu uma proposta para a mesma.

Nós trabalhamos entre o Natal e o ano novo e desenvolvemos nossa idéia [...]. Então o que eu quero dizer é que a gente procura trabalhar com as pessoas em todos os momentos que possam nos contar alguma coisa da cidade (Lerner, 2006).

Assim, nas propostas desenvolvidas para Curitiba, a descoberta de qual é o "desejo" da população, colocado anteriormente por Lerner, fica restrita a consulta a um banco de dados elaborado (e periodicamente atualizado) pelo IPPUC. Esse fato permite visualizar tanto um "perfil do curitibano" morador ou

usuário da cidade, tanto quanto ter um panorama das características físico-espaciais das áreas estudadas.

No entanto, apesar da existência de uma base dados bem fundamentada, esse processo metodológico não possibilita a discussão com a população sobre seus desejos e necessidades.

Diante do quadro colocado, pode-se afirmar que a base metodológica utilizada tem como fundamentação o conhecimento do problema a partir da “observação” e da “sensibilidade” dos arquitetos. A partir dessa vivência da realidade e logicamente dentro das diretrizes do plano diretor, eles decidiram criar condições físicas para que continuassem ocorrendo às atividades já desenvolvidas pelos usuários. Segundo Navarro, a idéia era “proporcionar os ambientes para os usos que eram costumeiros do lugar” (Navarro, 2006).

Pode-se afirmar que essa proposta se tornou um marco no planejamento da cidade de Curitiba. Foi a partir da transformação da rua XV de Novembro em Rua das Flores que a população curitibana começou a tomar consciência que existiam pessoas pensando no desenho da cidade.

- **Descrição da proposta - O calçadão da Rua das Flores**

A idéia da criação de uma área exclusiva para pedestres surgiu ainda no ano de 1962, num trabalho de universidade elaborado por Jaime Lerner e Domingos Bongestabs. Como era um trabalho acadêmico a idéia ficou adormecida até a década de 70. Segundo Lerner, a oportunidade de apresentar a idéia e debatê-la surgiu na época da elaboração do plano diretor pela equipe de Jorge Wilhelm, através da discussão dos problemas da cidade com a equipe local. “Participávamos da discussão e colocamos essa idéia de volta, como a idéia já coincidia com a de muita gente ela foi incorporada ao plano preliminar” (Lerner, 2006).

O formato da malha viária do centro de Curitiba, desenhada pela ocasião do Plano Agache, facilitava a resolução da questão de tráfego uma vez que as vias estruturais de Curitiba tangenciam o centro, mas não o cruzam (ver figura

49, 155). A idéia contida no plano era que “as vias estruturais não cortassem a área central da cidade para possibilitar a criação da área de pedestres e humanizar mais o centro, tanto que se incentivava o estacionamento no exterior do anel” (Lerner, 2006).

A equipe de trabalho para desenvolver o projeto foi escolhida por Jaime Lerner, prefeito “biônico” da época, que afirmava conhecer as pessoas certas para as propostas certas, pois tinha trabalhado em concursos de arquitetura com quase todos os arquitetos de Curitiba da época. Lerner coloca: “Eu sabia qual era o profissional para trabalhar em cada tipo de obra... tinha a legitimidade de saber...()Eu disse olha aqui: - a escolha é minha... vai ter obra pra todo mundo!”

Assim foi escolhido em 1972, o escritório do arquiteto Abrão Assad para desenvolver a proposta da Rua das Flores. No entanto, o próprio Assad afirma que a proposta foi desenvolvida juntamente com o IPPUC e a URBS.

Partindo da idéia de devolver aos poucos a área central ao pedestre o calçadão foi criado tendo como objetivo principal revitalizar o centro da cidade de Curitiba que na época tinha cerca de 600.000 habitantes. Usando as palavras de Abrão Assad, a idéia principal era:

[...] revitalizar o centro de uma cidade valorizando aquilo que representou uma época, eu falo das casas antigas, da arquitetura toda que serviu como cenário. [...] Era revitalizar o centro de uma cidade que era predominantemente comercial e que deveria ser além de comercial, que deveria suprir todas as outras atividades que o centro de uma cidade deve ter (Assad, 2006).

O arquiteto seguiu a diretriz definida pelo IPPUC de se criar áreas interditadas ao tráfego normal de veículos, transformando-as em espaços de lazer pavimentados, ajardinados e dotados de equipamento urbano e mobiliário adequado ao bem estar do transeunte.

A partir das entrevistas realizadas pode-se perceber que foram os seguintes os elementos direcionadores da proposta: 1. necessidade de revitalização e humanização do centro da cidade; 2. prioridade para o pedestre, “o ser

humano passa a ser o protagonista naquela área” (Assad, 2006); 3. utilização da escala humana na elaboração do mobiliário urbano; 4. valorização do patrimônio histórico arquitetônico e 5. valorização da rua como ponto de encontros.

Como foi visto, trata-se de um eixo muito bem localizado, em uma área de importância histórica para a cidade e que tem no seu entorno várias praças e edifícios que são referência na paisagem. O calçadão tem hoje como limites duas praças, a Santos Andrade, onde se encontra o Teatro Guaira e a Universidade Federal do Paraná, e a Praça General Osório, área intensamente arborizada (ver figura 53 e planta baixa no anexo B).

O primeiro passo dado em direção à proposta foi a retirada dos veículos da rua e a ligação de todo esse trecho da rua às praças vizinhas num único piso. “Com isso reavemos um grande espaço destinado ao homem, justamente na área mais densa” (Assad, 1973, p.115).

Foram criados ambientes de estar, lugares de permanência e não apenas de circulação. Segundo o autor,

procurou-se tornar legível a paisagem urbana, criando-se pontuações estáticas no espaço dinâmico. [...] Um bom ambiente é bem diversificado: suas partes têm caráter distinto, indetectável. São marcadas por diferenciações visíveis que permitam escolha e exploração, dando uma sensação de lugar e de estar (Assad, 1973, p. 115).

Dessa forma, o calçadão ganhou mobiliário urbano exclusivo, que tinha como material predominante o acrílico, que na época era considerado inovador. Os domos de acrílico e as luminárias transformaram-se na marca registrada dos novos espaços públicos da cidade, se tornando, mais tarde, ícones da cidade de Curitiba. A rua adquiriu ares de *boulevard* francês, com a inserção de mesinhas espalhadas sobre a calçada que serviam de área de apoio aos bares e cafés (ver figuras 57 e 58, na p. 168).

Ao longo do calçadão foram criados trechos de diferentes vocações: nas áreas de serviços encontravam-se equipamentos como torres de informação, bancas de jornal e revistas, cafés, telefones públicos, etc; nas áreas de estar ou lazer

eram encontrados vários elementos urbanos como: floreiras, bancos, mesas, cadeiras e coberturas defronte aos bares e restaurantes.



Figura 57 – Perspectiva da proposta para a Rua das Flores – visão da área dos toldos de acrílico.
Fonte: Foto da autora a partir de uma exposição do IPPUC.



Figura 58 – Visão de parte da área dos toldos de acrílico.
Fonte: Arquivo da autora, 2006.

Ao longo do calçadão foram criados trechos de diferentes vocações: nas áreas de serviços encontravam-se equipamentos como torres de informação, bancas de jornal e revistas, cafés, telefones públicos, etc; nas áreas de estar ou lazer eram encontrados vários elementos urbanos como: floreiras, bancos, mesas, cadeiras e coberturas defronte aos bares e restaurantes.

Dessa forma, o mobiliário foi locado de acordo com os ambientes criados. Os bancos, em sua maioria foram dispostos formando pequenos ambientes de estar, possibilitando áreas de convívio. Em geral, os mesmos eram localizados próximos as árvores, sendo o ambiente completado pela presença de floreiras. Ao longo de toda a rua também se encontravam bancos isolados com o intuito de proporcionar ambientes que priorizassem a contemplação e as atividades que requeriam maior recolhimento como a leitura.

No projeto original se encontrava, ainda, cinco tipos de quiosques (banca de revistas, telefones públicos, venda de flores, bar, e sanitário infantil), todos em acrílico variando as cores de acordo com a função.

As lixeiras foram locadas ao longo de toda a rua, assim como as luminárias de tipos diversos, que pontuavam o caminhar do pedestre e por vezes destacavam algum edifício histórico (ver localização do mobiliário na planta baixa no anexo B).

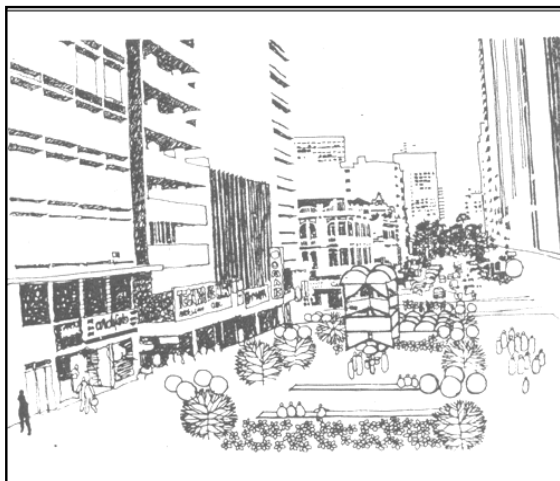


Figura 59: Perspectiva – visão geral da rua das flores, com a torre de informações como marco na paisagem.
Fonte: Revista CJ Arquitetura. 1973.

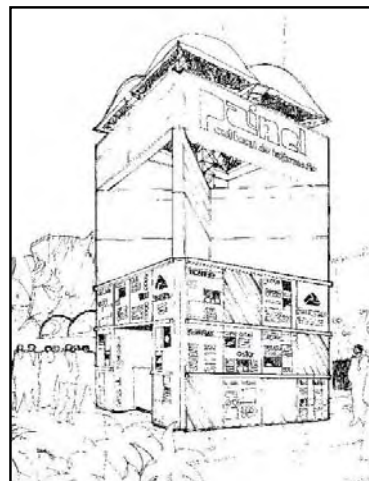


Figura 60: Detalhe da torre de informações.
Fonte: Revista CJ Arquitetura, 1973.

Dessa forma, a iluminação foi um recurso utilizado tanto para demarcar os ambientes, quanto para enaltecer edifícios históricos lindeiros a rua. O projeto de iluminação foi elaborado “como se a rua fosse um palco de teatro que você joga um spot [...] valorizando [...] isso fazia com que as pessoas se reunissem ali como se fossem participantes de uma peça teatral (Assad, 2006).

O projeto tinha como conceito fundamental dotar a rua de condições físicas para exercer as suas funções históricas: 1. social – local de lazer, de encontros; 2. econômica – local de negócios, operações comerciais e financeiras; 3. função política – campo de debates dos grupos que diariamente se reúnem em “assembléias públicas”; e 4. função cultural – local para festivais, exposições e manifestações.

Sobre essa última o autor do projeto se debruça um pouco mais enaltecendo:

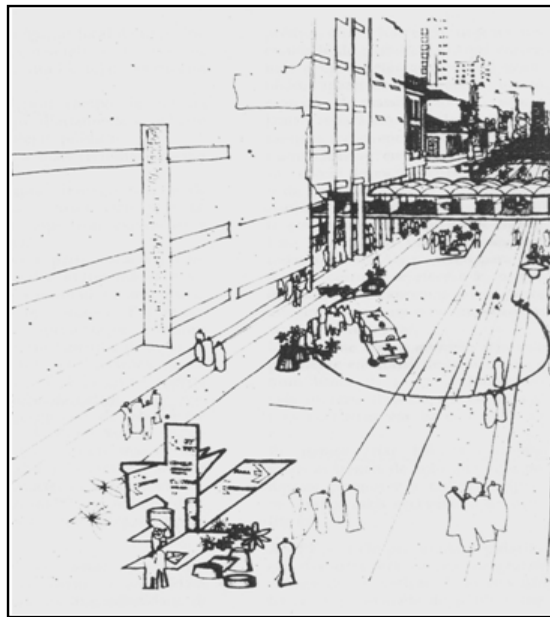


Figura 61: Detalhe do acesso a veículos de emergência.

Fonte: Revista CJ Arquitetura, 1973.

A massificação da cultura jamais se fará em estabelecimentos estanques e convencionais. Acreditamos numa cultura “encarnada”, numa nova espécie de escola, cujo tamanho é o da própria cidade. Aqui o ponto de encontro já existe e nele palpita o espírito da cidade. Este “recipiente” urbano promoverá todas as interações possíveis para que o nível cultural se eleve e assim gradativamente alcancemos novos estágios na procura e no encontro das satisfações humanas [...]. Precisamos criar hábitos culturais [...] (Assad, 1973, p.115).

Nessa parte conceitual do projeto Assad ressalta que além das grandes artes como a pintura, a escultura, a dança, a música e o teatro, seria necessário o incentivo a participação popular através da divulgação dos costumes, tradições e manifestações folclóricas.

Com relação ao partido adotado os autores do projeto afirmam que a diversificação do uso ao longo da Rua das Flores requeria a consecução de um grande espaço livre que amparasse as diversas manifestações culturais e promovesse o lazer. Todas as funções preexistentes foram conservadas e estimuladas com exceção do uso do automóvel. No lado norte da quadra, para facilitar as compras, dos pais com filhos ainda pequenos, foi criado um “ambiente protegido”: um bondinho antigo doado à cidade, onde as crianças

teriam acompanhamento de educadores. No lado sul dessa mesma quadra encontravam-se lanchonetes e sorveterias, dessa forma os equipamentos ali propostos foram pensados de forma a facilitar o desempenho da área como ponto de encontro. Segundo Assad,

nessa quadra, assim como em toda Luiz Xavier, é possível uma distribuição de equipamentos com toda a liberdade e menor rigidez, ora agrupados, ora isolados. Essa pontuação permite a formação de diversos “ambientes” que se ampliam, culminando na Praça Osório (Assad, 1973, p. 116).

Algumas idéias colocadas na proposta não chegaram a ser executadas como uma grande árvore de ferro e acrílico cobrindo 130 m² que serviria de abrigo às manifestações culturais. Pensou-se também, na época do inverno, em instalar anteparos para os quiosques e aquecedores públicos, além da criação de um mini-parque em um terreno vazio na esquina da Rua Marechal Floriano.

No início da década de 70, quando Jaime Lerner foi nomeado prefeito de Curitiba uma das suas primeiras ações foi executar a obra:

Bom, quando eu assumi a prefeitura o problema era fazer aquilo. E como fazer? Havia poucas cidades no mundo que tinham feito isso, naquela época, 1971. [...]. Então a Rua XV tinha que ser executada rápido! Ai eu chamei meu secretário de obras e disse: nós temos que fazer esse projeto... Mas, eu quero isso em 58 horas... (Lerner, 2006).

Como era uma idéia inovadora, e contrária à prioridade do automóvel diante do pedestre, a princípio houve dificuldades de aceitação pela população usuária da rua, principalmente representada pelos comerciantes, que tinham medo de que ocorresse uma diminuição das vendas na área. Os protestos dos comerciantes, foi o motivo da pressa em executar a obra, assim, de maneira nada democrática, resolveu-se executar a obra de uma forma que não desse tempo de a mesma ser embargada por um mandato de segurança.

...se pararem a obra por uma decisão judicial nós não vamos conseguir mais fazer... Então tem que ser rápido por causa disso, na hora que o pessoal ver, já está pronto. Se eles não gostarem a gente refaz. Não era um grande problema ... refazer como era. Se a lei mandar a gente refaz... (Lerner, 2006).



Figura 62: Vista aérea da proposta da Rua XV.
Fonte: Biblioteca do IPPUC



Figura 63: Detalhe da área do bondinho.
Fonte: Biblioteca do IPPUC, 2007.

Dessa forma a primeira etapa do projeto da Rua das Flores foi executada em 72 horas, com todo mobiliário pronto e material estocado, a obra foi iniciada numa sexta feira à noite e na segunda-feira seguinte estava pronta.

Segundo Jaime Lerner, para as coisas saírem da teoria para a prática o processo teve que ser rápido por três razões básicas: 1. por razões políticas; 2. para driblar a burocracia; e 3. para evitar a própria insegurança e o excesso de auto crítica. Lerner afirma: “para que um projeto inovador seja implementado o negócio é começar, não ter medo de começar!” (Lerner, 2006).

Enfim, a proposta foi dividida em várias etapas e o calçadão se estendeu nos meses seguintes por cerca de 1,2 mil metros. Nos anos seguintes o espaço exclusivo para pedestre no centro de Curitiba continuou se ampliando e somente no ano de 1997 a prefeitura concluiu o calçadão da Rua XV. Durante os anos de 1999 e 2000 o calçadão sofreu a sua grande primeira reforma: foram modernizadas as redes subterrâneas, foram instaladas câmeras de vídeo, foi instalado um novo piso, foi revisto o paisagismo e foi trocado o mobiliário urbano.

4.2.3 – Condicionantes do Projeto

Aqui as bases de análise principais foram os elementos gráficos (plantas das propostas) e as descrições da proposta obtidas em revistas especializadas e em jornais da época, além da observação *in loco*.

Foram analisadas as seguintes variáveis: as características físicas da proposta; as permanências X transformações espaciais e a identidade urbanística da área estudada.

Com relação as características físicas da proposta a principal fonte de análise foi a proposta original elaborada e executada na década de 1970. No entanto, com relação às permanências X transformações espaciais e a identidade urbanística da área estudada, também foi levada em consideração a observação *in loco*.

- **As características físicas da proposta**

Como foi visto, o desenho da Rua das Flores foi direcionado tanto à circulação, quanto à permanência do pedestre naquele espaço da cidade. A forma como foi situado o mobiliário, por um lado, em blocos de elementos criando ambientes e por outro, de forma linear, em alguns espaços mais voltados para circulação, fez com que no design final, a relação forma/função cumprisse os objetivos da proposta: tanto com relação às áreas de maior fluxo de pedestres, quanto aos ambientes destinados ao convívio.

A preocupação da utilização da escala humana ao pensar o mobiliário também acarretou em elementos urbanos mais confortáveis e funcionais. Por outro lado o design dos domos de acrílico (inovador para a época), pousados em leves estruturas de ferro, fez com que o espaço adquirisse uma imagem forte de tal maneira que, com o decorrer do tempo, o desenho virou símbolo da cidade de Curitiba (ver figuras 57 e 58, p. 168).

Com relação ao piso, foi feita uma paginação em *petit pavé* com desenhos dos pinhões⁶⁹, inspirados nas estilizações desenvolvidas pelo artista Lange de Morretes⁷⁰, como uma referência a cultura regional (ver figura 64, p.175). Nas áreas lindeiras as edificações foram inseridas grandes rosáceas intercaladas por outras rosáceas menores de desenho mais simplificado. O espaço central da rua não possuía desenhos se configurando em uma área recoberta em *petit pavé* branco.

A proposta foi pensada com espaços direcionados para determinados usos de acordo com suas “vocações”, ou seja, espaços equipados com elementos distintos para execução de determinadas funções. Como exemplo pode-se se citar: áreas de serviços - onde se encontram bancas de jornal e revistas,

⁶⁹ Fruto da árvore símbolo do Paraná.

⁷⁰ A estilização desenvolvida por Lange de Morretes, artista plástico paranaense, serviu de inspiração para os projetos gráficos das calçadas de Curitiba, que trazem motivos diferenciados feitos em *petit-pavé* ou mosaico português. Os desenhos sofreram a influência do Movimento Paranista, e foram implantados nas calçadas da cidade desde 1949.

floriculturas, telefones públicos agrupados, etc.; áreas de estar – espaços onde se podem encontrar bancos, mesas, cadeiras, coberturas, etc. Assim, de certa maneira cada ambiente tem um tipo de equipamento que o caracteriza e é voltado para determinado interesse específico ao homem. Os espaços que possuem robustez, ou seja, possibilitam o desenvolvimento de vários usos e atividades, são as áreas livres localizadas entre um ambiente e outro onde ocorrem as diversas manifestações populares. Além disso, a proposta apresentava um grande espaço livre coberto de 130m² que seria o ponto alto na composição do conjunto e destinado às manifestações culturais, no entanto, essa parte da proposta não foi executada.

Percebe-se, dessa forma, uma preocupação em estimular “todos os usos que o centro de uma cidade deve ter” (Assad, 2006), corroborando os usos que já eram dados ao espaço e estimulando novos através da criação de ambientes distintos. Dessa forma, obteve-se uma grande variedade nos usos que é dado a rua: local de lazer, ponto de encontro, de compras, de negócios, campo de debates e manifestações políticas, palco para artistas de rua, etc (ver figuras 65, 66 e 67, p. 176).

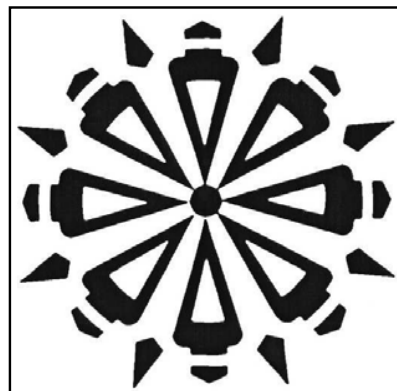


Figura 64: Rosácea, do piso das calçadas.
Fonte: Krasinski, 1987.

Existe uma riqueza na paisagem composta pela diversidade da arquitetura do casario, pela singularidade do mobiliário urbano instalado e pelas cores tanto das edificações quanto das flores encontradas no calçadão. Assim pode-se perceber a existência de texturas e cores diversas. No entanto, algumas

bancas inseridas na rua tornam-se obstáculos visuais para a apreciação das fachadas do casario histórico.



Figura 65: Artista de rua, Rua das Flores
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 67: Palhaço da Rua das Flores
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 66: A Rua das Flores é intensamente utilizada.
Fonte: Acervo da autora, 2006.

A iluminação também foi pensada de forma que enriquecesse o estímulo visual através da criação de ambientes e da valorização de alguns pontos e fachadas importantes. À noite a iluminação que busca criar ambientes como se fossem cenários de uma peça teatral, facilita a memorização do espaço por aqueles que visitam a rua (ver figura 68). A rua das flores é considerada um cartão postal da cidade de Curitiba.

Foi observado que as redes de vias preexistentes dividiam o ambiente urbano em quadras com tamanhos e formas distintas e de tamanhos irregulares, desenho característico da cidade pré-moderna. Na proposta foi mantido o desenho das vias possibilitando várias possibilidades de rotas alternativas, além disso, os autores priorizaram o pedestre facilitando a sua circulação no

momento em que proibiram a circulação de veículos e promoveram a ligação da rua às praças vizinhas num único piso. Ademais foi clara a preocupação em locar os equipamentos urbanos e o mobiliário de forma que não se tornassem obstáculos à livre circulação.



Figura 68: Vista noturna da Rua das Flores.

Fonte:

www.curitiba.pr.gov.br

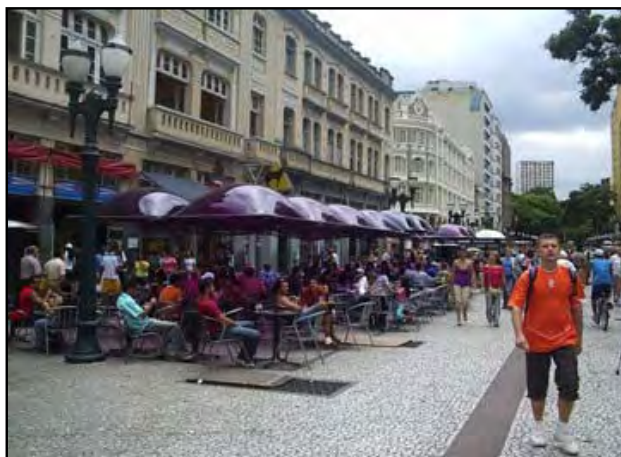


Figura 69: Área de bares e cafés sob os toldos de acrílico.

Fonte: Acervo da autora, 2006.

Com relação à permeabilidade visual, os arquitetos procuraram tornar as rotas existentes claras, na medida em que pontuaram o trecho essencialmente dinâmico e linear da rua com ambientes de permanência marcados por diferenciações visíveis através dos equipamentos urbanos e mobiliários utilizados que buscavam criar uma sensação de lugares distintos (ver figura 69). Assad afirma que “mesmo considerando a Rua XV como local de permanência, não esquecemos sua função de circulação e a necessidade de proporcionar a entrada de veículos de emergência” (ASSAD, 1973, p.117).

A circulação de veículos ficou limitada a Rua Luiz Xavier, para atender os hotéis que se localizam naquele espaço. No entanto, mesmo nessa área a rua se divide entre pedestres e veículos, metade da via dá continuidade ao calçamento e a outra metade admite a circulação dos veículos automotores. Na Rua Ébano Pereira, perpendicular a rua das flores, uma faixa foi destinada a estacionamento de veículos.

Com relação ao clima da cidade, na proposta original havia uma preocupação em proteger os usuários do frio, no rigoroso inverno curitibano, com anteparos e aquecedores, no entanto esses elementos não saíram do papel. Apesar disso o espaço da Rua é até hoje intensamente utilizado. Assad (2006), afirma que: - “Se vier no inverno aqui em Curitiba, vá à Rua XV que tem curitibano tomando chope. Está geando e eles estão tomando chope. O costume prevalece, ele é mais forte do que as intempéries”.

Apesar de o verão em Curitiba ser curto, as temperaturas nessa estação oscilam entre aproximadamente 14° e 32° (IPPUC, 2004). Assim a existência de arborização nos ambientes produzidos para o descanso e o convívio, ameniza o uso do espaço em horas de calor. Entretanto, durante o verão ainda são insuficientes as áreas de bancos que se encontram sombreadas. Vale salientar que na maior parte do ano o clima é frio, assim áreas aquecidas pelo sol, durante o inverno, são bem vindas.

A Praça General Osório, coroando um dos lados da Rua e a Praça Santos Andrade fechado o circuito do outro lado, traz uma importante contribuição para o incremento do verde na área.



Figura 70: Área de convívio arborizada.
Fonte: Acervo da autora, 2006.

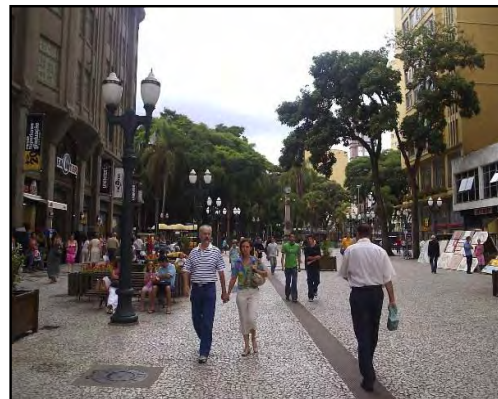


Figura 71: Ao fundo a Praça General Osório, com uma ampla cobertura vegetal.
Fonte: Acervo da autora, 2006.

- **Permanências X transformações espaciais**

Antes da proposta a rua era voltada basicamente a um intenso fluxo de veículos automotores, mas era também um espaço onde aconteciam festividades, como o carnaval, e eventos, como os enterros de celebridades da cidade. Nos primórdios de Curitiba era a rua principal onde se estabelecia o comércio e onde as famílias faziam as compras. Na década de 1970, época da elaboração da proposta, o tráfego era intenso e provocava desconforto ao pedestre que transitava na área.

Com o fechamento da rua ao tráfego de veículos a população se apropriou e passou a incluir aquela área como um espaço de lazer do curitibano. Pode-se observar que ainda nos dias atuais as pessoas se relacionam intensamente com a Rua, seja de forma contemplativa, descansando e apreciando a paisagem, seja de forma ativa, desenvolvendo atividades diversas.



Figura 72: Mulher descansando na Rua das Flores
Fonte: Acervo da autora, 2006.

Atualmente a área é apropriada de diversas formas distintas. Tornou-se um espaço democrático e de múltiplos usos: lugar de passagem, de trabalho, de encontro; local para descansar, ler um jornal, fazer compras, de manifestações culturais, de discussão política, de artistas de rua, etc. Transformou-se com o tempo em uma área turística, ponto de acontecimentos, espaço de

apresentações folclóricas e exposições, sendo hoje considerada um cartão postal da cidade.

A área do calçadão localizado na Av. Luiz Xavier, conhecida como a Boca Maldita⁷¹, é um reduto masculino. O espaço foi apropriado por uma confraria criada em 1957 e institucionalizada em 1966, seus componentes se encontram naquele espaço diariamente para discutir política e futebol. É um local conhecido também pelas manifestações políticas e pelos comícios em época de campanha. Apesar de ser anterior a proposta da Rua das Flores, essa forma de apropriação do espaço sobreviveu a todas as mudanças ocorridas naquela área.



Figura 73: Área conhecida com Boca Maldita.
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 74: Carnaval da Ex-cola de Samba Unidos do Botão, Rua das Flores, Curitiba, 1998.
Fonte: www.corocoletivo.org



Figura 75: Grupo Sensibilizar: happening "31 de março de 1964", Boca Maldita, Curitiba, 1984.
Fonte: www.corocoletivo.org

⁷¹ A confraria conta com personalidades importantes como: ministro do Superior Tribunal de Justiça, políticos, empresários, desembargadores, delegados e profissionais liberais. A Boca Maldita é nacionalmente conhecida, composta por representantes da direita e famosa pelo seu cunho machista, seu lema é "nada vejo, nada ouço, nada falo".

A Rua das Flores era considerada, desde a década de 1950, a “cinelândia” curitibana. Ali funcionavam quatro cinemas: o Avenida, o Palácio, o Odeon, e o Ópera. Até a década de 1990 ainda resistiam os cinemas de arte como o Ritz e o Groff, no entanto, com o advento e o desenvolvimento dos shoppings os cinemas da Rua se acabaram.

O bloqueio da Rua XV de Novembro, na década de 1970, marcou o início de uma série de mudanças na malha urbana, como a implantação do anel central de tráfego lento e dos eixos estruturais Norte e Sul, onde começou a operar o sistema de ônibus expressos. Assim a área central foi liberada de grande parte do tráfego vindo dos bairros

No ano de 1993, um roteiro cultural e histórico que foi inaugurado pela prefeitura atravessou a Rua XV, no cruzamento da mesma com a Rua Barão do Rio Branco, para marcar o ponto foi inserida uma grande rosácea conhecida como a Pinha-dos-ventos⁷², que faz parte de um conjunto de 51 desenhos através dos quais é possível conhecer o centro de Curitiba a pé.

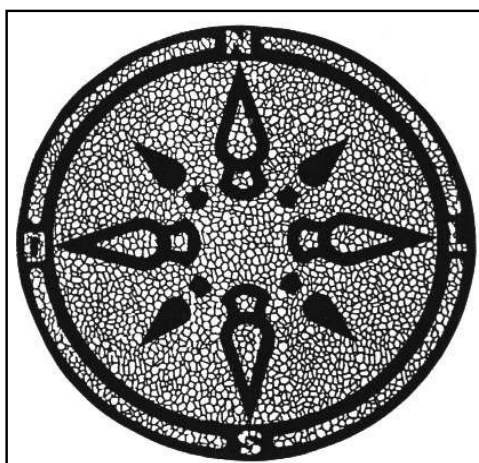


Figura 76: Pinha-dos-ventos.
Fonte: FENIANOS; MENDONCA, 1996.

Como foi visto, o calçadão foi sendo ampliado durante os anos seguintes a sua implantação e as principais modificações ocorreram na reforma ocorrida

⁷² Desenho também baseado nos originais do artista plástico Lange de Morretes.

entre o final de 1999 e o início de 2001, na Gestão do Prefeito Cássio Taniguchi.

Nessa época, foram inseridos elementos como: a fonte, novos bancos e luminárias, nova arborização, novo piso (incluindo uma faixa de piso tátil), bem como a implantação de câmeras de vídeo e de uma central de monitoramento da Polícia Militar na Praça General Osório. Foi também atualizada a infraestrutura básica com uma reforma e ampliação das redes de energia elétrica, água e esgotos.

