



UNIVERSIDADE DA BEIRA INTERIOR

Engenharia

**A Cidade através do Espaço Público
Projecto de Reabilitação do Largo da Estação do Metro
de Petáre (Caracas)**

Patrícia Fernandes de Jesus

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura
(Ciclo de Estudos Integrado)

Orientador: Prof. Doutora Ana Lúcia Virtudes

Covilhã, Outubro de 2013

Agradecimentos

Em primeiro lugar quero agradecer à Professora Ana Virtudes, pelo incansável apoio e motivação, assim como a disponibilidade de me ajudar durante todo este percurso.

Aproveito para agradecer à minha mãe por ter estado sempre comigo, apoiando-me nos momentos mais difíceis, por todo o seu carinho e entusiasmo por me ver ultrapassar cada etapa do meu percurso académico.

Agradeço também ao Henrique Cunha por toda a ajuda e compreensão ao longo destes últimos meses e à Sílvia Lopes, que mesmo longe esteve sempre atenta e pronta a ajudar.

A todos, juntamente com os restantes familiares e amigos, lhes sou grata, pela palavra certa no momento mais complicado e pelo sorriso no momento de maior esperança.

Obrigada.

Resumo

Os bairros da América Latina caracterizam-se pela particular forma de vida dos seus habitantes, pela maneira como estas sociedades vivem o espaço urbano, o modificam e o adaptam de modo a que este se molde às suas necessidades. Muitos deles foram sendo construídos sem qualquer regra de planeamento urbanístico, sem preocupação de continuidade com a malha urbana, através de arquiteturas informais.

Este crescimento urbano repercute-se numa estrutura espacial desordenada, que marca a cidade e contamina negativamente a imagem do bairro e que marginaliza os que nele habitam. Consequentemente, cria-se um abismo entre o mundo do bairro informal e a restante sociedade/cidade formal, quer em termos socioeconómicos quer em termos espaciais. Esta segregação deve-se não apenas às diferenças socioeconómicas das populações, mas também e principalmente à imagem descaracterizada, degradada e desqualificada quer ao nível do edificado quer ao nível dos espaços públicos.

Consequentemente estes bairros vão quebrando a continuidade com a malha urbana existente, passando a ser vistos como algo exterior à cidade, algo que não lhe pertence, como espaços com regras diferentes, guetos ou vazios urbanos em termos socioeconómicos. Esta demarcação do espaço cria uma separação espacial e simultaneamente agrava os conflitos e as diferenças sociais. Por outro lado, contribui para a criação de uma barreira no imaginário coletivo da população, que separa o bairro do resto da cidade. Neste processo até os espaços públicos, tradicionalmente vistos como elementos de ligação e continuidade urbana, se tornam autênticos obstáculos à qualificação da cidade.

Neste contexto, esta dissertação apresenta uma proposta de reabilitação urbana centrada em medidas projectuais de desenho urbano para os espaços públicos, para o largo da estação do Metro no bairro de Petáre na cidade de Caracas (Venezuela). Pretende-se com esta proposta contribuir para atenuar a segregação espacial e consequentemente social que actualmente caracterizam o bairro no contexto da cidade.

Palavras-chave: Bairro, Espaço público, Reabilitação urbana, Petáre (Caracas).

Abstract

The neighborhoods of Latin America are characterized by particular way of life of its inhabitants, by the way these societies live urban space, adapted and change so that it is molded to their needs. Many of them were built without any rule of urban planning, without concern for continuity with the urban fabric through informal architectures.

This urban growth is reflected in a disordered spatial structure that marks the city and contaminates negatively the image of the neighborhood, and marginalizes those who inhabit it. Consequently, it creates a gap between the world of informal neighborhood and the rest of the formal society/city, both in socio-economic terms and in terms of space. This segregation is due not only to socio-economic differences of the populations, but also and, especially, the uncharacterized image, degraded and disqualified both in terms of buildings and in terms of public spaces.

Therefore these neighborhoods will break continuity with the existing urban fabric, being seen as something outside the city, something that does not belong, as spaces with different rules, ghettos or urban voids in socioeconomic terms. This demarcation of space creates a spatial separation and simultaneously exacerbates conflicts and social differences. On the other hand, contributes to the creation of a barrier in the collective imagination of the population that separates the neighborhood from the rest of the city. In this process even public space, traditionally viewed as connecting elements and urban continuity, become obstacles to authentic city qualification.

In this context, this paper presents a proposal for urban renewal centered on projective measures of urban design for public spaces, for the Metro station in the neighborhood of Petare in Caracas (Venezuela). The intention of this proposal is to contribute to alleviating the spatial segregation and consequently social, that currently characterizes the social neighborhood in the city context.

Keywords: Neighborhood, Public Space, Urban Renewal, Petare (Caracas).

Índice

INTRODUÇÃO.....	1
1.1 . Identificação da problemática	1
1.2 .Objetivos.....	2
1.3 . Metodologia.....	2
1.4 .Estrutura	3
1.5 .Estado de Arte	3
CAPÍTULO II.....	6
DA CIDADE INDUSTRIAL À CIDADE MODERNA	6
2.1. Nascimento da Civilização Urbana.....	6
2.2. A Cidade Industrial	9
2.3. A Cidade Moderna.....	15
Capítulo III	19
3.1. A Importância do Espaço Público na cidade.....	19
3.1.2. Conceitos e Contextos do Espaço Público.....	22
3.1.3. A Carta de Atenas	24
3.1.3. Tipologias do Espaço Público	25
3.1.4. Critérios de Qualidade do Espaço Público.....	27
3.2.1. Conceitos associados à acessibilidade e à mobilidade.....	32
3.2.2. Design Universal	34
3.2.3. Qualidade das atividades e Percursos Pedonais no Espaço Público.....	34
3.2.4. Segurança e Conforto.....	36
CAPÍTULO IV.....	38
O BAIRRO DE PETÁRE NA CIDADE DE CARACAS	38
4.1. Caraterização da cidade de Caracas	38
4.1.2. Breve História da Cidade de Caracas	39
4.1.3. Café, Cacau e Anil como fatores de desenvolvimento urbano	42
4.1.4. Petróleo e hidrocarbonetos como motes para a expansão urbana	43
4.5. Consolidação do processo modernizador da cidade de Caracas	45
4.7. A Caracas segregada.....	47
4.2. Caracterização do Largo da estação do metro de Petáre.....	49
4.2.1. Situação Atual.....	49

4.2.2. Centro Histórico de Petáre	51
4.2.2. Análise Área de estudo: Largo da Estação de Metro do Bairro de Petáre	53
Figura 39 e 40. Desenho técnico do edificado existente e vista aérea.	53
4.2.3. Diagnóstico Urbanístico: Problemas e Potencialidades	56
5.8.4. Síntese- Melhorar a imagem do Bairro, através do espaço público.....	59
6.1. Objetivos	60
6.2. Medidas e intervenções propostas	61
6.2.1. Conservação e reabilitação da Edificação Existente	62
6.2.3. Acessibilidade e Mobilidade do Bairro de Petáre	66
6.2.4. Reabilitação de rede viária existente.....	70
6.2.5. Promover o Centro histórico do bairro de Petáre	72
CONCLUSÃO	74
Referências Bibliográficas.....	75

ANEXOS

Índice de anexos:

Planta 1- Espaço Positivo do Existente

Planta 2- Espaço Negativo do Existente

Planta 3- Proposta: “Projecto de Reabilitação Urbana do Largo da Estação do Metro de Petáre, Caracas”

Planta 4- Maqueta Virtual: Montagem imagens em 3d do local

Índice de figuras

Figura 1. Primeiras civilizações e cidades no Crescente Fértil.....	7
Figura 2 e 3. - Imagens virtuais da cidade de Çatal Hoyuk.....	7
Figura 4. Planta do Ágora de Miletus.....	8
Figura 5. Mapa do Fórum Romano durante Roma antiga.....	8
Figura 6. Cidade do início da Revolução Industrial.....	10
Figura 7. Centro de Londres, 1851	11
Figura 8. Crescimento de Londres de 1789 a 1935.....	12
Figura 9. Intervenções de Haussmann, novos arruamentos a preto, novos bairros a tracejado quadriculado e parques periféricos a tracejado horizontal.....	13
Figura 10. “Malha em série Industrial” de Chicago.....	14
Figura 11. Planta de Letchworth.	16
Figura 12. Planos dos Dedos, para Copenhaga.....	17
Figura 13. Evolução da população urbana.....	17
Figuras 14 e 15. Cidade de São Petersburgo e Praça do Comércio, Lisboa.....	20
Figura 16. Crescimento dos centros/Domínio do transporte individual.....	21
Figuras 17 e 18. Las Ramblas, Barcelona.....	23
Figura 19. Vivências urbanas do espaço público.....	23
Figura 20 e 21. Esquízo e maquete “ <i>torre do Plan Voisin</i> ”, <i>Le Corbusier</i> , Paris, 1922.....	25
Figura 22. Ilustrações de Marina Chevrant para a exposição “Cidades para as Pessoas”.....	27
Figuras 23. Ilustrações de Marina Chevrant para a exposição “Cidades para as Pessoas”	29
Figuras 24. Ilustrações de Marina Chevrant para a exposição “Cidades para as Pessoas”	30
Figura 25 . Ilustrações de Marina Chevrant para a exposição “Cidades para as Pessoas”	31
Figura 26. Mapa da Venezuela, ressaltando a localização de Caracas.....	39
Figura 27. Primeiro plano urbano da Cidade de Caracas, 1578.....	40
Figura 28. Quadro do pintor venezuelano, Tito Salas. Terramoto em Caracas de 1812.....	41
Figura 29. Plano de Caracas de 1722.....	42

