

(RE) VALORIZAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS EM ÁREAS DE INTERESSE HISTÓRICO

Flora Alexandre Meira ⁽¹⁾, Maria Berthilde Moura Filha ⁽³⁾

Centro de Tecnologia/ Departamento de Arquitetura/ MONITORIA

RESUMO

A disciplina de Desenho Urbano III, do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba, tem como foco os espaços públicos em áreas de interesse histórico. Como aluna e monitora desta disciplina, tive a oportunidade de analisar e exercitar métodos de leitura e apreensão do espaço bem como alguns princípios de intervenção em espaços de valor histórico, aplicados à realidade de João Pessoa. Através do acompanhamento dos trabalhos propostos em sala de aula, das visitas e vivências no centro histórico de João Pessoa, observou-se uma subutilização e desvalorização dos espaços públicos nesta área. Isto motivou esta análise, que aborda esta questão em diferentes realidades e aponta algumas diretrizes que já foram aplicadas em outros lugares e poderiam ser adaptadas à realidade local.

Palavras Chave: Espaço Público, (Re) Valorização, Centro Histórico.

INTRODUÇÃO

Na cidade contemporânea, a vida pública entrou em declínio e os espaços privatizados e não-democráticos tentam substituir o que deveria ser público: o acesso ao entretenimento, à cultura, ao convívio.

O abandono do espaço público pela população retrata a fragmentação da sociedade, cujos espaços se encontram rigidamente segmentados e controlados, marcados pela tensão e discriminação. A elite criou um novo padrão de sociabilidade. Trocaram o caos urbano, a velocidade dos automóveis, a violência e sujeira das ruas e praças pelo conforto e segurança de espaços confinados (condomínios fechados, *shopping centers*, centros empresariais). Estes novos espaços de convívio estão relacionados à lógica de consumo, seja ele cultural, a exemplo dos museus ou de produtos industrializados de massa, a exemplo dos hipermercados e *shopping centers*. Os mesmos têm superado a própria cidade em termos de qualidade ambiental, visto que esta vem recebendo menos investimentos (públicos ou privados) para a melhoria, conservação e criação de seus espaços públicos.

Dias (2005) afirma que esta tendência de interiorização da vida, consolidada no século XX, já havia sido iniciada 100 anos antes, com o surgimento de lugares que se voltam para si e menos para a cidade. Sobre a cidade do século XX, que reflete sobre a cidade do século XXI ele comenta: “O século dos arranha-céus de vidro espelhado, que concorrem entre si em altura, nos dá a medida da cidade em que vivemos voltando-se para dentro e fugindo das ruas ao tentar alcançar as nuvens”. (DIAS, 2005).

Enquanto na Europa existe uma preocupação com a criação de novos espaços públicos voltados para o convívio e entretenimento da população, a desvalorização do espaço público é

¹⁾ Bolsista, ⁽²⁾ Voluntário/colaborador, ⁽³⁾ Orientador/Coordenador ⁽⁴⁾ Prof. colaborador, ⁽⁵⁾ Técnico colaborador.

maior em países subdesenvolvidos. A exemplo do Brasil, que luta para combater problemas sociais e econômicos e atender às necessidades básicas de sua população, que não para de crescer desde a explosão demográfica mundial da segunda metade do século XX.

No caso da cidade de João Pessoa, nas últimas décadas seus espaços públicos vêm sofrendo uma subutilização, em especial nas áreas centrais, tanto por parte da elite quanto das classes populares. Nas praças do centro histórico de João Pessoa, o uso de permanência tem sido expulso. Grande parte delas encontra-se em péssimo estado de conservação e passaram a ser apenas um local de passagem, ou foram invadidas pelos veículos e estão sendo utilizadas para estacionamento. A exemplo do que vem ocorrendo com as Praças Barão do Rio Branco e Napoleão Laureano.¹

Mesmo as praças que receberam algum tratamento mais recente, como as Praças Dom Adauto, Pedro Américo e Aristides Lobo, não se afirmam como local de permanência. Isso acontece, principalmente pela falta de população residente no centro da cidade. Sendo o comércio a principal atividade desenvolvida neste local, os seus usuários, pedestres ou motoristas, estão sempre de passagem, em trânsito.