Ainda nessa reforma a torre de informações, também conhecida como a casa do ingresso, que continha toda a programação cultural da cidade de Curitiba foi retirada, para a inserção da fonte. Esse fato foi considerado uma perda para a cidade, pois a torre se constituía em um ponto de referência, útil tanto aos curitibanos quanto aos turistas. Localizada no meio da rua, a fonte, apesar de trazer um efeito visual agradável, estrangula a circulação dos pedestres em horas de pico (ver figura 77).



Figura 77: Chafariz inserido na última reforma.
Fonte: Arquivo da autora, 2006.

Apesar das transformações ocorridas, em termos conceituais a proposta se mantém semelhante à original, e continua sendo uma área de lazer e com intensa vitalidade comercial⁷³.

- **Identidade urbanística**

Como foi visto os arquitetos responsáveis pela proposta da rua das flores respeitaram a preexistência com relação tanto ao uso, quanto com relação ao patrimônio histórico e arquitetônico existente na área. Sendo a Rua XV de Novembro, parte importante da história da cidade e conseqüentemente da história de cada curitibano. O respeito à tipologia arquitetônica existente e a manutenção da morfologia da malha viária, traz a memória do curitibano a sua relação com as raízes da cidade provocando uma sensação agradável de familiaridade e um forte conteúdo afetivo com relação àquele lugar.

A Rua das Flores é, também, uma área da cidade de Curitiba de forte diferenciação, individualidade e personalidade (fatores que dão identidade a área), devido a algumas suas características físicas apresentadas anteriormente, como por exemplo, os domos de acrílico e as luminárias que viraram símbolos da cidade. A área possui também forte imaginabilidade uma vez que o casario histórico, juntamente com colorido e variedade das flores existentes e o design do mobiliário formam uma imagem que fica impregnada na memória do observador.

A riqueza histórica que a rua possui, é outro fator que influencia a identidade da área que passou por varas transformações no decorrer do tempo: de rua principal da cidade, no século XIX; a ponto de manifestações políticas na década de 1980; a espaço de encontro e manifestações artísticas na década de 90 e início do século XXI; a mesma faz parte do cotidiano e se constitui em uma parcela importante da memória coletiva dos cidadãos curitibanos (ver figura 78, p.184).

⁷³ Segundo artigo publicado na Gazeta do Povo, no Natal de 2006 foram feitas mais transações comerciais na Rua das Flores do que em todos os shoppings da cidade.

Outra importante manifestação que marca a identidade da Rua das Flores é a existência da Boca Maldita, tanto o espaço assim denominado popularmente, quanto à confraria existente são conhecidos nacionalmente e a área se tornou ponto de referência na cidade.



Figura 78: Vista da Rua das Flores, em foco as luminárias, e o detalhe da paginação do piso. Ao fundo casario histórico.

Fonte: Arquivo da autora, 2006.

A partir da análise da proposta percebe-se que a mesma atendeu os seus objetivos de humanização do espaço e priorização dos pedestres na medida em que fechou as vias ao tráfego de veículos e criou espaços acolhedores para os pedestres. Além de ser intensamente utilizada, a Rua das Flores é uma área da cidade de forte imaginabilidade, se constituindo um marco na paisagem da cidade de Curitiba.

A pontuação entre os arranjos espaciais criados pelos ambientes e os espaços livres, aliados as árvores e floreiras existentes dão um ritmo ao conjunto criado pela cadência de cheios e vazios. Essa formação torna o espaço público convidativo à permanência e ao uso. A proposta implantada foi eficiente ao

estimular de forma adequada os mais diversos usos acondicionando áreas distintas para que as atividades pudessem ser desenvolvidas de maneira satisfatória.

Percebe-se que apesar da resistência dos comerciantes e da imposição da idéia na época da implantação da proposta, a Rua das Flores foi incorporada como um espaço importante para a cidade de Curitiba. Além de ser considerado um shopping a céu aberto é um espaço de intensa vitalidade cultural.

4.3 – A PROPOSTA DA RUA DA CIDADANIA – A PRAÇA RUI BARBOSA

4.3.1 - A Praça Rui Barbosa - histórico e características.

Do olho d'Água dos Sapos à Rua da Cidadania, a praça, "logradouro de tantas fisionomias e tantas transformações" é sobretudo lugar de história e lugar de memória. Ao longo do tempo, a Rui Barbosa tornou-se um dos símbolos por excelência da Curitiba trezentona, espelhando as mudanças urbanas e sociais de sua população (Benatti e Sutil, 1996, p. 2).

Pode-se dividir a história da Praça Rui Barbosa em três momentos distintos e marcantes para a cidade de Curitiba. No primeiro momento, ainda no século XIX, a área da atual praça era conhecida por três denominações distintas: Campo do Olho D'Água, Olho D'Água dos Sapos e Campo da Cruz das Almas. Nessa época a área servia para o abastecimento da cidade através de um olho d'água existente na mesma.

Após a construção da Santa casa de Misericórdia e de um Quartel em seu entorno no ano de 1873 a área começou a trilhar os primeiros passos no sentido da urbanização. Aos poucos foram definidos os primeiros arruamentos e medidas preventivas a fim de garantir a salubridade da região. Dessa forma, começou a se configurar a forma atual da praça. Apesar de na época não passar de um grande descampado, ao seu redor se instalaram edifícios importantes para a cidade como a Igreja e o Colégio Bom Jesus, o Colégio São José, a Faculdade de Medicina, entre outros.

A área da praça era utilizada para abrigar circos, parques e eventos como feiras de exposição e congressos. Devido à existência do quartel aconteciam também e com certa frequência exercícios militares. Segundo Biscaia, nos anos cinquenta do século XX, a Igreja do Bom Jesus era ponto de encontro da elite da cidade.

A elite da cidade está sempre representada nesse local. A Praça Rui Barbosa fica cheia de automóveis, e os rapazes, na sua maioria estudantes, fazem fila para aguardar a passagem das suas eleitas. (...) Após a missa segue um grande cortejo, de moças e rapazes, em direção a Rua XV, dando à cidade um aspecto festivo e encantador, (...). E quando chegam à

principal artéria, fazem o “footing” até a hora do almoço (Biscaia, 1951, p. 50).

O segundo momento inicia-se na metade do século XX e vai até os anos 70. É um período marcado por um processo de transformação acelerada da Cidade de Curitiba e conseqüentemente de sua área central. Com a explosão da cafeicultura no estado, a cidade cresceu como nunca em sua história, abandonando suas características provincianas e partindo em busca da modernidade.

No ano de 1943, o plano Agache incorporava a idéia de modernização e embelezamento da cidade e tinha uma parte dedicada à composição das praças da cidade, uma vez que, segundo seus autores, o aumento da densidade populacional na cidade trazia a necessidade de se aproveitar da melhor maneira possível os espaços livres. É nessa época que é elaborada a primeira proposta de construção e ajardinamento da Praça Rui Barbosa, no entanto, o plano proposto não chegou a ser implantado.

A partir dos anos 50 Curitiba sofreu um processo de verticalização e as praças públicas da área central da cidade são novamente inseridas nas políticas de urbanização modernizadoras. Em 1952, foi elaborada uma nova proposta de urbanização da praça. O urbanista e paisagista Gustavo Gama Monteiro afirmou:

usamos um desenho que era abstrato, chamado “abstrato funcional”, só que com desenho de cor, que a gente chamava na época de “amebas”. Era a moda daquela época. O próprio Burle Marx só fazia amebas, só fazia esse tipo de desenhos. Hoje são meio ridículas essas formas, mas era a forma da época, a forma como se faziam os jardins do Rio de Janeiro. Os jardins da Praça Botafogo tinham sido feitos com esse tipo de forma, e nós copiamos aqui (Monteiro, 1996).

Mais uma vez o projeto não saiu do papel e quase três anos depois foi ligeiramente modificado e realizado na gestão do prefeito Ney Braga (1955-58). O novo design da praça também continha canteiros e um lago de formato irregular, além disso, tinha uma fonte luminosa. Essa proposta foi a que marcou a fisionomia da Rui Barbosa até a década de 70, era uma praça com um pouco mais de vinte mil metros quadrados, poucas paradas de ônibus e com função

principal de encontro e circulação de pedestres, ou seja, ainda conservava a sua característica de espaço cívico e comunitário.

Ao longo dos anos 1970 a praça sofreu grandes transformações morfológicas decorrentes das modificações inseridas no sistema de transporte público da cidade de Curitiba. No final dos anos 1970 a praça e o seu entorno foram adaptados para receber o fluxo de usuários das linhas de ônibus que para lá foram direcionadas. Dessa forma, a Rui Barbosa começou a sua maior transformação e passou a se configurar no maior terminal de transporte coletivo da cidade perdendo paulatinamente a suas funções sociais de ponto de encontro e conagração.

No ano de 1973, o prefeito da época Jaime Lerner autorizou, através da Lei 5.685, a implantação do terminal. Entretanto, foi somente em 1979, durante a segunda gestão de Lerner, que a Rui Barbosa sofreu uma grande reforma para se tornar compatível com o Sistema Integrado de Transportes. O quartel centenário que existia em um dos lados da praça também foi “reciclado” e transformado em centro comercial e área de estacionamento.

Reginaldo Reinert, um dos arquitetos responsáveis pela proposta aqui estudada, afirma:

A praça originalmente abrigava um quartel, uma fonte e um teatro. Ela era circundada por quatro vias. Quando o quartel saiu daqui e foi se instalar na periferia foi reformado pela prefeitura para se tornar um centro comercial. O teatro era inicialmente Art Decó, depois foi demolido e construído um teatro moderno. [...]. A fonte luminosa que existia foi destruída e construída uma nova fonte. Em 1970, 1971, algumas ruas ao redor da praça foram fechadas (Reinert, 2006).

Assim, o terceiro momento é representado pela feição da praça voltada à função de terminal de transportes urbano. Em 1981, um cronista da cidade de Curitiba descreve as características da praça naquela época:

Atingida pelo inusitado crescimento da cidade, ponto de ônibus de todas as partes e todos os bairros, a Rui Barbosa se converteu numa tumultuada zona da urbe, centro de especulação imobiliária, foco de camelôs e ambulantes, gente de incertas procedências, malandros descuidistas e vadios. A retirada do Quartel transformado em estacionamento contribuiu

para o maior surto de aglomeração, veículos e pedestres a comporem um dos mais turbulentos e movimentados territórios da metrópole. Durante certo tempo muito se discutiu sobre o melhor aproveitamento local com várias opções sugeridas, estudadas e afastadas. [...] Finalmente, nas decisões do Sr. Prefeito, a solução que lá está. A Rui Barbosa ampliada e decorada conforme os padrões, os reclamos, o dinamismo da época (Grein Filho, 1981, p. 172).

Nos anos 80 era intensa a vida na Praça Rui Barbosa. A grande quantidade de pontos de ônibus aumentava o trânsito e o fluxo de pedestres na área: vendedores, pregadores, políticos em campanha, prostitutas, radialistas e crianças de rua. A multiplicidade de usos na praça era evidente: ocorriam tanto feiras (de artesanato e de alimentos), quanto eventos, como comícios e shows.

Nos anos 90, devido à crise econômica nacional, cresce o número de ambulantes na Praça Rui Barbosa e as inadequadas condições de trabalho tanto dos ambulantes quanto dos artesãos trazem um aspecto de decadência para a área (ver figura 79, p. 190).

Problemas como a manutenção do piso em *petit pavé*, danificado pelo movimento dos carrinhos dos ambulantes e pelas estacas das barracas de artesanato, também se fazem presentes; são precárias, ainda, as condições sanitárias ocasionadas pela deposição do lixo à espera dos caminhões da limpeza pública (Benatti e Sutil, 1996, p. 105).

Em 1994, a prefeitura, em um processo da descentralização dos serviços municipais, inicia a construção das chamadas Ruas da Cidadania em cada uma das sete Regionais⁷⁴ existentes na cidade. A Praça Rui Barbosa foi escolhida para ser a sede de uma delas devido a sua localização, dimensões e freqüência diária dos usuários de transportes coletivos.

Dessa forma, uma nova transformação morfológica e uma adequação dos usos foi proposta para a praça. Assim surge a Rua da Cidadania Matriz, parte constituinte da última configuração da Rui Barbosa, que foi um dos objetos de estudo da presente tese, apresentado neste capítulo.

⁷⁴ A cidade de Curitiba é dividida em sete Regionais, em cada uma delas existe uma Rua da cidadania, são elas: Matriz, Boa Vista, Boqueirão, Portão, Pinheirinho, Cajuru e Santa Felicidade.



Figura 79: Aspecto da Praça Rui Barbosa, em agosto de 1995, ainda com as barracas da feira em uma lateral da praça e com o Centro Comercial e estacionamento localizado onde se encontrava o antigo quartel.

Fonte: www.curitiba.pr.gov.br, acessado em 2007.

A Rua da Cidadania foi uma proposta urbanística que surgiu como forma de amenizar os problemas de deslocamento da população na cidade, diminuindo a necessidade do uso do transporte coletivo, através da descentralização da administração municipal em Centros de Apoio ao Usuário das Regionais da Prefeitura (ver figura 80, 191).

Além de minimizar a pressão sobre o transporte coletivo a idéia era unir os serviços prestados pela Prefeitura a uma estrutura que funcionasse como um *Shopping*. Dessa forma, todas as Secretarias Municipais prestadoras de serviços essenciais⁷⁵ possuiriam um núcleo de atendimento local. Essas estruturas contariam ainda com serviços de outras esferas administrativas (estadual e federal), serviços bancários e lojas comerciais de diversos ramos

⁷⁵ Entre os serviços essenciais pode-se citar, solicitação de alvarás, guias para atendimento em postos de saúde, autorização para se derrubar árvores, emissão de carteiras de trabalho e identidade, etc.

como: farmácias, roupas, lanchonetes, locadoras de vídeo, cabeleireiros, bancas de revistas, entre outras.

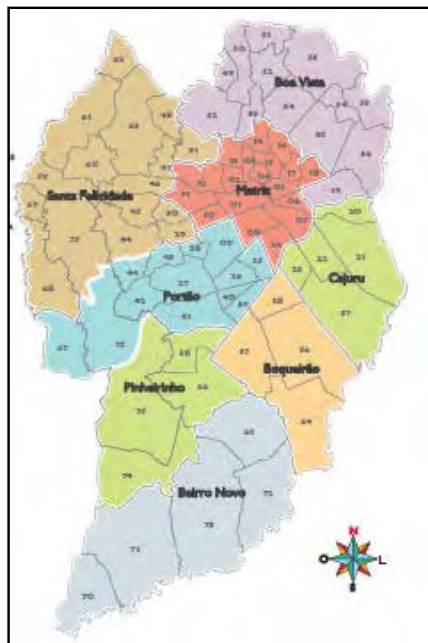


Figura 80: Divisão administrativa de Curitiba - as Regionais.
Fonte: IPPUC, 1997.

De acordo com documentos do banco de dados do IPPUC, entre os objetivos das Ruas da cidadania, destacam-se:

- aproximar as ações e os serviços dos cidadãos para melhor conhecer e atender as suas necessidades;
- adequar as ações e os serviços públicos às características e necessidades de cada região do município;
- facilitar o acesso às informações e aos serviços em geral da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC);
- facilitar o acesso a outros serviços públicos e privados aos cidadãos; favorecer o exercício da cidadania na medida em que se ampliam os espaços de reivindicações, reclamações e de participação comunitária; ser um pólo de “animação” de manifestação cultural, de esporte e de lazer da comunidade local;
- ser um pólo de integração entre os diversos órgãos da Prefeitura Municipal de Curitiba (PMC) com atuação

regionalizada; servir de apoio estratégico à administração da Administração Central (Curitiba em dados, 2004, p.73).

As Ruas da Cidadania foram implantadas em áreas próximas aos terminais de transportes e em zonas mais carentes da cidade, nas quais as dificuldades de acesso ao deslocamento eram maiores. O projeto surgiu com o objetivo de provocar uma alteração na paisagem e de se tornarem pontos de referência da cidade de Curitiba (ver figura 81, p. 193).

Foram construídos entre os anos de 1995 e 2001, além da Rua da Cidadania Matriz, sete desses complexos em toda a cidade de Curitiba. Para o arquiteto Mauro Magnabosco, presidente do IPPUC na época, as propostas das Ruas da Cidadania tornaram-se ícones para a cidade de Curitiba:

Existe uma identificação da população para com o equipamento, todo mundo conhece, é um ícone, muito forte já na cidade, [...] Todos os órgãos ligados ao governo querem se instalar nas Ruas da Cidadania por eles serem pontos de referência urbanos. [...] As Ruas da Cidadania são elementos urbanos que têm um relacionamento muito forte com toda a comunidade. Com todas as classes, (..) qualquer cidadão pra passar por algum tipo de serviço público tem que passar por uma das Ruas da Cidadania [...]. E outra coisa, um dos motivos que elas deram muito certo foi essa integração com o sistema de transporte, [...] assim, além de proporcionar cidadania, elas proporcionam acessibilidade. São fáceis de visualizar no desenho da cidade, as pessoas têm essa facilidade. Por esses motivos que eu acho que elas são um sucesso (Mauro Magnabosco, 2006).

Essa é a opinião de um dos autores da proposta das Ruas da Cidadania. No entanto, será aqui apresentado um estudo mais aprofundado na Rua da Cidadania Matriz, que juntamente com o terminal de transporte urbanos trouxeram as principais mudanças nas feições da Praça Rui Barbosa. A Rua da Cidadania Matriz teve como peculiaridade a tentativa de resolver a questão do mercado informal e se encontra incrustada na Praça Rui Barbosa no centro da cidade de Curitiba. Por estar inserida no centro, a Matriz, se diferencia das outras Ruas da Cidadania, tanto no projeto arquitetônico quanto em alguns usos dados à mesma.

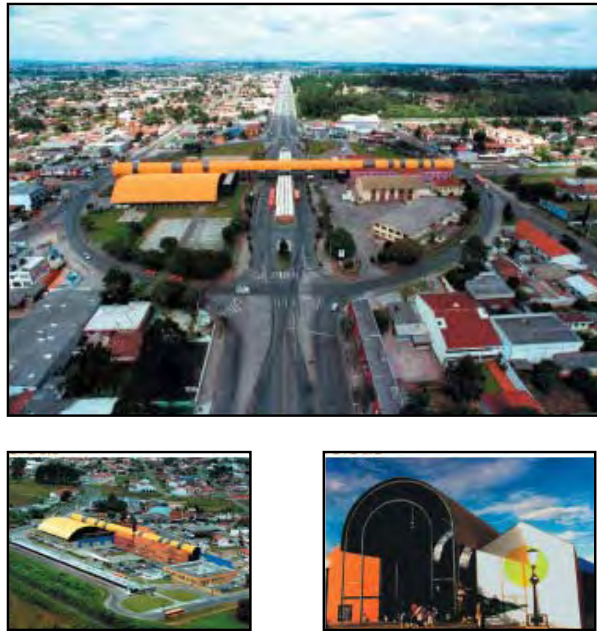


Figura 81: Aspectos das várias Ruas das Cidades construídas na Cidade de Curitiba.
Fonte: IPPUC, 2004.

Com o objetivo de resolver a questão do comércio informal instalado na Praça Rui Barbosa, os ambulantes e artesãos foram transferidos para um mercado popular instalado no interior da Rua da Cidadania. Dessa forma, além dos serviços presentes nas ruas da Cidadania, foi projetada uma grande área para comercialização dos produtos que anteriormente eram vendidos na praça, bem como, foram previstos locais para armazenamento das mercadorias. Reinert, conta que:

Em 1996, eu comecei o projeto, [...] as ruas que estavam fechadas foram reabertas, o centro comercial foi outra vez reformulado, a fonte deu lugar ao sistema de transportes [...] é uma praça que vem se 'vestindo' conforme as tendências de ocupação da cidade (Reinert, 2006).

Assim, a Praça Rui Barbosa mais uma vez é redesenhada e a área destinada ao terminal de ônibus é ampliada.



Figura 82: Vista superior da Praça Rui Barbosa, ao fundo a Rua da Cidadania, em primeiro plano estações tubo. Fonte: IPPUC, 2004.

4.3.2 – Análise do processo de elaboração da proposta

Foram entrevistados três arquitetos que participaram do projeto da Praça Rui Barbosa: Mauro Magnabosco (que na época era presidente do IPPUC), Reginaldo Reinert (arquiteto convidado) e Fernando Pop (também funcionário do IPPUC).

- **Premissas teóricas para a conceituação do projeto**

O arquiteto Reginaldo Reinert⁷⁶, afirma que desenhar, no sentido mais amplo da palavra,

é só uma questão de observação da escala [...]. Para você inserir, uma casa, um prédio, ou um equipamento qualquer, você precisa abrir o seu horizonte e observar o sítio do qual a sua proposta vai fazer parte. E uma coisa que para mim cada vez mais é necessária, é considerar o tecido da cidade, e parar de atacá-lo como os adeptos do modernismo faziam. [...] Hoje há uma espécie de preocupação de que o todo tem que ter prioridade sobre as partes, e isso não era uma tônica do modernismo (Reinert, 2006).

O arquiteto coloca que na sua época de formação acadêmica, anos 70, os docentes estavam tão preocupados com o ensino do projeto (isolado) que se esqueciam da teoria, da reflexão sobre as cidades que estavam construindo. Para o mesmo, ao invés de terem derrubado quarteirões inteiros de tecido histórico, deveriam pensar em como ‘costurar’ as partes da cidade num conjunto urbano coerente. “Algumas vezes a imposição dos dogmas modernistas, da racionalidade construtiva, da limpeza estrutural, do processo construtivo, da honestidade dos materiais, essa idéia de individualização do objeto, em alguns momentos sacrificou a cidade” (Reinert, 2006).

Reinert coloca que acha importante aliar a teoria à prática, ressaltando que busca as teorias a partir dos grandes produtores de arquitetura. Nesse momento ele cita Peter Eisenman, como uma importante influência na sua formação.

Eu acho os textos de Eisenman de uma amplitude, de uma capacidade de raciocínio fantástico, as discussões dele sobre as referências urbanas a partir de sua idéia de quanto mais a arquitetura é sólida, mais se relaciona com os pontos distantes da cidade, criando malhas como se fossem vias de comunicação (Reinert, 2006).

Reinert entende o desenho urbano como uma tentativa de ‘costurar’ os fragmentos da cidade, os lugares, com os vazios e cheios de um grande

⁷⁶ Formado no ano de 1979 na PUC-PR, é hoje professor da mesma instituição.

agrupamento para que isso se torne de alguma forma um conjunto. É necessário que isso tudo passe a fazer sentido, para que o cidadão que está em determinado ponto da cidade tenha consciência que aquele lugar também é dele.

Fernando Popp⁷⁷ e Reinert citaram que sofreram no início da sua carreira profissional uma influência da Escola Paulista de Arquitetura⁷⁸. Ao contrário de Reinert, Popp coloca que não teoriza em cima das propostas que desenvolve. “Eu fui educado naquela linha função, técnica e plástica. E eu particularmente ainda enfoquei mais a plástica” (Popp, 2006).

Por outro lado, Popp coloca que sua época de formação acadêmica, anos 70, coincidiu com um processo de transformação urbana da cidade de Curitiba. Esse fato foi marcante para sua formação, pois o trabalho do IPPUC já estava refletido no desenho da cidade.

Eu sai da faculdade e entrei direto no IPPUC e estou aqui desde aquela época [...]. Então fui aprimorando minha formação. A minha escola, a minha pós-graduação foi o IPPUC. Aqui as coisas que você pensa, serão colocadas na rua. Então você tem que pensar muito mais rápido e ser mais prático (Popp, 2006).

Naquela época o Jaime Lerner já era prefeito e o arquiteto afirma que foi extremamente influenciado pela linha de trabalho e pelo pensamento de Lerner sobre a cidade.

O terceiro arquiteto, Mauro Magnabosco, coloca que também teve uma forte influência das idéias de Lerner para a sua formação como urbanista – a idéia

⁷⁷ Fernando Popp, Mauro Magnabosco e Reginaldo Reinert fizeram faculdade na primeira turma da PUC-PR na década de 70. A maioria dos grandes projetos para a cidade de Curitiba foi desenvolvida por esses arquitetos, como o Bosque alemão e Italiano, o Memorial da Cidade de Curitiba, as Ruas da Cidadania, etc.

⁷⁸ Também conhecida como Brutalismo paulista, a Escola Paulista de Arquitetura surgiu no final dos anos 50 e início dos 60. Sua ideologia estava baseada em dois pontos principais: 1. no aspecto político, defendia-se que o arquiteto devia atender às necessidades sociais e não aos anseios da burguesia. 2. No âmbito formal, preconizava-se uma síntese dos três principais postulados da arquitetura do século passado - o brutalismo; a precisão das plantas e estruturas; a idéia de “verdade dos materiais” e os interiores iluminados por aberturas nas lajes. Os espaços coletivos e de convívio eram prioridade, em detrimento dos espaços individualizados.

de partir de um conjunto de intervenções simples e pontuais para produzir belos espaços – vem da idéia da acupuntura urbana de Lerner⁷⁹. Outra postura do arquiteto é tratar toda a cidade com detalhes únicos de qualidade, ou seja, a mesma estação–tubo que está nas áreas centrais também está na favela. Assim como para Lerner, Magnabosco coloca que o critério mais importante no desenho urbano é a articulação com as várias linhas de planejamento da cidade. “Como ele está posicionado com relação ao resto da cidade, como ele se integra, enfim como ele se une” (Magnabosco, 2006). E por fim ressalta-se aqui a idéia do arquiteto sobre o automóvel como um elemento estranho à urbanidade, que não deve ser valorizado no espaço urbano.

Ele (o automóvel) é incompatível com o urbano, ele é um elemento muito grande pra conviver com as pessoas, o automóvel requer cruzamentos ortogonais, sabe?! [...] Daí tem o semáforo, o cara que avança o sinal, [...]. É incompatível, fere as pessoas, avança sobre as pessoas. Surge a necessidade de se criar barreiras físicas muito pesadas, que se tornam empecilhos. Eu acho que devido a existência do automóvel surge uma série de lixos urbanos, quer dizer, dentro do desenho urbano, do mobiliário. Então eu acho que ele é incompatível com a urbanidade (Magnabosco, 2006).

A partir dessa idéia, o arquiteto justifica a grande necessidade de investir no sistema de transportes coletivos, uma das principais diretrizes do planejamento urbano em Curitiba, causadora das principais transformações que ocorreram na praça em estudo.

Assim como foi visto para o caso da Rua das Flores, aqui também todos entrevistados colocaram a importância de se considerar a questão dos valores culturais, apesar de ser muito frágil a prática com relação a essa questão.

Reginaldo Reinert, por exemplo, afirma que busca analisar as questões culturais em suas propostas e coloca que o projeto necessita ser flexível o suficiente para receber inserções que sejam representativas da cultura do lugar. No entanto, o arquiteto coloca a dificuldade de trabalhar com essas questões na prática pela dificuldade temporal.

⁷⁹ Ver o livro “Acupuntura urbana” de Jaime Lerner, lançado pela Editora RCB.

Reinert afirma:

Para tentar inserir a questão dos valores culturais, eu tenho sempre uma primeira abordagem, tentar entender quais são as relações daquele local com o seu entorno mais imediato, se existem alguns marcos e a importância deles para a população. Ai você começa a chamar a atenção para esses elementos importantes na paisagem, [...] começa a despertar um sentimento de posse um sentimento de orgulho, você vai criando uma série de sentimentos na população, ai você está com oitenta por cento de chance de a proposta dar certo (Reinert, 2006).

Ao tocar nesse assunto, Mauro Magnabosco ressaltou que se utiliza do simbolismo na arquitetura para se referir à dimensão cultural nas suas propostas. Elementos arquitetônicos são utilizados como referência à cultura Européia, por vezes produzindo réplicas como nos casos da entrada do Bosque Italiano e em alguns detalhes do Bosque Alemão. Para ilustrar essa postura podem-se citar os comentários do arquiteto com relação ao Bosque Italiano:

[...] como área da cultura italiana, das festas italianas, a gente deu infra-estrutura pra essa comunidade. Buscamos a réplica da antiga igreja italiana da Santa Felicidade, o portão, os trabalhos de vime, o palco para as danças típicas. [...] É claro que você busca os arcos romanos e insere uma coluna, um leão de São Marco... Você busca essas coisas que fazem as pessoas se identificarem com a sua própria cultura [...] (Magnabosco, 2006).

Tanto Popp quanto Magnabosco afirmam a influência do clima para a cultura de um povo, colocando que as formas de se relacionar com o espaço estão condicionadas pelo clima do lugar. Segundo ele, no caso de Curitiba é difícil trabalhar com espaços abertos devido ao frio intenso que predomina quase durante o ano inteiro, sendo que no curto verão o calor é intenso. O autor afirma a dificuldade de trabalhar essas questões nas propostas de desenho urbano, de trabalhar com extremos de temperatura.

Fernando Popp dá um depoimento interessante sobre como trabalhar com a dimensão cultural que demonstra a influência da idéias de Lerner sobre o seu trabalho: “a memória e a identidade são fundamentais, você não pode trabalhar em nenhuma cidade sem isso. Porque tudo está enraizado nisso, você não

pode propor uma coisa para uma população sem saber quais são os seus anseios” (Popp, 2006).

Por fim ressalta-se que a proposta para a Rua da cidadania Matriz tinha como premissa a descentralização dos serviços da prefeitura, enquanto que o projeto para a Praça Rui Barbosa tinha como premissa conceitual a valorização do transporte público coletivo como principal meio de locomoção na cidade.

- **Abordagem metodológica utilizada**

Através das entrevistas foi detectado que não foi utilizado de forma sistemática nenhum dos métodos de apreensão do espaço urbano conhecidos com o objetivo de elaborar um diagnóstico da área que fundamentasse à elaboração da proposta. Os arquitetos argumentam que o IPPUC possui uma base de dados rica e que essa alimenta todas as propostas desenvolvidas. No entanto, esses dados existentes muitas vezes se limitam a informações técnicas, não abrangendo outros tipos de análise do espaço que abordem questões perceptuais, comportamentais, emocionais e até morfológicas.

Reinert coloca que havia alguns dados coletados previamente pelo setor de pesquisa do IPPUC tais como: número de ambulantes, número de linhas de ônibus, ou seja, dados técnicos. O arquiteto argumenta que como a proposta foi desenvolvida em muito pouco tempo, não houve condições de aplicar um método de análise do espaço, nem de ficar teorizando a respeito.

Reinert afirma que para pensar a nova proposta para a Praça Rui Barbosa a primeira coisa que ele fez foi começar a observar:

fiquei alguns dias observando o pessoal circulando ali na praça, e descobri os famosos caminhos feitos pelo uso constante.[...] Então o desenho da praça surgiu dos caminhos naturais, quer dizer, aquele desenho é uma identificação dos percursos da praça, claro que geometrizado (Reinert,2006).

A partir da citação pode-se perceber a influência do método de análise conhecido como comportamento ambiental, que parte da observação sistemática para descobrir como se dá a relação entre homem e espaço construído, possibilitando a partir daí a descoberta de diretrizes que sirvam de

guias para as proposições. Além desse viés comportamental, detectou-se a influência de Kevin Lynch na forma de análise utilizada por Reinert para observação do espaço. O arquiteto argumenta:

Para tentar inserir a questão dos valores culturais eu tenho sempre uma primeira abordagem de buscar entender quais são as relações daquele local com o seu entorno mais imediato, se existem alguns marcos e a importância deles para a população. A primeira coisa é a percepção do lugar [...]. Outro fator que eu tento considerar são as implicações do equipamento proposto na cidade como um todo. Eu sempre parto por aí e, de alguma forma, tento conciliar elementos que muitas vezes se tornam isolados dentro da malha. Busco fazer com que eles tenham uma leitura única (Reinert, 2006).

Sendo assim, de uma forma não explícita, são trabalhados os conceitos de identidade estrutura e significado, bem como o de legibilidade, provenientes da percepção ambiental.