Figura 30. Plano da cidade de Caracas e suas paróquias, 1929.....	58
Figuras 31 e 32. Sistema de transportes, Caracas.....	43
Figura 33. Foto aérea da cidade de Caracas, “o formal e o Informal”.....	47
Figura 34. “ <i>Superbloques</i> ”, Caracas, 1963.....	49
Figura 35. Povoado de Petáre, 1812.....	50
Figuras 36. Perspetivas Igreja Dulce Nombre de Jesús.....	51
Figura 37. Casas Arquitetura colonial, Centro Histórica de Petáre.....	51
Figura 38. Fotografia Satélite Centro histórico Petáre.....	52
Figura 39 e 40. Desenho técnico do edificado existente e vista aérea.....	53
Figura 41. Localização e Interior da Estação do Metro de Petáre.....	54
Figura.42 Praça de Zulia, Centro Histórico Petáre.....	55
Figuras 43. Vista área do Bairro de Petáre,2006.....	55
Figura 44. Foto Satélite Largo da Estação do Metro de Petáre.....	56
Figura 45. Elevado fluxo Pedonal. Avenida Francisco Miranda, Petáre.....	57
Figura 46. Desenho técnico da rede viária existente na área de intervenção.....	57
Figura 47. Apropriação do espaço público pelos “ <i>Buoneros</i> ”.....	58
Figura 48. Proposta de Reabilitação urbana Largo do Metro de Petáre.....	61
Figura 49. Esquema dos edifícios existentes.....	62
Figura 50. Estação do Metro de Petáre, 1983.....	63
Figuras 51 e 52. Edifício 8 e conjunto dos 3 edifícios. (8,9,10).....	63
Figura 53. Desenho técnico do existente e da proposta.....	64
Figuras 54 e 55. Edifício 1, Armazém de Vestuário e Terminal Rodoviário 3.....	65
Figura 56. Nova implantação do edifício terminal Rodoviário.....	66
Figura 57. Imagem virtual das Acessibilidades ao Local.....	67
Figura 58. Esquema de Distribuição de serviços.....	67

Figuras 59. Imagem virtual do Circuito Pedonal.....	68
Figura 60. Espaços pedonais da proposta.....	69
Figura 61. Mercado Municipal com estruturas pra vendedores informais e esquisso de estrutura.....	69
Figura 62. Localização das entradas/saídas da passagem inferior coberta da Proposta de Reabilitação..	70
Figura. 63 Imagens virtuais do acesso a passagem incoberta.....	71
Figura 64. Proposta de Via pedonal, ligação do Centro histórico ao LEMP.....	73

Índice de tabelas

Tabela 1. Algumas das cidades e sua população após a Revolução Industrial

Tabela 2. Tipologias de espaço público | Pedro Brandão - A Identidade dos lugares e a sua representação

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

1.1. Identificação da problemática

A problemática desta dissertação é a segregação do Bairro em relação à Cidade. Advém, entre outros fatores da organização espacial, que desenvolve de forma negativa a imagem exteriorizada pelos bairros conotados com a marginalidade. Cria-se com isto uma barreira que os separa do resto da cidade em que se inserem. Por outro lado, repercute-se no facto de que estes sejam vistos negativamente pela sociedade, que os marginaliza e descarta das suas atividades e das dinâmicas socioeconómicas e culturais, tornando-os assim cada vez mais excluídos do seu meio urbano. Esta segregação manifesta-se no contexto contemporâneo quer ao nível da sociedade em geral, mas também ao nível da paisagem urbana.

Ora, esta problemática faz-se sentir de forma profunda em muitos bairros das cidades da América Latina. A ausência de propostas de desenho urbano, nomeadamente ao nível dos espaços públicos não tem vindo a ser alheia a este problema. Quanto menos medidas urbanísticas, a par de políticas de intervenção, ações de participação e integração social das suas populações, são propostas para estes bairros, mais vai aumentando a sua segregação no contexto da cidade, quer social quer espacial. Um exemplo marcante das lacunas causadas ao nível da continuidade urbana é o Bairro de Petáre na cidade de Caracas, na Venezuela. Com origem no século XVIII há muito que faltam medidas para redesenhar este espaço urbano de forma a promover a sua integração na cidade que atenuem a separação social e espacial que nele existe. Observa-se um abismo entre este bairro de arquitectura informal e a cidade, numa paisagem desordenada e caótica. Uma das causas para este abismo são as inúmeras barreiras urbanas que se multiplicam e intensificam essa separação, quer pela arquitetura informal do bairro face à arquitetura formal da envolvente, quer pelas vias de trânsito rápido (em perfil de autoestrada) que o circundam, constituindo uma barreira à acessibilidade e mobilidade dos peões.

1.2. Objetivos

O principal objetivo desta dissertação é criar uma proposta de reabilitação urbana para o bairro de Petáre situado na cidade de Caracas. Tem como objeto de estudo o Largo da Estação do Metro, centrando-se na definição das medidas projectuais de desenho urbano para os espaços públicos.

Para tal é necessário compreender os seguintes assuntos:

1. Identificar as situações físicas (barreiras) que à partida são desfavoráveis para a integração do bairro na cidade e que contribuem para a sua segregação espacial;
2. Perceber como o espaço público pode melhorar qualitativamente a vida dos habitantes da área de intervenção e contribuir para a sua integração na sociedade;
3. Estudar de que forma a atividade pedonal pode ser melhorada e valorizada dentro do bairro a par das actividades tradicionais que nele ocorrem ao nível do espaço público (como a venda ambulante).

Espera-se com esta proposta de desenho urbano contribuir para a integração do bairro de Petáre na cidade de Caracas, e que as propostas projectuais de desenho urbanos sejam um meio de através da integração espacial, de despoletar no futuro o encetar de um caminho no sentido da integração social dos seus habitantes.

1.3. Metodologia

Foram definidas cinco etapas metodológicas para o desenvolvimento da presente dissertação.

A primeira etapa respeita à recolha bibliográfica de modo a permitir conhecer, analisar, refletir sobre a temática em análise dos bairros da América Latina, da sua segregação no contexto urbano e que medidas podem ser levadas a cabo, nomeadamente em termos de acessibilidade e mobilidade de modo a contribuir para a sua qualificação ao nível dos espaços públicos. Este acervo requer também uma breve abordagem pela evolução da cidade, desde a sua origem à consolidação, passando pelas alterações despoletadas pela Revolução Industrial que colmataram na cidade moderna. Pretende-se perceber as particularidades das cidades da América Latina, neste processo global de evolução urbana.

A segunda etapa metodológica consiste na caracterização, diagnóstico urbanístico e conhecimento do estudo de caso, sistematizando pontos fortes que devem ser desenvolvidos e fracos que devem ser minorados. Esta etapa pretende informar a proposta de reabilitação urbana a definir na fase seguinte.

A última etapa é a elaboração de uma proposta de reabilitação urbana, através de um projeto de desenho urbano para o Largo da Estação do Metro, centrado na definição de medidas projectuais para o espaço público. Estas medidas visam contribuir para a sua integração na envolvente urbana.

1.4. Estrutura

A presente dissertação é composta por duas partes. A primeira parte trata o enquadramento teórico do presente tema e está dividido em três capítulos, são eles os capítulos II, “Da Cidade a Industrial à Cidade Moderna”, III, “Características do Espaço Público” e o IV com o intitulado “O Bairro de Petáre na Cidade de Caracas”. Com esta análise teórica pretende-se compreender o contexto histórico e social onde se insere o objecto de estudo, e compreender a sua evolução.

A segunda parte pertence ao estudo de caso, com o projecto de Reabilitação Urbana do Largo do Metro da Estação do Metro de Petáre (Caracas), apoiada pela respetiva Memória Descritiva e Justificativa da proposta que compila as Medidas e Intervenções propostas para integração do Bairro na Cidade.

1.5. Estado de Arte

Mais do que proceder ao estado da arte de modo intensivo sobre a temática em análise pretende-se neste ponto chamar a atenção para a posição de alguns autores, considerados fundamentais, pela abordagem que fazem a vertentes do tema. Assim, são referidas algumas obras de referência consultadas para a investigação, abordando em especial temas sobre a caracterização do espaço público e alguns métodos de análise da sua qualidade.

