

Arquitetura e Urbanismo: Competência e Sintonia com os Novos Paradigmas do Mercado

Bianca Camargo Martins
(Organizadora)



Bianca Camargo Martins
(Organizadora)

Arquitetura e Urbanismo: Competência
e Sintonia com os Novos Paradigmas do
Mercado

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Natália Sandrini
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
A772	Arquitetura e urbanismo [recurso eletrônico] : competência e sintonia com os novos paradigmas do mercado / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-485-6 DOI 10.22533/at.ed.856191807 1. Arquitetura. 2. Planejamento urbano. 3. Urbanismo. I. Martins, Bianca Camargo. CDD 720
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

É com muita alegria que, a convite da Editora Atena, apresento a primeira edição do livro “Arquitetura e Urbanismo: Competência e Sintonia com os Novos Paradigmas do Mercado”. Esta edição, composta por 23 capítulos, apresenta experiências das mais diversas áreas da arquitetura e do urbanismo, como: arquitetura, planejamento urbano, tecnologia e preservação do patrimônio cultural.

Um dos temas amplamente discutidos aqui é a preservação da paisagem como patrimônio cultural. Desde 1992, quando a Unesco incluiu a paisagem cultural como bem passível de preservação, inúmeros estudos e pesquisas mostram a importância da discussão do tema no território nacional. Porém, a valorização e o fomento à proteção da paisagem como bem cultural ainda é um grande desafio a ser enfrentado pelas políticas públicas nacionais.

Assim, o foco do presente livro é mostrar a importância e a amplitude da discussão sobre o papel social da arquitetura e do urbanismo contemporâneo. Os textos aqui contidos são um convite à reflexão e reúnem autores das mais diversas instituições de ensino superior do Brasil, sejam elas públicas ou privadas, que socializam o acesso a estas importantes pesquisas e reflexões.

Acredito que os trabalhos aqui apresentados são de grande relevância para o meio acadêmico. Boa leitura!

Bianca Camargo Martins

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
LIÇÕES DA ESCOLA DE SOCIOLOGIA DE CHICAGO PARA A PESQUISA URBANA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL	
Linda Maria de Pontes Gondim	
DOI 10.22533/at.ed.8561918071	
CAPÍTULO 2	13
PORTO DO AÇU: UMA ANÁLISE DE CONTEÚDO DAS NOTÍCIAS NA MÍDIA IMPRESSA REGIONAL	
Dayanne Vieira Maia	
Rosélia Perissé da Silva Piquet	
DOI 10.22533/at.ed.8561918072	
CAPÍTULO 3	26
A ATUAÇÃO DO SETOR PRIVADO NOS SISTEMAS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA EM MARINGÁ-PR: CONFLITOS E REPERCUSSÃO NA ESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO	
Leonardo Cassimiro Barbosa	
DOI 10.22533/at.ed.8561918073	
CAPÍTULO 4	42
AGRICULTURA URBANA: UMA FORMA DE INTERVENÇÃO SUSTENTÁVEL	
Talissa Fernanda Bussacro Serafin	
Elisiana Alves Kleinschmitt	
DOI 10.22533/at.ed.8561918074	
CAPÍTULO 5	53
O MEIO FÍSICO COMO CONDICIONANTE NO PROJETO DE IMPLANTAÇÃO URBANO-PAISAGÍSTICA	
Eder Donizeti da Silva	
Adriana Dantas Nogueira	
DOI 10.22533/at.ed.8561918075	
CAPÍTULO 6	68
PAISAGEM CULTURAL NA CONSTRUÇÃO DO CONCEITO	
Jefferson Eduardo da Silva Morales	
Georgia Patrícia da Silva Ferko	
Graciete Guerra da Costa	
Elizabeth Melo Nogueira	
DOI 10.22533/at.ed.8561918076	
CAPÍTULO 7	79
METODOLOGIAS DE ANÁLISE DA PAISAGEM URBANA	
Elisiana Alves Kleinschmitt	
DOI 10.22533/at.ed.8561918077	

CAPÍTULO 8	91
PAISAGEM CULTURAL E PAISAGEM SONORA HISTÓRICA: DOS SONS DO PASSADO NA IDENTIDADE DO PATRIMÔNIO	
Rodrigo de Almeida Spinelli Pinto	
Ernaní Simplício Machado	
Miriam Carla do Nascimento Dias	
DOI 10.22533/at.ed.8561918078	
CAPÍTULO 9	101
FORMAS DE IDENTIFICAÇÃO DE ELEMENTOS DA PAISAGEM CULTURAL: METODOLOGIA APLICADA EM ITAGUAÇU – ES	
Amanda Guimarães Meneses	
DOI 10.22533/at.ed.8561918079	
CAPÍTULO 10	113
BUENOS AIRES E A HABITAÇÃO OBREIRA PERONISTA: <i>BARRIO 17 DE OCTUBRE</i>	
André Luis Rodrigues Bering	
Nara Helena Naumann Machado	
Raquel Rodrigues Lima	
DOI 10.22533/at.ed.85619180710	
CAPÍTULO 11	125
PAISAGEM CULTURAL NO CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	
Claudio Antonio Santos Lima Carlos	
DOI 10.22533/at.ed.85619180711	
CAPÍTULO 12	137
A FERROVIA E SEUS CAMINHOS NO DESENVOLVIMENTO URBANO	
Adriana Cristina Gonçalves Sousa	
DOI 10.22533/at.ed.85619180712	
CAPÍTULO 13	149
A PAISAGEM CULTURAL DO ENGENHO CENTRAL DE PIRACICABA NA DINÂMICA FABRIL DA CONSTRUÇÃO E RECONSTRUÇÃO	
Marcelo Cachioni	
DOI 10.22533/at.ed.85619180713	
CAPÍTULO 14	162
INTERVENÇÕES URBANAS: OS ESPAÇOS PÚBLICOS NA PAISAGEM CULTURAL RIBEIRINHA DA VILA ELESBÃO (AP)	
Luana Marques Vieira	
Guilherme Pantoja Alfaia	
Victor Guilherme C Salgado	
DOI 10.22533/at.ed.85619180714	
CAPÍTULO 15	175
A PRESENÇA ESLAVA NA CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM ARQUITETÔNICA DA ZONA DA MATA RONDONIENSE – BRASIL	
Janina Maria de Paula	
DOI 10.22533/at.ed.85619180715	