Este fenômeno de esvaziamento e desvalorização² do centro histórico de João Pessoa intensificou-se, principalmente, a partir dos anos 1970, quando a população de maior poder aquisitivo se instalou nos bairros litorâneos. Enquanto isso, a população de menor renda permanece na área central, em seus bairros vizinhos ou foram deslocadas às áreas periféricas da cidade através de programas de habitação social. Desta maneira, novos sub-centros urbanos foram criados e o antigo centro vem perdendo sua importância comercial e residencial. Desde os anos 1990, vem crescendo as iniciativas de recuperação dos espaços públicos em áreas de interesse histórico, em especial as inseridas nos centros urbanos. Geralmente os modelos de revitalização fundamentam-se em um conjunto de ações, que integram poder público, poder privado e comunidade buscando recuperar valores, usos e proporcionar sustentabilidade econômica e social destes espaços esquecidos e decadentes.

OBJETIVOS

- Gerar reflexão sobre a questão da desvalorização dos espaços públicos em áreas de interesse histórico, para ser utilizada na disciplina de Desenho Urbano III;
- Constatar a degradação dos espaços públicos no centro histórico de João Pessoa e verificar como estes espaços têm sido tratados em outras realidades;

¹ Ambas as praças já foram objeto de estudo e intervenção da disciplina de Desenho Urbano III, e esta afirmação baseia-se nos diagnósticos e levantamentos feitos nas mesmas.

² Vicente Del Rio descreve esse processo migratório urbano: “As áreas centrais se deterioraram física, econômica e socialmente; os grupos mais abastados se instalaram em suas novas casas de subúrbio, o comércio e as atividades culturais perseguiram seu mercado, mudando para os subúrbios, os imóveis das áreas centrais passaram a apresentar alto índice de deterioro e abandono, os grupos menos favorecidos herdariam estas condições e os cortiços e guetos se formariam” (DEL RIO, 1990. p.2).

- Uma vez que a disciplina se propõe a orientar intervenções em áreas públicas de núcleos históricos, buscar perspectivas de formas de atuar na nossa realidade, a partir da análise dos procedimentos adotados em outras cidades.

DESCRÍÇÃO METODOLÓGICA

O estudo se fundamenta na compreensão da realidade local, através de levantamento e diagnóstico de alguns espaços públicos da área central, com fundamentação no repertório adquirido durante as atividades da monitoria e em pesquisa bibliográfica que explique o processo de formação destes espaços no contexto urbano e o processo de esvaziamento de áreas centrais em um contexto geral. Para obtenção dos resultados desejados, partiu-se para um estudo e análise de outras realidades, através de bibliografia, para identificar como esta questão tem sido tratada.

Também foram utilizadas como base para a análise, a vivência da monitoria na cidade de Estrasburgo, França, durante o ano escolar de 2006/2007, quando participou de um programa de Intercâmbio Acadêmico através da Universidade Federal da Paraíba. **RESULTADOS**

Cenário Europeu

Como constata Dias (2005), as grandes cidades Européias vêm, desde as últimas duas décadas do século XX, sofrendo interferência de projetos de urbanização que visam substituir o caos urbano por generosos e concorridos espaços públicos, voltados aos encontros de pessoas e culturas diversas. Um bom exemplo é a cidade de Barcelona, que passou por seguidas reurbanizações desde as décadas de 80 e 90 ganhou um Plano Estratégico que buscava inseri-la entre as cidades referenciais do mundo. Percebe-se que o turista não vai a Barcelona para visitar seus museus e salas de concerto – que não têm acervo e nem tradição similar aos demais congêneres nas capitais européias -, mas sim pelo ambiente da cidade, pelo espaço público que ela oferece.

Para sediar, em 1992, os Jogos Olímpicos, inúmeras intervenções foram feitas na cidade de Barcelona, que ganhou visibilidade mundial e tornou-se um dos mais importantes pólos culturais e econômicos da Europa. A mais importante delas foi a remodelação da antiga área portuária que cedeu espaço á Vila Olímpica e abriu Barcelona para o mar, segundo o slogan da década de 90, “*Barcelona, abierta al mar*”. O centro antigo da cidade também foi revitalizado, tendo recuperado o seu valor simbólico para a população e tornando-se um polo de atração turística. A estratégia a adotada nestes projetos foi principalmente a parceria do público-privado, sem negligenciar o aspecto público, que era o foco das intervenções.