No que respeita aos espaços públicos, Gehl afirma que, caso as condições do ambiente exterior sejam de pouca qualidade, apenas se realizam as actividades estritamente necessárias, como o ir trabalhar ou ir ao médico. Nestas actividades, o tempo de duração para as realizar é o mais curto possível. Por outro lado, o autor defende que quando as condições do espaço público são favoráveis à sua fruição, embora as actividades necessárias ocorram com a mesma frequência, tendem a durar mais tempo. Por último alerta para as actividades opcionais que tendem a aparecer de uma forma exponencialmente maior, pois

sendo o cenário do espaço público convidativo e agradável, há maior motivo para se sentar, jogar, comer e fazer muito mais coisas.¹

Em suma o autor descreve essencialmente os usos sociais do espaço público e as experiências e opiniões das pessoas sobre a fruição dos espaços públicos. Foca com grande ênfase a importância da qualidade dos espaços urbanos, e debate, questões acerca da maneira como as capacidades sensoriais afetam a utilização de espaço, concebendo algumas técnicas de como se pode incentivar o uso ativo do espaço exterior. Este livro considera-se uma fonte para bibliográfica de referência para a presente dissertação no âmbito em que procede a uma descrição detalhada das principais atividades realizadas no espaço público, tais como andar a pé, permanecer de pé² e sentar³. Além da classificação destas atividades, tem como principal interveniente a pessoa (enquanto utilizador/espectador) e o peão (enquanto caminhante), relacionando-as ainda com as qualidades do espaço e com o meio envolvente, físico e social.

Jane Jacobs vem contradizer, pela primeira vez, os pressupostos do planeamento urbano do século XX. Descreve os factores; tais como, a nítida separação entre o espaço público e o espaço privado e as condições do uso da calçada⁴, de modo a tornar as ruas seguras ou inseguras; o que vem a ser um bairro e a sua função tal como a de promover a segurança, permitindo que as pessoas se sintam protegidas⁵ dentro do complexo organismo que é a cidade.

A autora defende que o espaço público é *“o resultado da interacção de múltiplos factores no funcionamento das sociedades humanas e traduz-se na situação de bem-estar físico, mental e social e na satisfação e afirmação culturais, bem como em relações autênticas entre o indivíduo e a comunidade, dependendo da influência de factores inter-relacionados...”*⁶. Esta obra é fundamental para esta investigação, do ponto de vista das vivências que apresenta em diferentes tipos de ruas e espaços. A autora retrata a maneira como um espaço pode ter “má fama” e ser bastante agradável e seguro para os habitantes desse local; o modo como as personagens principais intervêm, numa área à escala de bairro, dá segurança aos figurantes, como se a segurança se tratasse apenas de um fator psicológico; e a confiança que se pode ganhar para que um espaço tenha uma vida urbana confortável e segura.

¹ GEHL, Jan - *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006, p.163

² GEHL, Jan - *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006, falta p. 168

³ GEHL, Jan - *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006, falta p. 169

⁴ JACOBS, JANE *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 1961, p.32

⁵ JACOBS, JANE *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 1961, p.30

⁶ JACOBS, JANE *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 1961, p.32

Para Pedro Brandão, o projecto do espaço público deve contribuir para a criação/consolidação de uma malha urbana coerente. Para tal deve reconhecer o contexto e identificar as características de cada espaço e a forma como concorrem para a formação de um todo, mais vasto e complexo⁷. Este manual revela a importante dinamização que o espaço público foi sofrendo com a evolução dos centros históricos e com o aparecimento e evolução do mobiliário urbano. É apresentado um guia de projeto de espaço público que mostra a importância de determinadas características como segurança/conforto e acessibilidade /mobilidade. Para a presente dissertação, esta publicação tem um carácter fundamental, na medida em que detalha o tipo de mobiliário urbano, que por vezes é visto como obstáculo à mobilidade pedonal caso não sejam cumpridas algumas regras de implantação e colocação aqui descritas.

⁷ BRANDÃO, Pedro - *O Chão da Cidade*-Guia de avaliação do design de espaço de espaço público, 2002, p.193

CAPÍTULO II

DA CIDADE INDUSTRIAL À CIDADE MODERNA

Mais do que uma análise exaustiva sobre a história da cidade, este capítulo centra-se em três momentos chave dessa evolução: parte de uma breve referência às origens da cidade (por corresponder ao início da civilização urbana), procede com a análise da cidade industrial (por corresponder ao início da civilização urbana moderna) e termina com algumas características da cidade moderna (por corresponder à civilização moderna actual). São considerados os três momentos chave de interesse nesta abordagem, de modo a perceber entre outros aspectos gerais, a importância colocada nos espaços públicos. Pretende-se um breve enquadramento histórico da evolução da cidade, nestes três momentos, de modo a poder identificar as especificidades do espaço público do estudo de caso, o contexto de uma cidade da América Latina.

2.1. Nascimento da Civilização Urbana

Um dos exemplos que assinala o surgimento das primeiras civilizações organizadas em cidades é, segundo Neves⁸ o território do “Crescente Fértil”, localizado entre os desertos da África e da Arábia e os montes que os confinam a norte, do Mediterrâneo ao Golfo Pérsico. Aqui, diferentes populações se fixaram e iniciaram as culturas agrícolas, a dominação de animais e a metalurgia, favorecendo deste modo o nascimento da civilização urbana da Mesopotâmia.

No caso da orla mediterrânea, as civilizações urbanas mais antigas, nasceram também da motivação e estabelecimento de populações (Cretenses, Semitas, Arcádios, Assírios) e Indo-Europeus, que invadiram em vagas sucessivas o Próximo Oriente e a Europa (Hititas, Persas, Gregos e posteriormente os celtas, Romanos, Germanos e Eslavos).⁹ (figuras 1)

⁸ Neves, P., 1982, pp. 66-67

⁹Idem, p.66.

2.2. A Cidade Industrial

A Europa sempre se caracterizou em vários momentos da sua história de sobrepovoamento, pela iniciativa de deslocalização de populações para os territórios, imensos e pouco povoados, doutros continentes. Essencialmente a partir do século XVI, os camponeses pobres, perseguidos políticos e religiosos deslocavam-se dos seus países de origem, para se fixarem, primeiro no continente americano e, mais tarde na Austrália e Nova Zelândia. Também Africanos, foram levados à força, como escravos, para as plantações tropicais do continente americano. As taxas de natalidade e mortalidade mantinham-se elevadas, levando a um crescimento lento da população.

A Revolução Industrial iniciou-se na Inglaterra, com o processo de mecanização da indústria têxtil, que surgiu na segunda metade do século XVIII consequência da invenção da máquina de fiar e de tecer e viria a alterar profundamente o processo de deslocação dos povos. De um movimento de pessoas que atravessava continentes, passou a ser também um movimento de pessoas em direção às cidades. O progresso industrial rapidamente atingiu o sector da metalurgia, estendendo-se a outros países da Europa. A ansia de melhores condições de vida foi tal que se considera¹² o século XIX como o das grandes migrações transcontinentais.

O passo decisivo foi dado com a aplicação da máquina a vapor, que permitiu obter maior produtividade e desenvolver os transportes¹³. Goitia refere que este avanço desencadeia uma série de outros acontecimentos que não se limitam à indústria, mas também à revolução agrícola, nos meios de transporte e comunicação e nas ideias económicas e sociais.¹⁴ Paralelamente, as cidades transformam-se acompanhando os moimentos da época.

A saída do meio rural e o ajuntar de populações nas cidades, devido também à Revolução Agrícola, que reduziu a necessidade de mão-de-obra, levou à urbanização massiva. A indústria fixou-se nas cidades devido à disponibilidade de mão-de-obra, atraindo população em busca de uma vida melhor. Ex-agricultores (incluindo crianças) passaram a trabalhar em fábricas nas cidades, morando em bairros circundantes,¹⁵ (figura 6) expostos ao fumo e chaminés que convivem com os edifícios habitacionais.

¹² MATOS, M. e RAMALHO, M., 1990, pp. 20, 48

¹³ Idem p. 147

¹⁴ GOITIA, F., 1982, p. 144

¹⁵ MATOS, M. e RAMALHO, M., 1990, p.209



Figura 6. Cidade do início da Revolução Industrial.