CAPÍTULO 16	188
O BAIRRO POTI VELHO EM TERESINA-PI: PERSPECTIVAS DE PROTEÇÃO DA PAISAGEM CULTURAL	
Mariana Monteiro Scabello	
Andréa Lourdes Monteiro Scabello	
Marina Brito de Oliveira Marques	
Marjorie Brito de Oliveira Marques	
DOI 10.22533/at.ed.85619180716	
CAPÍTULO 17	200
RUA DO HORTO: RELIGIÃO E A FORMAÇÃO DE UMA PAISAGEM CULTURAL	
Marília Jerônimo Costa	
Sarah Brandeburski Farias	
Gabiella Donato de Oliveira Lima	
Jussara Bióca de Medeiros Timótheo	
DOI 10.22533/at.ed.85619180717	
CAPÍTULO 18	213
VIA-PARQUE DAS GRAÇAS: CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO SOCIAL	
Marcela Correia de Araujo Vasconcelos Zulim	
DOI 10.22533/at.ed.85619180718	
CAPÍTULO 19	224
DESENVOLVIMENTO DA PAISAGEM URBANA: RADIAL AVENIDA JOÃO PESSOA, PORTO ALEGRE – RS	
Cristiane dos Santos Bitencourt Schwingel	
Raquel Rodrigues Lima	
DOI 10.22533/at.ed.85619180719	
CAPÍTULO 20	236
MUITO ALÉM DO EMBELEZAMENTO	
Raquel Silva dos Santos	
Ana Elisabete de Almeida Medeiros	
DOI 10.22533/at.ed.85619180720	
CAPÍTULO 21	250
CARTOGRAFIA SOCIAL DA PAISAGEM CULTURAL DO MUNICÍPIO DE IRAQUARA - BA: SUBSÍDIOS PARA O PLANEJAMENTO TERRITORIAL PARTICIPATIVO	
Luciana Almeida Santos	
Fábio Pedro Souza de Ferreira Bandeira	
DOI 10.22533/at.ed.85619180721	
CAPÍTULO 22	264
CONTRIBUIÇÃO DA TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO NA DIVULGAÇÃO DE MONUMENTOS CULTURAIS EM COLATINA	
Wellington Gomes da Silva	
Ana Lucia Reis Melo Fernandes da Costa	
DOI 10.22533/at.ed.85619180722	

CAPÍTULO 23	278
CENTRO CULTURAL FILÉ DA BARRA: ANTEPROJETO DE UM ESPAÇO CULTURAL E DE LAZER O PARA O BAIRRO DO PONTAL DA BARRA EM MACEIÓ – AL	
David Alves de Andrade Alexandre da Silva Sacramento	
DOI 10.22533/at.ed.85619180723	
CAPÍTULO 24	291
ANÁLISE ESPACIAL DE VISIBILIDADE APLICADA A GESTÃO DA PAISAGEM CULTURAL REMANESCENTE DOS CAMINHOS DE TROPAS NA REGIÃO DA COXILHA RICA, SANTA CATARINA	
Edenir Bagio Perin Adolfo Lino de Araújo Flavio Boscatto	
DOI 10.22533/at.ed.85619180724	
SOBRE A ORGANIZADORA	303
ÍNDICE REMISSIVO	304

VIA-PARQUE DAS GRAÇAS: CONSTRUÇÃO DE UM ESPAÇO SOCIAL

**Marcela Correia de Araujo Vasconcelos
Zulim**

UFPE, Pós Graduação em Desenvolvimento
Urbano – MDU
Recife, Pernambuco

RESUMO: O padrão de urbanização empregado nas últimas décadas no Brasil prioriza o adensamento e a verticalização das construções e a pavimentação e alargamentos de vias para a circulação de automóveis resultando na degradação da natureza dentro das áreas urbanas e escassez de espaços de convívio social. Tal padrão de urbanização resultou em cidades impessoais pensadas para a máquina, em especial para os carros, que não oferecem qualidade de vida para os seus moradores. Para reverter esse quadro, a sociedade civil começa a se organizar e a reivindicar sua participação no planejamento e gestão de espaços públicos, porém ainda de forma pontual. Este é o caso da associação de moradores do Bairro das Graças em Recife-PE que conseguiu juntamente com o INCITI, grupo de pesquisa da UFPE, modificar um projeto viário, que previa a construção de quatro faixas de carros sobre área de mangue, e converte-lo em um projeto de espaço social integrado ao Rio Capibaribe. Este projeto, chamado Via-Parque das Graças, é analisado no presente texto com base na importante

contribuição teórica de Henri Lefebvre sobre as questões culturais, sociais e simbólicas na construção dos espaços urbanos. Ele já defende, na década de 1970, a intervenção de grupos sociais no processo de elaboração e construção das áreas urbanas, em especial dos espaços públicos. A partir da ótica de Lefebvre e do estudo de caso do Via-Parque das Graças, conclui-se que para melhoria da paisagem urbana e construção de cidades mais sustentáveis é necessário engajamento popular, mais do que vontade política.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento; espaço social; sustentabilidade.

