

Projetos Urbanos: Embelezamentos, Renovações e Revitalizações

Urban Projects: Beautifications, Renovation and Revitalization

Denise de Cássia Rossetto Januzzi^{a*}; Maria Luiza Fava Grassiotto^a

^aUniversidade Estadual de Londrina, Curso de Arquitetura e Urbanismo, PR, Brasil.

*E-mail: deniserj@uel.br

Resumo

Esse artigo apresenta uma pesquisa teórica sobre os projetos urbanos em diferentes fases da história procurando esclarecer as alterações que eles provocaram nas cidades. Esse trabalho teve início com uma definição de projeto urbano, posteriormente, passa a expor as três fases presentes na história de urbanismo, seguidas de características e de exemplos de intervenções urbanas significativas. O objetivo desse trabalho foi conceituar e examinar diversos tipos de projetos urbanos para dar suporte a futuras pesquisas e, também, para a elaboração de projetos. Por meio de uma pesquisa bibliográfica esse texto buscou levantar informações sobre os projetos urbanos, procurando chegar a uma definição que se aproxima melhor desse assunto, com as análises das intervenções urbanas realizadas, chegando-se, assim, às conclusões.

Palavras-chave: Urbanismo. Cidades. Projetos Urbanos.

Abstract

This article presents a theoretical research on urban projects at different stages of history searching for clarifying the changes they caused in the cities. This work began with a definition of urban design, later showed the three phases present in city planning history, followed by features and examples of significant urban interventions. The aim of this study was to conceptualize and examine several types of urban projects to support future research as well as for the projects development. Through a literature review, this research sought to gather information on urban projects, seeking to reach at a definition that best approaches to this issue, with the analysis of urban interventions, being reached thus, the conclusions.

Keywords: Urbanism. Cities. Urban Project.

1 Introdução

Muitas cidades surgiram de forma espontânea, sem planejamento, seja em função da produção agrícola ou de um episódio característico. Outras foram planejadas obedecendo aos anseios da população que iria habitar. Várias destas cidades continuaram existindo e crescendo, de maneira planejada ou não.

Diversas cidades continuaram existindo com a passagem do tempo, mantendo a malha urbana existente. Com a conservação do traçado original foi possível obter ensinamentos sobre a arquitetura e o urbanismo e sobre a existência das pessoas que nelas habitavam. Outras cidades, por sua vez, cresceram e tiveram partes de suas estruturas expandidas planejadas ou não.

Como forma de preservação, de recuperação de parcelas das cidades ou na construção de novas áreas, variadas designações foram aplicadas. Na busca da definição desse tipo de ação são encontradas várias denominações como: revitalização, reabilitação, renovação, reurbanização, revalorização, requalificação, etc.

Esses termos, muitas vezes, são utilizados sem uma conceituação clara para a realização de uma intervenção no espaço urbano, proveniente de um projeto urbano, que conforme Rubió (1997), o projeto urbanístico é um projeto para dar forma a um processo físico, arquitetônico e de engenharia, que combine solo, edificação e infraestrutura.

Em relação às fases e as respectivas características das intervenções praticadas, Simões Junior (1994)¹ divide em: embelezamento urbano, renovação urbana e revitalização urbana, conforme as características explicadas a seguir.

2 Desenvolvimento

2.1 Embelezamento urbano

São atribuídas como embelezamento urbano as intervenções praticadas até o início do século XX, essas ações foram realizadas em razão de um grande crescimento das cidades, em decorrência da mudança das pessoas para as cidades e com o crescimento da população, consequentemente, causando alterações na malha urbana, conforme Simões Junior (1994).

¹ Arquiteto, Urbanista e Engenheiro Civil, Pós-doutorado em Urbanismo pela Technische Universität Wien – Áustria e professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Até esse período, as ações realizadas faziam parte de um plano de ordenação das cidades, que consistia na predominância da utilização de formas geométricas e de pouca consideração com a preservação de antigas edificações existentes.

As intervenções efetuadas nas cidades tinham variados objetivos, como a de ordenação das cidades, embelezamento estético, ampliação, reconstrução e retirada de edificações insalubres e precárias (BIRKOLS, 1983).

Esse modelo de saneamento e embelezamento, segundo Del Rio (1993), foi empregado pelo Estado que refletia em um fracionamento social e espacial na alteração para uma sociedade capitalista². As atividades de produção e consumo vão se intensificar nas áreas urbanas, mudando as estruturas urbanas existentes, refletindo os novos modelos econômicos, funcionais e sociais.

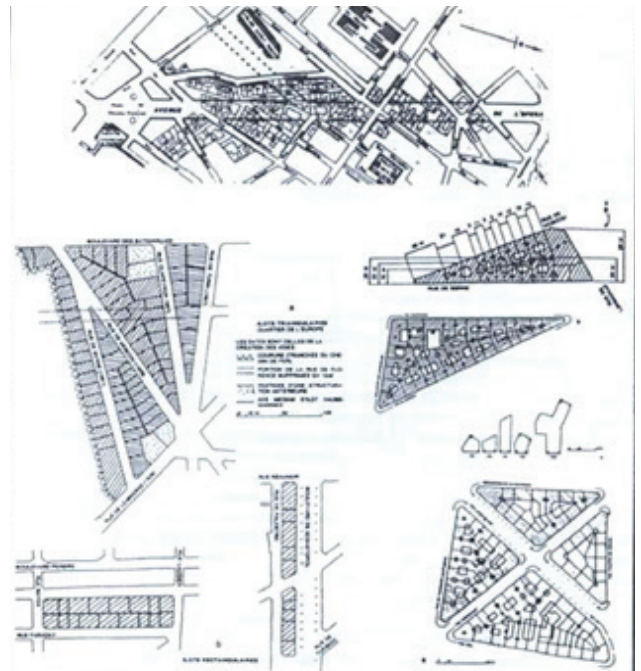
Esse período, designado de embelezamento urbano, demonstra os novos princípios de uma sociedade ascendente, que se reflete na monumentalidade das edificações e no embelezamento urbano. Revela, também, uma cidade em crescimento, que precisou empregar medidas de saneamento, ordenar o espaço e aperfeiçoar o sistema viário.