Em plena Revolução Industrial, apesar de não muito significativo, verificou-se um crescimento populacional ligeiramente mais rápido que nos períodos anteriores. Tal deveu-se à diminuição da taxa de mortalidade, por um lado, causada pela alteração das mentalidades e das condições de vida que vinham a ser introduzidas desde a Revolução Francesa e pelos progressos traduzidos pela Revolução industrial. Estes produziram efeitos sobre a natalidade, que também se devem ao recuo das epidemias com a melhoria dos cuidados de saúde e alguns progressos na medicina e higiene, bem como à melhoria da alimentação.¹⁶ (figura. 7)

O rápido crescimento das cidades originou a alteração do anterior núcleo das urbes, que se tornou no novo centro urbano a par da formação da periferia. Na estrutura do núcleo, encontram-se os monumentos mais importantes dominantes na paisagem da cidade, mas as suas ruas estreitas e casas diminutas, não se adaptavam às novas densidades populacionais. Consequentemente, provocaram a deslocação sucessiva dos mais abastados para tipologias habitacionais unifamiliares que se fixavam ao longo das novas alamedas que eram rasgadas nas periferias, deixando nos centros os pobres, que iam ocupando todos os espaços disponíveis, em precárias condições de vida.¹⁷

¹⁶ MATOS, M. e RAMALHO, M., 1990, pp. 46-56

¹⁷ Benevolo, L., 1993, p. 565

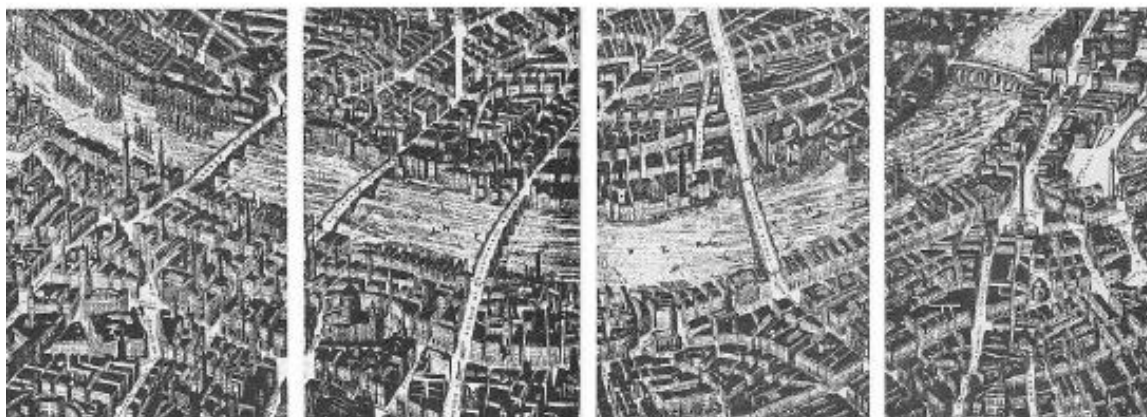


Figura 7. Centro de Londres, 1851

Assim, a cidade vai-se expandindo por terras livres e nem sempre planeadas da periferia, onde se juntavam inúmeras iniciativas independentes e urbanização como, bairros de ricos e pobres, indústria, armazéns, instalações técnicas, novos equipamentos (militares, cemitérios, entre outros) que necessitavam de muito espaço. A falta de regulamentação não permitia o crescimento homogêneo, quer em termos sociais quer arquitetónicos e a tendência para o isolamento e separação de classes levou a que os burgueses residissem em casas isoladas com jardim enquanto os pobres, em geral, habitavam em blocos em banda, sobrepostas em edifícios com muitos pisos.¹⁸

Inúmeras cidades europeias e americanas mudaram drasticamente por causa da Revolução Industrial, tornando-se grandes centros industriais. Entre elas destacam-se pelo seu grande crescimento populacional, a cidade de Manchester que tinha 4000 habitantes em 1790 alcançando, seis décadas depois, os 350000 e Chicago que possuía 4500 habitantes em 1840 saltando para 500000, em 1880, duplicando na década seguinte. Londres era a maior cidade do mundo, com uma população aproximada de 1 milhão de habitantes e no final do século XIX, era a primeira área urbanizada a superar os 5 milhões de habitantes, sendo Paris, Bagdad, Pequim, Istambul e Kyoto, outras grandes cidades da época.¹⁹ o crescimento populacional de Londres desde 1784 a 1939 (figura 8), foi muito considerável.

¹⁸ p. 567

¹⁹ Wikipédia, 2009, in (<http://pt.wikipedia.org/wiki/cidade>)

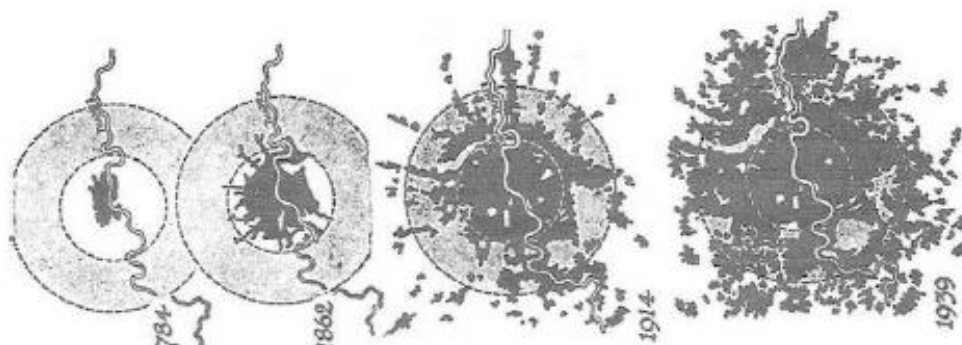


Figura 8. Crescimento de Londres de 1789 a 1935.

Com a Revolução Industrial, nasceram novas cidades, maioritariamente junto às fontes de matéria-prima e com a redução do vínculo com o campo ocorre a rápida densificação das áreas urbanas, das atividades industriais em detrimento das questões relacionadas com a qualidade de vida dos habitantes e do ambiente. Isto traduziu-se na proliferação exaustiva de habitação, com condições precárias para albergar a mão-de-obra utilizada nesta indústria, os bairros industriais, os denominados “*slums*”. (tabela 1)

Período	Cidade	Localização	População (hab)
1850	Manchester	Inglaterra	350.000
1880	Chicago	Estados Unidos	500.000
Final de XIX	Londres	Inglaterra	5.000.000
1909	Tóquio	Japão	50.000.000

Tabela 1. Algumas das cidades e sua população após a Revolução Industrial

Como consequência do crescimento desordenado e densificação das cidades, cresceram os problemas de salubridade e acessibilidade, e surgiram conseqüentemente as reivindicações sociais. Este crescimento acelerado e desordenado da cidade trouxe graves problemas de salubridade, ventilação e circulação, que associados à necessidade de controlo das convulsões sociais, pelos poderes políticos. O que, levou à demolição de vastas áreas antigas, para implantação de novas urbanizações. Estas, erguidas segundo as ideias modernistas, são o despoletar das ações de intervenção no tecido urbano, que com o progresso dos transportes e a exploração fundiárias, sem o devido préstimo normativo por parte das autoridades, levaram à expansão desordenada das periferias urbanas. Por sua vez, o gradual abandono das áreas centrais, pelas camadas mais ricas da sociedade, levou à progressiva ocupação pelas camadas

mais pobres, que sem alternativa, ocupam todos os locais disponíveis, inclusive aqueles impróprios para a habitação.

Com grandes dificuldades de subsistência, estas populações não tem capacidades de desenvolver ações de manutenção do edificado, levando a que várias partes da cidade se degradem gradualmente com o tempo.

Estes fatores desencadearam a tomada de medidas para tentar minimizar estes problemas. Fazendo uso da legislação aprovada em vários estados europeus²⁰, nomeadamente permitindo recorrer a expropriações para demolir vastas porções do tecido edificado mais insalubre, sucedem-se intervenções em porções da cidade, e com o desenvolvimento dos transportes, a expansão rápida para a periferia.²¹ Destas intervenções, destaca-se a ocorrida em Paris, na segunda metade do século XIX, realizada por Haussmann, evidenciada pela abertura de imponentes avenidas no conjunto habitacional existente. Segundo Benevolo²² procurava enobrecer o novo ambiente urbano com os instrumentos urbanísticos tradicionais: a busca da regularidade, a escolha de um edifício monumental antigo ou moderno como pano de fundo de cada nova rua, a obrigação de manter uniforme a arquitetura das fachadas nas praças e nas ruas mais importantes. (figura 9).

Benevolo²³ refere ainda que tal intervenção compreendeu o traçado de outras ruas na faixa periférica, a criação de novos serviços primários (aquedutos, esgotos, iluminação pública e rede de transportes públicos) e secundários (de entre outros, hospitais, escolas, e parques públicos) e a subdivisão da cidade em 20 distritos semiautónomos. Neste período, a população de Paris cresceu de 1,2 para 2 milhões.



Figura 9. Intervenções de Haussmann, novos arruamentos a preto, novos bairros a tracejado quadriculado e parques periféricos a tracejado horizontal.

²⁰ Benevolo, L., 1993, p. 567

²¹ Carvalho, J., 2003a, p. 22

²² Benevolo, L., 1993, pp. 589-593

²³ Idem-Ibidem

Com o aumento da população nas cidades, o consequente aumento da necessidade de habitação, e graças ao desenvolvimento dos transportes, nasce a especulação em torno dos terrenos de habitação, resultantes da conversão de grandes extensões de terreno agrícola. Segundo Goitia²⁴ a malha em quadrícula simples foi a solução mais funcional da época, que permitiu rapidamente abrir vias de tráfego hierarquicamente similares, parcelar, vender e construir bairros completos. Paralelamente, estas operações de urbanização, geravam grandes receitas para os especuladores. Como consequência, surgem extensas malhas regulares típicas nas cidades americanas, que também ocorrem em cidades europeias, e que Carvalho (2003) denomina “malhas em série industriais”.²⁵ (ver figura 10)



Figura 10. “Malha em série Industrial” de Chicago.