Mais recentemente em 2004, para abrigar o Fórum Mundial das Culturas, áreas pouco valorizadas da cidade, devido à existência da estação de tratamento de águas residuais, da central termoelétrica e da incineradora de lixo da cidade, receberam intervenções que criaram novos espaços públicos. Para garantir a vida nestes novos espaços, grandes parques

arborizados dividem espaço com edifícios público e privados (residências, hotéis), garantindo a presença e a circulação de pessoas.

Embora seja notável o sucesso destes projetos em relação a melhoria de qualidade dos espaços públicos, Dias (2005) critica o fato de urbanizações como esta se limitarem, em muitos casos, aos interesses financeiros, principalmente em áreas onde o conflito social direto seja o menos perigoso possível.

Ao se voltar excessivamente para fora, Barcelona esqueceu-se de sua própria gente, parecem dizer os críticos. A exemplo é Horácio Capel que acredita que o modelo adotado em Barcelona é uma adaptação de modelos escandinavos e norte-americanos: "...ninguém parece pensar num modelo próprio, espanhol ou catalão. Um modelo em que as próprias tradições, e em primeiro lugar a própria história industrial e a flexibilidade que implica a existência de pequenas e médias empresas com capacidade de inovação, poderia ser uma boa base para a transformação" (CAPEL, 2006). Mais radical é a postura de Manuel Delgado que define Barcelona como "um parque temático que trata os cidadãos como turistas, dos quais somente se espera que admirem, consumam e se calem". (DELGADO, apud CAPEL, 2006).

É interessante destacar, também, o exemplo de Estrasburgo, no leste da França, onde outro tipo de estratégia foi adotado para a recuperação dos espaços públicos. Diferente do exemplo anterior, a cidade tem uma população em torno de 270 mil habitantes e não se caracteriza como um pólo econômico no cenário europeu, apesar de ser considerada a 7ª maior cidade da França e da sua importância política dentro da União Europeia. Estrasburgo abriga o Conselho Europeu e o Parlamento Europeu, é considerada a capital legislativa democrática da União Europeia.

Fundada na Idade Média e inicialmente pertencente ao império Romano-Germânico, a cidade ainda preserva um ar medieval e a arquitetura germânica em estilo enxaimel³. O centro antigo de Estrasburgo, que concentra desde casas medievais até palácios neoclássicos, foi a primeira região urbana a ser considerada inteiramente patrimônio da humanidade pela Unesco.

Antes da re-implementação, em 1994, e modernização do sistema de transportes VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), chamado de *Tramway*, o aumento da quantidade de veículos ameaçava a qualidade dos espaços públicos no centro da cidade. A intenção do projeto de modernização do sistema *Tramway*, era tornar possível uma nova urbanidade. Ao longo de toda a extensão das linhas que funcionam na cidade, atualmente cinco (após o último projeto de extensão em 2007), o espaço público sofreu intervenção e projetos de requalificação que priorizam a circulação de pedestres e ciclistas e organiza o tráfego de veículos. Como resultado, o volume de automóveis no centro da cidade diminuiu drasticamente e este agora é um espaço que privilegia o pedestre. A exemplo do que ocorreu com as Praças do Homem de Ferro (Place de

³ O **Enxaimel**, ou **Fachwerk** (originário de "Fach" assim denominavam o espaço preenchido com material entrelaçado de uma parede feita de caibros), é uma técnica de construção que consiste em paredes montadas com hastes de madeira encaixadas entre si em posições horizontais, verticais ou inclinadas, cujos espaços são preenchidos geralmente por pedras ou tijolos.

L'Homme de Fer) e Kleber (Place Kléber), onde antes circulavam mais de 50.000 automóveis por dia, hoje é um espaço exclusivo para pedestres e ciclistas.

A cidade não é apenas fluxo e tráfego de veículos, ela é também um lugar de encontros e trocas, onde cada um deve ocupar o seu espaço de direito. A utilização deste tipo de transporte coletivo é uma oportunidade de redistribuição e transformação do espaço urbano e possibilita uma divisão mais igualitária dos espaços públicos, para que pedestres, ciclistas, transportes públicos e automóveis encontrem cada um o seu lugar na cidade. Além disso, o oferecimento de um meio de transporte público de qualidade ajuda a diminuir o excesso de desigualdades sociais presentes nas cidades e evidenciados pelo uso exagerado dos automóveis.