VIA-PARQUE DAS GRAÇAS:

CONSTRUCTION OF A SOCIAL SPACE

ABSTRACT: The boss of urbanization employed in the last decades in Brazil prioritizes the densification and verticalization of the constructions and the paving and widening of roads for the circulation of automobiles resulting in the degradation of nature within the urban areas and scarcity of spaces of social conviviality. Such a pattern of urbanization has resulted in impersonal cities designed for the machine, especially for cars, which do not provide quality of life for its residents. To reverse this situation, civil society begins to organize and claim its

participation in the planning and management of public spaces, but still in a timely manner. This is the case of the residents' association of the Graças neighborhood in Recife-PE, which managed together with INCITI, a UFPE research group, to modify a road project, which provided for the construction of four lanes of cars over a mangrove area, and converts it in a project of social space integrated to the Rio Capibaribe. This project, called Via-Parque das Graças, is analyzed in this text based on the important theoretical contribution of Henri Lefebvre on cultural, social and symbolic issues in the construction of urban spaces. In the 1970s, he advocated the intervention of social groups in the process of designing and constructing urban areas, especially in public spaces. From Lefebvre's point of view and the case study of Via-Parque das Graças, it is concluded that to improve the urban landscape and to build more sustainable cities, it is necessary to engage more than political will.

KEYWORDS: Planning; social space; sustainability.

1 | INTRODUÇÃO

Os moradores das metrópoles brasileiras evitam interagir com o espaço a sua volta e se isolam cada vez mais, reclusos em espaços fechados; evitam transitar pelas ruas a pé ou de bicicleta e não vivenciam os espaços públicos. Muitos apontariam a falta de segurança nas cidades brasileiras como a principal razão desse cenário, porém a falta de segurança é o resultado, e não a causa, do abandono dos espaços públicos. Tudo parte da forma como as cidades são pensadas e planejadas: se os espaços livres, a morfologia e o traçado do urbano foram projetados para garantir qualidade de vida para os moradores da cidade ou apenas o resultado de parâmetros técnicos, da especulação imobiliária e da ausência de uma gestão eficiente das áreas urbanas.

Infelizmente o que atualmente se observa nas paisagens das grandes cidades é uma escassez de elementos culturais e naturais. Várias são as pessoas que não gostam do local de onde moram e não se reconhecem nele. À medida que as construções vão se adensando e as ruas vão se alargando para passagem dos automóveis, mais impessoal e desprovida de significados fica o espaço. Porém, para quem são construídas as cidades se não para as pessoas? Seria possível haver cidades mais humanas?

Se vive uma era pós-industrialização, pós-capitalismo, pós-globalização e a construção dos espaços urbanos refletem esse momento da história em que reina a padronização, a normatização e a impessoalidade. Como resultado, temos cidades "doentes" que enfrentam diversos problemas. Contudo, já há projetos que visam reverter esse processo com base em princípios de sustentabilidade, planejamento estratégico e gestão democrática. É o caso do projeto do Parque do Capibaribe, o qual começa a ser implantado na cidade do Recife visando criar um parque linear ao longo das margens do principal rio da cidade. Sua segunda etapa, a Via-Parque das

Graças, servirá aqui analisada por ser um caso peculiar de como a população local se mobilizou para intervir no processo de planejamento e construção do espaço público.

2 | VIA-PARQUE DAS GRAÇAS

O adensamento da região metropolitana do Recife nas últimas décadas e a escassez de ações e investimentos públicos no planejamento da estruturação da manha urbana, na melhoria dos espaços públicos e na preservação de áreas verdes vem impactando negativamente na qualidade de vida dos recifenses. A população precisa lidar diariamente com problemas de mobilidade urbana, racionamento de água potável, sobrecarga nos sistemas de drenagens e esgoto, alagamentos nos períodos de chuva, poluição do ar e sonora, insegurança, entre outros.

O Bairro das Graças é um bom exemplo da alteração de ambiência do espaço urbano ocorrido no Recife nas últimas décadas. Um bairro residencial, bastante arborizado, margeado pelo Rio Capibaribe, foi alvo da especulação imobiliária e teve grande parte dos seus lotes lembrados; casas unifamiliares deram lugar a blocos de apartamentos com até 40 pavimentos, os espaços livres foram tomados pelas construções e as áreas verdes ficaram escassas.