Em síntese, poder-se-á referir que os novos arruamentos em direção à periferia, que conduziam a expansão urbana das urbes, se encontram entre os principais espaços públicos da cidade industrial. A questão central que ocupava os urbanistas da época era a construção de habitação para albergar os milhares de pessoas que acorriam à cidade.

²⁴ Goitia, F., 1982, pp. 157-158

²⁵ Carvalho, J., 2003a, p. 54

2.3. A Cidade Moderna

A sequência de inovações técnicas desencadeadas pela Revolução Industrial, levou à difusão do aço como material construtivo utilizado em pontes e caminho-de-ferro. Este processo levou a assinaláveis progressos no sector dos transportes, originou o incremento do trânsito, ao desenvolvimento de novos sistemas construtivos e novas instalações urbanas, como o gás, a eletricidade, o telefone e os transportes públicos em carris (de superfície e subterrâneo). O espaço público tornou-se limitado para tanto desenvolvimento, levando ao enfraquecimento da gestão tradicional e provocando a busca pela renovação do ambiente.²⁶

Neste contexto, na transição para o século XX, com o movimento moderno, são propostos novos modelos de organização territorial, a cidade Jardim, por Ebenezer Howard, a cidade dispersa de Frank Lloyd Wright e a futurista, por Le Corbusier, que como refere diz Carvalho, *“embora preconizem cidades totalmente alternativas, defendem, uma rede hierárquica das vias de comunicação, uma separação de funções centrais, industriais e residenciais, estando as últimas dotadas dos equipamentos necessários, e uma procura do contacto com a Natureza.”*²⁷

Na cidade Jardim - Garden City, Howard sustenta o desenvolvimento limitado da malha urbana, defendendo a formação sequencial de novas cidades, que agreguem habitação e emprego, interligadas por uma eficiente rede de transportes públicos. Nelas predominam as zonas verdes e as moradias unifamiliares, devendo cada cidade ser de baixa densidade.²⁸ Muito aplicado em Inglaterra este modelo foi primeiro aplicado em Letchworth, cidade fundada em 1902, e desenvolveu-se em larga escala nas cidades dos Estados Unidos.²⁹

(figura 11)

²⁶ Benevolo, L., 1993, pp. 615-616

²⁷ Carvalho, J., 2003a, p. 60

²⁸ Idem-Ibidem

²⁹ Benevolo, L., 1993, pp. 615-616

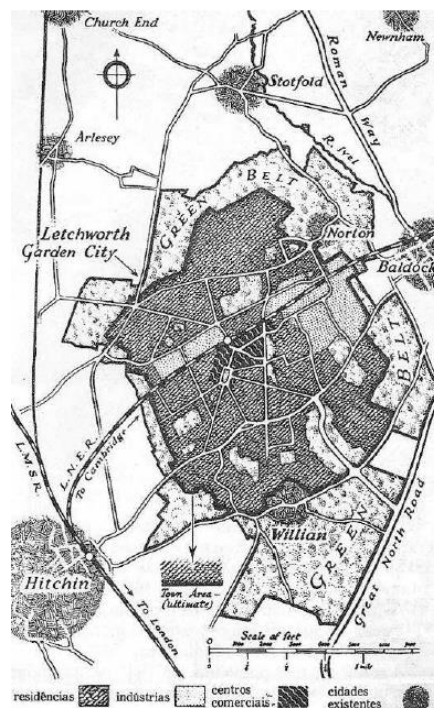


Figura 11. Planta de Letchworth.

Após a Segunda Grande Guerra Mundial, com a necessidade urgente de alojamento devido às destruições e à enorme afluência populacional às cidades, deu-se um rápido crescimento das capitais, o que exigiu a ingerência da administração pública no ordenamento. Requeria-se a disponibilização de solo urbanizado e sobretudo de habitação. A utilização dos modelos modernos também expressos na Carta de Atenas de 1933 e a sua adaptações à escala do planeamento regional, fez erguer novas cidades, elegendo-se o modelo da cidade linear. Isto porque ia ao encontro da vontade de ordenamento baseada nos transportes públicos, sendo a solução para as elevadas densidades populacionais de construção em altura.³⁰

O denominado *Plano dos Dedos*, de 1947, para Copenhaga, foi o primeiro plano regional da cidade, onde se propunha travar o crescimento e canalizar as tendências de urbanização para um conjunto de centros urbanos, a criar ao longo de cinco eixos suportados por transportes ferroviários suburbanos. Estes eixos seriam separados por espaços verdes protegidos, sendo o tempo máximo de deslocação estimado até ao centro de quarenta e cinco minutos.³¹ (figura 12)

³⁰ Carvalho, J., 2003a, pp. 107-118.

³¹ Idem-Ibidem, p. 108

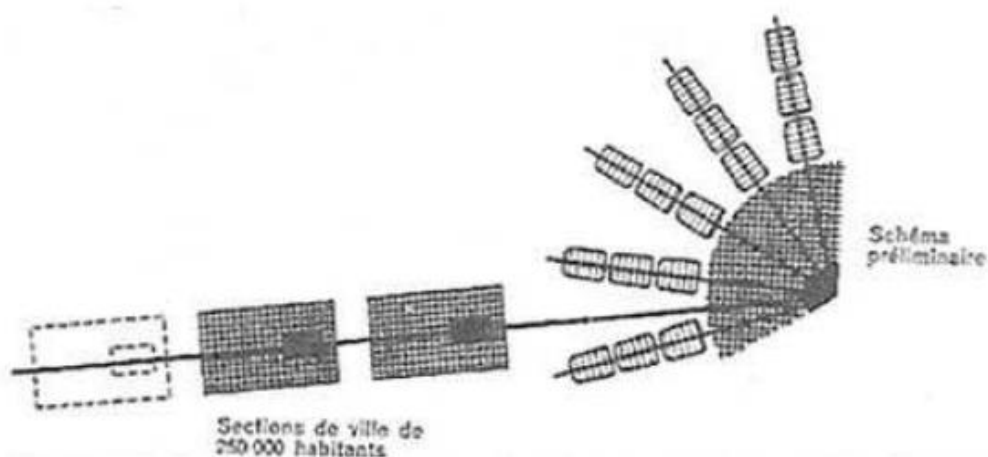


Figura 12. Planos dos Dedos, para Copenhaga.

A preferência pela habitação unifamiliar em detrimento da coletiva, evidente desde os anos 70, permanece nos dias de hoje, provocando a mistura cidade/campo mencionada por Carvalho. Segundo o autor³² o fenómeno ocorre em torno da cidade contínua, envolvendo os diversos tipos de subúrbios; caracterizando-se pela presença dominante da habitação unifamiliar dispersa e isolada e pela persistência de áreas e florestais.

Em síntese, ocorreu um crescimento populacional rápido, verificando-se até uma verdadeira “explosão” urbana. Note-se que em 1990, 10% da população mundial, vivia em cidades, passando este valor para cerca de 50% em 2000.³³ (figura 13)

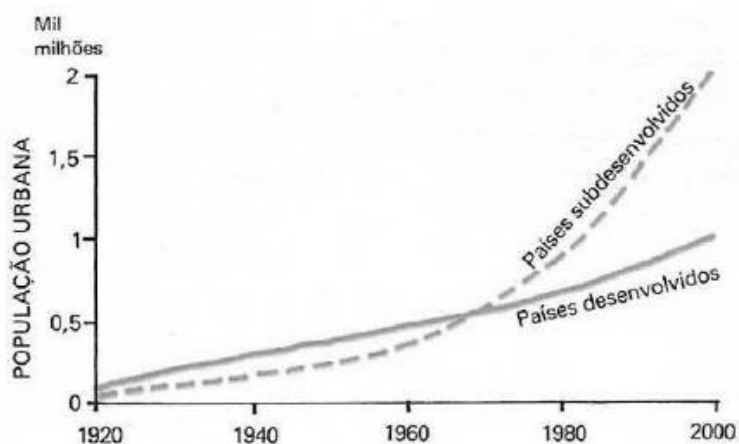


Figura 13. Evolução da população urbana.

Figura 13. Evolução da população urbana. (Matos, M. e Ramalho, M.1990, p.207)

³² Carvalho, J., 2003a, pp. 117-119

³³ Matos, M. e Ramalho, M., 1990, pp. 46, 206

Poder-se-á referir em suma que de uma fase de pensar a cidade centrada nas questões da habitação, o momento presente é também uma fase que requer o repensar da cidade centrada na abordagem do espaço público. O espaço público, representa um dos elementos chave da qualidade da cidade e do bem-estar dos seus cidadãos, residentes ou utentes. Ora, os desafios nesta matéria estão longe de se esgotarem.