Cenário Brasileiro

"Infelizmente, nossas cidades brasileiras carecem de vontades políticas e econômicas para empreenderem espaços mais democráticos, sejam através de novas obras ou mesmo nas tão faladas 'revitalizações' dos centros urbanos, que também acompanham o processo mundial de desvalorização destas áreas centrais'. Faltam-nos principalmente políticas públicas verdadeiramente imbuídas para a criação de projetos urbanísticos voltados a melhoria e criação de novos espaços públicos". (DIAS, 2005)

No Brasil, os projetos têm sido menos grandiosos, condizentes com a nossa realidade econômico-social. Alguns dos modelos já implementados aqui, a exemplo do Projeto Rio Cidade são mais voltados à reestruturação e organização do espaço urbano, buscando a integração da população aos espaços da cidade. A idéia principal do projeto era consolidar centralidades já existentes, mas que se encontravam degradadas. Muitas vezes tratava-se de devolver ao pedestre o espaço que, ao longo do tempo, foi ocupado por automóveis (em movimento ou estacionados), por comerciantes, por ambulantes. As obras realizadas foram relativamente simples: redimensionamento do sistema de escoamento das águas pluviais, construção de galerias subterrâneas para a passagem de fios e cabos de [telefone](#) e [energia elétrica](#), além da reforma de calçadas, retirada e substituição de postes, modernização da sinalização horizontal e vertical, plantio e replantio de árvores, renovação do piso asfáltico e de iluminação, remodelamento do mobiliário urbano de praças e calçadões.

Vários bairros de interesse histórico receberam as intervenções do projeto: Centro, Bonsucesso, Catete, Campo Grande, Laranjeiras, etc. isto contribuiu para a mudança de visual e valorização dos espaços públicos destes bairros. No entanto, ao longo do tempo a falta de manutenção tem descaracterizado as intervenções realizadas pelo projeto.

Projetos como este, deveriam ser repetidos, pela sua intenção em "construir" uma cidade que busca ter a qualidade de vida como objetivo principal, mesmo que não sirvam como uma fórmula e ainda passem por avaliações quanto a sua qualidade arquitetônica e urbanística.

Em João Pessoa, o processo de revitalização, iniciado em 1987 a partir do Convênio Brasil / Espanha, atuou pontualmente com o objetivo de salvar importantes exemplares arquitetônicos

vítimas de abandono e descaso. Portanto não envolveu a população e não obteve sucesso na tentativa de trazer vida ao centro histórico.

Atualmente, está em andamento uma nova etapa deste processo, que teve início em 1997 e é marcada pelo Projeto de Revitalização do Varadouro e do Antigo Porto do Capim. Desta vez, o foco é a requalificação da estrutura urbana, visando o desenvolvimento social e econômico destas áreas.

"Este projeto busca a conservação e valorização do patrimônio cultural; a revitalização de sua função econômica dentro do contexto da cidade, com a inserção de novos usos que resgatem o caráter de centro comercial e de serviços, diversificado e de bons níveis de qualidade; a revitalização de sua função habitacional, com a dotação de condições dignas de habitabilidade e de desenvolvimento econômico e social das populações existentes e o incentivo à fixação de novas habitações, e a transformação da área do antigo porto em um ponto destinado ao lazer e diversão da população da cidade. Este projeto também marca um novo relacionamento da sociedade pessoense com o seu patrimônio cultural." (NOGUEIRA; GONZALEZ, 2004)

Desta vez o projeto parece caminhar na direção de outros bem sucedidos, a exemplo dos que foram mostrados neste artigo, pois associa valorização do patrimônio cultural com aproveitamento sustentável do meio ambiente representado pelo Rio Sanhauá. Nos resta torcer para que isto de fato aconteça e que o projeto tenha continuidade e manutenção depois de implementado.