Os moradores do bairro, vendo o reflexo negativo da permissibilidade das leis urbanas e do intenso processo de verticalização das construções se organizaram criando o movimento “Graças a Nós”. Lutaram na década de 1980 por restringirem no bairro os usos geradores de ruído e poluição, garantindo assim o caráter residencial da área. Já no final da década de 90 e início do século XXI a associação dos moradores reivindicou leis urbanísticas mais restritivas. “Como resultado desse segundo movimento, incorporou-se à legislação municipal a Lei nº 16.719/2001, que criou a Área de Reestruturação Urbana condicionando o uso e a ocupação do solo à oferta de infraestrutura instalada, à tipologia arquitetônica e às paisagens urbanas existentes” (Diniz; Rocha; Ferraz; Alencar, pag. 06).

Diante da possibilidade de execução, a partir do dia 01 de agosto de 2004, da nova Avenida Beira Rio os moradores das Graças se organizam novamente no movimento “Amor as Graças” O projeto viário, alvo de críticas pelos moradores tinha o intuito de abrir mais espaço dentro do tecido urbano para a circulação de veículos através da construção de um corredor expresso para automóveis com quatro faixas entre as Pontes da Capunga, no Derby, e da Torre, no bairro das Graças.

Tratava-se de um projeto obsoleto, pensado exclusivamente para o carro, que foi idealizado na década de 1990, e para o qual estavam destinados 57 milhões de reais do Governo Federal. O projeto viário não resolveria o problema de mobilidade urbana, por integrar pontes que já apresentam trânsito intenso e pioraria ainda mais a escassez de áreas verdes e a relação do bairro das Graças com o Rio Capibaribe, uma vez que a via seria construída, apoiadas em pilares, por cima das margens do rio

desmatando trechos de manguezal e criando uma barreira de acesso ao rio.

A reivindicação da associação “Por amor as Graças” para a não construção das quatro faixas de veículo foi atendida pela Prefeitura da Cidade do Recife. Foi então delegado para o INCITI/PE a tarefa de mediar o diálogo com os moradores e reconfigurar o projeto viário. O INCITI é um grupo multidisciplinar de pesquisadores vinculado à Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) que tem como missão catalisar conhecimentos e conceber soluções colaborativas para constituir cidades inclusivas, sustentáveis.

A nova proposta recebeu o nome de Via-Parque das Graças e passou a se integrar num projeto urbanístico mais amplo, iniciado em 2013, que visa criar um parque linear ao longo das margens do Rio Capibaribe até 2035, data comemorativa dos 500 anos da cidade do Recife. O Parque Capibaribe abrange 42 distintos e aproximadamente 15km em cada um dos lados das margens do rio. Ele tem como objetivo promover a recuperação ambiental do Rio Capibaribe e converte-lo num eixo estruturante da cidade, e num espaço de convívio social através de áreas de estar, passarelas, ciclovias e píeres para pequenas embarcações.

No processo de desenvolvimento do projeto para o bairro das Graças, o INCITI engajou moradores do bairro através de oficinas, debates, encontros e consulta pública. O diálogo construído com comunidade fez toda diferença para que a nova proposta atendesse as reais necessidades da comunidade e, portanto, tivesse uma aceitação pela mesma. A presidente da Associação dos Moradores das Graças, Lúcia Moura em entrevista ao Jornal do Comercio argumenta que “O ideal seria não ter carro nenhum ali. Não aguentamos mais tanto trânsito, mas a mudança (no projeto) atende às necessidades dos moradores, pois é uma obra mais humana.”(UMA, 2016).

Apesar da nova proposta de intervenção manter uma faixa de veículos, por exigência da URBE, para atender deslocamentos dentro do próprio bairro, seu foco deixou de ser o carro e passou a ser os espaços para circulação de pedestre e ciclistas, a criação de espaços de lazer e convivência e uma maior integração do bairro com o leito do Rio Capibaribe. O projeto da Via-Parque prevê: uma ponte exclusiva para pedestre ligando as duas margens do rio, passarelas, mirantes, píer para pequenos barcos, parque infantil, mesas para piquenique, quiosques e refúgio das capivaras, além da conservação do manguezal ao longo da margem do rio e o plantio de novas árvores.

Abaixo, imagens comparativas do projeto inicial para a beira rio do bairro das Graças e a nova proposta desenvolvida pelo INCITE, onde é possível perceber claramente a diferença na concentração de áreas verdes e espaços de convivência. Também segue abaixo planta esquemática com a indicação das áreas que serão contempladas no projeto da Via-Parque das Graças e os equipamentos a serem instalados.



Figura 01 – Primeiro projeto para a Beira Rio no Bairro das Graça com quatro faixas para veículos apoiadas sobre pilares de concreto armado.

Fonte: Pagina do INCITE, 2017. Disponível em: < <http://novo.inciti.org/2017/04/19/parque-capibaribe-e-apresentado-como-projeto-de-baixo-impacto/>>. Acessado em: 20 ago. 2018.



Figura 02 – Projeto do Via-Parque das Graças desenvolvido pelo INCITE

Fonte: Pagina do INCITE, 2017. Disponível em: < <http://novo.inciti.org/2017/04/19/parque-capibaribe-e-apresentado-como-projeto-de-baixo-impacto/>>. Acessado em: 20 ago. 2018.