A seguir algumas características dessa fase são vistas, com os exemplos de intervenções urbanas praticadas em Paris, por Haussmann, e em Barcelona, por Cerdá.

2.2 Paris de Haussmann

As intervenções praticadas em Paris, por Haussmann, entre os anos de 1853 e 1882, se apresentam como um dos exemplos mais relevantes do período e foram empregadas as renovações com novos traçados, reestruturação fundiária, construção de infraestruturas, equipamentos e espaços livres, acatando três finalidades, conforme Lamas (1992): facilitar a circulação no interior da cidade, acabar com a insalubridade e a deterioração dos bairros, bem como revalorizar os monumentos. Com a utilização do desenho barroco do século XVIII, o traçado divide a cidade partindo dos monumentos ou das praças e o quarteirão é visto como resíduo, assumindo várias formas. Em algumas situações, as quadras foram cortadas por galerias, surgindo uma nova forma de elemento urbano e se empregaram desenho de grandes avenidas arborizadas, conhecidas como *bulevar* (Figuras 1 e 2).

Figura 1: O traçado e reparcelamento da Av. de L' Ópera, realizado por Haussmann, de acordo com estudos de Castex e Panerai



Fonte: Lamas (1992, p.215).

Figura 2: Foto aérea do traçado e reparcelamento da Av. de L' Ópera, Paris, na atualidade



Fonte: <http://www.googleearth.com>.

Haussmann criou um sistema de ruas que monitorava os tumultos, removeu favelas e melhorou o tráfego, particularmente, em relação à estação ferroviária e a ligação aos destinos principais. O seu plano de ruas possuía vantagens para as estratégias militares (BARNETT, 2011).

Em relação aos edifícios foi adotada uma unidade formal, definindo a altura dos edifícios em seis pavimentos e a tipologia destes. Essa uniformidade deveria abranger a disposição das fachadas e coberturas, a utilização dos materiais e dos elementos construtivos. Por esse motivo, Paris obteve uma identidade arquitetônica distinta (LAMAS, 1992).

As intervenções urbanas de Haussmann visavam, principalmente, liberar o tecido urbano para auxiliar nas práticas militares, com enfoque na circulação viária. A

² Definição de capitalismo ver Ferreira (1995), segundo o qual capitalismo é um sistema social fundado na influência ou predomínio do capital, regime social em que os meios de produção constituem propriedade privada e pertencem aos capitalistas (ex: Estados Unidos).

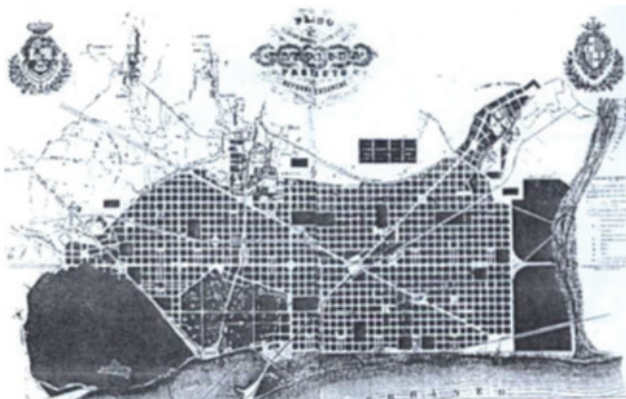
preservação histórica da malha urbana e de muitas edificações foi desconsiderada.

2.3 Barcelona de Cerdá

Em meados do século XIX, para solucionar os problemas do grande crescimento de Barcelona foi realizado um plano de ordenação econômica, demográfica e social para a cidade. O responsável para preparar um plano de expansão para Barcelona, com o nome de *ensanche*, foi Idelfonso Cerdá. Esse plano abrangia a destruição das muralhas da área medieval (SALES, 1999).

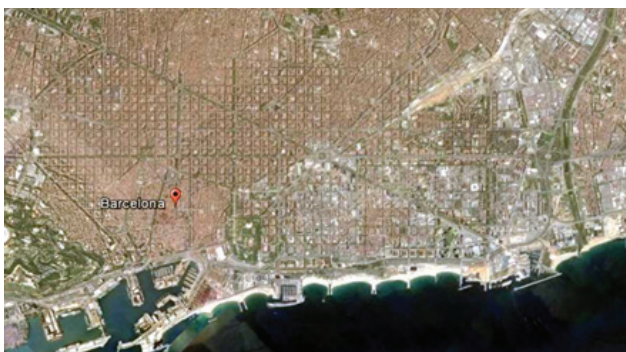
O plano ficou conhecido como plano Cerdá, aprovado em 1859, sendo desenvolvido até o começo do Século XX, gerando parte de uma Barcelona que se encontra nos dias atuais. Conforme Lamas (1992), o plano era composto por duas linhas de discussão: a organização da grande expansão, o *ensanche*, e a investigação sobre a quadrícula do quarteirão (Figuras 3 e 4).

Figura 3: O plano de Barcelona proposto por Idelfonso Cerdá, em 1864. Gravura da época



Fonte: Lamas (1992, p.217).

Figura 4: Vista aérea da cidade de Barcelona na atualidade.



Fonte: <http://www.googleearth.com>. Acesso em: 19 nov. 2015.

Para a malha, o programa possuía um traçado ortogonal, que apresentava duas vias radiais estruturantes do desenho que saem da área portuária, e outra terceira paralela à costa. As quadras foram dimensionadas com 113 metros e são atravessadas pelas vias principais com 20 metros de perfil. As vias se dirigem para uma grande praça e, como consequência

desse desenho, aparecem quarteirões irregulares, dentro de um plano quadriculado (LAMAS, 1992).

Da proposta de Cerdá permaneceu o traçado do sistema viário, que é um elemento de destaque em seu projeto. Em relação ao projeto para a ocupação das quadras em vários tipos de módulos definidas nas quadrículas, com o passar dos anos passaram a ser ocupadas quase que totalmente, fugindo da ideia original.