Mauro Magnabosco coloca que devido a exigências do BID foi elaborada uma pesquisa sobre a área que se transformou em um relatório para obter financiamento dessa entidade. No entanto, como foi dito, esse relatório se restringia aos dados técnicos. Utilizando-se das palavras do arquiteto: “o banco exigia que a proposta além de ser um projeto de estruturação do sistema de transporte, [...] de oferecer serviços próximos ao esse sistema, ele deveria ser um projeto que tivesse um resultado social também” (Magnabosco, 2006).

Ainda por exigência do órgão financiador foram feitas também reuniões com representantes das partes envolvidas como: associação de artesãos, associação de comércio ambulante, etc. Alguns vereadores envolvidos com a questão do comércio informal também participavam. O arquiteto entrevistado coloca que as reuniões envolviam cerca de 60 a 80 pessoas e eram realizadas no IPPUC.

No entanto, em todas as reuniões as discussões foram feitas tendo como base a proposta já elaborada. Ou seja, a plenária não tinha poder de decisão. Segundo Magnabosco, algumas questões de projeto foram refeitas a partir das colocações feitas durante as reuniões. Além disso, outros aspectos, como

problemas com as aberturas na cobertura, foram corrigidos depois que a proposta foi inaugurada e já estava em funcionamento.

A proposta elaborada era um projeto prioritário na gestão de Rafael Greca e foi elaborada em quinze dias. Como o próprio arquiteto Reginaldo Reinert comentou, com um tempo tão exíguo é impossível teorizar sobre qualquer proposta e de desenvolver um processo de desenho urbano no sentido mais amplo do termo.

Fernando Popp colocou em sua entrevista que tinha consciência da necessidade de atrair o público para dentro do mercado, no entanto a idéia de construir uma cobertura na praça que servisse como uma passarela que levaria até o mercado não saiu do papel. Foi necessário partir de uma proposta simples e de baixo custo.

Magnabosco em seu discurso afirma que o IPPUC “tem que agir com ações de imediato – em cima de realidades muito claras, e tem muitas limitações financeiras. Dessa forma, muitas vezes devido a urgência os profissionais envolvidos não têm tempo de discutir o conceito do projeto” (Magnabosco, 2006).

Essa idéia que os funcionários do IPPUC têm de imediatismo e de que conhecem tão bem a cidade que não precisam se aprofundar em um diagnóstico das áreas escolhidas para intervenção faz com que os mesmos não cheguem a conhecer particularidades do lugar, que seriam descobertas a partir de um processo de apreensão do espaço mais voltado as questões perceptuais do que a dados técnicos. Dessa forma, o processo de desenho dos espaços urbanos fica restrito ao âmbito dos escritórios contratados ou no próprio interior do IPPUC.

Percebe-se que a importância dada pelos arquitetos à dimensão cultural ficou limitada, principalmente pelo restrito espaço de tempo que os mesmos tiveram para desenvolver a proposta. Observa-se também que a proposta foi encaminhada com o intuito de responder às exigências do BID e não de entender o espaço de intervenção, nem tampouco a população atingida, de

maneira que possibilitasse a construção de idéias e o descobrimento de diretrizes baseadas na vivência real do problema colocado.

- **Descrição da proposta - A Praça Rui Barbosa**

Como foi visto, o novo desenho para a Praça Rui Barbosa, foi desenvolvido pelos arquitetos Mauro Magnabosco, Reginaldo Reinert e Fernando Luiz Popp, na administração do então prefeito e engenheiro Rafael Greca de Macedo, tendo como governador Jaime Lerner. Magnabosco era na época presidente do IPPUC, Popp era funcionário do órgão e Reinert foi convidado para participar do projeto como assessor especial. A proposta incluía um novo terminal para receber 53 linhas de ônibus e uma grande reforma no Mercado central (antigo quartel) para receber a Rua da Cidadania Matriz. A área interna foi redesenhada tanto para receber os artesãos e ambulantes, quanto os serviços da prefeitura no bairro e as áreas de lojas comerciais. Essas funções se dividiam em uma área de 10.970 m² e a proposta foi inaugurada em 15 de maio de 1997.

Segundo os arquitetos entrevistados a proposta desenvolvida para a Praça Rui Barbosa tinha os seguintes objetivos:

- Facilitar o acesso aos órgãos da prefeitura descentralizando-os e locando-os próximos aos terminais de ônibus;
- Transformar as sedes das regionais em pontos de referências ou marcos da cidade;
- Concentrar serviços públicos e privados em áreas de fácil acesso a população;
- Organizar o comércio ambulante instalado na Praça Rui Barbosa, dando infra-estrutura aos trabalhadores do mercado informal;
- Trazer a salubridade de volta à área da praça.

Nas figuras 83, 84 e 85 se podem visualizar os primeiros desenhos apresentados para a proposta da Rua da Cidadania Matriz – na Praça Rui Barbosa. Para que se entenda melhor o projeto pode-se dividi-lo em três partes diferentes, que assumem três funções distintas com suas respectivas propostas: 1. a área destinada aos serviços de descentralização da prefeitura; 2. a área destinada ao comércio informal e 3. o redesenho da praça para receber o novo terminal de ônibus.

A primeira surgiu a partir da necessidade de ampliação das regionais da prefeitura (núcleos de atendimento a população) que até então funcionavam em casas alugadas. A partir do aumento da demanda foi colocada a necessidade de se obter espaços maiores. Foi então que, segundo Mauro Magnabosco, surgiu à idéia de se pegar uma rua da cidade e se desapropriar para se tornar uma “Rua da Cidadania”. No entanto, surgiram dificuldades para implementação da proposta devido ao grande número de desapropriações que seriam necessárias.

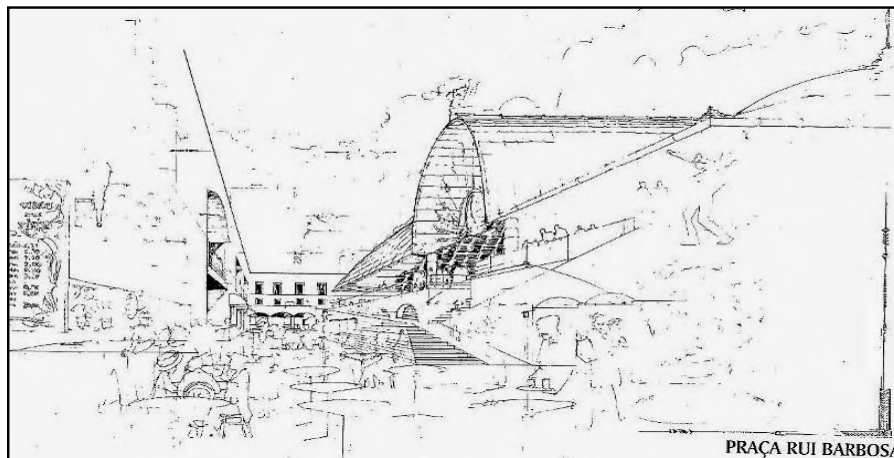


Figura 83: Perspectiva interna da Rua da Cidadania Matriz, mostrando a área das lanchonetes.

Fonte: IPPUC, 2006

Dessa forma, a idéia foi adaptada. Magnabosco coloca que Rafael Greca sugeriu o seguinte: - “Vamos fazer uma rua, [...] vamos fazer uma rua coberta, e vamos misturar o serviço público com os espaços”.

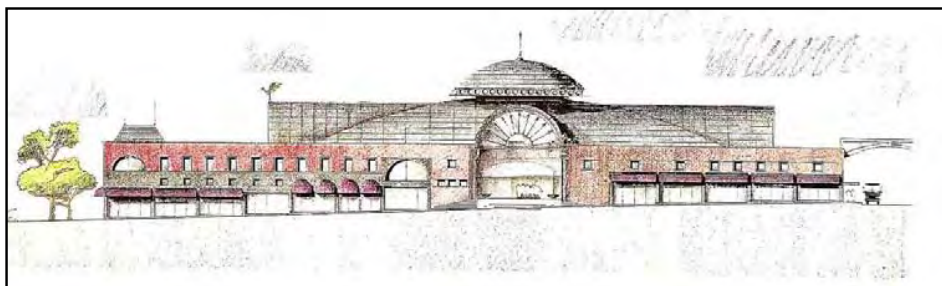


Figura 84: Fachada principal da Rua da Cidadania Matriz.
Fonte: IPPUC, 2006.

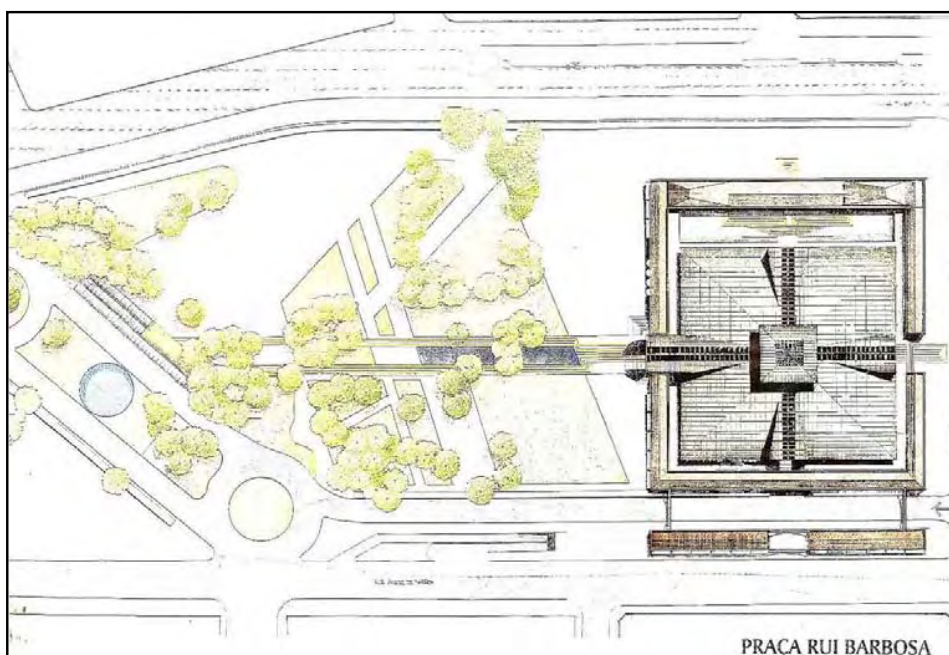


Figura 85: Primeiros estudos para a praça Rui Barbosa. Pode-se observar na extremidade direita a Rua da Cidadania Matriz. Os caminhos mais utilizados pelos transeuntes forma respeitados na elaboração da propostas.

Fonte: IPPUC, 2006.

A partir daí começou-se a desenvolver a idéia de construir uma rua, e definiu-se que a mesma deveria ser localizada em terrenos vazios que se encontrassem próximos aos terminais do sistema de transportes urbanos para facilitar o acesso das pessoas. Dessa forma foram criadas as Ruas da Cidadania, uma para cada administração regional da cidade.

No caso da Rua da Cidadania Matriz, foco deste trabalho, não foi “construída” uma rua e sim adaptada a Praça Rui Barbosa juntamente com o antigo

Mercado Central para desenvolver todas as funções acima descritas. A área destinada aos serviços de descentralização da prefeitura foi localizada na área do antigo centro comercial acrescentando-se um pavimento superior. Essa parte da proposta não contribuiu para a alteração do desenho urbano da área, dessa forma, não será incluída na análise.

A segunda parte da proposta consistia em organizar os ambulantes e artesãos que estavam na praça dentro do antigo Mercado Central, com o objetivo de liberar o espaço da praça e oferecer infra-estrutura para aqueles comerciantes. A idéia de colocá-los em um espaço fechado não foi aceita sem uma resistência inicial, uma vez que eles estavam localizados em uma área de intenso fluxo de pessoas e existia um grande receio por parte dos vendedores de perder a sua clientela, constituída de transeuntes, enfim, de fregueses “de ocasião”.

O arquiteto Mauro Magnabosco argumentava que apesar de ser consciente da necessidade de fluxo de pessoas para esse tipo de comércio, optou-se por “trocar” essa característica pelo conforto proporcionado pelo abrigo das intempéries, e pela possibilidade de manter suas mercadorias no local sem a necessidade de transportá-las diariamente.

Todos os dias os ambulantes tinham que levar seus carrinhos, seus tabuleiros, para algum lugar, porque não podiam ficar na rua. Agora eles têm um local que tem segurança e que tem conforto. Eles têm um endereço. Essas pessoas de ambulantes viraram comerciantes, então esse é o que eu acho ser o grande ganho (Magnabosco, 2006).

Vários aspectos do projeto foram corrigidos depois que a Rua da Cidadania começou a funcionar entre eles o que ocasionou mais problemas foi a cobertura da área central onde estavam os camelôs.

Quando a gente pôs em funcionamento, foi surgindo à necessidade de criar anteparos. Ocorreram chuvas de ventos, ventanias, coisas que mostraram que a cobertura não dava o conforto que a gente esperava. Primeiro por que é uma cobertura alta. Segundo devido ao nosso clima ingrato! No verão é muito quente, mas chove muito. E o inverno é muito frio, penoso, doloroso, um frio que dói. [...] Várias correções foram feitas, varias adaptações foram executadas. Empenas foram fechadas, quer dizer, foi criado um quebra vento e um

quebra sol. Porque quando tinha sol, entrava muito sol [...] em cima das frutas. As pessoas ficavam reclamando... Então tudo isso a gente foi contornando, mas claro depois de entrar em funcionamento (Magnabosco, 2006).

Outro problema encontrado foi com relação ao espaço destinado aos boxes, segundo Maria Miranda⁸⁰, o espaço tinha sido pensado para aproximadamente 300 pessoas e quando foi à época da inauguração tinham 538 pessoas para ser locadas no mesmo espaço. Devido a esse fato os boxes tiveram que ser diminuídos e ficaram muito pequenos (2,00m X 1,50m).

A terceira parte da proposta era o redesenho da praça para inserção do novo terminal. Reinert foi o arquiteto responsável por essa parte do projeto e afirmou que só teve 15 dias para desenvolvê-lo.

O traçado foi composto a partir da observação dos caminhos que eram feitos pelos usuários da área e pela preocupação com a manutenção da cobertura vegetal existente. Outros pontos considerados foram os elementos urbanos que o arquiteto chamou de “pontos de interesse” da área. Como foi dito anteriormente, o desenho da praça era composto por

uma série de amebas e algumas amebas maiores que as interligava. [...] Bom, foram detectados os pontos de interesse das pessoas que desembarcam dos ônibus e que se direcionavam para as principais ruas daquela área da cidade. Essa região que vai em direção a Voluntários da Pátria é um ponto de interesse da praça. [...] Identificando essas coisas, eu comecei a traçar as formas de interligar esses caminhos a partir de todas as marcas que eu encontrava por cima dos canteiros, e funcionou porque hoje, você percebe que os canteiros da praça estão absolutamente íntegros, não tem mais ninguém pisoteando nada lá (Reinert, 2006).

Ou seja, o arquiteto partiu do princípio que, devido à função de terminal de transportes, a praça deveria ser pensada como uma grande área de circulação e não para encontros e contemplação. Dessa forma, a pavimentação da praça

⁸⁰ Maria Miranda é funcionária do IPPUC, uma das responsáveis pelo mobiliário da cidade. A arquiteta entrou no processo em andamento quando o projeto arquitetônico estava pronto e foi detectado o problema do espaço com relação aos boxes. Ela foi designada para redesenhar os boxes adaptando o espaço para a realidade.

foi pensada de forma uniforme, livre de qualquer paginação que insinuasse algum “ambiente” delimitado.

Ela deveria ter um pavimento uniforme, deveria ser tratada como um grande tapete de circulação, e isso foi enfatizado. [...] O desenho dela é simples e ao mesmo tempo condicionado, por que a abertura das ruas se deu por razões óbvias de organização do transporte, como uma necessidade (Reinert, 2006).

Essa postura resultou em uma nova perda de área de convívio para o aumento de vias de circulação. Assim foi reaberta a rua, hoje conhecida como Rua Praça Rui Barbosa, em um dos limites da praça e foi construída uma nova rua cortando a área interna da praça para receber as estações-tubo e reorganizar o terminal.

O arquiteto colocou ainda que, se preocupou em deixar livre a perspectiva da Igreja de Bom Jesus e da Santa Casa de Misericórdia, não construindo nenhum obstáculo visual na área em frente a ambas.

Cheguei a traçar essa via, [...] ela se deslocava para dentro da praça pra criar um átrio maior para a igreja. Fazia uma curva entrando na praça, mas por razões operacionais, o projeto foi redimensionado até chegar ao desenho atual. Ainda conseguimos liberar uma área que eu achei importante para a igreja e para a Santa Casa (Reinert, 2006).



Figura 86: Obras de reabertura da rua.
Fonte: www.curitiba.pr.gov.br



Figura 87: Rua aberta na lateral da praça.
Fonte: www.curitiba.pr.gov.br

Como foi colocado, existiu a preocupação com a manutenção da vegetação, sendo assim, todas as árvores foram mantidas, inclusive algumas que, devido ao novo desenho, ficaram localizadas dentro das estações-tubo.



Figura 88: As árvores foram mantidas mesmo as que estavam bem próximas das estações-tubo.
Fonte: Arquivos da autora, 2006.

Com relação ao partido utilizado tinha-se como idéia básica transformar a proposta em um marco para a cidade, em um ponto de referência e encontro para o cidadão curitibano. No caso da Rua da cidadania Matriz já existia um Mercado, composto por várias lojas voltadas para o seu entorno e na área interna existia um estacionamento.

A proposta partiu do prédio existente aproveitando a caixa volumétrica, modificando as fachadas e acrescentando uma grande cobertura. Segundo Reinert, com a intenção de agradar o prefeito que admirava a arquitetura francesa, a cobertura foi inspirada nos arcos do Museu D'Orsay (1985-86), que fica localizado em Paris. Magnabosco afirmou que:

No projeto da rua a gente criou alguns elementos de fachada e cobrimos o miolo. [...] A gente soltou uma estrutura metálica, fez uma laje, colocou o estacionamento em baixo. Em cima dessa laje foi organizado o comércio. Na parte de cima do comércio que já existia, que tinha sobrelojas, a gente usou para os serviços de atendimento da prefeitura à população (Magnabosco, 2006).

O partido tomado em relação à praça foi priorizar a circulação, tanto de pedestres quanto de veículos, como forma de aperfeiçoar a função de terminal de ônibus que a mesma exerce.

O projeto foi feito logo no início da Gestão de Rafael Greca, segundo Magnabosco,

Em 93 o Rafael Greca entrou na prefeitura e o projeto de Rua da Cidadania foi feito logo no início da gestão, foi um dos primeiros projetos, [...]. Eu fazia parte de uma assessoria especial, ligada ao gabinete do prefeito, aqui dentro do IPPUC. Eu fiquei durante dois anos coordenando uma equipe de assessoria, produzindo projetos para serem implantados na gestão do Rafael. Depois de dois anos que os projetos todos estavam prontos, eu fui nomeado o presidente do IPPUC e executei todos os projetos que tinham sido pensados (Magnabosco, 2006).

Mas uma vez, não houve concorrência pública, como foi dito anteriormente, o arquiteto designado para desenvolver o projeto para a praça foi indicado por Mauro Magnabosco, na época presidente do IPPUC.

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) financiou a proposta a partir do entendimento que a mesma tratava-se de um programa de transporte, na medida em que evitava a sobrecarga do sistema, diminuindo o número de viagens necessárias para que a população resolvesse seus problemas na cidade. O BID exigiu que houvesse reuniões com a comunidade, dessa forma, foram feitas várias reuniões com representantes da associação de ambulantes, e representantes dos artesãos.

Com relação à remoção dos camelôs da praça, segundo o arquiteto foi um longo processo de discussão onde foram ponderados alguns aspectos como: a ilegalidade dos produtos vendidos nas ruas; a falta de condições de saúde pública em que eram apresentados produtos alimentícios; enfim, a falta de segurança e infra-estrutura. No entanto, a forma como as reuniões foram conduzidas não possibilitaram que os usuários do espaço decidissem questões espaciais da proposta. Essas reuniões na verdade, foram utilizadas como espaço de persuasão. Assim, os ambulantes da Praça Rui Barbosa foram convencidos a aceitar a proposta já definida no interior do IPPUC.

4.3.3 – Condicionantes do Projeto

- **As características físicas da proposta**

O desenho da praça foi condicionado à função de terminal de ônibus que a mesma assumiu. Devido a essa função, o espaço público destinado ao convívio foi reduzido drasticamente de tamanho como se pode observar na planta baixa (ver figura 89). Não existem ambientes que proporcionem um convite ao descanso, a contemplação ou a socialização das pessoas.

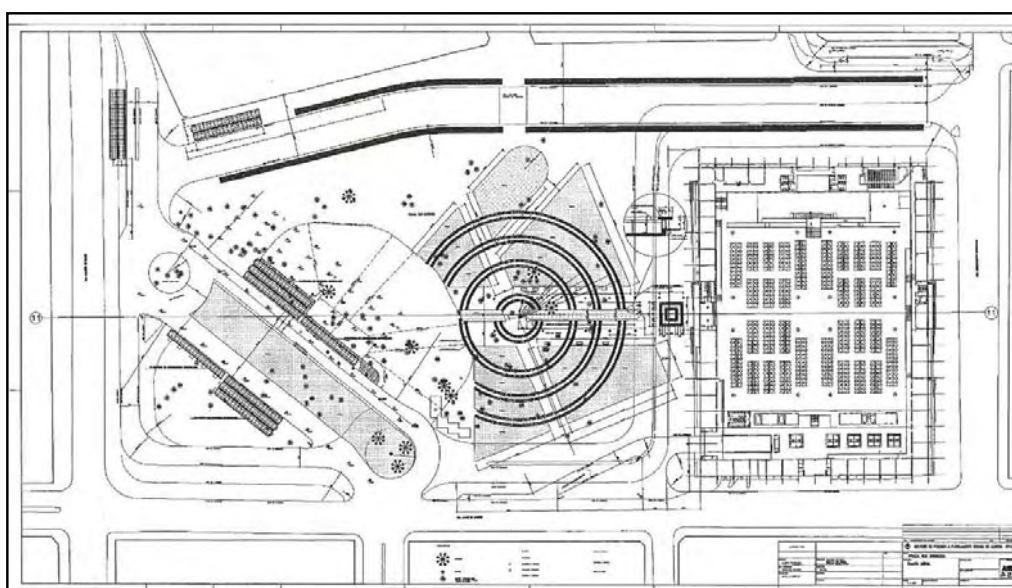


Figura 89: Planta baixa executada, pode-se visualizar a perda de espaço de convívio e o privilégio dado aos espaços voltados ao funcionamento do transporte coletivo.
Fonte: Arquivos do IPPUC, 2006

Nesse sentido, deve-se ressaltar que existe uma área de conflito entre pedestres e veículos na nova rua que cortou a praça em uma diagonal. O desenho elaborado dificulta a visualização por parte dos pedestres do fluxo dos veículos e não existem faixas de pedestres que sinalizem os locais adequados para atravessar a rua, tornando o mesmo um ponto crítico na área estudada.

Com relação à inserção da Rua da Cidadania na Praça Rui Barbosa, o impacto visual é ocasionado pela grande cobertura metálica inserida, uma vez que se trata de uma reforma em um edifício já existente. No entanto, observa-se que

entre todas as Ruas da Cidadania projetadas, a da Matriz é a que menos causa admiração por sua fruição estética. No interior da Rua da Cidadania, o principal problema encontrado foi a dimensão exígua dos boxes que dificulta a comercialização dos produtos que anteriormente eram comercializados na praça. É difícil se locomover na área interna dos boxes, principalmente para os portadores de deficiência física (ver figura 95, p. 214).

O entorno da praça já não tinha uma leitura homogênea, pois dependendo do ângulo pelo qual se visualiza a praça, de um lado, têm-se prédios modernistas de alto gabarito, do outro, prédios históricos como a Santa casa de Misericórdia e a Igreja de Bom Jesus. A praça é compartimentada em ilhas de pontos de ônibus, com pontuações do mobiliário e grandes áreas de circulação. A presença das estações-tubo com sua forma pura e limpa, acrescida da transparência do vidro traz um efeito visual interessante, apesar de ocasionar uma grande perda de áreas livres na praça.

No decorrer da sua história, a praça foi perdendo a sua capacidade de abrigar diversas finalidades e usos na medida em que foi aos poucos sendo transformada em terminal de ônibus. Dessa forma, a última proposta corroborou essa sua nova função priorizando em seu design a circulação de pedestres e veículos e destinando amplos espaços ao terminal de transportes urbanos.

Dessa forma, perderam-se vitalidade e a possibilidade de atender a usos pré-existentes como exposições, festas e eventos, entre outros usos dados nos primórdios da cidade. No interior da rua da cidadania os usos são diversos, podem-se resolver desde questões burocráticas na parte de atendimento da prefeitura, até fazer compras de roupas, frutas e verduras. Existe também uma área descoberta, com lanchonetes e com espaço para mesas, voltada ao lazer.

Tanto o gabarito, quanto as cores utilizadas na Rua da Cidadania (verde da cobertura e o vermelho das fachadas), trazem individualidade ao prédio fazendo com que o edifício se destaque na paisagem. No entanto, o interior do prédio é monocromático. Tanto os boxes quanto as estruturas metálicas que

sustentam a cobertura são pintados na cor preta. Esse fato torna a área do mercado muito escura ao anoitecer.

A manutenção da vegetação na praça contribuiu para o conteúdo da paisagem e a fonte existente enriquece as impressões visuais que a área oferece (ver figura 90, p. 213).

No caso da área externa da proposta ocorre uma alta permeabilidade, pois a circulação foi um dos guias que direcionou o desenho da praça. O entorno da proposta é composto por uma grande variedade de tamanhos e formas e quadras distintas o que aumenta a possibilidade de rotas em direção a praça. A mesma foi escolhida como principal terminal da cidade exatamente por sua localização central e sua ampla acessibilidade.

A disposição espacial das partes da proposta de forma a respeitar os caminhos costumeiramente feitos pela população usuária e os seus pontos de interesse facilitou a permeabilidade física da área. No entanto, a secção da praça em partes separadas através da criação da via interna para passagem de transportes coletivos, dificultou uma leitura mais clara das rotas existentes principalmente nas horas de alto índice de movimento de trânsito de veículos automotores e de pedestres (ver figura 91, p. 213).

O acesso às áreas de comercialização dos produtos que antes eram vendidos na feira da Praça Rui Barbosa ficou prejudicado a partir do momento em que os vendedores foram deslocados para a área interna da Rua da Cidadania. Uma passarela que ligaria o terminal a entrada principal da Rua da Cidadania foi inicialmente pensada, mas por questões financeiras não foi executada.

Com relação à Rua da Cidadania, ressaltam-se as dificuldades encontradas para se resolver os problemas climáticos, numa cidade na qual faz muito frio no inverno e muito calor no verão. O uso excessivo do vidro na cobertura, e as aberturas pensadas não resolveram o conforto ambiental. A sensação térmica do prédio é desagradável tanto no inverno quanto no verão (ver figura 94, p. 214).

As estações-tubo também apresentam esse tipo de problema tanto pelo material quanto pela forma utilizada. O vidro deixa passar o calor do verão e o frio no inverno e, além disso, devido à forma cilíndrica e dependendo da sua localização no sítio o vento gelado do inverno é canalizado fazendo com que seja grande o desconforto no interior da mesma (ver figuras 92 e 93).

A manutenção da vegetação preexistente, formando uma massa de vegetação mais densa nas áreas que foram implantadas as estações-tubo, proporciona uma área de sombreamento que ameniza o calor do verão, mas aumenta o frio no inverno.



Figura 90: Detalhe da fonte na Praça Rui Barbosa.
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 91: Travessia de pedestres em área de intenso fluxo de veículos sem faixa.
Fonte: Acervo da autora, 2006.

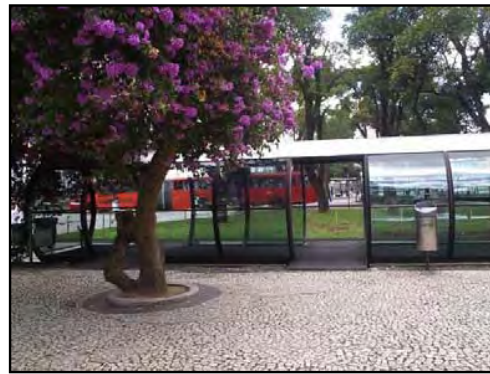


Figura 92 e 93: Aspectos da inserção das estações-tubo na praça Rui Barbosa.
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 94: O uso excessivo do vidro na cobertura causa desconforto.
Fonte: Acervo da autora, 2006.



Figura 95: O tamanho dos boxes dificulta o trabalho diário
Fonte: Acervo da autora

- **Permanências X transformações espaciais**

A Praça Rui Barbosa, no decorrer da sua história, sofreu grandes transformações formais e funcionais. De fonte de abastecimento de água da cidade, no século XIX, passou a local de comemorações cívicas, exposições, exercícios militares, enfim local de encontro e conagraçamento no começo do século XX. Nas últimas décadas do século XX, devido às mudanças no sistema de transporte de Curitiba, começa a sua transformação de espaço de lazer em terminal de transporte coletivo.

Sendo praticamente um descampado entre o século XIX e a primeira metade do século XX, no final da década de 1950 a praça sofreu uma grande reforma, sendo feito um tratamento paisagístico, com o objetivo de transformá-la em um espaço com “ares modernos”. Apresentava então um desenho orgânico, inspirado nas idéias de Burle Marx, e ainda mantinha suas funções originais (ver figura 96, p. 215).



Figura 96: Praça Rui Barbosa nos anos 1960
Fonte: www.inventionweb.com.br

No início da década de 1970, a Rui Barbosa ainda mantinha a mesma configuração do final da década de 1950, no entanto, ao longo dos anos 1970 e até o começo dos anos 1980 a praça passou por grandes mudanças em suas características físicas e sociais. Aos poucos se transformou no maior terminal de ônibus da cidade de Curitiba.



Figura 97: Vista geral da Praça Rui Barbosa.
Fonte: www.curitiba.pr.gov.br

Sendo assim as características de praça como local de conagração, reunião e descanso se perderam no decorrer da história da Praça Rui Barbosa.

A última proposta voltada para acondicionar melhor a função de terminal afastou definitivamente os antigos usuários e a tornou em um amplo espaço de circulação.

Deve-se ainda registrar a perda de edifícios de valor artístico e histórico que foram demolidos, antes da proposta aqui estudada, como o teatro de bolso e o antigo quartel – testemunhos importantes da história de Curitiba.

Em suma, antes da última intervenção, a praça era uma área de comercialização de produtos, feita através de uma grande feira desorganizada e do Mercado Central que existia onde hoje é a Rua da Cidadania Matriz. Dessa forma, a área de encontro e convivência da praça já estava reduzida pela ocupação das bancas utilizadas para comercializar os produtos no espaço público. A área também já estava ocupada por muitos pontos de ônibus, enfim, era um local de onde partiam várias linhas para toda a cidade. Existia um grande fluxo de pessoas, mas ainda abrigava eventos públicos como comícios e shows.

Depois da intervenção, a praça tornou-se praticamente local de passagem (para os transeuntes e moradores), de trabalho (para os comerciantes no interior da Rua da Cidadania), e com um grande fluxo de pessoas que se utilizam do terminal de ônibus. Quanto ao interior da Rua da Cidadania, antes mercado central, o uso comercial foi mantido e foram acrescentados os serviços oferecidos pela Prefeitura Municipal de Curitiba.

- **Identidade urbanística**

Como foi visto a Praça também é parte importante da história da cidade, mas ao contrário da Rua XV, seus aspectos tanto morfológicos quanto tipológicos sofreram várias modificações no decorrer do tempo. Com a proposta aqui estudada, o design da praça e a sua conexão com o entorno foram transformados ao serem abertas duas novas vias, uma que corta uma das laterais da praça e a outra que a divide, inserindo uma via diagonal para facilitar o a circulação dos ônibus naquele espaço.