CONCLUSÃO

O estudo das experiências de revitalização do espaço público em áreas de interesse histórico nas realidades aqui expostas aponta para um aspecto fundamental: é imprescindível a construção da confiança no processo e no lugar. Estas estratégias são dependentes tanto de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público; quanto da existência de agentes catalisadores da revitalização. Estes agentes, dinâmicos e de forte apelo, constituem um diferencial, um gancho inicial, contribuindo ativa e intensamente na construção da nova imagem e na atração de novos usuários e investimentos. (DEL RIO, 2000) Nos exemplos aqui citados, pode-se considerar os grandes eventos que ocorreram em Barcelona (Jogos Olímpicos e Fórum Cultural) e a modernização do sistema de VLT (*Tramway*) em Estrasburgo, como agentes catalisadores das transformações urbanas que ocorreram nas duas cidades. Além disso, o conjunto de ações implementadas nas duas cidades, integraram o público, privado e os usuários e continuam sendo bem monitoradas e administradas pelo poder público. Ao contrário do que ocorreu no Rio de Janeiro, onde não se identificou um agente catalisador que impulsionasse o projeto e nem uma continuação das ações integradas que devem sustentar e dar seguimento ao projeto.

Algumas diretrizes aplicadas nos diferentes exemplos aqui citados poderiam ser aplicadas á cidade de João Pessoa. Acreditamos que a principal delas seria a devolução do espaço ao

pedestre, através da diminuição da quantidade de automóveis no centro histórico. Como ocorreu principalmente em Estrasburgo e no Rio de Janeiro. Uma reorganização e melhoria de qualidade do sistema de transporte coletivo da cidade, e a implementação de um sistema de transporte, como o VLT, que restrinja o acesso dos automóveis a algumas áreas estratégicas do centro, com certeza proporcionariam uma redistribuição do espaço público de maneira mais igualitária e valorizariam estas áreas que atualmente encontram-se em estado de degradação.

"O desafio é então buscar um modelo interno e próprio (...). Em nossas cidades caóticas, principalmente aqui no Brasil, o espaço público se torna vital como um respiro, um lugar de descompressão e precisa ser (re) valorizado como tal, como forma de se contrapor a esta arquitetura introvertida que clama (com muita propriedade) por seu lugar privilegiado na cidade." (DIAS, 2005)

REFERÊNCIAS

CAPEL, Horacio (2006). ***De nuevo el modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo Bracelones***. Revista bibliográfica de Geografía y Ciências Sociales (Serie documental Geo Crítica). Universidade de Barcelona. Vol. XI, no. 629, 25 de enero de 2006.

http://www.ub.es/geocrit/b3w-629.htm#_edn6.

DEL RIO, Vicente. ***Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento***. São Paulo, Pini, 1990.

DEL RIO, Vicente. ***Em busca do tempo perdido. O Renascimento dos centros urbanos***. Arquitextos, Texto Especial 028. São Paulo, Portal Vitruvius, nov. 2000
[<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp>](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp028.asp).

DIAS, Fabiano. ***O desafio do espaço público nas cidades do século XXI***. Arquitextos, Texto Especial 312. São Paulo, Portal Vitruvius, jun. 2005
[<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp312.asp>](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp312.asp).

Espaço Público, Espaço Privado. Projeto São Paulo 450 anos.
Fonte:[<http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/vila_metropole/3-2_espaco_publico_privado.asp>](http://www.aprenda450anos.com.br/450anos/vila_metropole/3-2_espaco_publico_privado.asp).

Le Paysage Urbain: avant/ après le tram. Communauté Urbaine de Strasbourg. Direction de Trasnpports et des déplacements. Service des Relations Extérieures. Strasbourg, mai. 2001.

NOGUEIRA, Cláudio. GONZALEZ, Sônia Maria. ***Revitalização do centro histórico de João Pessoa***. Resenhas on line. Resenha 109. São Paulo, Portal Vitruvius, dez. 2004.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy. ***Sociabilidades e usos contemporâneos do patrimônio cultural***. Arquitextos, Texto Especial 251. São Paulo, Portal Vitruvius, ago. 2004
[<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp251.asp>](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp251.asp).

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy. CHAVES, Carolina. LINS, Juliane. ***Percepção e memória da cidade: o Ponto de Cem Réis***. Arquitextos, Texto Especial 349. São Paulo, Portal Vitruvius, jan. 2006 <<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp349.asp>>.

SOTER, Ana. ***Rio cidade: o urbanismo de volta às ruas***. Rio de Janeiro, Mauad, 1996.