2.4 A renovação urbana regida pelo movimento moderno

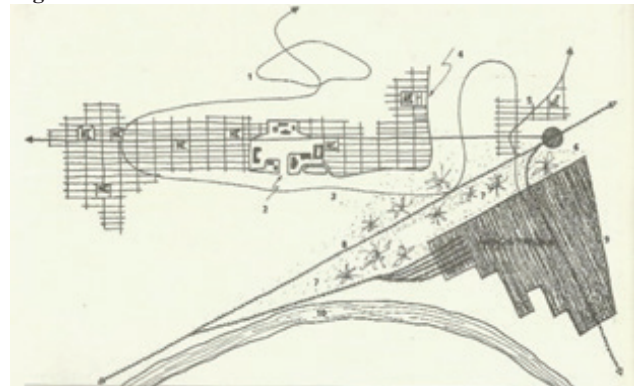
Começa uma nova fase para as cidades, o período moderno³ gerando um novo espaço em decorrência das grandes alterações estruturais causadas pela Revolução Industrial, em virtude das mudanças sociais, que se refletiam na arquitetura e no urbanismo.

Surge outro tipo de cidade, diferente da cidade tradicional existente pela introdução de conceitos e objetivos de racionalidade e funcionalidade. O uso de novos materiais e técnicas proporcionou construir, de uma forma diferente, mais versátil em sua configuração e escala.

Na época do pós-guerra, a construção e a reconstrução das cidades após a retomada econômica encontra-se em movimento acelerado, com um grande número de habitações, bairros e novas cidades. Para a construção e para a reconstrução foi utilizado, principalmente, o conceito moderno, alterando os tecidos urbanos, com a abertura de vias, a melhoria de áreas públicas e com a simplicidade das construções. Verifica-se uma eficiência na produção, da mesma forma que na racionalidade dos novos tipos, e o Estado participa no planejamento e na construção dos novos conjuntos habitacionais (MARQUES, 1994).

As divulgações de Le Corbusier e Tony Garnier nos Congressos de Arquitetura foram substanciais na disseminação das ideias modernistas (Figuras 5 e Figura 6). As concepções de Tony Garnier, da Cidade Industrial, e de Le Corbusier, da Vila Radiosa, traziam soluções para os problemas das cidades, mas que na realidade eram radicais porque se baseavam na destruição do tecido urbano existente e não tratavam os problemas sociais.

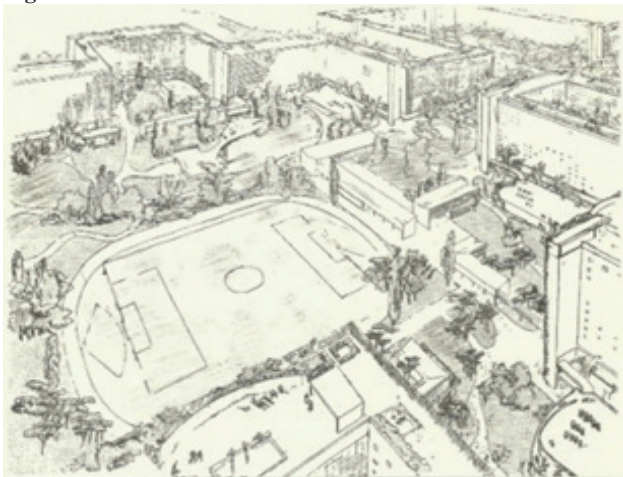
Figuras 5: A Cidade Industrial de Toni Garnier



Fonte: Guimarães (2004).

³ Movimento que surgiu a partir do fim do Séc. XIX em diversas áreas, como literatura, artes plásticas, arquitetura e música, e que se estendeu aproximadamente até os anos 1930 (FERREIRA, 1995).

Figura 6: Vila Radiosa de Le Corbusier



Fonte: Guimarães (2004).

Muitas ações de renovação urbana⁴ foram realizadas nos países mais desenvolvidos. Esses procedimentos foram realizados sob os diferentes aspectos sociais e arquitetônicos com a prerrogativa de decadência social e econômica.

Na cidade de Londres, um exemplo da proposta modernista é o projeto de centro de multiuso Barbican (Figura 7), em 1954, elaborado pelo escritório Chamberlam Powel e Bom, para a renovação da área central de Londres com a reconstrução de espaços urbanos devastados pela guerra, e o projeto da reestruturação da área central de Covent, em 1945, idealizado por D. E. Gibson (MARQUES, 1994).

Figura 7: Centro multiuso Barbican, Londres



Fonte: <http://www.googleearth.com>.

Em Berlim, no projeto para a reconstrução do centro, a forma seguiu a função, sendo utilizado o conceito da rua de pedestres, e nas quadras foram implantados poucos edifícios-torre, conforme Krier (1979).

No Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, o desmonte do Morro de Santo Antônio, e o projeto para a nova esplanada,

de Afonso Reidy, que foi alterado, simbolizam o modernismo da década de 1950 (DEL RIO, 1993). Na década posterior, os projetos de renovação urbana estariam baseados na execução de planos viários e na elaboração de centros administrativos, mesmo que isso gerasse demolições.

De acordo com Del Rio (1993), com a expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário, bem como do consumo urbano, a renovação urbana modernista caracterizaria o 'bom administrador público' até o fim dos anos 1970, imprimindo marcas em todas as metrópoles mundiais.

As renovações urbanas feitas, até meados do século XX, não levavam em conta os interesses culturais e sociais da população e nem a malha urbana existente. Os resultados dessas renovações foram a destruição de monumentos arquitetônicos e o descontentamento da população com a construção de edificações padronizadas.

O novo ideal de cidade deveria ser de modernidade para os técnicos e os administradores. As renovações urbanas estavam relacionadas às questões de valores e realizações, a tecnologia moderna era vista com certo sentimentalismo. As edificações construídas tinham modelos repetitivos, mas proporcionavam lucros que interessavam ao capitalismo.