Capítulo III

CARACTERÍSTICAS DO ESPAÇO PÚBLICO

3.1. A Importância do Espaço Público na cidade

3.1.1 Exemplos marcantes da história do urbanismo

Para além dos três momentos chave analisados no capítulo anterior (origem da cidade, a cidade industrial e a cidade moderna), outros momentos da história urbana correspondem a diferentes abordagens do seu espaço público. Por exemplo, durante o período renascentista, houve uma mudança de mentalidades que alterou radicalmente a maneira de urbanizar. Ainda mais preocupado com o edifício em si e a sua aparência do que com o espaço que o rodeia, o Renascimento deu um grande contributo para a qualificação do espaço público tomar uma posição importante dentro do urbanismo, centrado essencialmente na preocupação estética dos lugares.

Também no final do século XVI, após a reforma protestante, o poder papal tem necessidade de se reafirmar perante o seu povo, recorrendo à arquitetura monumental como forma de impor o seu poder. Surge então uma nova conceção do espaço urbano, onde o espaço público se assume como elemento conformador dos edifícios monumentais, servindo inclusivamente para destacar a importância que estes desempenhavam. Por exemplo através da formação de grandes largos que serviam de extensão do próprio edifício, que através do espaço público se ampliava fazendo sentir a influência da atividade do seu interior (nomeadamente dos edifícios religiosos, como basílicas e catedrais) no espaço público confinante (das praças ou adros).

Em Paris, Luís XVI utilizar a arquitetura para afirmar o seu poder real, recorrendo também à definição de espaços públicos que se assumem como locais simbólicos da hegemonia do monarca. Tirando também partindo da ideia da monumentalidade, são criadas grandes praças reais, as ruas são repensadas e os passeios alargados. No centro da praça eram colocadas as estátuas equestres do monarca, como marca do seu poder político.

No século XVIII pode destacar-se a construção da cidade de São Petersburgo, cuja morfologia urbana se caracteriza por grandes praças e alamedas ao estilo *boulevards*, abertas para o rio. Em Portugal, com o terremoto de 1755, a proposta de reconstrução da cidade sob a tutela política do Marquês de Pombal recorre a uma malha urbana ortogonal, assente no quarteirão como elemento morfológico de fazer a cidade, onde são recriadas as duas praças que delimitam a área de intervenção; a praça do Comércio e o Rossio, como espaços públicos de centralidade máxima no contexto da urbe. Nela se concentram as atividades administrativas

da Corte portuguesa, com as estátuas equestres como a de D. José colocada ao centro da praça do Comércio, orientada e aberta ao rio Tejo, a assinalar o poder do monarca. (figuras 14e 15)



Figuras 14 e 15. Cidade de São Petersburgo e Praça do Comércio, Lisboa.

Através destes últimos exemplos, poder-se-á referir que a praça se assume no contexto das cidades; quer em Roma, França, São Petersburgo ou Lisboa, como o elemento central do espaço público, onde o poder (religioso ou político) se representa.

As limitações dos transportes quer dentro da cidade quer entre cidades, restringiram o desenvolvimento das cidades, que continuava lento e consequentemente dos espaços públicos; à exceção de intervenções marcantes, mas pontuais, como as das cidades anteriormente referidas. Foi com a Revolução Industrial que esta situação começou a sofrer uma mudança, através do aparecimento de novos padrões de mobilidade. A mobilidade nas cidades começa a ser feita através da utilização do veículo automóvel, como meio de transporte individual, levando ao crescimento significativo das cidades e à consequente alteração nos espaços públicos.

A partir de meados do século XX, a mobilidade passa a depender, cada vez mais, do automóvel, consequência do aumento deste *associado à crescente urbanização da população e ao crescimento urbano difuso e fragmentado dos principais centros urbanos*.³⁴ (figura. 16) Na cidade fragmentada e difusa, as zonas residenciais localizam-se em zonas cada vez mais distantes dos centros urbanos administrativos e terciários, associados à localização dos locais de trabalho. Com a separação entre o local de habitação e o local de trabalho, a utilização do automóvel torna-se intensa nas deslocações pendulares diárias entre ambos. Este modelo de

³⁴ Fernando Nunes da Silva - “Ordenamento do território, sistemas de transportes e mobilidade urbana”. in: Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável, Março 2008, p.34

organização da cidade dispersa requer elevados consumos de energia nessas deslocações (a par do dispêndio de tempo e dinheiro), com consequências em termos de poluição.



Figura 16. Crescimento dos centros/Domínio do transporte individual

Alguns países do norte e centro da Europa, aperceberam-se rapidamente do problema que estava a ser gerado por este processo de desfragmentação urbana e investiram fortemente nas redes de transportes públicos, de modo a diminuir a invasão do automóvel nos espaços públicos urbanos.

Em alguns casos, as áreas urbanas continuaram a crescer de uma forma complexa, apareceram novos espaços urbanos e as grandes cidades continuaram a crescer para as periferias, ultrapassando a capacidade de cobertura pelas redes de transportes públicos existentes na altura. Estava confirmado, o domínio do transporte individual, perante a queda dos transportes públicos e da deslocação pedonal.

Estes fatores provocaram mudanças na fruição do espaço público urbano, tais como, a prevalência da dinâmica da propriedade privada em detrimento dos espaços públicos, a ocupação praticamente exclusiva do espaço público por parte do automóvel (quer em trânsito quer estacionado), a oferta comercial tradicional em retrocesso, afastando os transeuntes dos centros das cidades, concentrando-se os shopping center da periferia, localizados juntos aos nós dos grandes eixos rodoviários ou a insegurança crescente nos centros urbanos, pela perda de população em direção à periferia, de atividades, de residentes e utentes.

Mais recentemente tem-se demonstrado uma crescente vontade de recuperar o espaço público, principalmente nos centros históricos. As ações de reabilitação urbana têm vindo cada vez mais a centrar-se não apenas na recuperação dos edifícios abandonados, devolutos ou degradados mas também da requalificação dos espaços públicos, modernizando infraestruturas e criando espaços verdes. Estas ações visam melhorar e potenciar a vida na cidade, dando-lhe forma, continuidade e sentido como um todo, como um conjunto. Assim, há que garantir a qualidade dos trajetos e elementos de continuidade, quarteirões e áreas urbanas, relações entre edifícios, equipamentos, monumentos, vias, espaços de transição e espaços abertos em cada área da cidade.³⁵

³⁵ Jordi Borja; Zaida Muxi - El Espacio Público y La Ciudadania. Barcelona: Electa, 2003, p.73

3.1.2. Conceitos e Contextos do Espaço Público

O conceito e definição associados ao espaço público encontra expressividade na opinião de Montaner. Este autor refere ao espaço público como aquele que não se centra nas actividades produtivas, que está livre para ser apropriado e transformado por qualquer cidadão que é também um agente das sua transformação. Assim, refere o autor que o espaço público é *“aquele en el que se puede estar sin más, sin actividad, sin obligación (...) un espacio para perder el tiempo en actividades no productivas sino relacionales o introspectivas (...) libre de las presiones del hacer que abocan, en el mundo contemporáneo invariablemente al consumo (...) como espacio de derecho (...) potencial de ser apropiado y transformado por una ciudadanía en evolución, que destrone la visión androcéntrica del ciudadano apesar de sus limitaciones y sus insuficiencias y de su origen falsamente democrático, el espacio público de hoy puede ser muy positivo para ir construyendo relaciones sociales”*³⁶

A importância do espaço público na cidade é o facto de este poder ser concebido, projectado e criado para ser vivido, aproveitado só porque sim, sem uma razão definida à partida. Trata-se de um espaço de liberdade que permite ao cidadão que o frui uma diversidade de acontecimentos. Deve ser capaz de fazer esquecer o tempo, dar prazer e causar sensações positivas de relação com a cidade no seu todo. Deve ser um lugar não apenas de passagem, mas essencialmente onde se encontram pessoas, i.e. de sociabilidade entre os habitantes da cidade. Tal como defende Jan Ghel, *o espaço público é um lugar que possibilita encontros*³⁷, um lugar onde não se realizam actividades laborais, um lugar onde se aflora a vida urbana em comunidade.

Na sociedade urbana atual, que crescentemente se confina ao espaço interior dos edifícios, a par da utilização do automóvel nos espaços exteriores urbanos, torna-se fundamental ter um espaço público com estas características, mesmo que seja aquele utilizado diariamente para ir para o trabalho, ou para a escola. Se for um espaço público de qualidade, que permita e garanta as condições de acessibilidade e de mobilidade em segurança, poderá proporcionar sensações diferentes e na maioria das vezes agradáveis. Tem-se como exemplo, “Las Ramblas”, em Barcelona que confirmam os pontos positivos de um espaço público de qualidade, pelo movimento de pessoas que diariamente as percorre. (figuras 17e 18)

³⁶ MONTANER, J., “la deriva del espacio público”, parte 1, la vanguardia, Barcelona, 2010, p.68
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/10.031/3357>

³⁷ GHIEL, J. la humanización del espacio urbano. la vida social entre los edificios. Barcelona: editorial reverté,2006. p.168



Figuras 17 e 18. Las Ramblas, Barcelona

De um modo geral, poder-se-ão definir os espaços públicos, como aqueles que resultam do que está entre os edifícios³⁸ i.e. o espaço ‘vazio’ ou livre que se situa por entre os edifícios. Este espaço é constituído por diversos elementos físicos, nomeadamente ruas, passeios, praças, avenidas, jardins ou largas entre outros.