Com relação à tipologia arquitetônica existente, com o crescimento da cidade e o processo de verticalização deflagrado, ocorre a mudança do gabarito e dos estilos das edificações encontradas no entorno da praça. Assim, o aquele espaço não é mais uma fonte de memória visual urbana, testemunho do passado, mas sim um local que atesta as grandes transformações que podem ocorrer em uma cidade e a dinamicidade no processo de construção de identidades.

A nova identidade urbanística criada está relacionada à cidade de Curitiba do presente, que tem um dos sistemas de transportes urbanos mais eficientes do Brasil, que é citado tanto em livros acadêmicos quanto em revistas, e já serviu de modelo para outras cidades do mundo. Dessa forma, atualmente o elemento mais marcante na paisagem da praça é a cobertura metálica, que transformou a Rua da Cidadania, como se propunham os arquitetos, um marco na paisagem.



Figura 98: Rua da Cidadania Matriz, um marco na paisagem.
Fonte: www.curitiba.pr.gov.br

Tendo em vista o que foi posto, percebe-se que a proposta atendeu os seus principais objetivos. A praça hoje está livre das barracas de feira e carrinhos de ambulantes que marcavam a sua feição na década de 80. A confusão visual e insalubridade existente naquela época desapareceram. A Rua da Cidadania matriz é um marco na paisagem como pretendiam seus autores. Finalmente a praça perdeu suas características originais de local de encontro e

congraçamento, para se transformar em parte importante do sistema de transportes urbanos de Curitiba.



CAPÍTULO 5 – UMA PROPOSTA DE REVITALIZAÇÃO PARA

O CENTRO DO RIO DE JANEIRO:

O RIO CIDADE CENTRO

5.1 - Contextualização: o processo de planejamento da cidade do Rio de Janeiro – breve síntese.

Com uma população municipal de mais de 6,0 milhões de habitantes, e uma região metropolitana de 11,6 milhões de habitantes, a cidade do Rio de Janeiro é atualmente uma das principais metrópoles mundiais. O município possui uma superfície de 1.224,56 km², localiza-se no sudeste do Brasil, na área costeira e possui uma altitude que varia de 0 a 380m acima do nível do mar. Possui clima tropical atlântico, com verões muito quentes (com temperaturas atingindo até mais de 40°C) e invernos amenos. As temperaturas médias variam entre 22°C no inverno e 26°C no verão. A cidade apresenta uma topografia peculiar,

formada de maciços montanhosos, entalhados por vales profundos, e de linhas de morros que segmentam planícies mais amplas, ou mais estreitas. Esporões dos maciços alcançam o mar, formando penhascos rochosos de rara beleza, a exemplo do Pão de Açúcar, separando praias e restingas de areia fina (GEIGER, 2002, s/p).

Fundada em 1565 entre os Morros do Pão de Açúcar e Cara de Cão, o Rio de Janeiro até meados do século XVII “não é mais que um entreposto comercial, balizado por fortificações e igrejas” (PCRJ, 1996, p. 16) (ver figura 99).



Figura 99: Mapa do Rio de Janeiro, 1624.
Fonte: Moreira, 2004.

Dois anos depois de sua fundação a cidade foi transferida para o quadrilátero formado por quatro colinas, o Morro do Castelo, do Santo Antônio, de São Bento e da Conceição. Dessa forma, a mesma se originou a partir do porto da Baía de Guanabara e devido a sua topografia difícil, cresceu, durante muito tempo, de forma limitada pelos acidentes geográficos (ver figura 100). Essa topografia difícil foi sendo gradativamente transformada pelo homem com o aterro de pântanos e alagadiços, desmonte e cortes nos morros, retificação da costa recortada etc.



Figura 100: Panorama do Rio de Janeiro tomado do alto do Corcovado (1885)
Fonte: KOK, 2005.

É somente na segunda metade do século XVIII, com a elevação da cidade a capital da colônia⁸¹, que ocorrem os primeiros melhoramentos públicos de infraestrutura básica e lazer: São feitos aterros de alagadiços, é construído o Aqueduto da Carioca, bem como, chafarizes, largos e o Passeio Público (ver figura 101).

No entanto, segundo Abreu (2006, p.35), é somente a partir do século XIX “que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana”. Com a vinda da família real para o Brasil, em 1808, surgem novas necessidades materiais que devem atender tanto aos anseios de uma nova classe social burguesa, quanto facilitar o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer.

Por outro lado,

⁸¹ Devido a importância do seu porto como escoadouro do ouro proveniente de Minas Gerais.

a independência política e o início do reinado do café geram, por sua vez, uma nova fase de expansão econômica, resultando daí a atração – no decorrer do século e em progressão crescente – de grande número de trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros (ABREU, 2006, p. 35).



Figura 101: Aspecto do Aqueduto da Carioca, conhecido como Arcos da Lapa, no início do século XX.

Fonte: Acervo pessoal da arquiteta Adriana Nascimento, 2007.

É a partir da mobilidade propiciada pela implantação de um sistema de transporte baseado nos bondes e trens, que a cidade tem a sua primeira fase de expansão acelerada da malha urbana. No entanto, “em contraposição às transformações rápidas que, sob a orientação do capital privado e do Estado, ocorriam em áreas praticamente desabitadas da cidade, a forma urbana das freguesias centrais pouco se modificou” (ABREU, 2006, p. 49).

Assim, em 1875, através da publicação do primeiro relatório da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro⁸², o Estado foi aconselhado a realizar melhorias na área central da cidade. Apesar disso, foi somente no início do século XX que as grandes transformações ocorreram, na administração do prefeito Francisco Pereira Passos.

Inspirado no Plano de Haussmann para Paris, baseado no discurso do higienismo e com o objetivo de modernizar a cidade, Passos transforma, entre os anos de 1902 e 1906, a cidade do Rio de Janeiro em um imenso canteiro de

⁸² Segundo Abreu (2006), esse documento foi na realidade o primeiro plano da cidade do Rio de Janeiro.

obras. Avenidas são abertas e ruas são alargadas, destruindo diversos quarteirões residenciais que abrigavam parte da população carente que ainda residia na área central; praças foram embelezadas; a construção do Teatro Municipal foi iniciada, rios foram canalizados. “Ao mesmo tempo, e em consonância com as obras municipais, a União construía o novo porto do Rio de Janeiro, a Avenida Francisco Bicalho e a Avenida Central (hoje Rio Branco)” (ABREU, 2006p. 142).

Segundo Abreu (2006, p.73) “a Reforma Passos representa um momento de corte fundamental na relação entre o Estado e o urbano”. Essa relação, até então, se dava de forma indireta, através da regulação e controle do Estado sobre iniciativas provenientes da esfera privada. A partir da Reforma Passos, o Estado, passa a conduzir as mudanças, intervindo diretamente no espaço urbano. Dessa forma, aquele momento marcou uma mudança na atuação estatal sobre a cidade e alterou substancialmente o padrão morfológico e tipológico da arquitetura e do desenho da cidade do Rio de Janeiro.

No final dos anos 1920, devido ao crescimento desordenado, a cidade se encontrava adensada de forma caótica e era urgente a atuação do Estado sobre o processo de expansão da mesma. Diante do quadro, surge a idéia de se elaborar um plano urbanístico. Assim, Alfred Agache é convidado, pelo então prefeito Antônio Prado Junior (1926-1930), a elaborar o primeiro plano totalizante para a cidade (1928-1930).

O plano Agache tinha como objetivo a busca para soluções dos problemas funcionais da cidade como: o controle do crescimento urbano e o tráfego. Pretendia também inserir o ideal de modernização, através da preocupação com aspectos simbólicos e estéticos de sua configuração⁸³, seguindo os preceitos de embelezamento e organização espacial da cidade européia de meados do século XIX (ver figura 102). No entanto, a implementação do plano

⁸³ Para mais informações sobre o plano Agache ver a tese de doutorado do Professor Fernando Diniz Moreira intitulada *Shaping cities, building a nation: Alfred Agache and the dream of modern urbanism in Brazil (1920-1950)*, defendida no ano de 2004 na Universidade da Pensilvânia.

não é concretizada, pois o mesmo é concluído após a Revolução de 1930 e o novo governo do Brasil não pretendia dar continuidade a nenhuma ação da República Velha.



Figura 102: Plano Agache.
Fonte: IPLANRIO, 1996.

A Revolução arquivou o plano, mas não as contradições urbanas por ele levantadas, assim algumas idéias⁸⁴ de Agache são incorporadas ao novo regime que Getúlio Vargas implanta no país.

Durante o Estado Novo, entre 1937 e 1945, ao contrário do que ocorria em Copacabana que na época sofria um processo de transformação, a área central da cidade apresentou uma relativa estagnação do espaço. O crescimento acelerado da zona sul atraiu a maioria dos investimentos que anteriormente eram aplicados na área central da cidade. Apesar disso, algumas obras de renovação urbana realizadas durante o Estado novo marcaram profundamente a configuração do centro da cidade. Nesse período foi construído o Aeroporto Santos Dumont (em área aterrada) e foi urbanizada a área antes ocupada pelo Morro do Castelo (que havia sido desmontado na década de 1920 para possibilitar a expansão da cidade).

⁸⁴ Como exemplo pode-se citar a intervenção do Estado na questão da habitação popular com a erradicação de favelas e a construção de vilas operárias.

No entanto, a construção da Avenida Presidente Vargas (que cortava perpendicularmente a atual Av. Rio Branco) foi a obra mais marcante da época. No início da década de 1940, essa obra concretizaria uma das propostas mais importantes do Plano Agache. A abertura dessa Avenida deu continuidade ao processo de expulsão da população moradora do centro da cidade iniciado pela Reforma Passos e, novamente vários quarteirões históricos foram derrubados com a justificativa de abrir a perspectiva para uma melhor visibilidade da Igreja da Candelária.

A virada dos 50 para 60 é palco de grandes transformações. Implanta-se a indústria automobilística nacional e inaugura-se Brasília. Em 63, há o famoso Seminário para Reforma Urbana no Hotel Quitandinha. O Rio, já metrópole, perde o status de capital da República e descobre-se nu. Há favelas por toda parte e o tráfego flui lento. [...] O primeiro Governador da Guanabara, Carlos Lacerda, [...] contrata o Plano Doxiadis, cujo principal legado é a rede de linhas coloridas (vermelha, amarela e outras) parcialmente implantadas nos anos 90 (IPLANRIO, 1996, p. 19)

O Plano Doxiadis foi promulgado em 1965 e desenvolvido pelo escritório Doxiadis Associates, com base nos preceitos da Carta de Atenas⁸⁵, o trabalho teve a participação de técnicos brasileiros que forneciam os dados necessários a equipe grega. Além de propor soluções para os principais problemas da cidade, naquele momento, o plano tinha como horizonte projeções para o ano 2000, tendo como objetivo criar a infra-estrutura física que possibilitasse o desenvolvimento do estado.

O principal legado do plano Doxiadis foi a sua proposta para uma nova malha viária composta por grandes vias de circulação que integrariam a cidade. Embora o mesmo jamais tenha sido implementado em sua totalidade, algumas dessas vias foram abertas na década de 1990 (as linhas vermelha e amarela), foram construídos alguns viadutos e foram abertos alguns túneis, com o objetivo de desafogar o tráfego.

⁸⁵ A proposta físico-espacial se baseia no zoneamento modernista segundo as quatro funções da cidade: trabalhar, habitar, circular e recrear.

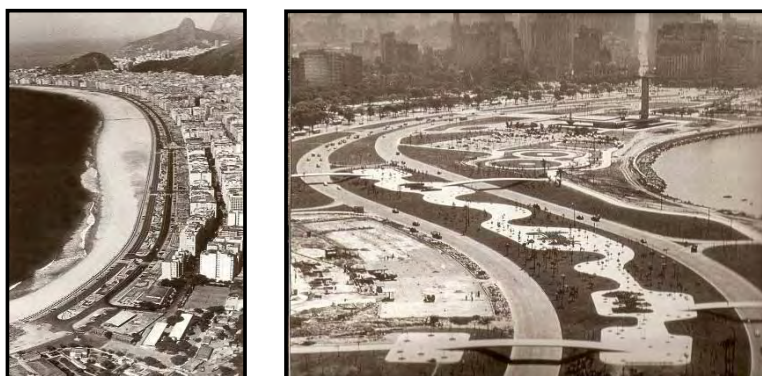


Figura103: Calçadão Copacabana e Aterro do Flamengo
Fonte: IPLANRIO, 1996.

Concomitantemente, entre os anos 1960 e os anos 1970 foram implementadas duas propostas de desenho urbano no Rio de Janeiro que com o tempo se tornaram símbolos da cidade: o calçadão de Copacabana⁸⁶ e o Aterro do Flamengo⁸⁷ (ver figura 103). Ambas tinham em comum a preocupação com o pedestre, ao contrário da prioridade que vinha sendo dada até então a circulação de veículos automotores.

Assim, a partir das propostas citadas, é inserida em meados da década de 1960, a idéia do desenho enquanto instrumento de ação urbanística, no processo de planejamento da cidade do Rio, sob a influência teórica, no meio técnico, de autores como Jacobs, Lynch e Rossi entre outros⁸⁸. Outra influencia a se destacar foi a “ação técnico-político-pragmática de realizadores como Jaime Lerner⁸⁹” (IPLANRIO, 1996, p. 21), através de suas obras realizadas principalmente na cidade de Curitiba. No entanto, essas iniciativas isoladas não tiveram continuidade e a maioria dos espaços públicos da cidade do Rio de Janeiro continuava abandonada ou ocupada por áreas de estacionamento e/ou pelo comércio informal.

⁸⁶ O calçadão foi projetado pelo arquiteto Roberto Burle Marx e construído entre 1969 e 1972.

⁸⁷ O Aterro do Flamengo foi projetado pelos arquitetos Affonso Eduardo Reidy e Roberto Burle Marx e construído entre 1961 e 1965.

⁸⁸ Ver capítulo 1.

⁸⁹ Idealizador do primeiro calçadão do Brasil, ver a proposta da Rua das Flores no capítulo 5.

No final da década de 1970, os técnicos da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano da Cidade do Rio de Janeiro desenvolveram outro plano de urbanização - o Plano Urbanístico Básico (PUB-RIO). O plano dividiu o território municipal em cinco áreas de Planejamento e criou políticas para o desenvolvimento econômico e social.

Esse plano tinha um cunho normativo, nele ficaram estabelecidos parâmetros para o uso do solo e foi incentivada a criação e o desenvolvimento de subcentros, especialmente nas áreas residenciais ocupadas pela população que havia sido expulsa do centro da cidade.

Segundo Guarany e Souza (2001, p.180),

as intervenções morfológicas no centro da cidade ficaram estagnadas durante décadas, mas, quanto à tipologia, o Pub-Rio garantiu a total descaracterização, uma vez que grandes alterações legais, tais como modificação de uso, aumentos de gabarito, de área edificada e da taxa de ocupação, permitiram a demolição de grande parte do conjunto edificado, dando lugar a novos prédios, com novas técnicas construtivas e aplicações de novos materiais, aumentando a massa edificada e isolando as poucas edificações que representam a história da arquitetura da cidade, deixando-as à mercê da especulação imobiliária. Os grandes monumentos arquitetônicos foram tombados pelo IPHAN, mas os conjuntos edificados no seu entorno sofreram alterações, ou foram demolidos, principalmente se o conjunto era composto de habitações residenciais unifamiliares ou mistas.

Em desacordo com o que é colocado por autores como Jacobs a multiplicidade de usos não foi incentivada no plano. Ao contrário, o uso habitacional no centro da cidade foi cada vez mais desestimulado, trazendo para a área um processo de desertificação nos turnos da noite e nos finais de semana, depois do horário de trabalho. Esse fato contribuiu para que se intensificasse o processo de degradação do patrimônio arquitetônico encontrado no centro do Rio.

Diante do quadro de abandono do centro, o Arquiteto e Urbanista Augusto Ivan elaborou, no ano de 1979 um trabalho que tinha como objetivo a preservação da área. Esse trabalho deu origem ao Projeto do Corredor Cultural, que se tornou o mais importante projeto de conservação urbana da cidade. Na década de 1980 é aprovada a Lei n°. 506 de 17/01/1984 “que reconhece o Corredor

Cultural como Zona Especial do centro histórico do Rio de Janeiro” (PCRJ/IPP/RioArte, 2002, p. 6). A área que engloba o Corredor Cultural é formada por quatro sub-áreas: Lapa-Cinelândia, Praça XV, Largo de São Francisco e imediações, e SAARA (ver figura 104).

Nesse fragmento urbano se encontra uma “população usuária de cerca de 2 milhões de transeuntes pertencentes a diferentes camadas sociais que circulam nas avenidas ruas, praças e becos onde edifícios de diferentes períodos abrigam usos comerciais e institucionais diversos” (Lima, 2008, s/p).

A lei n.º 506 definiu as condições básicas para a preservação paisagística e ambiental dessa parte do centro da cidade e a partir de então a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro investiu maciçamente nas obras de requalificação urbana, reurbanizando ruas, largos e praças. O processo deflagrado trouxe como novidade a participação efetiva da comunidade no processo de planejamento das ações do Corredor Cultural.

O projeto de preservação, renovação e revitalização do Corredor Cultural propõe, através de sua legislação e normas, proteger o conjunto arquitetônico antigo e orientar a inserção das novas construções. A participação do usuário é de fundamental importância para que se concretizem os objetivos deste projeto, pois deles dependem a aceitação e o cumprimento dos seus instrumentos formais e legais (PCRJ/IPP/RioArte, 2002, p. 8).



Figura 104: Área de abrangência do Projeto do Corredor Cultural.
Fonte: PCRJ/IPP/RioArte, 2002.

Segundo Chiavari e Carvalho (1991, p. 84), o projeto do Corredor Cultural foi um grande sucesso e se consolidou tanto a nível institucional quanto com relação a opinião pública. Um dos pontos positivos do Corredor Cultural foi a instituição de Áreas de Proteção do Ambiente Construído - as APACs, nas quais foi possível preservar a morfologia e o valor artístico das edificações, buscando também, dinamizar a vida econômica, social e cultural através das tendências do próprio bairro.

Entretanto, os usos estimulados na área se restringiram ao comércio, cultura e lazer, havendo poucos residentes, o que dificultou uma apropriação mais intensa da área e causou a subutilização da infra-estrutura já existente.

Segundo Lima (2008, s/p)

A preservação dos imóveis nas áreas delimitadas como Corredor Cultural já está sedimentada. Infelizmente só os pavimentos térreos, de alto valor imobiliário, encontram-se ocupados. No entanto, novos usuários dos imóveis precisam apropriar-se dessa extensa área infra-estruturada para habitá-la em seus espaços ainda vazios. Só assim o centro histórico do Rio de Janeiro deixará de ser um belo presépio iluminado quando se fecham as portas das lojas e dos inúmeros museus.

Entre o final da década de 1980 e o início da década de 1990 foi deflagrado um processo de discussão sobre a cidade do Rio de Janeiro que serviu de base para o Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro publicado em 1992 (Lei Complementar nº 16/92). Foi a primeira vez na cidade que um plano foi elaborado de forma democrática e com uma ampla participação da sociedade. No entanto, como a maioria dos planos diretores elaborados no Brasil, o mesmo ficou na teoria, tendo pouco rebatimento na prática. Segundo Villaça (1998, p.8),

esse plano sucumbe às antigas ilusões de abrigar os mais variados temas, porém quase que exclusivamente sob a forma de princípios e diretrizes gerais. [...] É quase que totalmente constituído de um enorme rol de enunciados de políticas, diretrizes, programas e indicações gerais diversas. A maioria, se por um lado, não assegura qualquer comprometimento, nem mesmo político, por outro, remete qualquer operacionalização para um futuro indefinido. O plano diretor acaba assim, por se

tornar aquele plano que define orientações sobre como deverá ser o plano quando ele vier a ser feito.

Sendo assim, os planos que foram elaborados para a cidade desde os anos 1970, foram duramente criticados pela falta de resultados visíveis na cidade. Poucos projetos foram implementados como subprodutos dos planos⁹⁰. A revitalização do projeto urbano e o conseqüente ressurgimento do desenho como principal instrumento para o planejamento, foi aos poucos consolidado através das políticas urbanas oficiais do Rio (Brandão, 2004).

A cidade do Rio de Janeiro entra a década de 1990, marcada por uma imagem de violência urbana e insegurança. Os seus espaços públicos, em sua maioria, encontram-se em estado de abandono, e é grande a desordem no uso desses espaços.

No entanto, o centro da cidade do Rio de Janeiro, é também um palimpsesto de diferentes morfologias e tipologias urbanas, ainda pode-se encontrar diversos traçados testemunhos de outras épocas - do Brasil colonial, do século XIX, representações morfológicas da reforma Passos e reforma Dodsworth - e diferentes edifícios: sobrados coloniais, sobrados do século XIX, edifícios ecléticos, edifícios da era Dosworth-Agache etc. Além disso, o centro ainda mantém uma série de atividades importantes para a cidade relacionadas ao comércio e serviços, e tem uma importância fundamental para a história da cidade do Rio de Janeiro.

“O Centro do Rio como hoje se apresenta é o resultado de seus 420 anos de história. Ao longo deste período, as sucessivas transformações urbanas decorrentes da expansão da cidade modificaram suas ruas, sua arquitetura e até seu perfil natural, com as alterações de alguns de seus marcos geográficos (desmonte do Morro do Castelo, Senado, parte do Morro de Santo Antônio, aterros etc). [...] Nesse espaço urbano, os edifícios modernos e os prédios antigos, as amplas avenidas de grande tráfego e as estreitas ruas de pedestre convivem e se articulam, oferecendo uma viva documentação da história carioca” (PCRJ/IPP/RioArte, 2002, P.8).

⁹⁰ Como os Projetos de Estruturação Urbana (PEUS), criados como uma ferramenta de planejamento para operacionalizar propostas com resultados físico-espaciais dentro do PUB/RIO de 1977. Como exemplos citam-se o PEU da Urca, de 1978 e o PEU de Botafogo de 1983.

O Centro do Rio contém o *core* histórico inicial da cidade e no decorrer do tempo sua primitiva função residencial foi substituída pelas funções econômicas, administrativas, financeiras e culturais.

Diante desse quadro e em conexão com o mercado mundial, o processo de planejamento da cidade do Rio de Janeiro, sofre uma transformação e passa a sintonizar com as tendências do planejamento estratégico. Surgem no Rio vários programas a partir dessa nova forma de tratar a cidade, com uma visão mais localizada em territórios específicos. Programas como o Rio-orla (1992-93), o Rio-Cidade (1995-1996) e até o Favela-Bairro (1996), são reflexos dessa nova forma de pensar a urbe.

Entre 1993 e 1995 é realizado o primeiro Plano Estratégico⁹¹ da cidade “que visava consolidar a cidade como uma metrópole empreendedora e competitiva, com capacidade para ser centro de negócios para o país e o exterior” (IPP, 2000). Esse plano também chamado “Rio Sempre Rio” tornou-se então o guia básico para a política urbana do Rio de Janeiro.

A partir daí são elaborados programas e projetos urbanos que têm como base fragmentos urbanos e não a cidade como um todo. Como exemplo pode-se citar as seguintes propostas desenvolvidas para o Centro do Rio: o projeto da Frente Marítima, desenvolvido por técnicos da Prefeitura com a participação dos arquitetos Oriol Bohigas e Nuno Portas como consultores; o da Praça Tiradentes, também desenvolvido pela Prefeitura e o Rio-Cidade Centro, desenvolvido através de concurso público pelo escritório Taulois & Taulois⁹². Esse último foi escolhido como o terceiro estudo de caso do presente trabalho e se encontra inserido no programa Rio-Cidade, que será focado no próximo item.

⁹¹ Sobre esse assunto ver o capítulo 3 do presente trabalho e a tese de doutorado intitulada “*The role of urban design in strategic planning: the case of Rio de Janeiro*”, do autor José de Souza Brandão Neto (mais conhecido como Zeca Brandão), defendida no ano de 2004.

⁹² O escritório é composto pelo casal Cláudio e Norma Taulois.

5.2 - O programa Rio cidade

“Afirmar a importância fundamental das ruas para o equilíbrio da vida social nas cidades e, em consequência, trabalhar para sua reabilitação, foi o objetivo número um do programa Rio-Cidade⁹³” (IPLANRIO, 1996, p. 24).

Iniciado em 1993, o programa, tinha como meta principal a valorização das principais artérias da cidade, transformando-as em espaços adequados não apenas a circulação viária, mas também ao seu caráter de espaço público, devolvendo assim as ruas aos pedestres. Essas intervenções urbanísticas estavam voltadas não só a esfera físico-espacial buscavam também atingir melhorias sociais, econômicas e culturais de cada bairro.

Em decorrência da crise econômica deflagrada no Brasil na década de 1980, particularmente no caso do Rio de Janeiro, como foi visto anteriormente, ocorreu um processo de degradação do espaço público da cidade desde a perda do seu status de capital federal na década de 1960. Eram vários os problemas encontrados, naquele momento, nos espaços públicos dos bairros cariocas:

tráfego e estacionamentos caóticos; ocupação desordenada dos passeios, com excesso de vendedores ambulantes; iluminação deficiente, gerando declínio das atividades noturnas e insegurança; enchentes, agravadas por colapsos da rede de drenagem; mobiliário urbano sucateado; pavimentações danificadas, provocando acidentes; arborização esparsa, com poda dificultada por fiações aéreas; poluição visual e outras mazelas (IPLANRIO, 1996, p.25)

Diante desse quadro, era urgente a intervenção do poder público em busca da melhoria da qualidade do espaço urbano. Assim, o programa foi criado no ano de 1993, pelo então Secretário Municipal de Urbanismo e arquiteto Luiz Paulo Conde (1993-1996). No ano de 1997, Conde foi eleito prefeito da cidade, e “seu programa se tornou um importante instrumento da política urbana entre os anos de 1993 e o ano 2000” (Brandão, 2004, 136).

⁹³ Para mais informações sobre o Programa Rio-cidade ver também a tese de Brandão, já citada, e o livro Rio Cidade: o urbanismo de volta as ruas. Como foi visto o presente trabalho se debruçará mais especificamente na análise da proposta do Rio-Cidade Centro.

O programa Rio-cidade surgiu então, como um “ambicioso plano de obras voltado para a reconstrução de espaços públicos, incluindo o disciplinamento de usos e atividades e melhoria dos padrões urbanísticos” (IPLANRIO, 1996, p. 24).

Na primeira fase do programa⁹⁴, foram desenvolvidos, através de concurso público⁹⁵, 35 projetos para as diversas áreas da Cidade. A elaboração do concurso possibilitou envolver um amplo quadro de arquitetos no programa e confrontar propostas diferenciadas garantindo soluções específicas de acordo com a realidade de cada bairro, respeitando suas tendências.

As propostas enviadas ao concurso deveriam ser basicamente, metodológicas. Na verdade tratava-se de um concurso de idéias e não de propostas definitivas, uma vez que não estavam ainda definidas quais áreas iam ser redesenhadas. “Escolheram-se, a princípio, dezessete corredores de grande vitalidade comercial e cultural, localizados em dezesseis bairros da cidade, dos quais os concorrentes puderam escolher um ou mais trechos para a exemplificação das suas idéias” (PCRJ/IPLANRIO, 1996, p. 25).

Apesar do peso da questão metodológica para a escolha dos vencedores do concurso, todos eles deveriam apresentar proposições físicas e normativas, baseadas nos seguintes aspectos: vocações, usos e atividades desenvolvidos no local; situação do trânsito de pedestre e veículos, abrangendo a questão da sinalização e da pavimentação; iluminação pública e segurança; revitalização de uso dos imóveis lindeiros a via e a questão do comércio formal e informal.

Para viabilização do programa Rio-cidade, afirma-se que foram evitados

o idealismo e a abstração, a megalomania e as soluções totalizantes, a falta de sintonia com forças vivas da sociedade e as proposições politicamente inviáveis, as rupturas traumáticas, as grandes cirurgias e os altos

⁹⁴ O programa Rio Cidade é composto por três fases Rio Cidade 1, 2 e 3.

⁹⁵ O concurso foi organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RIO) e inscreveram-se 42 equipes, dentre as quais 17 foram escolhidas pela comissão julgadora.

custos sociais do passar a borracha sobre o existente para a construção do novo (IPLANRIO, 1996, p. 25).

Tendo como exemplo a proposta desenvolvida para Barcelona por Bohigas, a idéia era partir de intervenções localizadas que tivesse a capacidade de se disseminar e “por sinergia” gerar efeitos multiplicadores sobre todo o tecido urbano.

Não havendo recursos financeiros e gerenciais para intervir no todo, cabia promover ações localizadas e exemplares, conquanto coerentes, entre si e com o objetivo estratégico definido. Em outras palavras, plantar paradigmas urbanos, produtos da interação cooperativa Governo/sociedade civil (IPLANRIO, 1996, p. 25).

Assim foram escolhidos espaços com grande capacidade imagética, áreas estruturantes para a história da cidade, com forte tendência comercial e, por esses motivos, pontos estratégicos para o resgate da imagem da cidade. As preocupações não giravam apenas em torno que questões funcionais, mas sim estéticas, pois o redesenho daqueles espaços tinham também como objetivo resgatar o orgulho do carioca pela sua cidade e para tanto deviam ter qualidade visual. Dessa maneira foram escolhidas, na primeira fase do programa, áreas próximas as principais avenidas, dos seguintes bairros: Leblon, Ipanema, Copacabana, Botafogo, Laranjeiras, Catete, Centro, Meier, Bonsucesso, Penha, Ilha do Governador e Madureira (ver figura 105).

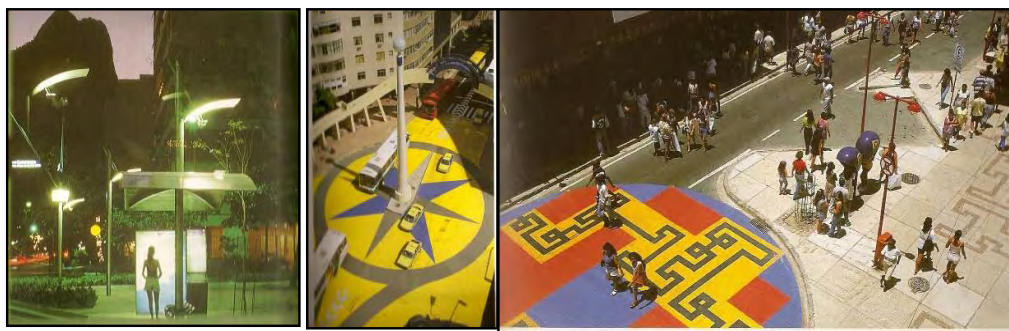


Figura105: Detalhes do Rio Cidade para os bairros do Leblon, Ipanema e Madureira.
Fonte: IPLANRIO, 1996.

Cada proposta deveria se diferenciar respeitando as especificidades de cada bairro e a identidade dos mesmos. O caminho encontrado através do concurso

público possibilitou o envolvimento de vários arquitetos no programa e facilitou a heterogeneidade dos projetos, tendo como resultado propostas com “personalidade” e de forte poder imagético.

Como foi dito anteriormente, o presente trabalho teve como um dos estudos de caso o projeto Rio Cidade Centro, que tem como eixo principal de intervenção a Avenida Rio Branco.

5.3 – A proposta para a Avenida Rio Branco – O Rio Cidade Centro

5.3.1 - A Avenida Rio Branco – histórico e características.

No início do século XX, o centro do Rio de Janeiro era densamente ocupado, apresentando ainda características coloniais, com lotes profundos e ruas estreitas, podendo-se encontrar então, junto as sedes dos poderes político e econômico, carroças, animais e uma população carente que se abrigava em cortiços.

Nesse contexto, e nos moldes da reforma urbana de Haussmann para Paris, foi aberta antiga Avenida Central (hoje Rio Branco), pelo prefeito Pereira Passos, marcando a entrada da cidade do Rio na modernidade (ver figura 106, 236).