2.5 A revitalização urbana

A partir da segunda metade do século XX, os modelos de projetos urbanos, que começaram a ser adotados iniciaram nas práticas urbanísticas, que ajudassem no renascimento e no desenvolvimento econômico, cultural e social de espaços urbanos deteriorados, buscando dar-lhes uma vida nova. No transcorrer dos anos 1970 e 1980, houve uma fase de decadência econômica que ocasionou o fechamento de muitas indústrias manufatureiras, causadas pelo aumento da concorrência e com a diminuição nos lucros, fazendo dissipar milhões de empregos nas áreas industriais, principalmente, nos países desenvolvidos. Em consequência, em várias cidades, as áreas de portos e indústrias foram abandonadas, exigindo-se uma reestruturação. Os espaços ociosos resultantes das mudanças econômica e industrial eram lugares bem localizados e privilegiados.

Os vazios urbanos resultantes das mudanças econômica e industrial eram espaços privilegiados nas cidades, locais consolidados e que foram modificados pelas novas finanças, baseadas em oligopólios que, no entanto, eram influenciados pelas redes de decisões globais.

Todas as lógicas territoriais são influenciadas pelas dinâmicas econômicas, pelas cambiantes relações sociais entre o indivíduo e o Estado e pelas forças globais inerentes ao processo de urbanização, ou seja, os grandes investidores e o Estado promoverão a ocupação do espaço urbano de acordo

⁴ Ação que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes em uma área urbana degradada e a sua subsequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitetônicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Hoje, estas estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados, aos quais não se reconhece valor como patrimônio arquitetônico ou conjunto urbano a preservar (LISBOA, 1995).

com seus interesses, seguindo padrões globais (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013).

Conforme Hall (1998), na procura de soluções para a nova situação políticos e planejadores verificaram que o problema da decadência econômica era *estrutural*, uma forma de expressão criada no campo da arquitetura e urbanismo, empregado na universidade. Esse termo significava que forças maiores atuam na esfera econômica capitalista, aumenta a concentração de capital nas posses de um número menor de pessoas e a administração das empresas multinacionais muda para locais melhores e mais distantes.

Arantes (2001), em seu capítulo do livro: “A cidade do pensamento único: desmanchando consensos” comenta a situação, em que se unem a esfera cultural e o interesse econômico no processo de produção das cidades, comandado por uma elite financeira que manipula a base pública nas decisões sobre as intervenções urbanas em favor do mercado.

No centro das cidades, a deterioração dos espaços ocorreu, especialmente, pela queda de atividades de varejo e, também, parte da população acabou se mudou para os subúrbios. Essas mudanças ocorreram, especialmente, pela alteração dos hábitos da população, que aconteceram, em parte, em função dos congestionamentos de veículos, no aumento da ocorrência de crimes, na ausência de serviços públicos, na carência das atividades de lazer, e na criação de novos modelos comerciais, a exemplo dos hipermercados e dos shoppings Centers, que se localizavam perto das vias rápidas e estradas principais, com estacionamento gratuitos. Para o consumidor, esse modelo de crescimento na periferia decorreu em algumas vantagens, mas para o centro comercial tradicional ocasionou em perdas econômicas, ambientais e sociais, com a diminuição nas vendas no varejo e com a saída da população da região central (BALSAS, 1999).

O novo tipo de projeto urbano, denominado revitalização urbana⁵ deveria se apoiar nos novos empreendimentos, gerando incentivos e condições satisfatórias para a viabilidade dos projetos.

Nos projetos foram adotados diversos tipos de atividades: habitação, comércio, serviços, cultura, lazer, turismo. No programa do projeto urbano, normalmente, havia uma lista de objetivos abrangentes, com a ideia das formas das edificações, avaliando a exequibilidade, as questões da infraestrutura, as construções existentes que se deveria preservar, levando em conta e malha urbana existente (PORTAS, 1998).

O plano de intervenção deveria ser claro, considerando um conjunto de ambientes existentes na cidade, delimitando a forma de intervenção, a teoria e a política urbana no âmbito do planejamento, esclarecendo as relações entre esses aspectos.

O aspecto principal de um plano poderia estar relacionado com grandes eventos, catástrofes, reestruturação por programas financiados, de infraestrutura, entre outros. A coerência da intervenção urbana iria refletir nos impactos socioeconômicos e ambientais, no contexto territorial e na justificativa do plano.

No que diz respeito aos modelos de projeto, Portas (1998) destaca alguns objetivos, como: renovação e/ou ampliação de espaços coletivos com infraestrutura e embelezamento; transformações de conexões, redes e interfaces, revitalização de atividades urbanas, fundação de novas centralidades⁶, e instalação de parques temáticos e de sistemas ambientais. Os projetos urbanos, geralmente, são realizados em tecidos urbanos importantes para a cidade e, também, podem estar relacionados a outras circunstâncias, como as decisões públicas setoriais (negociações institucionais), eventos únicos e/ou catástrofes (candidaturas a convenções), iniciativas de investimentos privados (contratação de parcerias) e a programas integrados municipais (candidaturas e contratos). Para dar início à revitalização os agentes catalizadores seriam um dos fatores essenciais, exercendo diversas vezes como suporte de um projeto, embora esses elementos não assegurassem o sucesso do empreendimento. Os programas de revitalização foram realizados em vários países, com diversos tipos de agentes *catalizadores*, de acordo com Del Rio (1993, p.59);

[...] conjuntos histórico-arquitetônicos, (FrenchQuarter, Nova Orleans; South Street Seaport, Nova Iorque), áreas de importância cívico-simbólica (PennsylvaniaAvenue, Washington), áreas habitacionais (Friedrichstat, Berlin), novas áreas de pedestres (Curitiba), áreas comerciais e de serviços (FaneuilMall, Boston; Battery Park-Financial Center, Nova Iorque), shopping-centers (Horton Plaza, San Diego; BaysideMall, Miami), conjuntos culturais (Times Square, Nova Iorque; Candelária, Rio de Janeiro), mercados (Pike Street, Seattle), áreas de lazer e compras (Town Square, Saint Paul; Fisherman’sWart, San Francisco), centros de convenções e aquários (Boston e Baltimore) etc.

Nas áreas econômicas e sociais, o turismo de entretenimento tornou-se um aspecto de relevância. A recuperação de áreas portuárias, antigas edificações, pátios ferroviários foram restaurados e convertidos em uma mescla de lojas, restaurantes, bares e mercado, atraindo um grande número de pessoas. Alguns elementos costumam ter maior relevância para a criação desses espaços, valorizando os aspectos visuais como a presença de corpos de água.