As vivências nestes elementos constituintes do espaço público são variadas, quer de natureza coletiva ou individual, sendo o peão a figura predominante. (figura 19)



Figura 19. Vivências urbanas do espaço público

³⁸ Jan Gehl - La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté, 2006, p.168

3.1.3. A Carta de Atenas

Nos anos 30 através IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), deu-se um acontecimento importante para o Urbanismo, que resultou nos princípios da cidade moderna fixados na “Carta de Atenas”. Entre eles encontravam-se muito claros alguns requisitos associados aos espaços públicos.

Baseava-se no funcionalismo, i.e. cada função diferente ocupava o seu local específico na cidade, através da técnica do zonamento, que distribuía pela cidade cada uma das suas funções (habitar, circular, cultivar a mente e o corpo e trabalhar) num espaço que lhe estava exclusivamente afeto. Assim, permitiu analisar os aspetos físico-funcionais das cidades com critérios e argumentos para uma arquitetura salvável e fisiologicamente adequada que utilizava critérios como a importância da luz natural, a qualidade do ar, a ventilação e ainda o contacto dos habitantes com os espaços abertos. A preocupação que Le Corbusier tinha com a luz solar e os espaços verdes (figuras 20 e 21) era assim uma característica.

A tipologia de edifícios em altura assentes em pilares, visava deixar livre o espaço o nível do solo, para a sua fruição como espaço público. Também a especialização da função de circular com a divisão das vias consoante a sua capacidade (modelo dos 7V), a separação de vias em relação aos edifícios e a separação entre vias exclusivamente para a circulação pedonal e as vias exclusivamente para o trânsito automóvel (de que Brasília é o exemplo paradigmático), permitindo a melhor insolação com o objetivo de uma edificação saudável.

De acordo com Gehl³⁹, as consequências do urbanismo fundamentalista na envolvente social não foram previstas na totalidade, pois não se reconhecia a influência do edificado nas atividades exteriores e, conseqüentemente, numa série de possibilidades sociais. Pelo contrário, os urbanistas da época pensavam que as extensas superfícies de relvado entre os edifícios seriam cenário óbvio de inúmeras atividades recreativas e de vida social rica, diversa e dinâmica. Tratava-se de uma visão do espaço público através do espaço verde como elemento unificador dos projetos de edificado.

³⁹ GEHL, Jan; GEMZOE, Lars - Novos espaços urbanos. Barcelona: Gustavo Gili, 2002

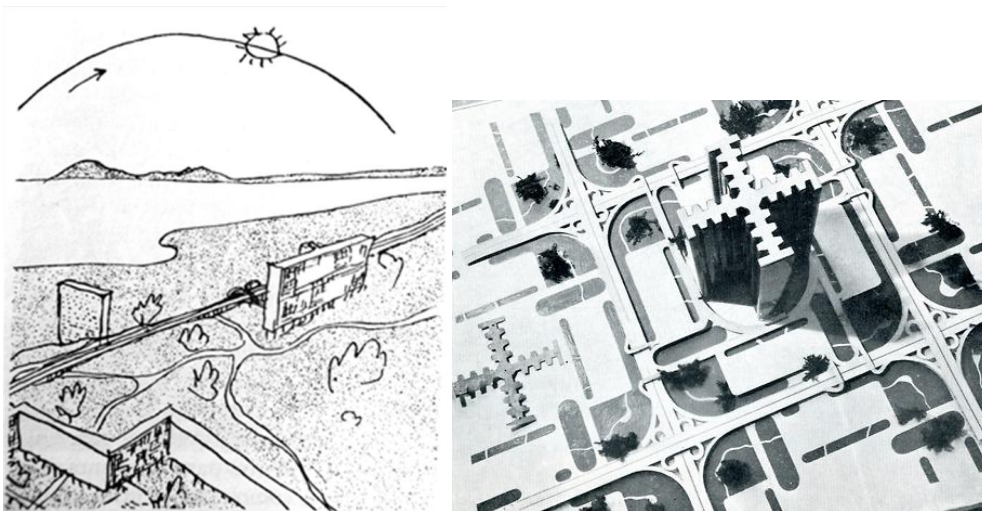


Figura 20 e 21. Esquízo e maquete “ torre do Plan Voisin”, Le Corbusier, Paris, 1922.

3.1.3. Tipologias do Espaço Público

As intervenções de requalificação das cidades através de projetos de desenho urbano, devem considerar o espaço público como elemento projectual conformador da cidade. Neste sentido Brandão destaca que o projeto do espaço urbano público *“deve contribuir para a criação/consolidação de uma malha urbana coerente. Para tal, deve-se saber reconhecer o contexto e identificar características de cada espaço e a forma como ocorrem para a formação de um todo, mais vasto e complexo”*.⁴⁰

É fundamental que exista continuidade entre todos os elementos do espaço público num sistema de mobilidade pedonal, sendo para isso imprescindível compreender as diferentes tipologias do espaço público. Assim, o autor sugere 15 tipologias para a organização dos espaços públicos à escala da cidade (tabela 2).

Entre essas tipologias destaca-se a rua, pertencente à tipologia de “Espaço- traçados”, pelo seu carater multifuncional.

⁴⁰ Pedro Brandão - O Chão da Cidade - Guia de avaliação do design de espaço de espaço público, p.193

a. Espaços – traçado	Encontro	1. Largos, praças
	Circulação	2. Ruas, avenidas
b. Espaços – “paisagem”	Lazer – natureza	3. Jardins, parques
	Contemplação	4. Miradouros, panoramas
c. Espaços – deslocação	Transporte	5. Estações, paragens, interfaces
	Canal	6. Vias-férreas, auto-estradas
	Estacionamento	7. Parking, silos
d. Espaços – memória	Saudade	8. Cemitérios
	Arqueologia	9. Industrial, agrícola, serviços
	Memoriais	10. Espaços monumentais
e. Espaços comerciais	Semi-interiores	11. Mercados, centros comerciais, arcadas
	Semi-exteiores	12. Mercado levante, quiosques, toldos
f. Espaços gerados	Por edifícios	13. Adro, passagem, galeria, pátio
	Por equipamentos	14. Culturais, desportivos, religiosos, infantis
	Por sistemas	15. Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Tabela 2. Tipologias de espaço público | Pedro Brandão - A Identidade dos lugares e a sua representação

Entende-se, através da tabela anterior a relação entre a tipologia e morfologia. Sendo a mais importante para o tema tratado nesta dissertação aquela que diz respeito ao Espaço-Traçado, que permite compatibilizar vários usos á rua. O autor compila as principais funções dos espaços públicos em:

1. Circulação, tanto de veículos automóveis como de peões;
2. Acesso aos edifícios, bem como o fornecimento de luz e ventilação;
3. Assegurar os percursos dos transeuntes;
4. Garantir a criação de lugares de estacionamento requeridos pelos vários tipos de veículos motorizados;
5. Criar locais de interação e sociabilidade, de vivências em comunidade.

Neste contexto, a rua destaca-se pela sua importância como elemento do espaço público. Contudo, tem mudado a sua função, com a perda do seu carácter pedonal, admitindo-se muitas vezes e com demasiada facilidade a sua substituição por vias mais ou menos rápidas ao serviço do automóvel, quer por edifícios isolados que a dispensam.

A este propósito Jane Jacobs⁴¹, assinala alguns requisitos para a fruição da rua como espaço público da cidade, de modo a seja capaz de oferecer segurança e diversidade para os seus frequentadores e moradores. Dentro desses objetivos, realçam-se os seguintes:

⁴¹ JACOBS, Jane - Morte e vida de grandes cidades. 1961, 1ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2000 p.32

1. Fomentar ruas vivas e atraentes, pela presença de atividades diversas que permitam diversos acontecimentos;
2. Fazer com que o tecido urbano das ruas forme uma malha o mais continua possível com a envolvente;
3. Fazer com que os parques, praças e edifícios integrem esse tecido das ruas e sejam utilizados para intensificar e alinhar a complexidade e multiplicidade de usos.

Estes requisitos são assinalados como necessários para que através da rua, se fomente a articulação entre os espaços públicos da cidade, numa multiplicidade de funções, desde ruas exclusivamente para peões, a ruas dedicadas ao trânsito automóvel.

3.1.4. Critérios de Qualidade do Espaço Público

Autores como Ghel têm-se vindo a debruçar sobre a perceção das carências das cidades, chegando a considerar que em alguns casos atravessam uma grave crise no que diz respeito ao espaço público. Por outro lado, realçam ainda a mudança dos últimos anos na maneira de entender o espaço público, anteriormente visto como elementos secundários e dispensáveis da cidade, hoje encarados como elementos cruciais para o seu desenvolvimento.⁴²

Assim, propõem-se 12 critérios, considerados por este grupo de urbanistas⁴³, como sendo determinantes para obter um Espaço Público de qualidade.