Com a sua inauguração, em 15 de novembro de 1905, instalaram-se, nos lotes lindeiros, as melhores casas comerciais, e os principais prédios do governo, como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal, o Teatro Municipal e o Palácio Monroe (ver figura 107, p. 236). Encontravam-se também prédios monumentais dos jornais e de grandes companhias, assim como hotéis e clubes.

Ao longo de toda a Avenida Central, foram instalados postes de iluminação elétrica com lâmpadas de arco voltaico, fornecida pela empresa estrangeira *Light and Power*, ao lado de lampiões de gás. [...]. As calçadas da avenida Central, em pedras portuguesas, foram feitas por mestres calceteiros de Lisboa, tendo sido chanfrados e arredondados muitos quarteirões. A avenida foi arborizada com 53 mudas de pau-brasil nos canteiros centrais e outras 358 mudas de jambeiros nos canteiros laterais (REZENDE, 2002, p. 20).



Figura 106: Traçado da Avenida Central, sobre os quarteirões coloniais.
Fonte: PCRJ/IPP/RioArte, 2002.



Figura 107: Palácio Monroe no início do Séc. XX.
Fonte: Acervo Adriana Nascimento, 2007.

A via atravessava todo o centro da cidade da Praça Mauá até a Avenida Beira Mar, ligando-o tanto a zona norte, quanto a zona sul da cidade. Dois marcos simbólicos foram construídos em suas extremidades “uma coluna no largo da Prainha, que recebeu em 1910 a estátua do Barão de Mauá, e um obelisco na extremidade sul, em frente à praia de Santa Luzia, [...] em comemoração ao primeiro aniversário da obra” (KOK, 2005, p. 75). Com 33 metros de largura e 1.800 metros de comprimento, a obra exigiu a demolição de 580⁹⁶ imóveis, a maioria de uso residencial (ver figura 108, p. 237).

A modernização da cidade do Rio de Janeiro estruturou-se sobre duas grandes obras: a reforma do porto e a construção da Avenida Central. [...] A reforma ia modificando radicalmente

⁹⁶ Existem dados distintos com relação a esse número, ver Abreu e Kok.

a circulação de pessoas, veículos e mercadorias nas vias urbanas, gerando novas formas de ocupação e uso do espaço público (KOK, 2005, p. 40, 41).

Na verdade a Avenida Central traduzia a busca da transformação da cidade do Rio de Janeiro, de um espaço colonial para uma capital moderna, que representasse o Brasil no cenário internacional e mostrasse a sua importância na América latina. Desde a sua inauguração a avenida se transformou na principal artéria da área central da cidade do Rio de Janeiro.



Figura 108: Demolições para a construção da avenida Central, 1904-1905.
Fonte: Kok, 2005.

Em 1912 passou a chamar-se Avenida Rio Branco, em homenagem ao chanceler brasileiro que havia falecido. Atualmente restam poucos exemplares arquitetônicos que permaneceram desde a sua inauguração. Hoje a mesma conta a história da transformação da cidade apresentando uma tipologia de estilos arquitetônicos que variam do eclético ao pós-moderno.

Apesar do processo de desgaste que o centro sofreu no decorrer da história, a Avenida Rio Branco manteve a sua vitalidade e importância urbanística, pois ainda é um importante eixo de ligação entre as zonas norte e sul, e o lócus do universo econômico e financeiro da cidade.

Em uma das extremidades da Avenida Rio Branco se encontra a antiga Praça Marechal Floriano, hoje conhecida como Cinelândia. Esse local trata-se de um

espaço de grande vitalidade, devido a sua posição central, a existência de uma estação do metrô e a sua importância histórica para a cidade do Rio de Janeiro. Ali se encontram o Teatro e a Câmara Municipal, diversos bares e restaurantes que fazem parte da história da cidade. A área sempre foi também palco de acontecimentos políticos e manifestações públicas.

5.3.2 – Análise do processo de elaboração da proposta Rio Cidade – Centro

Para a análise da proposta Rio Cidade Centro foi entrevistado o arquiteto Cláudio Taulois⁹⁷, responsável pelo projeto e representante do escritório Taulois & Taulois Arquitetos Associados S/C Ltda.

- **Premissas para a conceituação do projeto.**

O arquiteto, formado na época em que Brasília tinha acabado de ser inaugurada, assegura que a sua formação teve uma grande influência dos preceitos modernistas.

Em termos de propostas urbanas, as idéias eram completamente loucas. O impacto que isso teve na realidade, seja da Europa, mesmo sendo mais conservadora, da americana ou dos países do terceiro mundo, foi muito grande. A cidade do Rio foi dizimada, [...] devido a esses ideais de renovação [...]. Então, grande parte do patrimônio histórico do Rio foi destruída, uma área do centro que seria hoje preciosa para o turismo (Taulois, 2007).

Na entrevista, Taulois afirmou que tinha uma forte ligação com a dimensão histórica na sua atuação como profissional. Percebe-se, pela análise do discurso do arquiteto, a influência, das idéias de Aldo Rossi, pois, o mesmo afirmou que sempre procurou, em suas propostas, respeitar a preexistência e ressaltar os valores culturais, artísticos e históricos dos monumentos.

⁹⁷ O arquiteto se formou na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) na década de 1960 e concluiu o mestrado no Programa de Pós Graduação em Urbanismo – PROURB/RJ, no ano de 2003.

Taulois (2007) afirma que foi influenciado por Bacon⁹⁸, Venturi e Alexander, entre outros autores e assegura: “Eu acho que eu segui exatamente um conjunto de idéias de reação ao modernismo. De valorização dos aspectos históricos, de preservar, de intervir, mas [...] sem essa sanha de modificar as coisas”. O autor cita como exemplo o fato de ter considerado o projeto já existente para a área, elaborado na ocasião da proposta do Corredor Cultural.

Ao ser questionado sobre a importância de se considerar a identidade cultural da população no ato de projetar o arquiteto afirmou que era

absolutamente fundamental, talvez pelo fato de ter vivido numa cidade que tinha uma tradição muito forte de cultura popular ligada a música, no Centro da cidade, na Lapa, tem sambas que falam de todas essas áreas. E de repente várias dessas áreas desapareceram. Então eu senti isso, quer dizer eu entendi isso intelectualmente, através de leituras, mas também na vivência da própria cidade. Eu recebi essas demolições como uma grande perda, então para mim é fundamental (TAULUIS, 2007).

Sendo assim, a principal premissa teórica para o desenvolvimento da proposta do Rio Cidade Centro foi a valorização da história do lugar, ressaltando os principais monumentos da área, permanências que resistiram as transformações e são testemunhos do passado, sendo assim formadores da memória coletiva e identidade do lugar.

Era necessário trabalhar a imagem da área que estava desgastada, uma vez que a mesma é símbolo da cidade do Rio de Janeiro e apesar das transformações ocorridas, permanece como um espaço urbano com forte personalidade.

- **Abordagem metodológica utilizada**

O programa Rio Cidade requeria uma abordagem metodológica que incluísse a apresentação dos estudos preliminares das propostas para entidades civis, ou seja, os projetos deveriam ser objetos de discussão pública.

⁹⁸ Arquiteto e planejador urbano, autor do livro *Design of cities* (1976). Foi diretor executivo da Comissão de Planejamento da Cidade da Filadélfia entre 1949 e 1970 e ficou conhecido como o pai da Filadélfia moderna.

No entanto, Taulois afirma que nesse aspecto o desenvolvimento do Rio-Cidade Centro foi frustrante, pois como praticamente não havia moradores na área de intervenção e a mesma é essencialmente composta por edifícios pertencentes a grandes corporações financeiras e comerciais a apresentação da proposta preliminar foi feita na Associação Comercial do Rio de Janeiro. O arquiteto declarou que os participantes da reunião praticamente não se envolveram com a discussão da proposta, sendo assim, as modificações ocorridas foram decorrentes de limitações financeiras e/ou temporais e não devido a reivindicações dos usuários.

O primeiro passo para a construção da proposta preliminar foi a elaboração de um diagnóstico que se dividiu em quatro partes: 1. a Avenida Rio Branco; 2. aspectos gerais; 3. ao longo da Avenida Rio Branco; e 4. pontos exemplares. Todas as partes foram apresentadas através de dois itens: situação atual e critérios de intervenção.

A primeira parte tratava-se de um comentário muito breve sobre a Avenida Rio Branco como um todo: foram abordadas a sua importância histórica, seus usos e atividades, o grande fluxo de pedestres e veículos e por fim a mudança do seu uso principal: de espaço de permanência e fruição no início do século para um dos principais eixos de circulação da cidade.

Na segunda parte do diagnóstico foram abordados os seguintes temas: imagem, aspectos físicos, espaço do pedestre, espaço do veículo, aspectos sociais, aspectos econômicos, aspectos culturais, mobiliário urbano, comunicação visual, aspectos ambientais, transportes, iluminação, infraestrutura, aspectos administrativos, segurança.

As análises partiram da observação *in loco* e se restringiram a descrição da situação que se encontra a área de acordo com os temas acima elencados. Quanto aos aspectos culturais os comentários se restringiram a ressaltar as manifestações populares que ocorriam na área como o carnaval e as manifestações políticas, e a citar a presença de importantes centros culturais surgidos nos últimos anos como o Centro Cultural Banco do Brasil, Casa

França/Bahia, Centro Cultural da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, entre outros.

Não foi tocado nenhum ponto que trate da relação entre homem e espaço público, nem tampouco como se dá a apropriação do espaço urbano. Além disso, as descrições são superficiais não apresentando uma densidade que permita entender como se desenvolvem as relações sociais no cotidiano nem compreender os significados e símbolos que representem a cultura da população que frequenta o lugar.

Na terceira parte, a Avenida foi dividida em trechos e a partir de então foram ressaltados os principais edifícios encontrados e descritas as situações em que se pode deparar ao percorrer a mesma. Foi feito também um amplo levantamento fotográfico ilustrando todos os trechos percorridos.

Taulois (2007) afirma que “os problemas a cada quadra ganhavam nuances diferentes. Um quadra era muito valorizada e outra desvalorizada”. Aqui seria interessante se tivesse sido usado o conceito de visão serial apresentado por Cullen no seu livro “Paisagem urbana”. Mas, apesar do autor ter sido citado na entrevista, seu método de análise visual não foi aplicado.

Na quarta parte foram definidos os pontos estratégicos para o desenvolvimento e apresentação do Projeto Rio-Cidade a população. Assim foram destacadas as seguintes áreas de interesse da Avenida Rio Branco: O cruzamento com a Avenida Presidente Vargas “por ser considerada uma área antipática pelos cariocas e por ter grande visibilidade [...]. O trecho do cruzamento com as Ruas do Ouvidor e Miguel Couto, como um bom exemplo de calçada degradada com possibilidade de melhoras imediatas. [...] As ruas Pedro Lessa ou Heitor de Melo como área pedestrianizada curta que poderá ser bem aproveitada” (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994, p.25).

Foram desenvolvidos também dois relatórios: um botânico/paisagístico, sob a responsabilidade do professor Luiz Emygdio de Mello Filho e um de tráfego, elaborado pelo engenheiro Silvano Araújo.

Com relação ao primeiro relatório a principal questão levantada foi se deveria ocorrer a manutenção do atual modelo de arborização ou sua substituição. O resultado foi a favor da manutenção da arborização existente, associada a medidas para seu aperfeiçoamento. Dessa forma, foram mantidos os oitzeiros existentes por ser uma árvore bem adaptada ao tipo de espaço urbano estudado, pois “é uma árvore resistente à trepidação, à emissão de gases lançados pelos veículos, pela sua regularidade de crescimento [...]” (Mello Filho, 1994). O relatório faz ainda uma descrição detalhada da arborização encontrada nas ruas perpendiculares a Avenida Rio Branco, bem como nas praças integrantes da proposta, sugerindo em alguns casos e de acordo com o diagnóstico feito, a retirada de árvores com problemas fito-sanitários e novas propostas de paisagismo para essas áreas.

O segundo relatório tratava da situação da Avenida Rio Branco com relação a circulação de veículos e pedestres; a sinalização existente; as intersecções/cruzamentos; a operação; a travessia de pedestres e as faixas de rolamento. Apresentava também soluções para os principais problemas encontrados, que foram em sua maioria acatadas pelo arquiteto.

Como se pode observar, apesar de sua qualidade e sistematização devida, o diagnóstico ficou no âmbito estritamente físico-espacial não sendo discutidas questões sócio-culturais da área.

- **Descrição da proposta - O Rio-cidade Centro**

Como visto anteriormente, a proposta foi elaborada e executada na segunda metade da década de 1990, na gestão do prefeito Cesar Maia, tendo como figura de extrema importância no processo, o arquiteto Luiz Paulo Conde, na época (1993/1996) secretário municipal de urbanismo e idealizador do programa Rio Cidade.

Os órgãos responsáveis pelo acompanhamento e execução da proposta foram a Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) e o Instituto Pereira Passos (IPP). Os recursos financeiros para a sua execução foram provenientes da própria Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro.

O Projeto Rio-Cidade Centro foi elaborado no ano de 1994, compreendendo toda a Avenida Rio Branco; as Praças, Estado da Guanabara, Marechal Floriano (Cinelândia) e Mahatma Gandhi; e a saída da estação Carioca do Metrô.

A proposta tinha como objetivo principal a requalificação dos espaços públicos tendo como meta “ordenar a circulação de pedestres e veículos, tornando-a mais fluida e segura para ambos” (PCRJ/IPLANRIO, 1996, p. 53). Assim foram definidos “os principais percursos dos pedestres tornando-os confortáveis, seguros, agradáveis e de fácil apreensão, prevendo as travessias adequadas e os circuitos alternativos oferecendo paisagens distintas” (PCRJ/IPLANRIO, 1994, p. 7).

O programa de necessidades era composto por: a renovação da infra-estrutura; a redefinição de pavimentação das vias e traçado viário; a implantação de novos equipamentos do mobiliário urbano projetados especificamente para esta área; e finalmente a reurbanização de praças situadas junto à av. Rio Branco.

Foram os seguintes os critérios de intervenção: valorização dos aspectos notáveis encontrados na área; definição clara dos espaços de pedestres com o intuito de atenuar os conflitos existentes entre pedestres e veículos; diminuição do tráfego pesado; respeito à preexistência histórica criando na proposta elementos simbólicos que se referissem ao passado da Avenida Rio Branco; estímulo a novo usos na área e valorização dos existentes.

Pode-se destacar as intervenções para três importantes cruzamentos da Avenida Rio Branco: 1. com a Visconde de Inhaúma; 2. com a Avenida presidente Vargas; 3. com a Av. Nilo Peçanha (ver planta baixa anexo C).

No primeiro, em uma das esquinas encontra-se um edifício imponente e em excelente estado de conservação, a Caixa de Amortização. Segundo o arquiteto, os novos prédios inseridos na década de 1960 tinham quebrado a harmonia do ambiente. Foi então proposto a inserção de um

elemento marcante cinto circular vazada, luminoso, na escala dos prédios da Caixa de Amortização e da Companhia das Docas de Santos, que atenua o contraste desses com os altos edifícios e acentua o *rond-point*. Trata-se de uma viga treliça metálica cujos elementos de ligação são letras compondo um texto a ser iluminado junto com as calçadas por luminárias previstas no banzo inferior (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994. P.11).

No piso do *rond-point* foi proposto um desenho que seria executado trocando o asfalto por paralelepípedo, para fazer referência a história do lugar. No entanto, devido à pressa para a execução, a proposta foi adaptada e o material não foi mudado (ver figura 109).

Como não aceitaram a troca do asfalto pelo paralelepípedo, propomos fazer uma pintura no asfalto com umas faixas brancas e um desenho em vermelho. O efeito plástico com o colorido foi grande, mas não era o que a gente queria, a gente queria fazer com paralelepípedo justamente para destacar o aspecto histórico (Taulois, 2005).



Figura 109: Proposta para o Rond-point.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 2007.

No segundo cruzamento com a Avenida Presidente Vargas, tinha sido detectado um problema na travessia de pedestres pela grande extensão da via e pela insolação excessiva. As faixas de pedestres existentes obrigavam desvios desconfortáveis de até 180m, estimulando o não cumprimento da sinalização.

Diante desse problema foram propostas “faixas de travessias – alinhadas com as duas calçadas da Avenida Rio Branco, diretas, amplas e generosas, tendo iguais condições em ambos os lados pela criação de canteiros centrais junto à Candelária” (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994, p.11) (ver figura 110).

Outra proposta para esse cruzamento, que não foi executada, foi a criação de um marco de referência na avenida através da inserção de quatro colunas luminosas metálicas de grandes proporções. “Elas marcam o cruzamento das duas mais importantes avenidas da cidade sendo percebidas a distância por seus efeitos de luzes, servindo também de apoio (TV, iluminação) aos eventos dessa área, comércio, carnaval, festas cívicas” (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994).

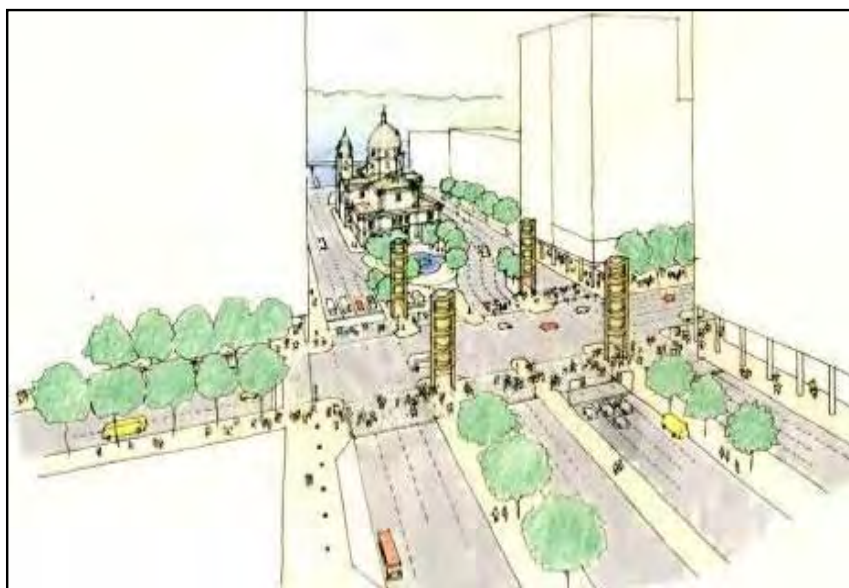


Figura 110: Cruzamento da Avenida Rio Branco com a Avenida Presidente Vargas.

Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 2007.

O terceiro é o que apresenta maior fluxo de pedestres devido a sua ligação com a Estação das Barcas provenientes de Niterói, e a integração desse sistema de transporte ao sistema metroviário. A travessia era feita em precárias condições de segurança e conforto, ocorrendo um grande número de atropelamentos na área.

Foi proposta então uma travessia para pedestre sobre a Avenida Rio Branco que era uma extensão da Rua Bittencourt da Silva, na saída da estação Carioca do metrô. Essa faixa de pedestres ofereceu uma nova alternativa de circulação direta e muito mais segura pela Rua da Ajuda, deixando a travessia da Rua São José mais descongestionada (ver figura 111).

Nesse caso as boas condições de conforto e segurança foram obtidas com a criação de um canteiro central na Avenida Nilo Peçanha e a separação de seus dois fluxos de tráfego, deixando a faixa central livre para os pedestres deslocarem-se de forma direta e protegida (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994).

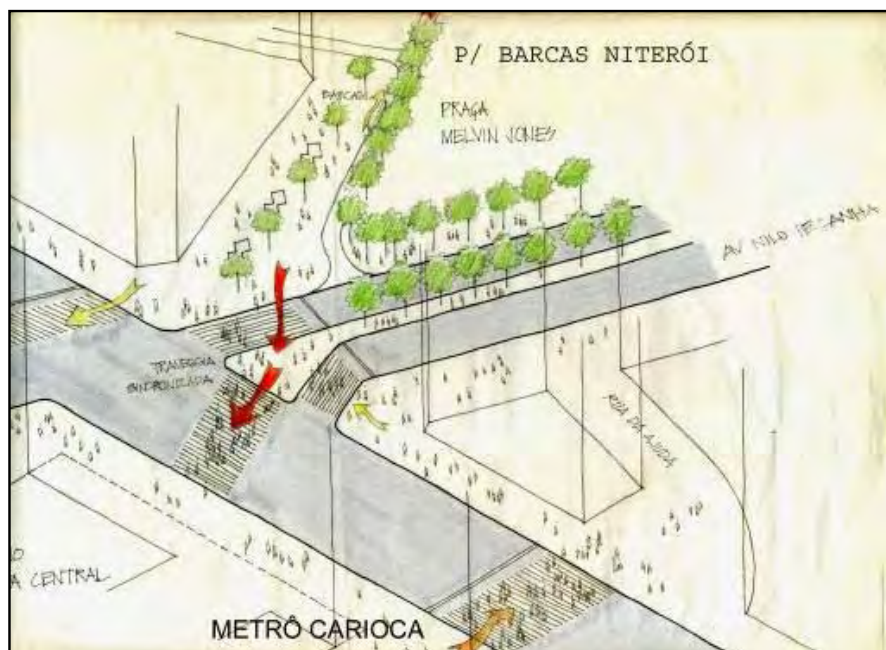


Figura 111: Proposta para o cruzamento da Avenida Rio Branco com a Rua São José e a Rua Nilo Peçanha.

Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 2007.

Outro ponto a ressaltar é a proposta para a área da Cinelândia, espaço de grande importância na história da cidade do Rio de Janeiro. Como foi visto, já existia uma proposta para essa área criada por ocasião da elaboração do Corredor Cultural, que sugeria a reabertura da antiga rua onde passava o bonde na área lindeira a prédios, marcos referenciais do lugar, como o

Restaurante Amarelinho e o Cine Odeon. Essa rua seria utilizada como rua de serviço e, além disso, inibiria o excesso de mesas e cadeiras colocadas pelos proprietários de bares e restaurantes sobre a Praça Marechal Floriano. “Nós seguimos rigorosamente o que o corredor cultural já tinha proposto e que ainda não tinha sido executado, de refazer a rua, calçando com paralelepípedo e soltando a estátua” (Taulois, 2007).

Existia também uma proposta paisagística onde seria criado um renque duplo de árvores (oitis), junto a Avenida Rio Branco e um renque simples, junto à via de serviço, abrindo a perspectiva sobre o Teatro Municipal. Além disso, seriam retiradas as árvores indevidas, no entanto, a mesma não foi executada (ver figura 112).

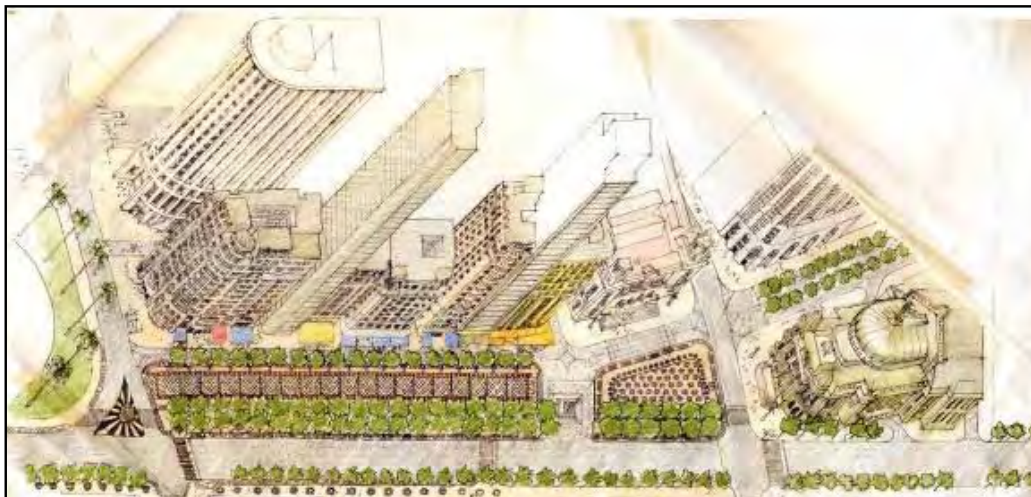


Figura 112: Vista área da proposta para a área da Cinelândia.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

Outros pontos importantes da proposta não foram executados como: o projeto de uma praça de alimentação no subsolo da Praça Mahatma Gandhi (ver figuras 113, 114 e 115); os quiosques “seqüenciais” que alternando elementos altos e vazados, em linha sinuosa e contínua, criavam uma praça/pátio no Largo da Carioca; e um quiosque, para venda de ingressos, localizado em uma ilha viária próxima a Cinelândia.



Figura 113: Vista área da proposta para Praça Mahatma Gandhi.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

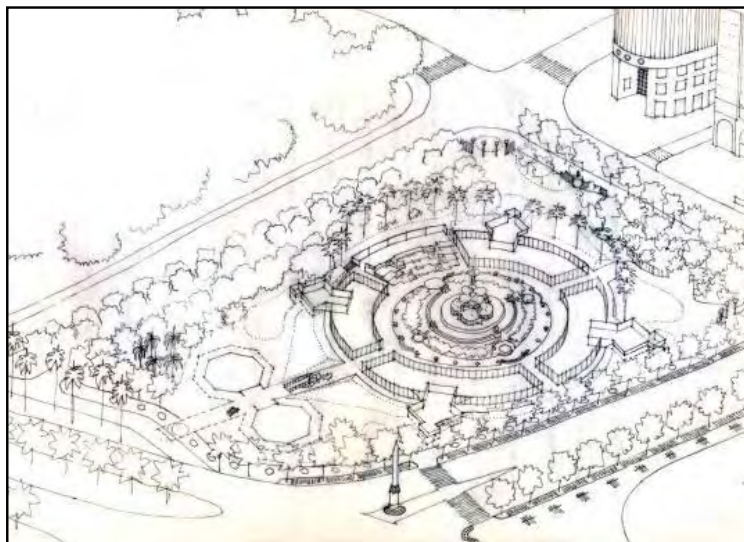


Figura 114: Praça Monroe, visão do piso semi-enterrado com bares e local dos pavilhões gêmeos para eventos.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

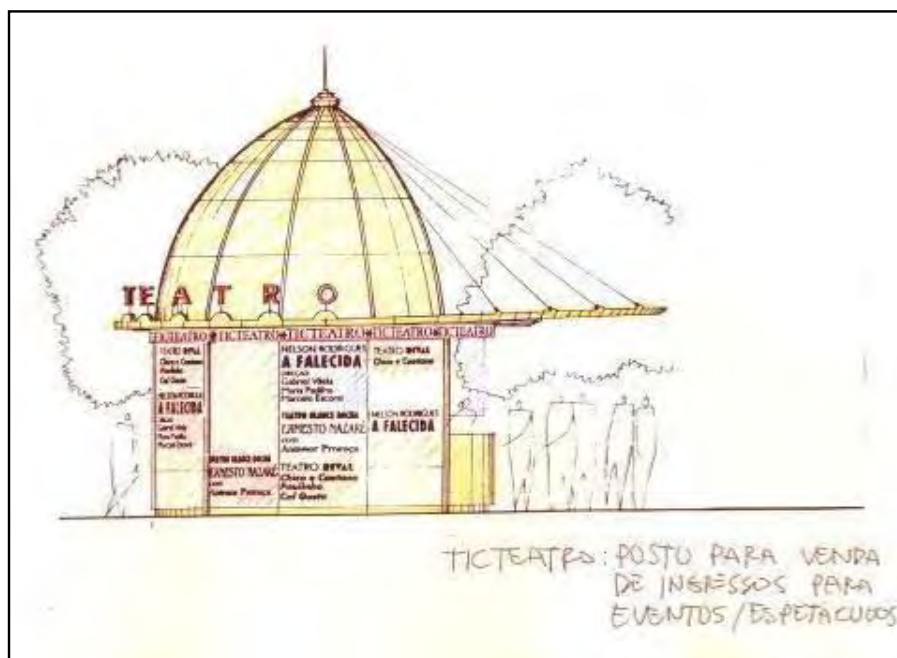


Figura 115: Quiosque para venda de ingressos para eventos e espetáculos.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

Quanto ao mobiliário urbano, a proposta buscava desimpedir ao máximo as calçadas, criando uma faixa exclusiva localizada ao longo das vias para localizar as peças classificadas como essenciais e voltadas para segurança, informação e abrigo. Entre outros, nesse espaço seriam localizados os postes de iluminação, semáforos e placas sinalizadoras e indicativas. As peças complementares, como telefones públicos, bancas de jornal e caixas coletoras de correspondência, de maiores proporções, seriam locadas em espaços mais amplos como praças, e largos ou nas ruas perpendiculares a Avenida Rio Branco que foram pedestrianizadas (como a Rua São Bento, a Rua Beneditinos, entre outras).

Um dos pontos altos da proposta foi o estudo detalhado para a paginação do piso, foi refeita “a pavimentação em pedras portuguesas com desenhos e motivos figurativos que ilustram a história arquitetônica e urbanística da avenida” (IPLANRIO, 1996, p.53). Segundo Taulois, foram definidos quatro tipos de piso correspondentes as fases que a Avenida Rio Branco vivenciou: a

primeira fase, da época da sua construção nos anos 1920, de influência art-nouveau e eclética; a segunda fase, dos anos 1920 aos anos 1940, sob a influência do art-déco e proto-moderna; a terceira fase entre os anos 1940 e 1970 sob o domínio do movimento modernista; e, finalmente, a quarta fase do final do século XX da arquitetura contemporânea. Assim foi criado um desenho de piso correspondente a cada uma dessas fases, que se referia aos estilos arquitetônicos dos edifícios constituintes da paisagem urbana da Avenida Rio Branco atual (ver figura 116).

Nós mantivemos os desenhos que existiam ainda em frente aos prédios históricos, mas no geral os passeios eram brancos. Então propomos fazer esses novos desenhos baseados nos detalhes arquitetônicos, nos elementos decorativos das fachadas. Em um quarteirão era o desenho déco, no outro o art nouveau e fomos alternando. A dinâmica do projeto original foi mantida, mas não prédio por prédio e sim quadra por quadra (Taulois, 2007).

Outras áreas foram urbanizadas como a Rua da Carioca, a Praça Estado da Guanabara e a Rua Bittencourt da Silva, junto a saída da estação Carioca do Metrô, apesar do projeto original para essas áreas ter sido somente parcialmente implantado, como foi dito anteriormente.

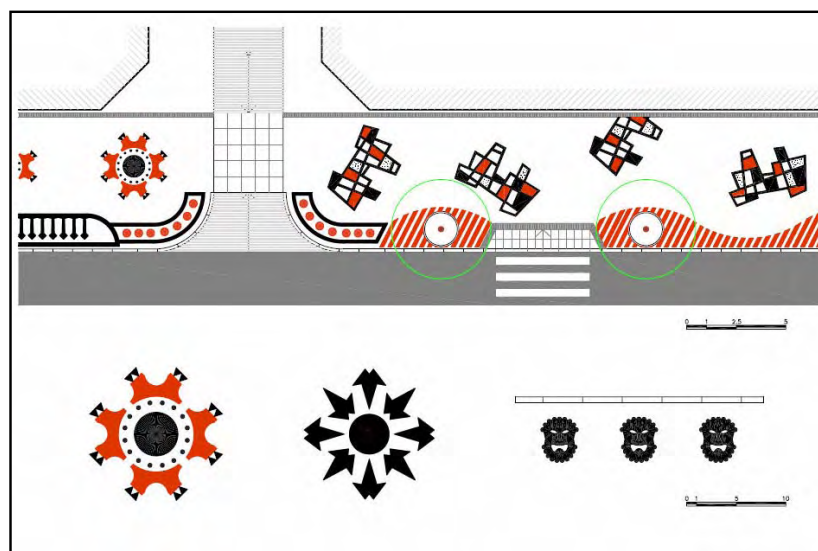


Figura 116: Detalhe da paginação de piso.