A fase de desenvolvimento do programa é de extrema importância, nesta exerce o da negociação entre as instituições públicas e privadas, que pode conduzir para alternativas de desenvolvimento com base em diversas alternativas de

5 Engloba operações destinadas a relançar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima de reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade, sem ou com identidade e características marcadas (LISBOA, 1995).

6 De acordo com Ferreira (1995), o termo centralidade se refere a centro ou local ou edifício em que se acham centralizadas certas instalações. Frúgoli Junior (2000) comenta que em algumas cidades ocorre o desdobramento desta centralidade, e destaca esse fato como uma dinâmica que acontece, recentemente, em algumas cidades, a qual é formada de organização institucional dos grupos empresariais com interesses nessas áreas.

parcerias, entre municípios, consórcio privado, sociedade mista, entre outros.

Na realização de uma intervenção urbana, a imagem a ser criada é de grande importância e esta vai interpretar uma intenção arquitetônica, uma materialização do resultado esperado, que pode servir tanto como marketing da intervenção como de valorização do empreendimento pelos agentes envolvidos, tanto pelas autoridades públicas como pelos investidores privados, demonstrando os aspectos positivos e negativos do empreendimento e colaborando para a elaboração do projeto definitivo.

2.6 Tipos de projetos urbanos

Nas intervenções urbanas caracterizadas como projeto urbano de revitalização, encontra-se uma enorme variedade de objetivos, de temas e de localização a ser considerada, mas apesar da grande diversidade não é difícil identificar as características mais importantes e nem a compreensão dos agentes mais importantes que agem nas políticas públicas.

De acordo com Portas (1998), podem ser classificados os tipos de objetivos planejados pelas características dominantes do projeto:

- a) O espaço coletivo como objeto de requalificação, complemento ou extensão da infraestrutura, embelezamento e do ambiente;
- b) As conexões como objeto de transformação das redes, sistemas modais e interconexões;
- c) A atividade como objeto de revitalização ou nova localização;
- d) A centralidade como objeto de recentralização ou formação de sistemas policêntricos (para superar, por exemplo, condição mais periférica);
- e) O parque temático como recinto de revitalização e inovação funcional ou de valorização de corredor de áreas naturais.

Em um projeto de revitalização, o objetivo deve ser claro, facilitando a definição do programa que se ajuste com a circunstância do local da intervenção, proporcionando a elaboração de uma proposta mais eficaz no projeto final.

De acordo com Busquets (1999), os novos planos e projetos de intervenções das cidades devem ser administrados de maneira mais articulada, seguindo uma ordem e coerência do planejamento, considerando o passado histórico e respeitando os diversos níveis existentes de complexidade.

No desenvolvimento do programa no processo de planejamento, o momento que determina o começo, o *timing*, a localização e os recursos flexíveis podem ser estabelecidos, conforme Portas (1998):

- a) Decisões setoriais, em geral, públicas e sobre os lugares que obedecem à lógica de um sistema especializado criam ocasiões de melhoramentos do contexto, quando objeto de negociação institucional que tenta articular as realizações setoriais locais;
- b) Ocasões essenciais, de eventos de excelência, mas

também de catástrofe, que permitem no primeiro caso a organização de candidatura e, no segundo, programas de emergência com financiamentos especiais, sempre objeto de protocolos, de regimes legais de exceções;

- c) Iniciativas de investimento privado, que possam coincidir com objetivos estratégicos, que permitam negociações de parcerias ou contrapartida de interesses gerais;
- d) Programas de intervenção municipais, previstos na planificação local ou implementados por concursos de fundo comunitário ou nacional, em regime de contratos-programa ou seguidos de candidatura de subsídios temporais.

Outro modelo de projeto urbano, um terceiro tipo, pode-se atribuir a localização, ou seja, aonde vai ser realizado o empreendimento. Refere-se a lugares nas cidades que podem ser áreas históricas, construídas ou que serão urbanizadas. Uns primeiros tipos incluem as áreas centrais, o centro histórico, construções abandonadas e espaços obsoletos. O segundo tipo se distingue em áreas periféricas e rurais, espaços desocupados e antigos do limite urbano, formações espalhadas entre centros, em locais sem infraestrutura ou espaços naturais. O ingresso de uma nova infraestrutura pode criar outros espaços, com novas atividades e atributos tanto na questão paisagística como na morfológica (PORTAS, 1998).

As possibilidades para realização de um projeto urbano são as mais diversas, assim como, o método a ser utilizado. Existe uma grande variação de tipos de projetos e de condições diferentes para a efetuação de um projeto, quanto à localização, ao objetivo e o programa a ser desenvolvido. A definição de uma classificação precisa é muito improvável devido à grande diversidade de tipos de intervenções urbanas existentes.

2.7 Alguns exemplos: Baltimore, Londres e Barcelona

2.7.1 A proposta de Baltimore - revitalização e parcerias

Nos Estados Unidos da América a cidade de Baltimore, com população de 662.104, de acordo com o censo de 2013 (UNITED STATES CENSUS BUREAU) é relevante pelo seu número de habitantes e possui localização estratégica, nos arredores de Washington e Nova York. Nos anos de 1950, os problemas urbanos começaram com o abandono das áreas centrais e o empobrecimento da população, provenientes da suburbanização e da decadência do porto (HALL, 1998).

De acordo com Del Rio (1990), no final da década de 1950, foi preparado um plano pela iniciativa privada, para recuperação da área. O plano foi idealizado pela empresa de David Wallace, implantado no início dos anos 1960, que englobava uma área de 13 hectares, em que se previa um conjunto de novos edifícios, e também previa uma área central de negócios com o nome de Charles Center, que viria a ser um empreendimento de grande sucesso.

Foram considerados para o projeto a preservação histórica e a reciclagem dos edifícios, a mistura de usos e espaços

públicos, lazer e turismo cultural, feira-mercado, salas de convenções, aquário e estacionamento público no subsolo, em uma parceria do setor público e privado (JANUZZI; RAZENTE, 2007).