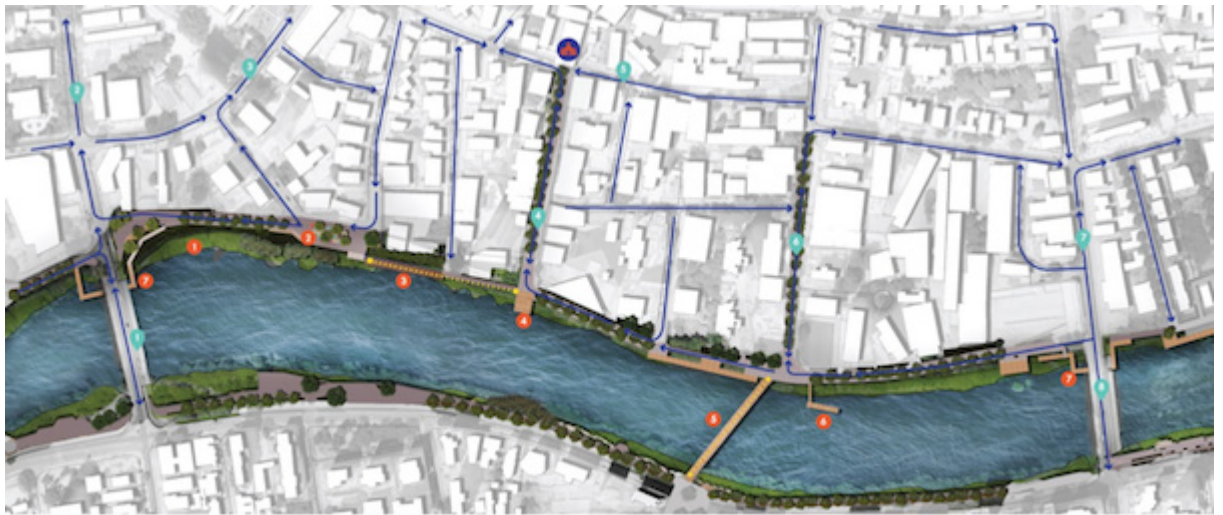


Figura 03 – Mapa esquemático do projeto da Via-Parque das Graças.

Fonte: Pagina Poraqui, 2017. Disponível em: <<https://poraqui.news/gracas/parque-gracas-o-projeto-tintim-por-tintim/>>. Acessado em: 20 nov. 2017.

A área do projeto se estende entre as Pontes da Capunga, no bairro do Derby, e a Ponte da Torre, nas Graças, totalizando 900 metros. Segundo a arquiteta Marta Muñoz que trabalha no INCITI, a nova proposta foi desenvolvida no tempo recorde de três meses, para garantir os recursos já disponíveis para o projeto, tendo sido entregue a prefeitura da cidade em dezembro de 2015 e, durante o ano de 2016, passou por revisão e compatibilizações. As obras foram iniciadas em julho de 2017 e tem previsão de durarem 24 meses. A Via-Parque das Graças será a segunda etapa a ser executada do projeto Parque do Capibaribe; a primeira foi o Jardim do Baobá já em funcionamento.

A expectativa é que, após o projeto da Via-Parque das Graças ficar pronto, haja uma melhora na qualidade de vida da população local, haja uma redução da necessidade do uso do carro e que as pessoas caminhem mais e usem bicicletas e que usem mais o Rio Capibaribe, pois hoje em dia ele está bem esquecido. (Marta Muñoz, entrevista em 06/12/17).

O projeto do Parque do Capibaribe, e em especial a Via-Parque das Graças é um importante divisor de águas no processo de planejamento urbano da cidade do Recife, pois foi um projeto desenvolvido nas ruas junto com a participação dos moradores e não em gabinetes fechados. Abre-se mão de modelos urbanos pré-concebidos, alheios a realidades e problemas locais, para se alcançar uma visão de cidade democrática, sustentável.

3 | HENRI LEFEBVRE E A CONSTRUÇÃO DE ESPAÇOS SOCIAIS

Quando se aborda a construção de espaços sociais em áreas urbanas Henri Lefebvre é um aporte teórico essencial. Com base nas teorias de Karl Max e com sua visão multidisciplinar de sociólogo, filósofo e urbanista, Lefebvre escreve uma série de seis livros sobre urbanismo cujo último e principal deles, de 1974, se intitula “A

produção do Espaço”. Sua produção bibliográfica decorre do acelerado processo de transformações urbanas que ele vivenciou na Paris dos anos de 1960 e 1970, que o levou a estudar as relações do urbanismo moderno com o sistema econômico e social pós-capitalista.

Ele observou que os processos de produção industrializado pautado na homogeneização e padronização dos produtos também estavam sendo aplicados na construção dos espaços urbanos. Com base em parâmetros de rigor técnico, econômicos e funcionais, as novas construções e a ampliação da malha urbana obedecem a modelos pré-concebidos de projetos alheios a dinâmicas e problemas locais. Outra problemática observada por Lefebvre é degradação e o desaparecimento da natureza dentro dos espaços urbanos em prol de uma visão mercantilista que planifica o espaço e converte a natureza em matéria prima.

Fonte e recurso, a natureza obseda, como a infância e a espontaneidade, através do filtro da memória. Quem não quer protegê-la, salvá-la? Reencontrar o autêntico? Quem quer destruí-la? Ninguém. Porém, tudo conspira para prejudicá-la. O espaço-natureza se distancia: horizonte afastado, para os que se voltam. Ele escapa ao pensamento. O que é a Natureza? Como reaprendê-la antes da intervenção, antes da presença dos homens e de seus instrumentos devastadores? A natureza, esse mito poderoso, se transforma em ficção, em utopia negativa: ela não é mais que a matéria-prima sobre a qual operam as forças produtivas de sociedades diversas para produzir seu espaço. Resistente, decerto, e infinita em profundidade, mas vencida, no curso da evacuação, da destruição... (LEFEBVRE, 2013, p.55, tradução nossa).