Fonte: Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

A proposta luminotécnica procurou valorizar a avenida, através de pontos de destaque que ressaltavam as fachadas e coroamentos dos prédios históricos, além de, ressaltar a presença do comércio (IPLANRIO, 1996).

O envolvimento da população no processo, pregado pelo programa Rio-Cidade, foi restrito a uma reunião na Associação Comercial do Rio de Janeiro onde a proposta preliminar foi apresentada e não levantou praticamente nenhuma discussão. O próprio arquiteto depõe:

No nosso caso foi até frustrante porque a gente não tinha associação de moradores para apresentar a proposta. Então enquanto as outras equipes foram apresentar as proposta para as associações de moradores dos bairros, nós fomos apresentar a nossa na Associação Comercial do Rio de Janeiro. Não existem praticamente moradores nessa área. Os proprietários dos imóveis moram em São Paulo, *New York* etc. (Taulois, 2007).

Com relação à execução da proposta o arquiteto afirma que um fato que dificultou o início das obras foi a complexa rede de infra-estrutura existente no sub-solo da Avenida Rio Branco. Segundo o arquiteto, existem 40 subestações enterradas naquela área e essa realidade atrasou muito a aprovação da proposta, que acabou sendo a última a ser licitada. Outro fato a ser ressaltado foi à proximidade da época de eleição, que deflagrou uma urgência na execução da proposta, conseqüentemente a mesma foi simplificada para viabilizar a inauguração em tempo hábil.

O arquiteto levantou ainda outra questão que dificulta a concretização desse tipo de proposta, devido à complexidade dos problemas técnicos (como, transportes, iluminação pública etc.) é necessário se trabalhar com vários órgãos públicos ao mesmo tempo e essa convivência é delicada por que envolve jogos de poder.

5.3.3 – Condicionantes do Projeto

- **As características físicas da proposta**

O desenho da Avenida Rio Branco e entorno teve com um dos principais eixos condutores a minimização dos conflitos entre pedestres e veículos em uma área da cidade que tem uma forte “influência na circulação do tráfego, seja de passagem ou de destino ao centro da cidade” (Araújo, 1994, p. 2).

Para se ter uma idéia da abrangência da questão apresenta-se os seguintes dados: a área tem uma “carga de 4426 veículos/hora no horário das 17:30 as 18:30, no trecho da Avenida Presidente Vargas/Rua do Ouvidor; 1130 pedestres/horas para a travessia na esquina com a Av. Nilo Peçanha; e 57 linhas de coletivos urbanos” (Araújo, 1994, p.3) trafegam na avenida. Além disso, a circulação estava comprometida pela presença de estacionamentos irregulares em toda a sua extensão.

Pelo fato da Avenida Rio Branco se caracterizar como um importante corredor de passagem, as soluções projetuais priorizaram a questão de segurança e conforto do pedestre ao circular na avenida e transversais, restringindo às áreas de permanência às praças e às ruas pedestrianizadas localizadas em seu entorno.

Sendo assim, não houve grandes transformações no design da área, apenas adaptações para que a mesma funcionasse de forma mais eficiente (ver planta baixa da proposta – anexo C). As soluções para os cruzamentos principais da Avenida, descritas no item anterior, (ver figuras 109, 110, 111 e 117) foram fundamentais para que a relação forma/função se desse de forma mais satisfatória, tornando confortável e segura a travessia de pedestres, atingindo assim o principal objetivo da proposta.



Figura 117: Cruzamento com a São José e a Nilo Peçanha, novas faixas de pedestres e criação de ilha viária.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

Com relação às áreas de permanência como a Praça Estado da Guanabara, a Praça Gandhi e a Praça Marechal Floriano (Cinelândia) somente a última teve a proposta quase que totalmente implantada, ainda que com pequenas modificações (ver figura 118, p. 254). Como foi visto o desenho urbano preexistente foi mantido e a única alteração foi a inserção da rua de serviço na área limdeira aos bares e restaurantes facilitando os serviços de carga e descarga dos mesmos.

Com relação à diversidade e a multiplicidade usos, observou-se que os usos já existentes na área foram valorizados ao acondicionar melhor o espaço para a sua realização. Mas não se encontrou nenhum mecanismo que buscasse estimular novos usos na área, como por exemplo, o uso habitacional tão importante para a vitalidade de qualquer ambiente urbano.

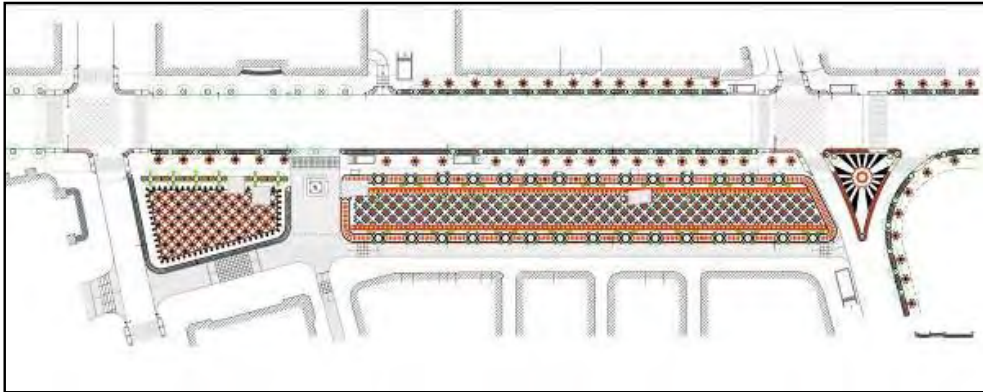


Figura118: Proposta para a área da Cinelândia, detalhe da paginação de piso e da ilha viária.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

A cor na proposta foi utilizada basicamente para demarcar percursos de pedestres, através das sinalizações horizontais, e embelezar os passeios através da paginação de piso. Nenhum dos elementos verticais propostos foi executado, como as colunas luminosas e a viga metálica que serviriam de novos marcos de referência na avenida. A diversidade da arquitetura existente na área, apresentando vários estilos do passado convivendo com os edifícios contemporâneos, seja por contraposição, seja em harmonia faz a paisagem urbana se tornar rica em detalhes e texturas (ver figura 119).



Figura 119: Paisagem urbana na Av. Rio Branco.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Como foi visto, dentre as propostas para a iluminação da avenida, as grandes colunas luminosas não saíram do papel. Assim, além do novo sistema de postes implantados, com alturas variando de doze a quatro metros e diversas possibilidades de composição, incluindo iluminação rodoviária e de pedestres, foi pensada uma iluminação cenográfica que ressaltasse os principais edifícios e monumentos da área (ver figura 120).

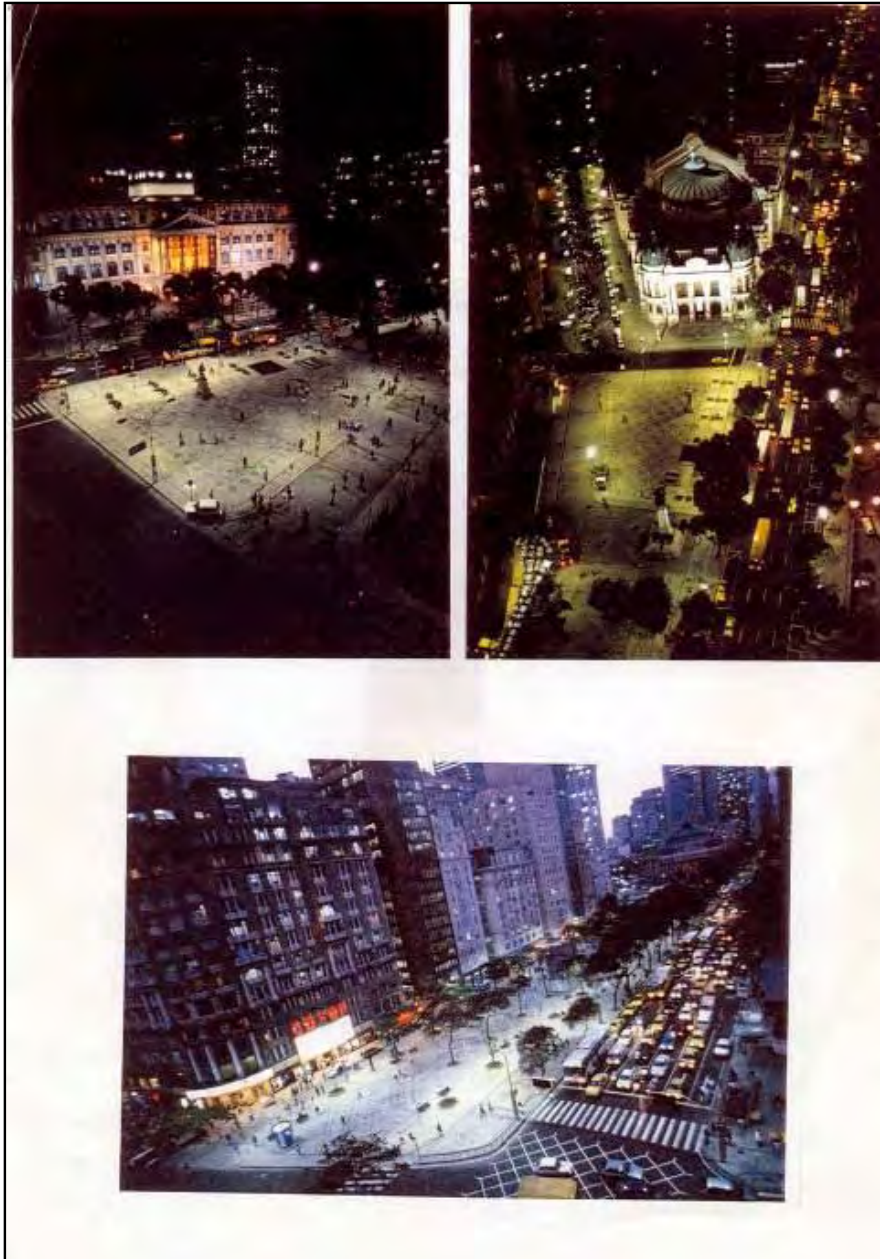


Figura120: Proposta de iluminação ressaltando os edifícios de valor histórico.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

Grande parte do mobiliário proposto, não foi executada como as bancas de jornal e revistas (ver figura 121). Como se pode observar nas fotografias, lixeiras, telefones públicos, entre outros mantiveram o padrão das concessionárias (figuras 122, 123 e 124).



Figura 121: Bancas de revistas propostas para a Rua Rodrigo Silva que não foram executadas.

Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.



Figura 122: Bancas de revistas atuais.

Fonte: Acervo da autora, 2007.



Figura 123: Lixeira padrão.
Fonte: Acervo da autora, 2007.



Figura 124: Telefone público tradicional.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Os bancos e postes receberam um design específico para a área. O banco foi desenhado de uma forma muito simples e apresenta certo desconforto devido a ortogonalidade existente entre o assento e o espaldar (ver figura 125).



Figura 125: Banco de design simples.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Segundo o arquiteto, o design do poste foi inspirado na forma e na cor da Torre Eiffel e foi pensado para ter um uso além do convencional. Além das pétalas de iluminação, eles traziam estruturas metálicas, espécie de estandartes, que serviriam para a colocação de cartazes que divulgariam as exposições e os espetáculos que acontecem nas várias casas existentes na Avenida Rio Branco e seus arredores. No entanto, os propósitos do projeto não foram atingidos, pois assim que foram inseridos na paisagem os espaços destinados a divulgação cultural foram apropriados pela população para colar qualquer tipo de propaganda (ver figuras 126,127).



Figura 126: Poste multiuso.
Fonte: Acervo da autora, 2007.



Figura 127: Detalhe do poste com
cartazes.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Com relação ao piso, a paginação em pedra portuguesa ou *petit pavé*, com desenhos inspirados nos elementos decorativos das fachadas foi um dos principais apelos visuais da proposta. Os desenhos inspirados nos elementos arquitetônicos tiveram como resultado um conjunto harmônico e de grande efeito visual (ver figuras 128, p. 259 e 129 a 132, p. 260).



Figura 128: Efeito plástico da paginação de piso na área Cinelândia.
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

Como foi visto, a Avenida Rio Branco cortou a área histórica da cidade no início do século rompendo com a linguagem morfológica colonial anterior e “modernizando” a área. Na proposta da década de 1990 foi mantida a morfologia das vias e quadras preexistentes e, com o intuito de aumentar a permeabilidade na área, foram inseridas pequenas modificações nos principais cruzamentos que possibilitaram uma maior facilidade em percorrer as rotas existentes. No caso do cruzamento da Nilo Peçanha/São José com a Avenida Rio Branco, a modificação proposta induziu a utilização de uma rota alternativa, através da Rua da Ajuda. Outra forma de aumentar a permeabilidade da área foi a inserção de ruas de pedestres e de vias de serviço (ver planta baixa anexo C) como a da área da Cinelândia que liberou o espaço da praça.

Para facilitar o fluxo de pedestres, foi sugerida, a retirada de todos os grandes elementos do mobiliário urbano, como as bancas de jornal e revistas das calçadas da avenida, no entanto, como se pode visualizar nas fotografias a sugestão não foi acatada e as mesmas permaneceram dificultando a circulação

de pedestres em suas proximidades (ver figura 122, p. 256). Para tornar a acessibilidade universal, foi inserida uma faixa de piso tátil ao longo dos passeios e foram construídas rampas de acessibilidade próximas as faixas de pedestres e nos cruzamentos das vias (ver figura 133).



Figura 129, 130, 131 e 132: Detalhes da paginação do piso. Acima: o art déco e o art nouveau; abaixo o modernista e o do Teatro Municipal
Fonte: Acervo do escritório Taulois & Taulois, 1994.

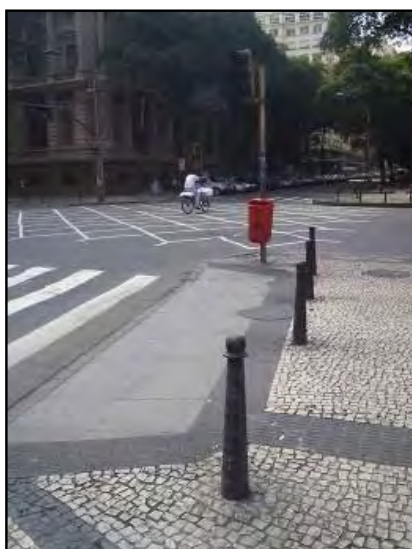


Figura 133: Detalhe da rampa de acessibilidade e dos separadores de meios.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Outras barreiras físicas e visuais encontradas são os equipamentos que dão suporte ao funcionamento do metrô (a torre e grelhas de ventilação) (ver figuras 134 e 135), esses elementos se impõem na paisagem de forma agressiva e por questões de custos⁹⁹ não foi possível retirá-los da área da Cinelândia, nem foi pensada uma proposta que amenizasse o efeito daqueles obstáculos visuais, na paisagem.



Figura 134 e 135: Barreiras na paisagem – torre e grelhas de ventilação do metrô.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Ainda com relação à permeabilidade visual, os arquitetos procuraram demarcar as rotas, na medida em que pontuaram os cruzamentos e ilhas viárias através da inserção no piso de desenhos inovadores e propuseram elementos urbanos como as colunas do cruzamento com a Avenida Presidentes Vargas (ver figura 110, p. 245), que não foram executadas.

Com relação ao problema do trânsito caótico existente no corredor principal da área, foram tomadas algumas medidas disciplinares como: adoção de faixa seletiva para ônibus; demarcação de duas faixas de serviço, uma em cada lateral da avenida; demarcação clara das travessias de pedestres e cruzamentos; proibição de se estacionar do lado ímpar da avenida, eliminação

⁹⁹ Segundo Taulois, foi pensada a retirada dos elementos da área, entretanto essa ação iria custar dois milhões de reais, o que inviabilizou a proposta.

dos pontos de taxi da avenida; entre outras. Foi também implantado o sistema de semáforos sincronizados controlados por computadores que contribuíram para redução do número de engarrafamentos nessas áreas.

Com relação ao clima da cidade, o verão intenso no Rio de Janeiro, que atinge temperaturas na casa dos 40°, requeria uma arborização mais intensa na área, no entanto, os autores da proposta afirmam que devido a proposta estar inserida em “uma área urbana extremamente densa, por onde circulam todos os dias úteis cerca de um milhão e meio de habitantes e 57 linhas de ônibus as propostas de paisagismo tiveram limitações marcantes” (PMRJ/IPLANRIO/TAULOIS & TAULOIS, 1994, p. 8).

Sendo assim a proposta girou em torno da arborização de ruas, de áreas pedestrianizadas e praças, enquanto que arbustos e canteiros ficaram restritos a proposta para a Praça Monroe. A escolha de palmeiras para arborização de pedestres, apesar do seu efeito visual, não ameniza o clima quente já que a sombra produzida é mínima.

Na área da Cinelândia havia uma proposta de retirar as paineiras e duplicar o número de árvores na área (oitis) para aumentar a zona de sombra, no entanto, como foi visto, essa proposta foi embargada pelo órgão responsável.

No caso da Avenida Rio Branco não tinha muita coisa a fazer, [...] a mesma se encontra no sentido norte-sul, fato que facilita a sua utilização, pois não ocorre ofuscamento nos motoristas e a mesma recebe pouca insolação. Não havia condição de colocar muita vegetação, devido a densidade de movimento na avenida, então as limitações eram muitas (Taulois, 2007).



Figura 136: Aspecto da paisagem urbana.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

- **Permanências X transformações espaciais**

Depois da análise da proposta e da pesquisa *in loco* pode-se afirmar que não houve mudanças funcionais consideráveis na área. As mudanças formais foram mínimas e se voltaram principalmente ao redesenho de cruzamentos de vias antes considerados perigosos e que após as propostas trouxeram um melhor nível de conforto aos usuários.

Como o entrevistado afirmou sua relação com a história do lugar teve como consequência um profundo respeito ao preexistente. Sendo assim, procurou-se manter a continuidade da leitura da área e os poucos elementos que ressaltariam a inserção do novo na proposta não foram executados (por questões financeiras e/ou eleitoreiras).

Procurou-se evidenciar na proposta a variedade tipológica dos edifícios que compõem a paisagem da Avenida Rio Branco, bem como dos seus arredores, enfocando, através do projeto luminotécnico e de desenho urbano, os principais edifícios históricos (Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional, Câmara Municipal, etc.).

A permanência da utilização da pedra portuguesa, apesar de sua manutenção difícil, foi justificada também pela questão histórica, uma vez que, segundo Taulois, a introdução da pedra portuguesa no Brasil foi feita na antiga Avenida Central (hoje Avenida Rio Branco). Além disso, em alguns prédios históricos suas calçadas ainda mantinham os pisos originais que foram preservados.

No discurso, o arquiteto ressaltou o estímulo aos novos usos, mas, na prática nada foi feito. O que tinha sido sugerido na proposta, nesse sentido, foi o espaço de lazer subterrâneo abaixo da Praça Monroe. Essa proposta, composta por uma área de lojas, bares e uma arena para eventos, tinha a pretensão de trazer vitalidade para uma área que é subutilizada, no entanto não foi concretizada.

A área que antes se apresentava como ponto de encontro e de boêmia, de compras, de negócios, e espaço de manifestações políticas e festas populares; hoje continua com o mesmo perfil. Vale ressaltar que a mesma é intensamente

utilizada durante os dias úteis e até o horário de trabalho, ficando totalmente deserta nos finais de semana. Nestes dias é apenas utilizada, como passagem para os espetáculos no Teatro Municipal ou em algum evento que ocorra em um dos centros culturais do centro.

É visível também a presença diária de moradores de rua que se encontram principalmente na área da Cinelândia, os mesmos se apropriam do mobiliário para dormir e descansar.



Figura 137: Mendigo dormindo na Cinelândia.
Fonte: Acervo da autora, 2007.

Com relação à maior festa popular do Brasil - o carnaval - que tem a área como um dos cenários, o ponto tocado na proposta foi a inserção dos “estandartes” nos postes de iluminação. Foram citadas também as colunas luminosas que serviriam a qualquer tipo de desfile como apoio as emissoras de televisão, mas que não foram executadas.

Ao se percorrer hoje a área da proposta pode-se observar vários problemas decorrentes da falta de manutenção, como buracos encontrados nos passeios, a pintura dos cruzamentos quase que totalmente apagada (ver figuras, 138 e 139), desgaste do mobiliário urbano, etc.

O arquiteto afirmou na entrevista que estava frustrado com o estado em que se encontra a área:

“A manutenção aqui no Rio na primeira administração de Cesar Maia foi muito eficiente. A segunda foi uma coisa muito estranha, não sei se foi o evento dos Jogos panamericanos (PAN) que concentrou todas as verbas e os esforços da prefeitura, então agora tudo está muito mal cuidado” (Taulois, 2007).



Figuras 138 e 139: Aspecto do *rond-point* na época da proposta (1994) e o mesmo cruzamento em julho de 2007 reflete a falta de manutenção.
Fonte: IPLANRIO e acervo da autora, 2007.

Existia uma proposta de que fosse feita uma parceria com firmas locais para a adoção dos passeios, com o objetivo de que as mesmas se responsabilizassem pela manutenção do piso, em troca seriam inseridas suas logomarcas aos motivos dos desenhos, no entanto, essa idéia também não foi executada, provavelmente pela pressa em terminar a proposta antes das eleições.

- **Identidade urbanística**

Como foi visto, a proposta do Rio Cidade-Centro teve como premissa básica o respeito à história do lugar. Trata-se de um espaço de forte imaginabilidade e personalidade devido ao rico acervo arquitetônico existente e por ser parte importante da história da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil.

A manutenção, da tipologia arquitetônica e da morfologia da malha, sem trazer qualquer elemento que causasse grande impacto em sua leitura, além da permanência dos mesmos usos, facilitou a aceitação da proposta, mesmo

porque a mesma, devido aos cortes durante a execução, não alterou de forma significativa nenhum aspecto da paisagem, apenas acondicionando melhor o espaço e melhorando sua ambiência.

A referência feita aos vários estilos arquitetônicos existentes no lugar, nos detalhes do piso, deu aqueles passeios uma identidade própria. Esse é o único ponto que se pode ressaltar como um fator que contribui para a identidade urbanística da área. Como foi visto muita pouca atenção foi dada ao mobiliário urbano, seus elementos constituintes poderiam ter sido utilizados como novos signos dos tempos atuais, no entanto, não marcaram sua presença na paisagem urbana.

A Cinelândia, em particular, é um símbolo, tanto da boemia carioca, como da resistência política. É um dos principais espaços de referência do centro da cidade do Rio de Janeiro, e deveria ser liberado da barreira visual imposta pela torre de ventilação do metrô.

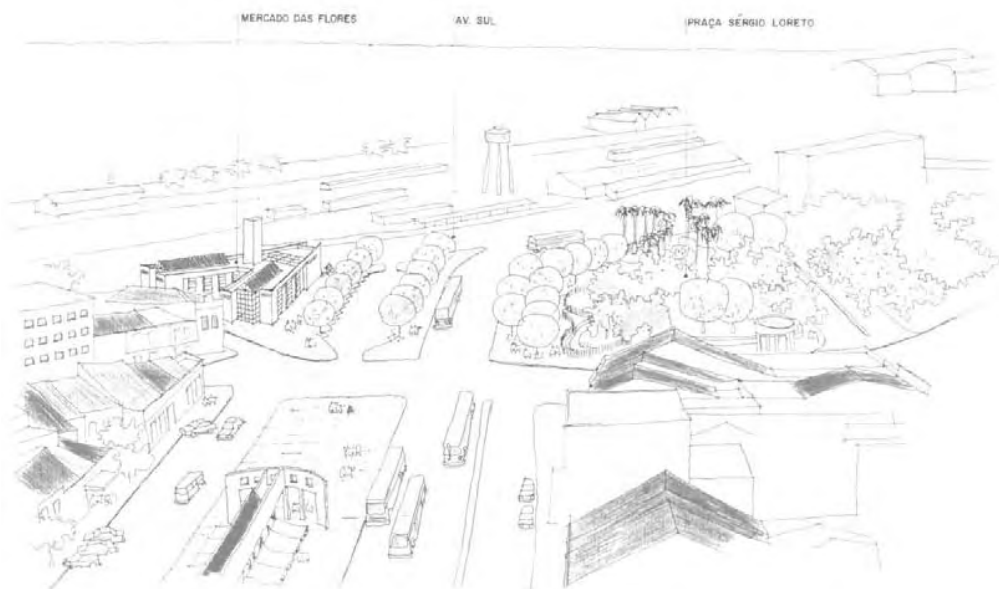
A idéia apresentada no projeto Rio Cidade de “plantar novos paradigmas urbanos” decorrentes da interação entre governo e sociedade civil, não se efetivou no Rio Cidade Centro, mesmo porque essa interação não se deu devido à peculiaridade da área e a falta de participação da comunidade.

A dimensão cultural não é citada no programa como um todo, a referência a preexistência fica apenas implícita quando “a vocação, usos e atividades desenvolvidos no local” são citados como critérios importantes para as propostas.

No entanto, e independente da proposta aqui estudada, a área é de forte identidade urbanística, pelo grande quantidade de edifícios e monumentos de valor artístico e histórico encontrados, que são símbolos de vários momentos históricos da cidade. Sem dúvida a mesma faz parte do dia-a-dia do carioca, e se constitui um dos componentes da memória coletiva desse povo. Dessa forma, a área já é tão forte imagetivamente, que a inserção da proposta pode passar despercebida.

A partir da análise da proposta percebe-se que a mesma atendeu ao seu principal objetivo que era a diminuição de conflitos entre os pedestres e os veículos. No entanto com relação ao incremento de novos usos na área a mesma não cumpriu seu papel.

Apesar daquele espaço ser intensamente utilizado, nos dias de semana, o mesmo é subutilizado nos finais de semana e feriados. Além da falta de moradores na área, deve-se levantar que um dos motivos dessa desertificação do espaço é o fato do Rio de Janeiro ser uma das cidades brasileiras que possui um dos litorais mais exuberantes e uma forte cultura de freqüentar as praias.



**Capítulo 6 – Uma proposta para o centro do Recife:
O Calçadão dos Mascates.**

A proposta de desenho urbano escolhida como estudo de caso na cidade do Recife trata-se de uma proposta de ordenamento do comércio informal localizada no centro daquela cidade, inaugurada em 1994, na segunda gestão do então prefeito Jarbas Vasconcelos (1993/1996).

O território central do Recife é composto pelos bairros Santo Antônio, São José e do Recife, e parte do bairro da Boa Vista, caracterizados por sua especialização funcional (áreas de comércio e serviços) e pelo baixo índice do uso residencial¹⁰⁰. A área em estudo, localizada no Bairro de São José, trata-se de um espaço urbano de significativo valor histórico e cultural, que foi apropriado, a partir da segunda metade do século XX, de forma desordenada pelo comércio ambulante. O projeto, desenvolvido pelos arquitetos José Brandão e Ronaldo L'Amour, tinha como principal objetivo qualificar o ambiente físico, através de uma tipologia diferenciada que respeitasse as características funcionais do comércio informal.

6.1 - Contextualização: o processo de planejamento da cidade do Recife – breve síntese.

Recife, cidade localizada na Região Nordeste do Brasil, é a capital do estado de Pernambuco, apresentando uma população municipal de 1.422.905 habitantes, e uma região metropolitana com 3,3 milhões de habitantes (CBTU, 2008). A cidade fica localizada de forma centralizada com relação às outras duas metrópoles regionais Salvador e Fortaleza, disputando com elas o espaço estratégico de influência na Região. A cidade tem uma área de 219,493 km², está a 4m de altitude e possui um clima quente e úmido, apresentando uma temperatura média de 25,2º C.

Localizada entre os Rios Capibaribe e Beberibe, e o Oceano Atlântico, o seu núcleo original se desenvolveu nas proximidades do Porto. É a partir daí que a cidade cresce, sendo composta por um conjunto de ilhas, istmo e terras.

¹⁰⁰ Nesse sentido ver a tese de doutorado de Amélia Reynaldo intitulada “Las catedrales siguen siendo blancas. Un estudio sobre la política de tratamiento del centro antiguo de Recife (Brasil)”, defendida na Universitat Politècnica de Catalunya no ano de 1998.

Dessa forma, Recife surge e cresce de forma “espontânea” atrelada a função comercial e à necessidade da comunicação com o mundo através do único porto da região.

Antes da chegada dos holandeses (1630) Recife não passava de um núcleo de pescadores que dependia economicamente e politicamente de Olinda, local onde se estabelecia a elite açucareira. É com a ocupação holandesa que a povoação se estende à ilha fronteiriça ao istmo e sofre grandes transformações urbanas.

Inicialmente os holandeses invadem a Vila de Olinda, mas por questões de defesa, optam pelo Povo dos Arrecifes. A superioridade estratégica do sítio faz dele, praticamente, escolha natural para o assentamento. Por outro lado, suas condições de porto consolidam tal escolha como sítio para sede do governo holandês (LOUREIRO e AMORIM, 2000, p.25).

Foi somente em 1631, após o incêndio de Olinda, que Recife deixa de ser apenas um porto e passa a ser a sede do Governo Holandês no Brasil. A partir daí a cidade torna-se conhecida como a cidade Maurícia, que foi erguida na ilha de Antônio Vaz.

É nessa época, que Recife adquire as feições de cidade, através da execução de grandes obras urbanas, Pontual (2001, p. 423) afirma que: “outros empreendimentos urbanísticos constituíram, também, a cidade Maurícia, como o sistema de canais, o jardim botânico, a ponte de ligação com a ilha do Recife e outra de comunicação com o continente, o palácio da Boa Vista e o museu”.

A presença dos holandeses (1630-1654) foi decisiva para o desenho que a cidade adquire através do plano urbanístico traçado pelo arquiteto Pieter Post e executado por Maurício de Nassau. Esse plano direcionava os três eixos de urbanização da parte central do Recife.



Figura 141: Plano de Pieter Post.
Fonte: PCR, 2007

O primeiro eixo seguiu em direção ao norte do bairro do Recife, no caminho para Olinda, [...]. O segundo eixo atravessou o rio Capibaribe e ocupou a ilha de Antônio Vaz, atuais bairros de Santo Antônio e São José. [...]. O terceiro, configurou-se nos meados do século XVIII a partir da implantação do aterro da Boa Vista, na margem esquerda do Capibaribe, contornando a Rua da Imperatriz e, na parte mais firme, o bairro da Boa Vista (PREFEITURA DO RECIFE, 2001, p. 9).

Assim a Ilha de Antônio Vaz, foi lócus da implantação do primeiro plano urbano da cidade do Recife. Segundo Zancheti (2000, p. 3)

O projeto adotado foi o de uma cidade barroca fortificada, justaposta ao núcleo urbano já existente (ver figura 141). [...] O tecido urbano projetado era um sistema complexo e muito atual para a sua época. O interior era formado por uma quadrícula regular, composta de ruas e canais com duas grandes praças, simetricamente colocadas nos dois lados do grande canal que cortava a cidade de norte a sul.

É a partir desse primeiro plano elaborado para a ocupação da ilha de Antônio Vaz que surge o bairro de São José, local onde se encontra o estudo de caso aqui apresentado. Sendo assim São José é um dos mais antigos bairros da cidade do Recife, o início da sua ocupação ocorreu ainda no século XVII, a partir do plano urbanístico citado. O bairro cresceu a partir de vários aterros quer seja através de ações planejadas, quer seja pela ocupação “espontânea” em terra firme, pelo casario, ou em áreas sujeitas a alagamentos, pelos mocambos.



Figura 142: Localização do Bairro de São José na cidade do Recife.
Fonte: PCR, 2005.