Para começar ao empreendimento, a Prefeitura utilizou estratégias de marketing para atrair investidores e realizou um concurso público para construção do primeiro empreendimento, vencido pela empresa de Mies Van der Rohe (1961), o que deu ao plano uma projeção internacional. Na mesma década, foi iniciado pela prefeitura outro projeto de revitalização da área portuária de Baltimore, conhecida como *Inner Harbor* (porto interior). Concluído na década de 1970, foi um empreendimento de grande relevância para a cidade, tornando-se ponto de atração turística (Figuras 8 e 9). No local foi construído o Maryland Science Center, uma torre com mirante, projetada por I.M.PEI, um novo Centro de Convenções, um hotel, o Hyatt Regency, e o Aquário Nacional. Na década de 1980, foi inaugurado o Harbor Place, um tipo de *festival mall* com restaurantes, cafês, mercado, lojas e quiosques de comida, que atraiu milhões de visitantes já em seu primeiro ano de existência (DEL RIO, 1999).

Figura 8: Área portuária de Baltimore, com vista para o aquário.



Fonte: <http://www.royalcaribbean.com>.

Figura 9: O espaço de passeio em Baltimore, conhecida como Inner Harbor, localizado na área portuária



Fonte: <http://www.panoramio.com>.

A revitalização do porto de Baltimore foi um exemplo significativo de projeto urbano relacionado à valorização de espaços coletivos e à participação da iniciativa privada. A intervenção urbana realizada em Baltimore possibilitou a superação da imagem de cidade feia e decadente. O modelo considerado de sucesso influenciou projetos de intervenções

de outras cidades pelo mundo, principalmente, em relação à parceria público-privada, com um espírito empreendedor na reconstrução de áreas decadentes.

Para Hall (2007), em Baltimore estavam criando novos espaços urbanos de sucesso e era uma menção de que um novo tipo de intervenção estava sendo realizada, em que uma elite financeira tomou conta da cidade, comandando uma aliança em favor do crescimento que de uma forma competente gerenciou o auxílio público e compatibilizou fundos federais e privados para incrementar uma “urbanização comercial em grande escala”, em outras palavras estavam criando um “urbanismo comercial”.

2.7.2 As Docklands de Londres - nova centralidade e parcerias

Em Londres, cidade localizada na Grã-Bretanha, na década de 1980, o governo conservador criou instrumentos políticos para viabilizar os investimentos públicos e privados, com a adoção de agentes catalizadores para revitalizar zonas urbanas degradadas, conhecidas como *enterprises zones* (zonas de empreendimentos). Em 1982, iniciaram-se as transformações das Docklands londrinas que possuíam como símbolo o Canary Wharf (PORTAS, 1998) (Figuras 10, 11 e 12).

Figura 10: Canary Wharf, Londres, área de intervenção.



Fonte: <https://www.google.com>.

Figura 11: Vista do edifício mais alto da região da Canary Wharf, Londres.



Fonte: O autor.

Figura 12: Vista do local de acesso do metrô na Canary Wharf



Fonte: O autor.

De acordo com Hall (1998, p.416), a área do empreendimento compreendia aproximadamente 22 quilômetros quadrados, que começavam na City de Londres e estendiam-se pelas duas margens do Tamisa, por cerca de 15 quilômetros, rio abaixo. Em outros tempos, o porto de Londres havia sido o maior do mundo, mas perdeu seu posto devido a disputas trabalhistas, bem como pela transferência do comércio para os concorrentes e à containerização. Para desenvolver a região das Docas, a área foi apontada como:

[...] uma UDA (Área de Desenvolvimento Urbano) em 1980, e no ano seguinte foi criada a corporação responsável pelo desenvolvimento urbano da região, a LDDC (London Docklands Development Corporation). Em 1982, foi estipulada uma Zona de Empreendimento (EZ) dentro dos limites da UDA (NOBRE, 2000, p.110).

Em função da abrangência e da diversidade da região das Docas, o projeto foi dividido em três áreas e, também, foram criados dispositivos diferentes para lidar com cada uma: a Ilha dos Cães, no centro, a Royal Docks, a leste e a Wappingand Limehouse e Surrey Docks, a oeste (NOBRE, 2000).

Em um primeiro momento, armazéns foram convertidos em residências voltados para um público de população jovem, com o perfil de executivo, nos projeto de St. Katherine's, London Bridge City, Butlers, China e Hay Wharvers, nos bairros de Wapping, Limehouse e Rotherhite, em função de localização mais próxima a cidade (Figura 13).

Figura 13: St. Katherine's, Londres, área de intervenção residencial.



Fonte: www.londontourguides.com.

A Ilha dos Cães atingiu a maior parte dos investimentos comerciais, por estar situada na maior Zona de Empreendimentos. A empresa Olympia & York Properties fez uma proposta para a área com projetos de vários escritórios de arquitetura de renome. Para desenvolver o plano diretor, foi contratado o Skidmore, Owes & Merrill (SOM), de Chicago, e os projetos arquitetônicos foram desenvolvidos por Cesar Pelli Associates, I. M. Pei, Khon e Pederson & Fox (NOBRE, 2000).

O projeto foi idealizado no estilo “belas artes” americano, constituído por eixos formais, com volumes voltados para a praça interna. Foi proposta uma torre com cinquenta pavimentos ao centro, em conjunto com nove edifícios com oito a dez pavimentos, com a previsão de 930 mil m² área para escritórios, em um espaço de 29 hectares (NOBRE, 2000).

A região da Royal Docks, em decorrência da localização mais distante do centro e de seu tamanho, não atraiu grandes investidores. Nessa região havia a previsão para a construção de um aeroporto e um projeto de grandes proporções do arquiteto Richard Rogers com a previsão de um complexo multiuso, com residências, comércio, lazer e atividades marítimas.

O início do novo desenvolvimento das Docas ocorreu com a implementação de moradias de baixo custo, de novos tipos de indústrias e com a realização de melhoria do meio ambiente com obras de infraestrutura.