Lefebvre destaca que a consequência desse processo de urbanização normatizada, adaptado às prerrogativas da industrialização e do capitalismo, resulta na conversão do cotidiano da vida humana e das construções das cidades em questões meramente funcionais. Desse processo de mercantilização das cidades, há a redução dos elementos naturais e do significado social da cidade e uma desestruturação da morfológica do espaço urbano, o qual passa a ser impessoal e desprovido de simbolismo.

Para Henri Lefebvre, não é necessário um exame muito atento das cidades modernas, das periferias urbanas e das novas construções, para constatar que tudo se parece. (...) Esses espaços repetitivos resultam de gestos e atitudes também repetitivos, transformando os espaços urbanos em produtos homogêneos, que podem ser vendidos ou comprados. Não há nenhuma diferença entre eles, a não ser a quantidade de dinheiro neles empregada. Reina a repetição e a quantificação. (SERPA, 2007; p.19).

Apesar de Lefebvre ter como objeto de estudo a Paris das décadas de 1960 e 1970 sua análise do contexto urbano pode ser perfeitamente empregada nas capitais brasileiras do início do século XXI, bem como ao bairro das Graças. É possível observar uma padronização nas tipologias arquitetônicas das edificações que foram construídas no bairro nas últimas décadas, cuja volumetria e gabarito se pautam no potencial construtivo do terreno sempre buscando sua máxima utilização. Estes edifícios cujos parâmetros técnicos e econômicos guiaram seu projeto, pouco se diferenciam dos

demais construídos na mesma época.

Já o projeto da nova Avenida Beira Rio ligando o pé da ponte da Capunga ao pé da ponte da Torre, comentado anteriormente, também favorecia a uma padronização do processo de urbanização, que no Brasil replica modelos norte americanos onde a máquina, no caso o carro, e o grande centro das atenções. O modelo de urbanismo empregado por Robert Moses na cidade de Nova York, entre as décadas de 1930 e 1950, infelizmente ainda vem sendo utilizado como referencia. É o caso do projeto viário em questão, o qual, relega para um segundo plano as questões ambientais e sociais na contramão do atual conceito de cidades sustentáveis.

Dentro de seus estudos, Lefebvre já fazia severas críticas ao urbanismo moderno e tecnocrata que cria espaços homogêneos, geometrizados, fragmentados, hierarquizados e impessoais. Ele defendia que o espaço é um produto social, e como tal, sua concepção e construção dentro de uma sociedade capitalista remete a lógica da dominação do estado sobre o indivíduo. Porém, Lefebvre não se limita a uma visão pessimista quanto ao futuro das cidades modernas. Ele preconiza que o “espaço abstrato” produzido pela padronização do urbanismo moderno será, pouco a pouco, substituído pelo “espaço diferencial” produzido a partir das particularidades das relações sociais sendo este, portanto, dotado de valor e significado.

Lefebvre também ressalta a importância da atmosfera lúdica, simbólica e subjetiva no processo de construção e percepção do espaço. Ele defende o direito da sociedade e do indivíduo interagir e modificar o espaço que o rodeio, o seu habitat, fazendo com que a paisagem a sua volta reflita seus traços culturais e sua relação com o meio ambiente. Desta forma, os espaços urbanos deixariam de ser tratados como produtos e se converteriam na materialização de diferentes relações sociais e culturais.

Ele também previu que pequenos grupos locais, como a associação de moradores das Graças, seriam os responsáveis por operar esta continua revolução na forma de ver e pensar o urbanismo ao reivindicar o direito a cidade e usar seus espaços públicos para expressar os valores e interesses da comunidade.

Habitar seria apropriar-se do espaço. Apropriar-se do espaço consiste em converter o espaço vivo em lugar, adapta-lo, usa-lo, transforma-lo e imprimir sobre ele a afetividade do usuário; prática criativa que afirma a ilimitada potencialidade humana ao reconhecer na obra criada, ortogonal ao espaço suas múltiplas dimensões perdidas: o subjetivo, o lúdico e o simbólico. Através do habitar se concederia ao ser e a sociedade o direito a cidade e o habitante romperia com o monólogo do urbanismo tecnocrático. (LEFEBVRE, 2013, p.45, tradução nossa).

A produção intelectual de Lefebvre e exemplo do projeto da Via-Parque das Graças demonstram que o planejamento urbano deve ser pensado e desenvolvido numa escala local para atender as demandas da comunidade e que a construção dos espaços sociais passa por um processo de apropriação por parte de grupos sociais. Atualmente, há trechos dentro da área do futuro Via-Parque das Graças que, apesar de serem públicos, não são usados pela comunidade, viraram depósito de lixo, estacionamento particular ou simplesmente estão abandonados. Só com o

envolvimento da comunidade é possível dar identidade ao território e transformar espaços públicos em locais de convívio sociais.

4 | GESTÃO DE ESPAÇOS SOCIAIS

O conceito de espaço social, trazido pela sociologia, designa o campo da inter-relações sociais que se inscrevem num espaço físico, o qual resulta da sobreposição ao longo do tempo da expressão cultural de diversos grupos sociais. Já para Lefebre, o espaço social possui três vertentes: prática social (relação de cada membro de determinada sociedade ao seu espaço); representação do espaço (construção do espaço com base em padrões, conhecimentos, signos, códigos); espaço de representação (excreção da vida social, da arte e da cultura).