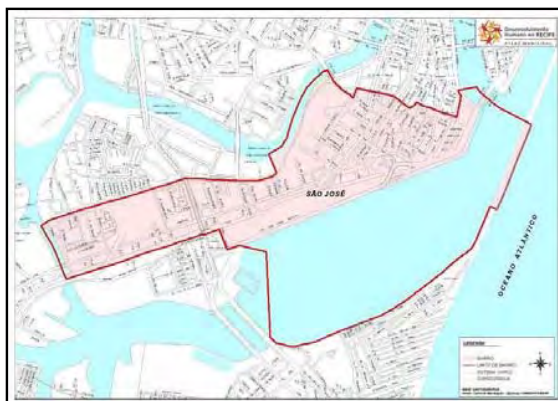


Figura 143: Mapa do bairro de São José.
Fonte: PCR, 2005.

Segundo Amorin e Loureiro (2007, p. 5),

Sua configuração atual, no entanto, se deve à consolidação daquela faixa após a reconquista lusitana, formando, talvez, o conjunto barroco de maior importância do estado de Pernambuco. O cenário urbano é composto, na sua maioria, por construções geminadas, de testada estreita, e de no máximo 3 pavimentos, segundo tipo arquitetônico local conhecido por sobrado. Os espaços públicos seguem a tradição lusitana de construir nas suas colônias, com vias irregulares de pequena largura articulando adros e pátios, foco de cerimônias religiosas e seculares (figuras 4 e 5).

O bairro, apesar do processo de destruição de parte significativa de sua malha urbana, ocorrida na década de 1970 com a construção da Avenida Dantas Barreto, ainda hoje conserva exemplares arquitetônicos importantes, como o Mercado de São José¹⁰¹, a Basílica da penha, Igreja de São Pedro dos Clérigos e a Igreja nossa senhora do Carmo; e espaços públicos de valor histórico como os Pátios do Carmo, do Livramento, do Terço e de São Pedro, e a praça Sérgio Loreto.

¹⁰¹ Considerado o edifício pré-fabricado em ferro mais antigo do Brasil, importado da Europa para o Recife, no final do século XIX e inaugurado em 7 de setembro de 1875. Foi projetado pelo engenheiro da Câmara Municipal do Recife J. Louis Lieuthier e construído pelo engenheiro francês Louis Léger Vauthier.



Figura 144: Mercado de São José
Fonte: PCR, 2008.



Figura 145: Basílica da Penha.
Fonte: Fonte: PCR, 2008.

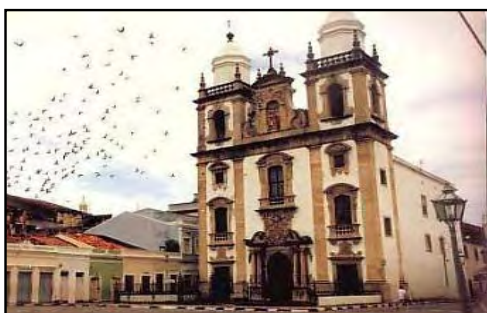


Figura 146: Igreja de São Pedro dos Clérigos.
Fonte: PCR, 2008.



Figura 147: Igreja Nossa Senhora do Carmo
Fonte: Acervo pessoal Ítala Holder.

Depois que os portugueses retomaram o poder (1654) o plano foi abandonado, pois não era compatível ao sistema de crescimento utilizado pelos lusitanos e, além disso, a crise do Estado Português não permitia um plano grandioso para a cidade do Recife.

“O século XVIII foi chamado o Século de Ouro do Recife, pois representou o ápice do Recife como uma cidade construída segundo princípios artísticos barrocos” (ZANCHETI, 2000, p.1). Até o início do século XX, a cidade guardava a mesma feição urbana desse período, a primeira onda de destruição ocorreu com a reforma do Bairro do Recife (entre 1913 e 1920). Depois foi a vez dos Bairros de Santo Antônio e São José sofrerem drásticas mudanças em sua morfologia, entre as décadas de 1940 e 1970, para a abertura das novas e amplas avenidas “os largos e praças que sobraram foram desfigurados, e os antigos sobrados substituídos por altos edifícios modernos (ZANCHETI 2000, p.1 e 2)”

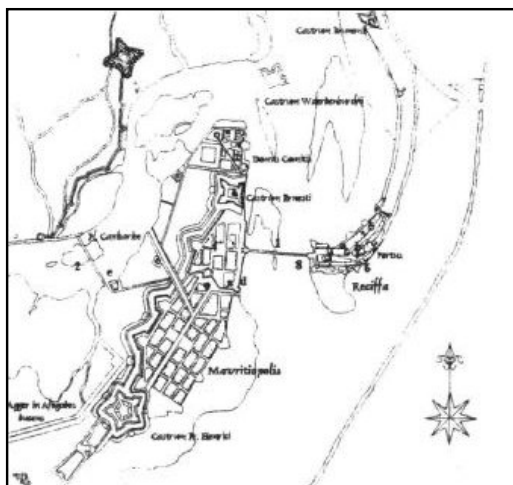


Figura 148: Plano de expansão do Recife, 1640.

Fonte: Zancheti, 2005.

Em meados do século XIX, na administração do Conde da Boa Vista, foi instalada uma rede de infra-estrutura e serviços urbanos e foram promovidas várias obras públicas para fins sociais e sedes do poder, como a Assembléia Estadual. Essas obras estavam sob a responsabilidade de técnicos europeus como Louis Léger Vauthier. Como foi dito, apesar desses melhoramentos urbanos a cidade do Recife guarda uma imagem colonial até o início do século XX.

É nesse momento e tendo como base os princípios higienistas, que várias obras em busca de modernizar a cidade, são implantadas com o objetivo de “sanear a cidade, equipar o porto e dar um caráter parisiense ao bairro portuário, o Bairro do Recife. (MOREIRA, 1999, p. 141).

Entre 1909 e 1914, como ocorreu entre outras capitais brasileiras, a cidade do Recife, sofreu uma grande reforma urbana, que teve como palco principal o Bairro do Recife. Assim como se passou com a Reforma Passos no centro do Rio de Janeiro, ocorreu uma massiva demolição de edifícios de valor histórico e artístico, e, antigo traçado colonial português deu lugar a um novo tecido urbano inspirado na reforma de Haussmann para Paris.

Observou-se a perda de significativos marcos históricos e um processo de elitização, com a expulsão de inúmeros moradores

da área. Os antigos sobrados coloniais foram substituídos por modernos edifícios, em estilo eclético, utilizados por bancos, companhias financeiras, firmas de comércio exportador e importador e confeitarias. Essa intervenção procurou extirpar a imagem do Recife como cidade colonial e prover uma imagem de cidade bela. Próspera e civilizada (MOREIRA, 1999, p. 143).

Entre 1909 e 1915, foi elaborado o Plano de Saneamento do Recife, por Saturnino de Brito, que dotou a cidade de um sistema de abastecimento d'água e esgotos, e propôs também um plano de arruamentos para a área periférica da cidade. A partir de então, passam a imperar as idéias higienistas, provenientes da medicina e da biologia, e a cidade passou a ser vista através da ótica da engenharia sanitária. Era preciso tornar a cidade do Recife, uma cidade moderna e reverter o quadro de decadência econômica em que se encontrava a região.

Na década de 1920, ocorreu uma grande expansão urbana através da ocupação dos vazios existentes entre as vias de crescimento da cidade que modificou a sua morfologia: de uma forma tentacular, a cidade começou a se transformar em uma mancha urbana mais densa.

Entre 1922 e 1926, assume o governo Sérgio Loreto, que implantou diversas obras importantes para a modernização da cidade, como a urbanização da Campina do Derby¹⁰², que se tornou uma importante área de expansão da cidade, e a abertura da Avenida Beira-Mar, atual Avenida Boa Viagem.

No final dos anos 1920, a cidade do Recife tem seu núcleo central (Santo Antônio, São José, Boa Vista e bairro do Recife) densificado e ampliado em direção aos seus limites. Os bairros e os antigos "nódulos periféricos" se ampliam, iniciando, ainda que lentamente, um processo de interligação (MOREIRA, 1999, p. 147).

Entre os anos 1920 até os anos 1930, o Recife se destaca como centro cultural da Região Nordeste¹⁰³, é grande a efervescência intelectual e científica, o

¹⁰² Segundo MOREIRA, o bairro, desenhado pelo Engenheiro Domingos Ferreira, tinha um traçado pitoresco, com influência das cidades-jardins de Howard, e introduziu uma nova referência européia de morar representando, naquele momento, a modernidade da cidade do Recife (MOREIRA, 1999).

¹⁰³ Nesse momento, são destaques da cena urbana pernambucana, a arquitetura de Luiz Nunes, o Movimento Regionalista, encampado por Gilberto Freire, a formação do grupo Revista do Norte e o movimento Ciclo do Recife.

ensino superior na cidade se fortalece e a cidade se sobressai também como um importante centro de produção de engenharia.

Outro fato a ressaltar na história do planejamento da cidade do Recife foi a visita de Alfred Agache no ano de 1927. Depois de passar pelo Rio de Janeiro, Agache veio a Recife e proferiu duas importantes palestras sobre urbanismo e planos urbanos, que ecoou na imprensa local e serviu como reflexão para a forma de pensar a cidade. Os técnicos locais passaram a ter uma visão mais abrangente da cidade, ao invés de focar em uma visão pontual.

“A questão urbana também assumiu um papel importante na movimentação cultural da cidade. Observou-se a formação de uma cultura urbanística através de debates, seminários e visitas de urbanistas estrangeiros” (MOREIRA, 1999, P.147). Nesse rico contexto surgem entre o final das décadas de 1920 e de 1940, diversos planos urbanísticos que tinham como base teórica o urbanismo moderno.

Dentre esses planos, alguns devem ser citados como momentos importantes para a construção do desenho da cidade do Recife. O primeiro a incorporar as premissas do urbanismo moderno foi o Plano de Remodelação do Bairro de Santo Antônio (1926/27), elaborado por Domingos Ferreira. O plano visava solucionar o problema de tráfego e articular os territórios, peninsular e continental, tendo como objetivo o progresso da cidade.

Foram propostas abertura de vias, desapropriações de prédios e terrenos, e isenção de taxas e pagamentos de licença para novas construções. Foi então criada um via de ligação no sentido norte-sul que dividia a área central em duas partes, e foi feito um reparcelamento da área em grandes lotes. A concepção do plano foi fundamentada, “principalmente, no gosto estético, lastreado no conhecimento da realidade por meio da planta da cidade e por teorias urbanísticas vindas da Europa (PONTUAL, 2000, p. 90).

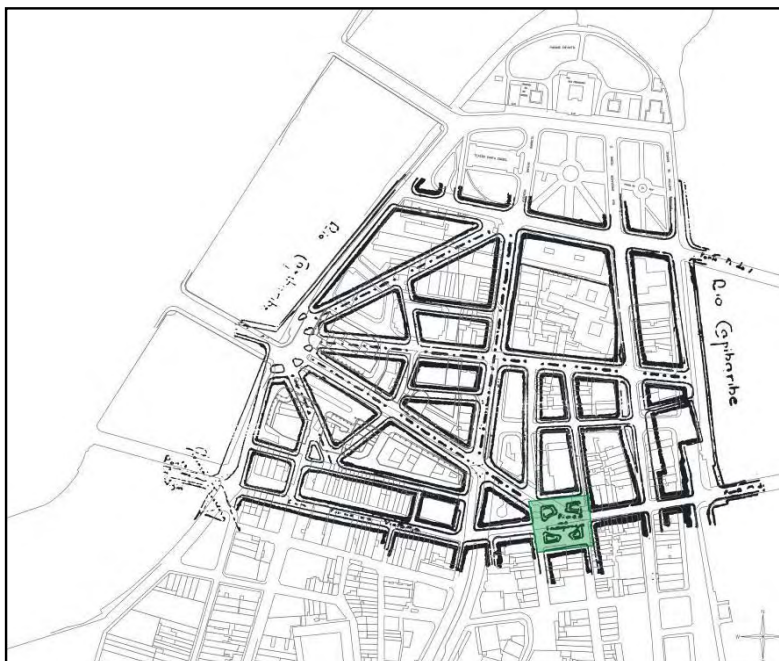


Figura 149: Plano de Reforma do Bairro de Santo Antônio
Fonte: OUTTES, 1997.

Com a implantação do Estado Novo (1930), assume a prefeitura um Engenheiro chamado Lauro Borba que questionou a proposta para o Bairro de Santo Antônio e solicitou ao Clube de Engenharia um parecer sobre o mesmo. O resultado foi a constatação da impossibilidade de execução da reforma e assim o plano foi arquivado.

No ano de 1932, o engenheiro-arquiteto Nestor de Figueiredo apresentou um novo plano que consistia basicamente em um novo desenho para o bairro - o Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife (1931/1932). A proposta apresentava um Zoneamento funcional para a cidade, trazia índices urbanísticos, propunha um sistema de parques e jardins, a ampliação área portuária e, renovava a estrutura viária através da inserção de uma estrutura radial-perimetral. O objetivo central era o progresso da cidade como consequência de seu crescimento ordenado. Mas, o autor, além da racionalidade, também estava preocupado com a questão estética.

Segundo Moreira (1999, p.150), o plano trazia

inúmeros temas do urbanismo formal francês, sobretudo uma forte influência de Agache: seu aspecto é maciço, cênico, com muitas perspectivas e visuais, avenidas em Y, praças e conjuntos monumentais e, sobretudo, a idéia de que o edifício forma a cidade.



Figura 150: Plano de remodelação para o Recife – Bairro de Santo Antônio, rede viária.
Fonte: Leme, 1999.



Figura 151: Detalhe do Plano de remodelação para o Recife – Bairro de Santo Antônio
Fonte: Leme, 1999.

Comissão Consultiva do Plano da Cidade (CPC), criada em 1931, convidou três urbanistas brasileiros famosos nacionalmente para dar uma parecer sobre o plano de Figueiredo: Prestes Maia, Washington de Azevedo e Atílio Corrêa Lima. De forma resumida o resultado do parecer indicava a falta de um diagnóstico da área e um problema de desenho, ao sugerir a convergência das vias para a Praça da Independência, o que traria para o local problemas de tráfego. A partir do parecer, a prefeitura desistiu da execução do plano e convidou Atílio Corrêa Lima para elaborar uma nova proposta.

Assim, em 1936 foram apresentados o Plano para o Bairro de Santo Antônio e o Plano de Expansão da Cidade, ambos elaborados por Atílio Corrêa Lima. O primeiro se centrava no Bairro de Santo Antônio e era bem mais modesto do que o anterior, pois tinha o intuito de ser executado.

O urbanista dirigiu maior atenção para a racionalização do sistema de tráfego promovendo uma separação entre os bondes e automóveis, [...]. A estratégia seria a de diminuir a excessiva convergência do sistema de transporte coletivo para as áreas centrais do bairro (MOREIRA, 1999, p. 151).

Assim, ao contrário do anterior, o sistema viário proposto desviava o tráfego da área da Praça da Independência e pouco alterava o traçado existente para evitar desapropriações onerosas.

O segundo plano não passou de anteprojeto e compreendia um zoneamento da cidade e uma proposta para um sistema viário radial-perimetral, que rompia com a

centralidade. O autor citava ainda a expansão do porto, o parque na ilha Joana Bezerra e a estação ferroviária de passageiros.

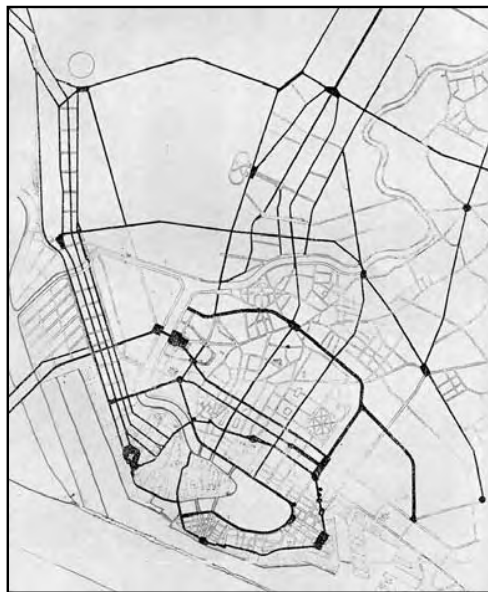


Figura 152: Plano de Expansão da Cidade, 1936.
Fonte: Arquivo de Consultas Prévias - DIRCON/URB-Recife.

No ano de 1937, em pleno Estado Novo, foi criada uma nova comissão que tinha como tarefa avaliar as obras em execução no Bairro de Santo Antônio e se as propostas de Corrêa Lima deveriam continuar em andamento.

A comissão desaprova a continuidade das obras e propõe um projeto de remodelação, que retoma a proposta de Nestor de Figueiredo sugerindo a abertura de uma larga avenida ligando a Praça da Independência a Praça Duarte Coelho. O contrato da prefeitura com Atílio Corrêa Lima foi rescindido e, finalmente, a proposta da comissão foi executada: a Avenida 10 de novembro foi construída com a pretensão de modernizar a área central da cidade e de se tornar um conjunto monumental. Assim como ocorreu no Rio de Janeiro, com a construção da Avenida Central,

a abertura da Avenida 10 de novembro, atual Guararapes, levou a demolição de vários becos, vielas e casarios e destruição de locais históricos da cidade, como o pátio e a Igreja do Paraíso. Em termos sociais, observamos uma ampla exclusão da sociedade no processo decisório e a expulsão de uma população de classe média e baixa que residia no bairro. Os novos lotes colocados a venda, agora maiores, receberam altos edifícios que passaram a abrigar escritórios, institutos de previdência, repartições públicas, cinemas e bancos, proporcionando um processo de elitização do bairro (MOREIRA, 1999, p. 351).

Em 1943 a Comissão do Plano da Cidade convida Ulhôa Cintra para propor sugestões para um Plano Geral de Remodelação da Cidade do Recife (ver figuras 153 e 154, p. 281). “Em junho Ulhôa Cintra apresentou as Sugestões para Orientação do Estudo de um Plano Geral de Remodelação e Expansão da Cidade do Recife e, em 15 de julho, elas foram aprovadas por unanimidade pela comissão” (PONTUAL, 2000, 93).

Dentre as sugestões estavam a remodelação do centro, dos Bairros de Santo Antônio e São José; uma estrutura viária que visava rearticular os bairros centrais e a expansão do porto entre outras. Segundo Pontual, apesar dessa proposta não passar de sugestões, as mesmas foram referências para as intervenções realizadas na cidade até a aprovação do código de obras de 1961.

Estes planos definiram as radiais e perimetrais, além de proporcionarem intervenções marcantes na estrutura da cidade, como a reforma urbana do Bairro de Santo Antônio (MOREIRA, 1999, p.141).

A partir do final da década de 1920, começou a mudar o perfil da cidade, pois foi deflagrado o processo de verticalização, principalmente nas áreas centrais. Os primeiros edifícios, em geral, eram voltados para um novo uso - os escritórios. Assim na década de 1940, é grande o número de edifícios para esse fim no centro da cidade.

Em meados do século XX ocorreu uma verdadeira explosão no crescimento demográfico da cidade explicada pelo aumento no crescimento vegetativo e principalmente pelos fluxos migratórios provenientes do campo para a cidade devido ao fenômeno das secas.

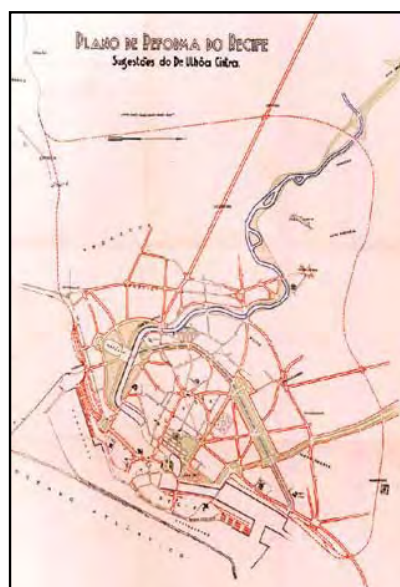


Figura 153: Plano Geral da Reforma do Recife, 1943.
Fonte: Museu da Cidade.



Figura 154: Estudo de Remodelação e Expansão da Área Central do Recife, 1943.
Fonte: Museu da Cidade.

Dessa forma, extensas áreas de mangues foram aterradas transformando a configuração espacial linear e tentacular original, os bairros se aproximaram interligando-se e formando um tecido contínuo. No entanto,

os bairros centrais – São José, Santo Antônio, Recife e Boa Vista – apresentaram um crescimento muito pouco expressivo. Apesar do intenso processo de verticalização ocorrido nas décadas de 40 e 50, o Bairro de Santo Antônio não voltou a crescer, talvez já sinalizando a decadência que o centro iria sofrer a partir da década de 70 (MOREIRA, 1999, p. 156).

A década de 50 é um marco na história do planejamento da cidade do Recife. Até então os planos urbanísticos existentes eram compostos de propostas de desenho para a cidade sob influência do urbanismo europeu. A partir dessa década são introduzidas as idéias do urbanismo americano, através de duas linhas: o planejamento compreensivo e o Movimento Economia e Humanismo¹⁰⁴. Assim, entre as décadas de 1950 e meados dos anos 1970, o planejamento urbano da cidade do Recife é marcado pelo pensamento regional e pelo abandono da forma de intervenção no centro tradicional. Dessa forma, entre as décadas de 1950 e 1970 os planos produzidos giraram em torno da visão regionalizada, não tendo mais como foco a área central da cidade.

Em meados da década de 1970, destaca-se uma proposta que pode ser considerada uma exceção por tratar a cidade com uma visão mais próxima do desenho urbano e não do planejamento generalista. Jaime Lerner¹⁰⁵ foi convidado pelo então Prefeito do Recife Antônio Arruda de Farias (1975/1979), para elaborar, juntamente com uma ampla equipe de técnicos locais, uma proposta de reestruturação da cidade. O documento elaborado tinha como meta criar uma “estratégia que conduza à planificação e execução de trabalhos corretivos, seja para a anulação dos aspectos negativos que nos foram

¹⁰⁴ Segundo MOREIRA (1999, p.158), “O Movimento Economia e Humanismo procurava associar o aspecto econômico ao desenvolvimento humano. Era preciso, primeiro, entender através dos aspectos geográficos, econômicos e sociais, a lógica e coesão daquele território ou região. Logo após, era necessário definir a localização dos equipamentos com o intuito de valorizar e aproveitar as oportunidades do território”.

¹⁰⁵ Além de Lerner, contratado como consultor, vieram de Curitiba o engenheiro civil Cássio Taniguchi e o arquiteto Carlos Eduardo Geneviva.

impostos, seja para uma política preventiva que discipline o crescimento natural da cidade” (PCR, s.d., p. V).

A idéia era elaborar um plano exeqüível, que abrangesse proposições a serem implementadas em curto, médio e longo prazo. Assim, foram abordadas as seguintes questões: o problema do transportes de massa e a estrutura viária; o problema habitacional; o aproveitamento das áreas ribeirinhas do Capibaribe; a acentuação da cultura popular; e, finalmente a revitalização da área central.

Ressaltam-se aqui alguns pontos da proposta, voltados às áreas centrais da cidade, como: uma proposta para um novo sistema de transportes e a pedestrianização de várias ruas do centro.

A sugestão de implantação de um sistema de transportes integrado reunia diferentes meios de transportes: o ferroviário, o ônibus elétrico, o ônibus expresso e o fluvial. Além disso, seriam implantados três terminais de integração das linhas de transportes urbanos, um na Avenida Dantas Barreto, devido a sua localização central; um na ilha Joana Bezerra e outro no cais de Santa Rita. Assim como foi feito em Curitiba, as ruas de uso exclusivo para pedestres seriam trabalhadas através da implantação de calçadões, de mobiliário urbano iluminação e paisagismo (ver figuras 155 e 156).

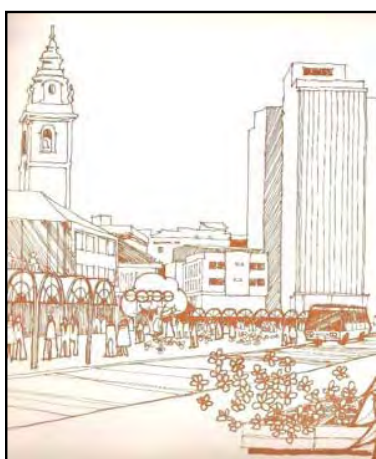


Figura 155: Perspectiva da Proposta para a Avenida Dantas Barreto.
Fonte: PCR, 1976.



Figura 156: Perspectiva da Proposta para a Rua da Imperatriz.
Fonte: PCR, 1976.

É clara influência das propostas desenvolvidas para a cidade de Curitiba, tanto com relação a proposta para o sistema de transportes urbano, quanto com relação a proposta de pedestrianização desenvolvida para a área central de Curitiba no início da década de 1970, e apresentada no quinto capítulo desse trabalho.

Esses calçadões faziam parte do Primeiro Projeto de Humanização da Área Central no qual as ruas da Imperatriz, Nova, e Duque de Caxias foram fechadas aos veículos automotores. A proposta dos calçadões visava “a valorização dos pontos de encontro tradicionais e a montagem de uma estrutura de animação permanente” (PMR, s.d., p. 39). No entanto, pouca coisa da proposta foi executada, as ruas citadas foram urbanizadas, mas, ao contrário de Curitiba, as proposições contidas no documento intitulado “Estrutura Urbana do Recife”, de 1976, não tiveram continuidade.

Entre as décadas de 1960 e 1980, a região central da cidade ainda era a área economicamente mais importante da região metropolitana do Recife, concentrando as principais empresas e empregos. O comércio e serviços serviam a área metropolitana como um todo; o porto era o mais importante da região; e a melhor infra-estrutura urbana também estava concentrada no centro (ZANCHETI, 2005).

O processo de substituição das antigas estruturas urbanas, iniciado nos anos 1940, ainda era intenso e trouxe grandes mudanças no tecido urbano, devido à pressão do desenvolvimento econômico e da ampliação da utilização do automóvel como principal meio de transporte. A área precisava ser “modernizada” em nome do desenvolvimento econômico e assim a imagem da área como espaço histórico praticamente desapareceu durante esse período. (Ver figuras 157e158, p. 285).

Diante do quadro de destruição do patrimônio, em 1978, é elaborado o Plano de Preservação dos Sítios Históricos da Região Metropolitana do Recife (PPSH-RMR), coordenado pelo arquiteto Geraldo Gomes, que teve como objetivo principal fazer o inventário das zonas urbanas de valor notável de toda a Região Metropolitana de Recife. O plano criou um zoneamento que

classificava os níveis de intervenção possíveis, dividindo as áreas históricas da Região Metropolitana do Recife em Zona de Preservação Rigorosa e Zona de Preservação Ambiental e definindo os parâmetros de ocupação de cada uma dessas zonas.



Figura 157: A arquitetura moderna invade o centro tradicional.
Fonte: Zancheti, 2005.



Figura 158: A arquitetura moderna rompe com a leitura do entorno do patrimônio histórico.
Fonte: Zancheti, 2005.

Segundo Reynaldo (1998), o documento ressaltava a importância do rico patrimônio histórico pertencente à antiga Ilha de Antônio Vaz (hoje bairros de Santo Antônio e São José) composto por construções religiosas, sobrados, equipamentos públicos e pela unidade do tecido urbano ainda existente. Nesse plano os bairros de Santo Antônio e São José foram classificados na categoria “Conjuntos Antigos” e a superfície protegida dos mesmos era composta por 88,35 hectares.

Um ano depois, a equipe técnica da Prefeitura da Cidade do Recife, elaborou o Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Recife (PPSH–Recife), lei nº113.957, aprovada em 26/9/1979. Respeitando o zoneamento do PPSH – RMR, o plano de 1979 trás recomendações de como intervir nas zonas de preservação.

Para as zonas de proteção rigorosa (área de conservação) recomendava-se a manutenção das características essenciais do conjunto, afirmando que as intervenções na área deveriam buscar a recuperação e consolidação das características tipológicas de cada edifício, através de propostas de restauração. E para as zonas de proteção ambiental (área de renovação) definia as regras de ocupação do solo e sugeria a manutenção da leitura da área através da “repetición de elementos de la composición formal predominante en el conjunto (forma de la cubierta y revestimiento en teja cerámica para las fincas hasta seis plantas)” (REYNALDO, 1998, p. 304) (ver figura 159).

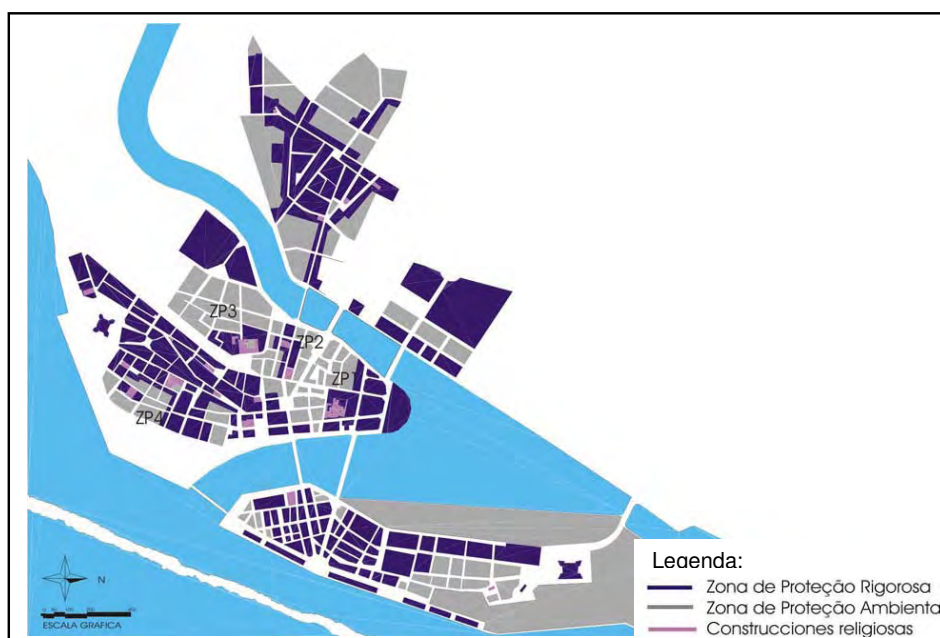


Figura 159: Classificação das áreas do centro de acordo com o PPSH – RMR
Fonte: Reynaldo, 1998.

Ressalta-se aqui que o PPSH-Recife foi o primeiro documento normativo preservacionista para a cidade do Recife que buscava a renovação de algumas áreas do território dentro de uma premissa contextualista.

Segundo Reynaldo, (1998, p. 35) “el tratamiento de las áreas antiguas se consolida a finales de la década de 1970 hasta hoy en día a través de una

práctica bastante distante de la intervención urbanística, apoyada exclusivamente en el instrumental normativo”.

Para a autora, com relação à proteção do patrimônio histórico do centro tradicional, existiram três períodos distintos na história do planejamento de Recife: o primeiro, entre 1930 e 1946, se caracteriza pelo caráter essencialmente intervencionista, no qual é clara a influência do urbanismo francês. “La protección de algunos edificios destacados, sobre todo los religiosos, y de ciertos trazados antiguos definen el ámbito y la escala de los proyectos de remodelación urbana” (REYNALDO, 1998, p. 354 e 355).

O segundo período, entre 1946 e 1979, que se fundamenta no ideário modernista, é marcado pela atuação dos arquitetos modernos, através da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - DPHAN. A postura preservacionista ainda é fundamentada na proteção do patrimônio isolado. Os principais exemplares reconhecidos como patrimônio nacional, agregam um raio de proteção em seu entorno imediato. No entanto, as normas de preservação possibilitam o rompimento com a leitura da paisagem urbana ao permitir a inserção dos blocos verticalizados da arquitetura moderna como tipologia arquitetônica (ver figuras 157 e 158, na p.285).

La construcción dentro de dicho ámbito está sometida al control de los arquitectos *modernos* que velan por el mantenimiento de la visibilidad del elemento protegido. [...] la nueva arquitectura viene a complementar el paisaje urbano, pero provoca un cambio radical de la escala y de los elementos de la estética anterior (REYNALDO, 1998, p.355).