Apesar do progresso da construção de residências ter ocorrido rápido, a parte comercial do empreendimento teve dificuldades para continuar sendo necessária a cooperação de empresas de outros lugares do país para dar suporte ao empreendimento. Um interesse maior pelo empreendimento só ocorreu com o princípio da construção do Light Railway, conseqüentemente, causando o aumento nos preços dos terrenos, gerando especulação (HALL, 1998).

A implantação das residências foi um sucesso e o desenvolvimento comercial ultrapassou as expectativas. No entanto, os problemas com o transporte perduraram, uma vez que a conexão com o metrô não foi suficiente para interligação dos espaços com o restante da cidade.

Para Del Rio (1999), a London Docklands Development Corporation ignorou o planejamento urbano ao trazer investimentos privados para a *enterprise zone* sem controles urbanísticos, gerando especulação imobiliária e divergências no planejamento urbano.

A proposta com a arquitetura e o desenho urbano foi considerada como inadequada para Londres, que possuía como característica um padrão com edifícios de gabarito baixo. A questão da circulação na região também se demonstrou como um problema, pois o metrô não supriu a demanda da região.

2.7.3 A Vila Olímpica de Barcelona - revitalização e evento

A cidade de Barcelona já havia refeito a estrutura urbana de cidade medieval, no século XIX, com o plano Ensanche (ou Eixample), elaborado por Idelfonso Cerdá. O projeto de modernização da cidade conservou forte relação com a cidade antiga, mesmo com a criação de novas e diferentes áreas: a

antiga cidadela militar (um limite entre a cidade e o mar) e a colina de Montjuic, (uma nova centralidade, abrigando o centro de exposições da Praça de Espanha e o Parque de Montjuic) (SALES, 1999).

No ano de 1967, um plano denominado *Plan de la Ribera*, já havia sido desenvolvido com a intenção de *abrir Barcelona para o mar*, com a reformulação da faixa litorânea do antigo bairro fabril do século XIX, transformando-o em um local residencial. O Plano Geral de Ordenação da Fachada do Mar foi retomado com a confirmação de que os Jogos Olímpicos de 1992 seria em Barcelona, procurando-se melhorar a configuração marítima da cidade para firmar a vocação mediterrânea, segundo Nobre (1992).

Considerado um município produtivo, que oferece qualidade de vida aos moradores e dispõe do principal porto do país, a cidade de Barcelona ocupa uma posição de relevância na Espanha. Com a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, o governo da Espanha fez um plano de recuperação urbana de Barcelona, tornando-a uma cidade mais organizada, com mais espaços para lazer, com melhorias na circulação e com atrativos turísticos. O plano de revitalização urbana consistia em compatibilizar a cidade produtiva com a qualidade de vida, com a construção de vias e espaços públicos como aspecto regenerador (JANUZZI, 2000).

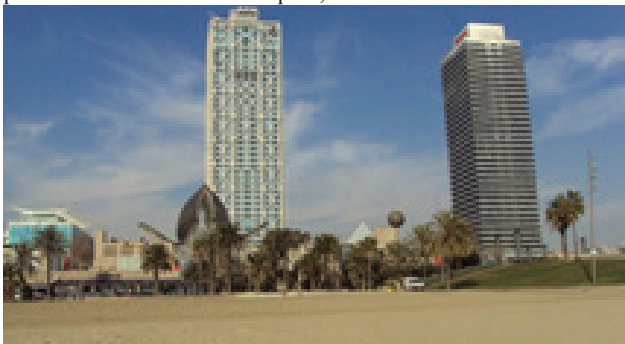
Para estruturar o município para os Jogos Olímpicos, a cidade seria dividida transversalmente, com impacto em escala metropolitana. Foi prometido para o desenvolvimento do evento olímpico o uso de duas áreas localizadas na divisa da cidade com a montanha, o setor de Vall d'Hebron (Poblenou) e a montanha de Montjuic (Figuras 14 e 15).

Figura 14: Vista aérea da Vila Olímpica, Barcelona



Fonte: <https://patiranzo.wordpress.com>.

Figura 15: Vista da praia para edifícios comerciais nas proximidades do Porto Olímpico, Barcelona



Fonte: O autor.

A criação da Vila Olímpica seria um espaço com equipamentos para esportes náuticos, procurando a integração com a cidade ao final dos Jogos Olímpicos. A finalidade do projeto era dar equilíbrio à cidade, ordenando o crescimento em direção ao mar. O espaço deveria ser transformado em um local com diversidade social e mistura de usos, com a finalidade de criar vitalidade ao espaço urbano com comércio, hotéis, escritórios, residências e equipamentos de lazer.

No projeto houve uma previsão para a recuperação da costa marítima e das praias, incluindo a retirada da ferrovia para dar maior permeabilidade com as outras partes da cidade, a implantação de infraestrutura e de equipamentos na orla. No projeto também havia a previsão para a criação de novas praias, a construção de molhes, ampliação do sistema viário e de transporte público metropolitano, a elaboração de um eixo litorâneo que combinasse atividades recreativas e esportivas (SALES, 1999).

Conforme Acebillo e Mascareñas (1991), o plano era composto em duas fases. Na primeira, entre 1980 e 1987, foram construídos projetos menores que incluíam a construção de 140 espaços públicos novos. Na segunda fase, de 1987 a 1992, seriam executados os projetos maiores. Para a concretização da intervenção urbana, existia a ideia de que, para melhorar Barcelona, seria necessário melhorar a área periférica, preservando o centro. Nas áreas periféricas foram construídas habitações, ruas, parques, praças e escolas, para auxiliarem na solução dos problemas sociais.

Barcelona realizou uma grande intervenção urbana, que transformou a cidade em um local mais organizado e com uma grande capacidade de atrair e receber turistas. Entre os projetos de intervenção urbana realizados em Barcelona encontram-se a Praça do Largo ao redor da Igreja da Sagrada Família, a Praça da Palmeira, a Praça da Estação com características lúdicas, o Parque da Espanha Industrial, a Rua de Pedestres Gaudi, a Alameda Júlia, com uma torre de iluminação e um farol, locais em que são realizados festas e eventos culturais. A transformação do porto comercial em um novo terminal para passageiros, uma torre de telecomunicações, quatro vilas olímpicas, reestruturação viária possibilitando maior mobilidade e a construção de galerias subterrâneas para atender a infraestrutura (Figuras 16 e 17).