Com base nos conceitos de espaço social trazidos pela sociologia e por Lefebre, pode-se concluir que nem todo espaço público é um espaço social. Um parque, por exemplo, só se torna um espaço social quando grupos de pessoas se reconhece nele e se apropriam dele para a manifestação de sua cultura, trazendo “vida” ao local. “O espaço social é o da sociedade. (...) Cada “sujeito” se situa em um espaço onde ele se reconhece ou então se perde, um espaço para desfrutar ou modificar.” (LEFEBVRE, 2013, p.94, tradução nossa) Um espaço social, portanto, reflete a identidade de um grupo social ou de grupos sociais que vão, conseqüentemente, valoriza-lo e preservá-lo.

Apropriação de um “lugar” (de uma paisagem) pela comunidade é fundamental para que este tenha identidade e valor. Sem essa apropriação, se tem construção e/ou elementos naturais desprovidos de relevância cultural e significado que, gradualmente, vão passando por um processo de abandono e degradação.

Só se pode valorizar o que se reconhece, todavia, o valor que se imputa corresponde necessariamente à importância que se dá. Para que haja esse processo de valorização de uma paisagem é necessário que seus usuários se reconheçam nela vejam a como a excreção de sua cultura e modo de vida. Ou seja: não existe valorização sem contexto. Tudo que vale, vale para alguém. (FERRÃO; BRAGA, 2015)

Ao se intervir em áreas urbanas tão, ou mais, importante que preceito técnicos é o conhecimento e o respeito à dimensão sociocultural. Há que se entender os anseios e as necessidades da população que será afetada pelas intervenções urbanas e envolver a comunidade no desenvolvimento e gestão desses projetos. Dessa forma, haverá um melhor aproveitamento dos recursos empregados: primeiramente por permitir resolver anseios e necessidades das comunidades e, em segundo, por reduzir os custos de manutenção dos espaços públicos pois estes terão sua preservação e gestão assegurada pelos próprios usuários.

A legislações vigentes já determina esse dialogo entre o poder público e a comunidade como meio para garantir a sustentabilidade no aproveitamento de recursos

culturais e naturais e no desenvolvimento urbano. Por exemplo, a Lei 9.433/1997, conhecida como a lei das águas, determina a gestão democrática e descentralizada dos recursos hídricos com a participação dos usuários e das comunidades. Já o Estatuto da Cidade, Lei 10.257/2001, estabelece em suas diretrizes gerais a sustentabilidade das cidades e sua gestão democrática por meio da participação popular na elaboração, execução e acompanhamento de projetos de desenvolvimento urbano.

A regionalização dos projetos urbanos e a participação popular é fundamental não só para a criação dos espaços sociais mais, também, para sua gestão e manutenção. Os atores públicos envolvidos no planejamento e desenvolvimento das cidades devem sempre buscar o diálogo com a população através de palestras, debates, workshoping, audiências e consultas públicas, entre outras ações. Foi justamente o que ocorreu no desenvolvimento do projeto Via-Parque das Graças o que, certamente, resultará no cuidado e respeito ao local do projeto por parte dos moradores do bairro e, conseqüentemente, sua preservação ao longo de várias gerações.

5 | CONCLUSÃO

Construir cidades e seus espaços sociais é mais do que determinar o traçado de vias, o parcelamento de lotes, a largura de calçadas e áreas não edificáveis. Também não se limita a parâmetros construtivos como gabarito, taxa de solo natural e coeficientes de utilização. Uma cidade é feita, principalmente, por pessoas e não apenas por ruas, praças e prédios. É o homem quem modifica o espaço que o rodeia, seu habitat, e imprime nele seus valores culturais. As relações sociais antecedem o tijolo e o asfalto no processo de construção da cidade e de seus espaços coletivos.

Por este viés, embasamentos técnicos e planos de visão mais global devem servir apenas como pontos de partida, como arcabouços, no processo de construção de espaços sociais. Uma vez que é necessário se aprofundar na escala local do planejamento urbano, buscar compreender os conflitos e as reais necessidades dos usuários do espaço. Também é importantíssimo o engajamento da população na concepção e implantação dos projetos urbanísticos e posteriormente na apropriação das áreas públicas tornando-as um local de interações social e de valor cultural, ou seja, um espaço social.

O projeto do Parque do Capibaribe é um exemplo desta nova forma de ver e planejar a cidade. Ele visa atender os anseios da população recifense por áreas verdes, espaços públicos para o lazer, soluções de mobilidade urbana sem o uso do carro e recuperação ambiental do mangue e do Rio Capibaribe. Porém, só através da reivindicação da população é que foi possível garantir sua implantação no Bairro das Graças. Sem a reivindicação popular os recursos se destinariam a construção de mais vias de carros.

Há várias áreas ao longo do Rio Capibaribe mais degradadas e mais carentes

de infraestrutura urbana do que o Bairro das Graças, porém nestas outras regiões não há um engajamento da população no sentido de cobrar do poder público mudanças. O projeto do Parque do Capibaribe, que pretende transformar Recife em uma cidade Parque já está no papel. Porém como torna-lo realidade? O que falta é vontade política? Se há recursos do PAC (programa de aceleração do crescimento do Governo Federal) para construção de viadutos, rodovias e asfalto porque não há recurso para construção de parques?