E finalmente, o terceiro período, do ano de 1979 até o final da década de 1990, é caracterizado pelo âmbito normativo, e se observa uma perda do caráter intervencionista. “se trata de una fase donde se detiene la transformación y se amplía la conservación” (REYNALDO, 1998, p.355), através de recomendações de como atuar no sítio histórico, quer seja através de medidas de proteção ou de renovação urbana.

Como foi visto no terceiro capítulo, na década de 1970, novas centralidades começaram a surgir e se consolidar nas cidades brasileiras. A crise econômica

dos anos 1980, aliada ao surgimento desses subcentros e a abertura do primeiro *shopping center* da cidade do Recife agravaram o quadro de abandono da área central. A partir daí as atividades econômicas do centro se voltaram exclusivamente para uma população de baixo poder aquisitivo e o alto índice de desemprego incrementou uma atividade já conhecida da cidade: o comércio informal.

Paralelo a isso foi drástica a redução de moradores no centro da cidade, principalmente a população de melhor poder aquisitivo. Segundo Zancheti, entre 1983 e 1985, o centro da cidade estava ocupado por vendedores ambulantes que praticamente tomavam todos os passeios, pátios e as principais ruas comerciais. Os calçadões que deveriam ser pontos de encontro se tornaram local de comércio informal ficando tomados pelos camelôs. “No espaço de alguns anos, o centro de cidade do Recife mudou de um típico centro de cidade economicamente vibrante para uma área pobre e deprimida” (ZANCHETI, 2005, p. 5).

No início da década de 1990, a gestão do então prefeito Joaquim Francisco, tentou expulsar os camelôs das ruas da área central do Recife através de ações enérgicas e radicais. Nesse período eram comuns as cenas de conflito entre camelôs e a Guarda Municipal, com a apreensão de mercadorias e reação dos comerciantes informais “com gritos, choros e apedrejamento, em defesa do seu comércio” (COSTA, 2003, p. 85).

No ano de 1992 o Prefeito Joaquim Francisco se afastou da prefeitura para concorrer ao cargo de Governador, assumiu em seu lugar o Prefeito Gilberto Marques Paulo que, juntamente com o secretário João Braga, criou um novo plano chamado “Ação Camelô”.

O planejamento de ações ocorreu em “portas fechadas”, com um pacto de silêncio entre os técnicos envolvidos. Dessa forma, comerciantes, consumidores e camelôs foram surpreendidos no dia 20 de abril de 1992, com um dos maiores conflitos armados já existentes nas ruas comerciais do centro recifense (COSTA, 2003, p. 85).

Apesar da postura equivocada e das ações violentas utilizadas, a gestão não atingiu seu objetivo de erradicar o comércio informal do centro da cidade e, em 1993, o quadro permanecia o mesmo. Os espaços públicos do centro do Recife continuavam sendo ocupados por 4.431 vendedores ambulantes que, apesar de trazer uma intensa vitalidade para a área, também promoviam a degradação dos passeios e restringiam tanto a acessibilidade quanto a visibilidade do patrimônio histórico (LAPA, 1994) (ver figuras 160 e 161).



Figura 160: Pátio do Carmo tomado por camelôs.
Fonte: Zancheti, 2005.



Figura 161: Passeios obstruídos pelo comércio informal.
Fonte: Zancheti, 2005.

Na segunda metade da década de 1980 a área central da cidade volta a ser objeto de propostas ocorrendo um movimento de revalorização do centro, como no caso da Proposta de Revitalização do Bairro do Recife (1987), que se destaca como uma tentativa de aproximar a postura normativa com a possibilidade de por em prática projetos urbanos. (Essa proposta foi comentada no capítulo 3 do presente trabalho).

Em meados da década de 1980 foi eleito, a partir de uma ampla aliança com os segmentos populares, o prefeito Jarbas Vasconcelos (1986/1988). Tendo em vista a questão do comércio informal e o processo de degradação do centro, foi criado o "Escritório de Revitalização do Centro", que tinha como objetivo promover o processo de revitalização do bairro do Recife e demais áreas do centro da cidade.

A gestão de Vasconcelos se caracterizou pelo estabelecimento de uma política que se baseava na negociação com a categoria dos camelôs "envolvendo-os no controle e fiscalização do comércio informal e estimulando o seu potencial

organizativo” (ARAÚJO, 1995 p.18). No entanto, ao final da sua primeira gestão o problema persistia e ainda estava sem solução.

No início da década de 1990, Gilberto Marques Paulo assumiu a Prefeitura do Recife, e tinha como uma das principais metas de sua administração a revitalização do centro da cidade. Ao contrário da anterior, sua gestão é autoritária e o mesmo propõe e executa o deslocamento dos ambulantes das principais ruas e praças para setores “mais apropriados”. “Ainda no ano de 1992, uma ação municipal chamada “Operação Camelô” é desencadeada com o objetivo de afastar o comércio informal de seis ruas centrais da cidade” (COSTA, 2004, p. 57).

Nesse mesmo ano, o ainda secretário municipal de infra-estrutura, João Braga, sugeriu como solução para o problema dos ambulantes no centro da cidade, a criação de um espaço capaz de abrigá-los. A idéia era construir um espaço que tanto servisse de monumento lembrando o antigo mascate, personagem importante da história pernambucana, quanto atendesse as necessidades do comércio informal.

Essa sugestão foi acolhida pelo Prefeito Jarbas Vasconcelos no seu segundo mandato (1993 a 1996), que convidou os arquitetos José Brandão e Ronaldo L'Amour para elaborar a proposta do Calçadão dos Mascates.

6.2 – A proposta para a Avenida Dantas Barreto – O Calçadão dos Mascates

6.2.1 – A Avenida Dantas Barreto – histórico e características

A idéia de abrir uma grande avenida cortando a Ilha de Antônio Vaz habitava o imaginário dos planejadores urbanos da cidade desde o início do século XX. A proposta era ligar o complexo institucional da Praça da República, no bairro de Santo Antônio, ao complexo viário (conexão sul da cidade), e ao ferroviário, na Praça Sérgio Loreto (ver figura 162, p.291).

A avenida, porém, não deixou o papel até a década de 1940 quando a reforma do bairro de Santo Antônio possibilitou a abertura do primeiro trecho da Avenida Dantas Barreto (Praça

da República/Pracinha do Diário). Na década seguinte, foi aberto o segundo trecho como parte da investida do prefeito Pelópidas Silveira no centro histórico do Recife (Pracinha do Diário/Pátio do Carmo). Apesar de enfrentar alguma oposição, a polêmica gerada pelos dois primeiros trechos (que causaram a destruição de inúmeros sobrados coloniais, da pitoresca Igreja das Fronteiras e do entorno do Pátio da Matriz de Santo Antônio) não chegou perto daquela gerada pela destruição da Igreja dos Martírios, resultante da abertura do terceiro e último trecho da avenida ocorrido entre 1965 e 1973 (Gonçalves, 1998, p.3).

Dessa forma, na década de 70 o Bairro de São José sofreu uma intervenção urbana que trouxe em seu bojo uma agressiva transformação morfológica, foi construído o terceiro trecho da Avenida Dantas Barreto em uma operação urbana do tipo arrasa quarteirão. Em busca de uma falsa “modernidade”, a última parte da avenida foi aberta, destruindo além da malha viária preexistente, mais de 400 casas, a igreja dos martírios e o Pátio do Carmo (ver figuras 163 e 164).

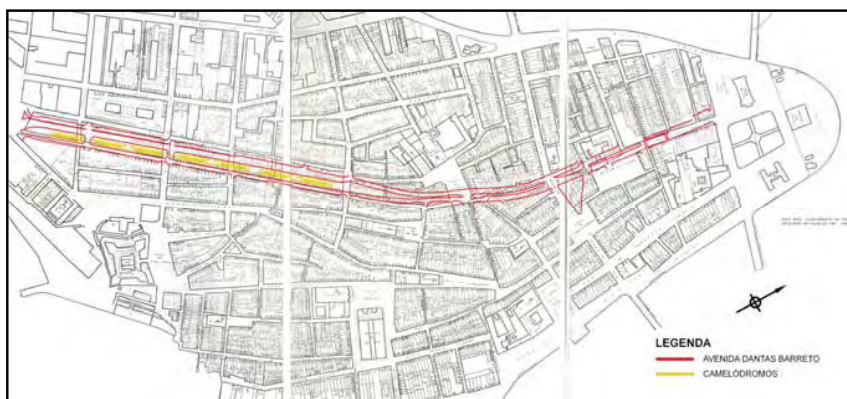


Figura 162: A abertura da Avenida Dantas Barreto destrói vários quarteirões históricos dos bairros de Santo Antônio e de São José.

Fonte: Menezes, 1988 (trabalhado por Cecília Belo e por Patrícia Monteiro, 2008).



Figura 163: Casario do Bairro de São José demolido para abertura da parte sul da Av.D. Barreto (1968)
Fonte: Costa, 2004.



Figura 164: Igreja do Bom Jesus dos Martírios destruída por ocasião da abertura da Avenida Dantas Barreto.
Fonte: Costa, 2004.

Aberta no dia 29 de setembro de 1973, com o objetivo de possibilitar uma melhoria na circulação de veículos, a Avenida Dantas Barreto nunca chegou a desempenhar sua principal atribuição funcional - a de artéria viária. A via não se tornou uma das mais importantes da cidade, como argumentava seus idealizadores e, até os dias atuais, nunca foi usada pela quantidade de carros para a qual foi projetada.

Sendo assim, a via se tornou um equívoco do planejamento urbano da cidade do Recife, por um lado, tinha características físicas de avenida, dimensões da caixa de rolamento e dos passeios, mas não exercia uma função importante na malha urbana.

Por outro lado, contribuiu para acelerar o processo de degradação do Bairro de São José, ao expulsar grande quantidade de moradores. Segundo Gonçalves (1998, p. 8), “a população de São José, que era de aproximadamente 27.000 em 1960 e tinha subido para 34.000 em 1970, caiu para 20.000 em 1980.

Como foi dito, o bairro de São José, desde a presença dos holandeses, se caracterizava pela sua forte tendência comercial. Antes, ocupado por sobrados aristocráticos de uso misto com comércio no pavimento térreo e moradia nos andares superiores. Com o abandono da área central, pelas classes de melhor poder aquisitivo, foi iniciado um processo de degradação das edificações históricas, o surgimento de cortiços e pensões e a proliferação de estabelecimentos comerciais voltados para a população de baixo poder aquisitivo.

Na década de 1980, em decorrência da subutilização do espaço público, e tendo em vista a crise econômica que assolava o país, a área foi intensamente apropriada pelo comércio informal – os tradicionais camelôs¹⁰⁶ da cidade do Recife. Como consequência desta ocupação “espontânea” uma série de

¹⁰⁶ Segundo Costa, (2004, p. 55). O Recife apresenta-se com um perfil de cidade que tem tradição de comércio informal. Os "mascates", identificados através da história como um traço humano que deu nome a uma luta travada no passado com Olinda, antiga Capital do Estado, são agora reconhecidos na figura dos ambulantes contemporâneos.

conflitos foram gerados contribuindo ainda mais para a deterioração deste espaço urbano.

Assim no início da década de 1990, época de elaboração da proposta do Calçadão dos Mascates, os conflitos espaciais eram evidentes: encontravam-se áreas de estacionamento, terminais de ônibus e uma grande quantidade de vendedores ambulantes atraídos pela intensa circulação de pedestres, cerca de 150 mil pessoas trafegavam diariamente naquele espaço.



Figura 165: Camelôs as apropriam da Avenida Dantas Barreto.
Fonte: Acervo pessoal de José Brandão.



Figura 166: Passeios tomados pelos Camelôs.
Fonte: Acervo pessoal de José Brandão.

6.2.2 – Análise do processo de elaboração da proposta – O Calçadão dos Mascates

A análise aqui apresentada foi baseada nas entrevistas realizadas com os dois arquitetos idealizadores do Calçadão dos Mascates, José Brandão¹⁰⁷ e Ronaldo L'Amour¹⁰⁸; no estudo dos documentos da proposta (publicações,

¹⁰⁷ José Brandão formou-se em 1980 pela FAU-Bennett do Rio de Janeiro, é professor da Universidade Federal de Pernambuco e doutor pela *Architectural Association School*, de Londres.

¹⁰⁸ Ronaldo L'Amour formou-se na Universidade Federal de Pernambuco, no ano de 1985, atua em escritório desde então e desenvolveu vários projetos importantes para cidade de Recife, a maioria juntamente com José Brandão. Entre eles podemos citar: o Terminal Marítimo de Passageiros, o Shopping Popular para o Cais de Santa Rita, entre outros.

relatórios e plantas); e, na observação *in loco*, fundamental para ampliar o entendimento da área estudada.

- **Premissas para a conceituação do projeto**

Com relação à base teórico-conceitual que fundamenta a atuação do arquiteto Ronaldo L'Amour pode-se destacar uma influência a escola moderna pernambucana¹⁰⁹ (1934-1937) representada por figuras como Luis Nunes, Delfim Amorim, Borsoi, entre outros.

O movimento no Recife foi um episódio breve, mas não se pode negar a sua importância. Extremamente dinâmico, representou significativo esforço de implantação, profunda e racional, da nova arquitetura no Brasil. [...] tomou o caminho de uma síntese entre o caráter universal dos princípios básicos e a expressão regional que lhes podia ser conferida (BRUAND, 2005, p.79).

Essa preocupação com a expressão regional é que diferenciou a postura modernista pernambucana, daquela época, inserindo em seus ideais as preocupações com a cultura local e com as questões climáticas.

L'Amour (2006) afirmou que “os professores, daquela época, tinham esse repertório e repassavam para gente. Nós absorvemos aquelas idéias sem nem saber que se tratava daquela escola”.

No entanto, o arquiteto afirma que o contato no final do curso de graduação com autores que questionavam os paradigmas do modernismo, como Venturi¹¹⁰, Moore, Subirats entre outros, o fez questionar muito do que tinha apreendido na universidade.

Já formado, L'Amour conta que outras leituras que foram marcantes na sua vida profissional foram os livros: “A casa e a rua”, de Roberto da Mata, que trazia a visão de um antropólogo sobre o espaço urbano e “Quando a rua vira

¹⁰⁹ Segundo Bruand, “mesmo antes da implantação definitiva da nova arquitetura no Rio ou em São Paulo, desenvolveu-se no Recife, 1934 a 1937, um movimento autônomo, sob vários aspectos até mais avançado.

¹¹⁰ Refere-se aqui ao livro Complexidade e contradição na arquitetura, de Venturi.

casa” de Carlos Nelson, que trata de uma análise interdisciplinar da apropriação de espaços urbanos através de uma visão que busca aliar o conhecimento arquitetônico e urbanístico à uma abordagem da antropologia social. “Na escola a gente não tinha essa formação. A formação nossa era estudar o edifício quase sem gente morando, não é? Então esses livros foram importantes para mim” (L’AMOUR, 2006).

Assim como no caso do projeto estudado para o Rio de Janeiro, é percebida a influência do pensamento de autores como, por exemplo, Aldo Rossi. A preocupação com a preexistência, o respeito às permanências, ou seja, a valorização da história do lugar, bem como, a fundamentação dos autores nos estudos morfológicos e tipológicos deixou clara a postura “rossiniana” utilizada na base da proposta.

Outro aspecto a ser ressaltado e que se afina com o pensamento de Rossi é, apesar do respeito à preexistência, a importância da inserção do novo na malha construída, de forma clara e respeitosa, sem correr o risco de produzir “pastiche” ou falsos históricos.

Assim, pode-se constatar a influência do autor citado, na medida em que a preocupação com a questão histórica do bairro esteve sempre presente no processo de criação da proposta e que se pode observar no projeto as referências às permanências.

Ressalta-se também que a área está inserida no PPSH-Recife e dessa forma, estava amarrada as possibilidades de intervenção definidas por aquele plano (ver figura 159, p. 286) o que delimitou a atuação projetual e impossibilitou a construção de um pórtico próximo ao pátio do Carmo pois o mesmo se encontra na área de preservação rigorosa.

Os arquitetos entrevistados afirmaram, em seus discursos, a importância de se considerar na elaboração das propostas de desenho urbano questões relacionadas à identidade cultural da população. Ronaldo L’Amour diz:

É claro que as questões culturais são importantes! Mas uma coisa é a gente considerar importante, outra coisa é ver como é que a gente vai

buscar identificar isso. Esse processo não é muito fácil. (L'AMOUR, 2006).

Apesar da dificuldade colocada, várias posturas utilizadas na proposta indicam uma preocupação com pelo menos alguns dos componentes que constroem a identidade como: história do lugar e usos e atividades desenvolvidas no espaço.

No entanto, possivelmente devido à metodologia utilizada e a exigüidade de tempo de execução da proposta, não foram abordadas questões mais ligadas à memória coletiva e as relações desenvolvidas entre usuários e espaço físico, como: tradições, ritos, costumes, crenças e valores subjetivos da população, que criam o sentido de lugar.

José Brandão (2005) comentou, na entrevista, que questionava a afirmação corrente entre urbanistas que um dos componentes que deteriora o espaço urbano público é o comércio informal. O arquiteto levantava uma hipótese de que “a dinâmica urbana que uma atividade dessas apresenta, a sinergia que esse tipo de atividade traz para o espaço, se for bem utilizada, ao invés de atrapalhar, pode ajudar a revitalizar um espaço urbano”.

Sendo assim, o conceito principal para a construção da proposta foi “utilizar a atividade do comércio informal como um potencial para revitalização e não como fator de deterioração” (BRANDÃO, 2005).

Assim, era necessário conhecer a dinâmica do comércio informal na sua prática cotidiana. A partir da observação *in loco* foram construídas as premissas fundamentais para a elaboração projetual: 1. tratar o “calçadão dos mascates” como um espaço essencialmente voltado ao fluxo de pessoas; 2. usar a arquitetura da proposta como um apelo visual, tornando-a um marco de referência no espaço urbano; 3. criar uma nova tipologia arquitetônica que fosse capaz de possibilitar um bom funcionamento do comércio informal; e 4. respeitar a preexistência (física e funcional) se utilizando de referências simbólicas na proposta que remetessem aos aspectos morfológicos e tipológicos da história urbana da área.

- **Abordagem metodológica utilizada**

Quanto à abordagem metodológica utilizada percebe-se que não se elegeu um ou mais métodos específicos de investigação da realidade para que se construísse um diagnóstico da área estudada. No entanto, pode-se perceber a utilização de conceitos e temas de análise, provenientes da morfologia urbana, da análise visual e da percepção ambiental.

Em conformidade com as premissas conceituais, o maior enfoque foi dado à análise morfológica. Foi feita uma análise de mapas antigos da área com o intuito de entender como tinha sido construído aquele espaço urbano, qual a sua origem e quais transformações urbanas tinham ocorrido no decurso do tempo. Enfim era necessário entender como era a configuração físico-espacial da área, antes da destruição ocasionada pela abertura da avenida. Já existia um diagnóstico prévio na URB-Recife, que os arquitetos complementaram através de observação “in loco” e do levantamento cartográfico da Avenida Dantas Barreto e entorno.

A partir desse estudo foram elaborados mapas de uso do solo, do padrão construtivo e de gabaritos. A partir daí foi feita uma reconstituição da configuração espacial das antigas quadras que serviu de base para o desenho da proposta.

A leitura morfológica da área

apontou seus elementos característicos, como o Mercado de São José, antigos sobrados marcados por telhas em duas águas, a significativa presença das torres das igrejas e os lanternins dos armazéns. Do ponto de vista do traçado urbano, constatou-se a existência de pequenas ruas que desembocam em largos, tornando atraente e movimentado o percurso do antigo bairro (BRANDÃO E L'AMOUR, 1995, p.56).

Ronaldo L'Amour afirmou que no desenho urbano deve-se montar uma estrutura de interpretação dos espaços e dos usos dados ao mesmo, de modo que se possa fazer uma identificação da área estudada e que as informações sejam “filtradas” para utilizá-las na proposta.

O autor ressaltou também que para ele a observação direta é fundamental:

independentemente de você ter esses dados que vão consolidar um corpo de informações que ajuda você a fazer o projeto, tem a sua observação direta. Eu acho que essa observação direta é fundamental (L'AMOUR, 2006).

Questionado sobre a necessidade de entender melhor o espaço através do olhar do usuário - como nos fala Kevin Lynch¹¹¹ - L'Amour declarou que apesar de não ter existido um método de investigação sistematizado onde os usuários do espaço fossem consultados (entrevistas, questionários, etc.), nem ter havido um âmbito onde o projeto pudesse ser discutido com os mesmos, de certa forma a relação com os usuários estava presente no projeto na medida em que se procurou entender o funcionamento do comércio informal e respeitá-lo.

A gente sabia que esse comércio não funcionava em um lugar confinado, sabia que era um tipo de comércio no qual tem que ter permanentemente fluxo de pessoas "irrigando" a área. Eu acho que teve essa consideração, não necessariamente através de uma entrevista direta com eles, mas através da busca em entender como é que funcionava esse comércio informal" (L'AMOUR, 2006).

Por sua vez Brandão (2005) afirmou que gostaria de ter discutido a proposta com os empresários, para que os mesmos entendessem a necessidade da manutenção dos pontos de ônibus ao longo de todo calçadão, como fator condicionante de um bom funcionamento da proposta. Era necessário que houvesse o compromisso dos vários setores da sociedade para que o espaço pensado funcionasse de maneira satisfatória. Nas palavras do arquiteto:

para que uma proposta de desenho urbano funcione os agentes sociais que atuam no espaço têm que estar envolvidos. Deve também existir uma coordenação que possibilite a negociação para que cada setor da sociedade representados pelos agentes sociais percam um pouco individualmente, para que a comunidade ganhe como um todo. Infelizmente esse processo não aconteceu na proposta do Calçadão dos Mascates.

Vale ressaltar ainda que alguns temas de investigação da percepção ambiental e da análise visual foram utilizados no estudo do espaço urbano como: as análises de percursos e a visão serial.

¹¹¹ Para esse assunto consultar o livro Imagem da cidade de Kevin Lynch publicado pela primeira vez na década de 1960.

Tivemos como referência o Lynch e a maneira de analisar [...] se os percursos eram interessantes [...]. Não só o Lynch, mas também o Cullen com o conceito de visão serial. A gente marcou as localizações daquelas torres de caixas d'água exatamente nas visadas mais interessantes que se tinha do lado de fora da Avenida Dantas Barreto (BRANDÃO, 2005).

Enfim pode-se concluir que apesar dos arquitetos não ter seguido fielmente nenhuma das abordagens metodológicas utilizadas pelo desenho urbano, alguns temas e elementos de análise do espaço foram utilizados na fase de diagnóstico da área, e existiu ainda, uma visão cuidadosa dos arquitetos, preocupados com a preexistência, de uma importante área histórica da cidade, bem como com as atividades que eram desenvolvidas no espaço.

- **Descrição da proposta**

No ano de 1992, tendo em vista o estado de abandono em que se encontrava o centro da cidade, foi elaborado o Plano de Revalorização do Centro pela Prefeitura da Cidade do Recife que tinha como objetivo principal estimular o turismo cultural naquela área, tendo em vista a riqueza de patrimônio histórico arquitetônico que ali se encontrava.

No entanto ao se deparar em campo com o centro da cidade tomado por ambulantes, detectou-se a necessidade premente de organizar o mercado informal.

O Pátio do Carmo estava tomado por barracas, você passava o tempo todo e não via a Igreja. Era uma feira, como a de Caruaru, uma feira pública. Lá era uma feira permanente, não de alimentação, de coisas perecíveis, mas de roupas, de calçados, etc. Você andava o tempo todo embaixo de lona, não via a paisagem urbana (L'AMOUR, 2006).

O local escolhido para desenvolver a proposta foi a Avenida Dantas Barreto, pois como foi dito anteriormente, tratava-se de um espaço amplo e subutilizado. Era o local ideal para a proposta, “a avenida tinha uma calha de 30 metros e apenas era utilizada a metade da via” (L'AMOUR, 2006).

Segundo Brandão (2005), a idéia inicial por parte dos gestores naquele momento era de apenas reorganizar os camelôs no espaço e padronizar as barracas. No entanto, o arquiteto propôs “fazer um equipamento que tivesse

um apelo, que utilizasse também o apelo imagético como os *shopping centers* usam e que a proposta tivesse o intuito de recuperar e não para limpar o espaço”.

O projeto do calçadão foi desenvolvido dentro da Empresa de Urbanização do Recife - URB/RECIFE, os autores do projeto foram contratados para trabalhar na Diretoria de Projetos Especiais, pelo então diretor Marcelo Figueiredo. Os próprios arquitetos afirmaram que houve uma intensa participação de vários setores daquele órgão através de assessoria técnica de áreas complementares como sistema viário, transportes, patrimônio histórico, etc.

Acho que foi uma experiência que até então não tinha existido: unir no mesmo projeto várias disciplinas de sistema viário, patrimônio histórico, pessoas com experiência em intervenção urbana, em projeto de arquitetura, todos num só grupo. Lógico que o grupo era coordenado pelos autores da proposta, éramos nós que conduzíamos. (L'AMOUR, 2006)

O projeto tinha como principal objetivo “recompôr e requalificar a qualidade ambiental do bairro histórico e atribuir novos sentidos para a avenida” (BRANDÃO e L'AMOUR, 1995, p.56).

A proposta criada para aquela área, segundo os próprios autores,

pretendia contribuir com a reestruturação do espaço urbano através da articulação das práticas de seus verdadeiros agentes/usuários. As principais referências morfológicas foram examinadas e selecionadas para compor a linguagem arquitetônica (BRANDÃO E L'AMOUR, s/d).

A proposta tinha como diretrizes básicas as seguintes: manutenção dos usos preexistentes na área; articulação dos interesses, objetivos e da dinâmica de funcionamento dos agentes sociais presentes no espaço; e a necessidade da criação de fluxo de pessoas.

Dessa forma, o Calçadão foi constituído por seis módulos, localizados de forma linear, ao longo da Avenida, entre o pátio da igreja de Nossa senhora do Carmo e a Praça Sérgio Loreto. Foi projetado para abrigar cerca de 1400 comerciantes informais e além dos módulos foram construídos 168 quiosques

distribuídos estrategicamente nas áreas próximas a Igreja do Carmo (ver figuras: 167 e 168).



Figura 167 – Galerias cobertas por lonas.
Fonte: Revista Projeto, 1995.

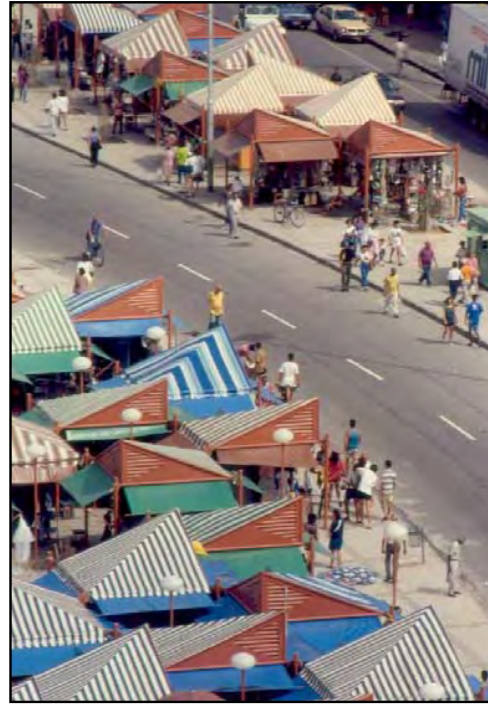


Figura 168: Detalhe dos quiosques.
Fonte: Arquivo pessoal do arquiteto Brandão, 2008.

A primeira decisão de projeto foi locar o equipamento de forma que a escala da rua histórica fosse restabelecida. Assim o “camelódromo¹¹²” foi locado próximo a face da rua que mantinha as fachadas mais preservadas.

A referência principal ao locar os módulos que compunha o equipamento foi à malha urbana que existia antes da abertura da Avenida Dantas Barreto, ou seja, os pontos iniciais e finais de cada módulo eram coincidentes com as antigas cabeças de quadra da trama urbana original do bairro (ver figura 169, p.302).

¹¹² O calçadão dos Mascates ficou conhecido popularmente como camelódromo.

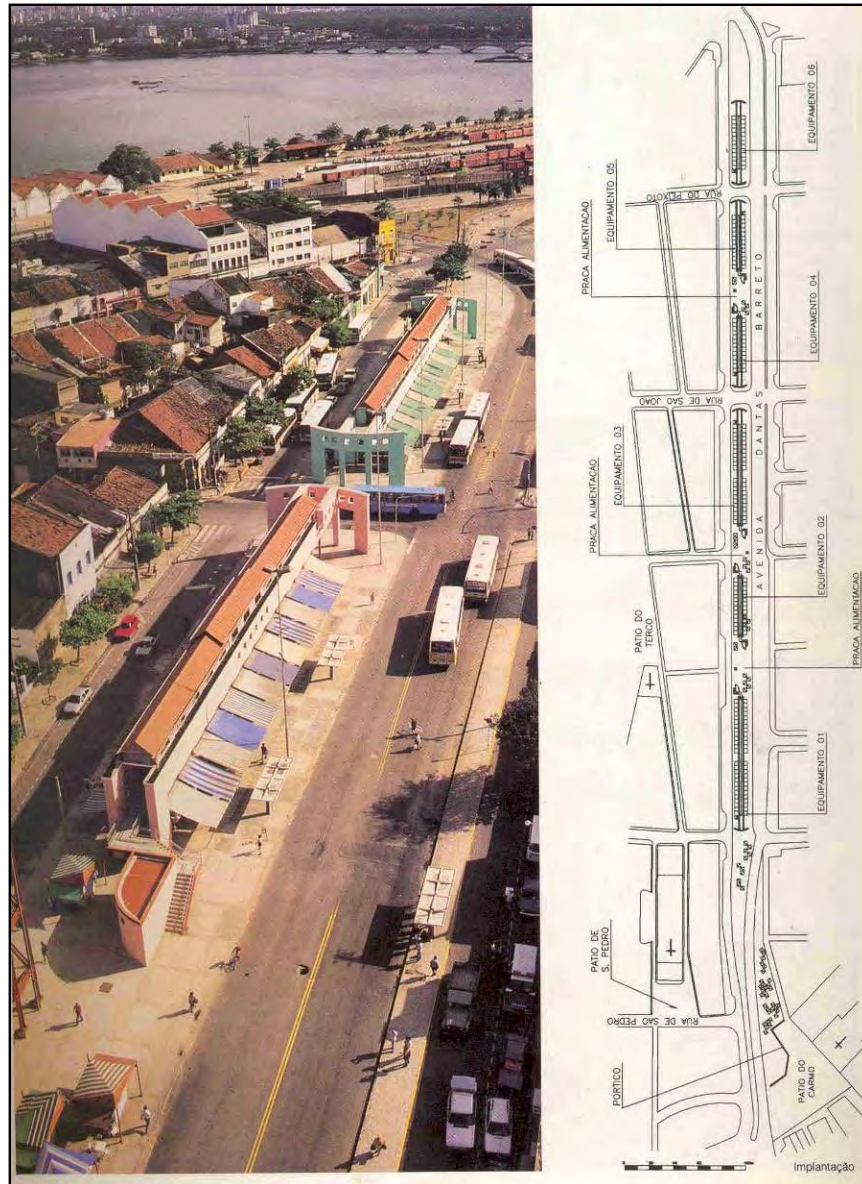


Figura 169: Vista superior do Camelódromo e planta baixa apresentando a localização dos módulos de acordo com as antigas quadras.

Fonte: Revista Projeto n. 190, 1995.

No projeto original existia uma proposta de recompor espacialmente o pátio do Carmo através da inserção de um pórtico que reconstituía a antiga cabeça de quadra restabelecendo a escala perdida e resgatando a leitura morfológica do espaço (ver figura 170, p.303).

para voltar a ter esse elemento do pátio urbano, mesmo não existindo mais a quadra que definia o pátio, a gente propôs um