Figura 16: Parque da Indústria, Barcelona. Um dos parques criados com a intervenção urbana.



Fonte: O autor.

Figura 17: Vista aérea da Vila Olímpica, Barcelona.



Fonte: <http://www.vo20bcn.org/wp-content/uploads/VILA-OLIMPICA-BARCELONA.jpg>.

As ações efetuadas em Barcelona foram negativamente marcadas pela destruição do patrimônio industrial, em que se demoliram os conjuntos de edifícios históricos de grande importância para a cidade, para a construção da Vila Olímpica. Nesse projeto urbano houve pouca consideração com a habitação social.

3 Conclusão

Verificando o desenvolvimento das intervenções urbanas, identificam-se propósitos bem diferenciados que demonstram a variedade de resultados. Os resultados alcançados demonstram novos padrões de desenvolvimentos nessas áreas de intervenção.

Para retratar as diferentes épocas, em que foram feitas as intervenções urbanas, foram identificados três modelos pelas suas características: o embelezamento urbano, a renovação urbana e a revitalização urbana, demonstrando como nesses períodos eram realizadas as intervenções.

O embelezamento urbano, o primeiro tipo, acomodou as cidades as novas condições de crescimento com as desapropriações, as demolições e com as novas edificações, essas medidas não respeitaram as edificações de valor histórico. O objetivo dessas medidas era sanear e melhorar o sistema viário. Em outra esfera, a ordenação urbana visava também dar ênfase ao embelezamento urbano.

O segundo modelo, a renovação urbana, destacou-se pelo uso da técnica e da racionalidade. Grandes áreas foram demolidas buscando sanear as cidades, em um modelo conhecido como *arrasa quarteirão*, em que foram edificados grandes conjuntos habitacionais, com edificações repetitivas, gerando monotonia e estas também não levavam em consideração as aspirações das pessoas.

O terceiro tipo, a revitalização urbana, demonstra uma nova maneira de intervir, que busca dar vitalidade aos espaços, utilizando um conjunto de ações, considerando as questões econômicas, sociais, funcionais e ambientais. O urbanismo contemporâneo abandonou as práticas radicais das renovações passando a adotar medidas mais flexíveis, tanto com a participação da população nas decisões públicas,

quanto com a elaboração de instrumentos que possibilitem as parcerias entre o governo e as instituições privadas.

Estudos demonstram que em uma revitalização bem-sucedida houve um planejamento minucioso, com estudos de ocupação para uso misto, gestão contínua, criação de agentes *catalizadores*, consideração com o patrimônio existente, respeito ao entorno, participantes de várias esferas e preocupação com a criação de uma boa imagem. É importante frisar que não existe uma regra geral para a realização de uma intervenção, em cada caso é preciso fazer um estudo apropriado, de acordo com os objetivos. As experiências apresentadas neste texto procuraram enfatizar as falhas e os sucessos das intervenções, para que seja possível aprender com a experiência dos outros.

Referências

- ACEBILLO, J.A.; MASCAREÑAS, T. Soluções de vida urbana. In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE CIDADES, 1, 1991. *Anais...* São Paulo: Câmara Municipal. Instituto de Engenharia. Junta Nacional de Investigação Científica Tecnológica, 1991.
- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- BALSAS, C.J.L. *Urbanismo comercial em Portugal: e a revitalização do centro das cidades*. Lisboa: GEPE, 1999.
- BARNETT, J. *City design: modernist, traditional, green and systems perspectives*. New York: Routledge, 2011.
- BIRKHOLZ, L. *Evolução do conceito de planejamento territorial*. São Paulo: Nobel, 1983.
- BUSQUETS, J. *Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia*. Campinas: USP, 1999.
- LISBOA. *Carta de reabilitação urbana integrada*. 1995. Disponível em: <http://euromachs.fl.uc.pt/heritage/index.php?page=carta-de-lisboa-sobre-a-reabilitacao-urbana-integrada---1995>
- DEL RIO, V. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: Pini, 1990.
- DEL RIO, V. *Revitalização de centros urbanos: o novo paradigma de desenvolvimento e seu modelo urbanístico*. 1993. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1993.
- DEL RIO, V. SIEMBIEDA, W. (Org.). *Desenho urbano contemporâneo no Brasil*. Rio de Janeiro: LTC, 2013.
- DEL RIO, V. *Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos*. 1999. Disponível em: www.vitruvius.com.br. Acesso em: 10 set. 2015.
- FERREIRA, A.B.H. *Dicionário Aurélio*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1995.
- FRÚGOLI JÚNIOR, H. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez, 2000.
- GUIMARÃES, P.P. *Configuração urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: Pró Livros, 2004.
- HALL, P. *Cidades do amanhã. Uma história do planejamento e do projeto urbano no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- JANUZZI, D.C.R. *Avaliação de áreas públicas do centro da cidade de Londrina*. 2000, 218f. Dissertação (Mestrado em

- Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000..
- JANUZZI, D.C.R.; RAZENTE, N. Intervenções em áreas deterioradas. *Semina Ciênc. Soc. Hum.*, v.28, n.2. p.147-154, 2007.
- KRIER, R. *Urban space*. London: Academy, 1979.
- LAMAS, J. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1992.
- MARQUES, E.N. *Desenho urbano: análise morfológica e funcional para a regulamentação urbanística*. 1994, Doutorado (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- NOBRE, A.L. Operação complexa. *Revista AU*, n.42, 1992.
- NOBRE, E.C. *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros*. 2000. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- PORTAS, N. Interpretazioni del progetto urbano. L'emergenza del progetto urbano. *Rev. Urbanística*, n.110, p.51-60, 1998.
- RUBIÓ, S-M. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1997.
- SALES, M.M.L. *Projeto urbano: opção metodológica e algumas práticas*. 1999. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.
- SIMÕES JUNIOR, J.G. *Revitalização de centros urbanos*. São Paulo: Pólis, 1994.
- UNITED STATES CENSUS BUREAU. 2015. Disponível em: <https://www.census.gov/2015censustests>. Acesso em: 1 dez 2015.