A associação “Amigos das Graças” e o projeto da Via-Parque é um exemplo a ser seguido dentro da Cidade do Recife e de outras capitais brasileiras. Ele comprova que para se construir espaços sociais, mais do que vontade política, é necessário envolvimento popular. Como já defendido por Lefebvre na década de 1970, a cidade não deve ser pensadas para as máquinas (o carro) mais para o homem; não deve ser planejada com rigor formal e visando apenas soluções técnicas, mais levar em conta questões culturais, sociais e simbólicas.

REFERÊNCIAS

DINIZ, Fabiano; ROCHA, Danielle; FERRAZ, Werther; ALENCAR, Anna Karina. *Na fonte das cidades, águas e as pessoas: a experiência do projeto Parque Capibaribe no bairro das Graças*. Recife.

FERRÃO, André Munhoz de Argollo; BRAGA, Lucia Mehry Martins. Gestão integrada das bacias hidrográficas: paisagem cultural e parques fluviais como instrumentos de desenvolvimento regional. *Revista Confins*, n. 23, 2015. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/10124?lang=pt>>. Acessado em: 20 ago. 2018.

LEFEBVRE, Henri. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros, 2013.

MACHRY, Sabrina. *Grandes projetos urbanos no Recife – PE: novo recife e Parque Capibaribe*. Recife.

NOVA avenida Beira-Rio: dois retrocessos numa tacada só. Direitos Urbanos, Recife, 15 março 2014. Disponível em: <<https://direitosurbanos.wordpress.com/2014/03/15/nova-avenida-beira-rio-dois-retrocessos-numa-tacada-so/>> Acessado em: 20 nov. 2017.

PARQUE Capibaribe é apresentado como projeto de baixo impacto. *INCITE*, Recife, 19 abril 2017. Disponível em: <<http://novo.inciti.org/2017/04/19/parque-capibaribe-e-apresentado-como-projeto-de-baixo-impacto/>>. Acessado em: 20 ago. 2018.

PARQUE Graças: o projeto, tintim por tintim. Poraqui, Recife, 29 ago 2017. Disponível em: <<https://poraqui.news/gracas/parque-gracas-o-projeto-tintim-por-tintim/>>. Acessado em: 20 nov. 2017.

PROJETO de requalificação da Beira-Rio está perto de virar realidade. Jc online, Recife, 30 dez. 2016. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/12/30/projeto-de-requalificacao-da-beira-rio-esta-perto-de-virar-realidade-265207.php>>. Acessado em: 20 nov. 2017.

SERPA, Angelo. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

UMA via-parque nas Graças. Jc online, Recife, 10 dez. 2016. Disponível em: 10 jun. 2015. Disponível em: <<http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2015/06/10/uma-via-parque-nas-gracas-185093.php>>. Acessado em: 20 nov. 2017.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Agricultura urbana: 47, 49, 50, 51

Ambiente: 50, 74, 77, 79, 111, 129, 134, 196, 197

Análise de Conteúdo: 13

Arquitetura: 2, 5, 38, 53, 54, 57, 65, 66, 68, 79, 91, 113, 118, 120, 125, 133, 137, 146, 168, 173, 185, 188, 200, 210, 224, 233, 234, 236, 240, 247, 261, 266, 267, 278, 301, 303

C

Cartografia Social: 250, 251, 254, 259, 260, 262

Centro cultural: 289

Cultura: 33, 77, 99, 102, 103, 127, 151, 173, 189, 197, 253, 261, 262, 266, 269

E

Espaços Públicos: 162

Etnografia: 96, 99

I

Identidade: 91, 196, 250, 251, 275

M

Mapeamento Participativo: 250, 255

Monumentos Culturais: 264

N

Natureza: 68, 74, 130, 211, 218, 300

P

Paisagem: 7, 8, 9, 65, 68, 69, 70, 71, 73, 74, 75, 76, 77, 81, 88, 89, 91, 92, 94, 97, 99, 101, 102, 103, 104, 110, 111, 113, 125, 126, 129, 131, 132, 133, 146, 149, 150, 160, 162, 165, 172, 173, 175, 185, 188, 189, 190, 191, 196, 197, 200, 203, 205, 208, 210, 211, 224, 237, 250, 251, 253, 254, 257, 258, 259, 261, 262, 291, 292, 300, 304

Paisagismo: 304

Patrimônio Cultural: 75, 102, 103, 133, 154, 210, 253, 260, 262, 269, 270, 275, 303, 304

Pesquisa urbana: 304

Planejamento: 23, 65, 79, 89, 146, 149, 160, 213, 250, 251, 262, 303, 304

Política habitacional: 113, 304

Políticas Públicas: 197, 304

Projeto arquitetônico: 304

Proteção urbana: 304

S

Sustentabilidade: 50, 304

T

Território: 79, 250, 251, 304

U

Urbanismo: 2, 5, 38, 53, 65, 68, 79, 91, 113, 120, 125, 137, 146, 159, 168, 173, 188, 200, 224, 233, 236, 261, 266, 267, 278, 281, 290, 303, 304

Urbano: 10, 24, 58, 59, 89, 139, 146, 147, 210, 213, 227, 228, 304

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-485-6