Figura 22. Ilustrações de Marina Chevrard para a exposição “Cidades para as Pessoas”

⁴² Jan Ghel, Lars Gemzoe e Sai Karnaes, *New Life City* 2006, p.169

⁴³ <http://www.archdaily.com.br/br/01-115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico>

Os doze princípios que asseguram a qualidade do espaço público são: Proteção contra o trânsito, segurança nos espaços públicos, proteção contra experiências sensoriais desagradáveis, espaço para caminhar, espaço de permanência, ter onde sentar, possibilidade de observar, oportunidades de conversas, locais para se exercitar, possibilidade de aproveitar o clima e por ultimo boa experiência sensorial. (figuras 22, 23, 24, 25)

1. Proteção contra o trânsito:

O primeiro critério que os autores dinamarqueses consideram fundamental para o bom funcionamento do espaço público, é a segurança para os peões ao nível da sua fruição. A cidade deve oferecer aos peões condições de se locomoverem em total segurança pelas ruas, sem terem de se preocupar em serem atingidos por veículos. Assim como destacam a necessidade de ‘ensinar’ o peão a circular com a devida precaução.

2. Segurança nos Espaços Públicos:

O segundo critério diz respeito à importância da segurança nos espaços públicos. É essencial que seja possível a circulação de pessoas e a realização de atividades noturnas, sem que o utilizador se sinta ameaçado. Considera-se fundamental uma boa iluminação.

3. Proteção Contra Experiências Sensoriais Desagradáveis:

No critério número 3, faz-se referência à necessidade de existirem no espaço público estruturas que sirvam de apoio aos seus utilizadores. Estruturas que os protejam por exemplo de condições climatéricas desfavoráveis à fruição como sejam o calor, a chuva ou o vento. (figura 22)



Figuras 23. Ilustrações de Marina Chevrand para a exposição “Cidades para as Pessoas”

4. Espaço para Caminhar:

O quarto critério estabelece para o espaço público o requisito de nele se definir, um corredor ou local exclusivamente afeto à função de caminhar. Pretende-se com esta medida criar espaços que respondam às necessidades dos utilizadores, mesmo os de mobilidade reduzida, mostrando-os como estruturas urbanas atrativas e capazes de cumprir a sua função.

5. Espaços de Permanência:

O quinto critério presente, considera que os lugares públicos devem ser agradáveis, para que as pessoas sintam vontade de neles permanecer, por grandes períodos de tempo, apreciando a paisagem que a cidade lhe oferece.

6. Ter onde Sentar:

Uma das principais características dos espaços públicos associados a locais onde existem elevados fluxos de visitantes é a necessidade de estarem dotados de assentos. Importa aumentar a quantidade de mobiliário urbano à disposição dos seus utilizadores e definir lugares onde as pessoas possam sentar, adequados à prática de diversas atividades como descansar, conversar ou ler. (figura 23)



Figuras 24. Ilustrações de Marina Chevrand para a exposição “Cidades para as Pessoas”

7. Possibilidade de Observar;

Apesar do Espaço Público não ser necessariamente um espaço ao ar livre, o sétimo critério procura garantir que o utilizador tenha sempre ao seu dispor paisagens e elementos que possam ser contemplados durante a sua estadia, de passagem ou de modo mais permanente.

8. Oportunidade de Conversar;

Os espaços públicos, entendidos como locais de lazer e encontro, devem contar com o mobiliário urbano que convide e fomente a interação entre as pessoas. Além do mobiliário urbano, o ruído é outro fator que condiciona esta função do espaço público. Sendo assim e para que seja possível conversar à vontade e sem interrupções, importante ter em conta a sua localização, por exemplo longe de vias com elevado trânsito motorizado.

9. Locais para se Exercitar;

O nono critério estabelece que o espaço público deve garantir o acesso a aparelhos desportivos a toda a população. Pretende-se com esta medida tornar a sociedade mais ativa, melhorar a saúde pública, ao mesmo tempo que mais uma vez se garante o relacionamento entre os seus utilizadores. A presença deste tipo de equipamentos tem vindo a ser cada vez mais frequente nas cidades portuguesas. Em resultado das mais recentes ações de reabilitação urbana de espaços públicos. (figura 24)



Figura 25 . Ilustrações de Marina Chevrand para a exposição “Cidades para as Pessoas”

10. Escala Humana:

O presente critério prende-se com a importância de considerar como referência a escala humana quando projetados os espaços públicos. Com esta medida pretende-se relacionar o utilizador com o próprio espaço de modo a que ambos se possam adequar entre si.

11. Possibilidade de aproveitar o Clima:

Este critério trata a necessidade de adaptar o espaço público ao clima e topografia locais, criando medidas potenciadoras, que permitam a utilização dos espaços no máximo tempo possível.

12. Boa experiência Sensorial:

Os espaços verdes tendem a transmitir sensações positivas aos utilizadores, dessa forma é necessário garantir que as condições estão reunidas, de modo a conseguir que o utilizador usufrua deles durante o máximo tempo possível e que sinta vontade de lá ficar. Para isso é necessário que o espaço verde público esteja devidamente dotado de mobiliário urbano cómodo, de cursos de água, que suscite a presença de diversidade de espécies de fauna e flora, criando uma atmosfera agradável para quem o frui.

Em síntese através destes doze critérios propostos pelos urbanistas dinamarqueses, de modo a garantir a qualidade do espaço público, verifica-se que a sua fruição está inteiramente ligada ao peão e às funções este nele pode desenvolver. Assume-se portanto, nesta perspetiva a clara opção por privilegiar o peão em detrimento do automóvel. Estes critérios, quando utilizados em propostas projectuais de desenho urbano, quer de criação de novos espaços públicos quer em ações de reabilitação dos existentes, pretendem garantir a sua qualidade, proporcionando aos seus utilizadores uma sensação prazerosa, e a vontade de voltar. (figura 25)

3.2. Acessibilidade e Mobilidade Pedonal

Depois de esclarecidos os conceitos relativos ao espaço público e de entender como eles se relaciona com os restantes elementos que compõem a cidade, serve o presente ponto para abordar a problemática da mobilidade pedonal, indissociável dos espaços públicos. Procura-se entender quais os obstáculos que se apresentam ao peão, que o impedem ou dificultam de circular nos espaços públicos. O estudo da acessibilidade e mobilidade pedonal, servirá de apoio teórico para a parte prática, sendo um acervo para a definição das propostas de reabilitação do Largo da Estação do Metro no bairro de Petáre em Caracas.

3.2.1. Conceitos associados à acessibilidade e à mobilidade

O conceito de acessibilidade aplicado à cidade diz respeito à facilidade com a qual os cidadãos se movimentam ou deslocam no espaço urbano, tendo em consideração as suas diferentes condições físicas para o fazerem (desde um perfil mais atlético a um indivíduo com mobilidade reduzida). Brandão refere a propósito que a acessibilidade representa a *“Facilidade com que podemos circular numa área e aceder a determinado lugar ou equipamento, incluindo os idosos, deficientes, aqueles com carrinhos de bebé ou que transportam bagagens”*⁴⁴. Como tal, a acessibilidade está dependente da relação entre as características de locomoção do cidadão e as características do espaço físico onde ele se move. Esta relação repercute-se entre outros aspetos no tempo que o cidadão demora para percorrer um determinado troço da cidade. Assim, a acessibilidade poderá ser considerada melhor ou pior, considerando a variação do fator tempo em que uma determinada pessoa

⁴⁴ Pedro Brandão - *O Chão da Cidade - Guia de avaliação do design de espaço de espaço público*, 2002 pp.187

demora a percorrer um troço de cidade. Para além do fator tempo a acessibilidade depende também de outros requisitos como o custo da deslocação, o modo de transporte utilizado ou o conforto durante a deslocação. O mesmo autor adianta sobre este aspeto que a acessibilidade *“pressupõe uma adequação específica aos diferentes utilizadores e conectividade intensa com os demais elementos pertencentes ao mesmo sistema, considerando as variáveis: tempo, custo, modo de transporte e conforto. A acessibilidade é geralmente medida pelo tempo necessário para uma determinada deslocação”*⁴⁵.

A temática da acessibilidade face ao carácter dos espaços urbanos ganha maior relevância, quando se verifica, por exemplo, um fluxo pedonal num ambiente pouco amigável. Um espaço amigável à circulação pedonal é um espaço mais acessível.⁴⁶

Ao nível do urbanismo as preocupações com a acessibilidade estão ainda conotadas com as deslocação de pessoas portadoras de deficiências. Contudo, este conceito foi considerado redutor, por despoletar uma certa forma de exclusão social sobre as pessoas com deficiência. Hoje em dia, e perante a imagem da cidade moderna, o peão precisa de meios que qualifiquem os espaços públicos e melhorem a acessibilidade para se poder movimentar. Evitando assim os diversos obstáculos que se colocam sucessivamente no seu caminho. Para fazer face a esse problema, que atingia não apenas pessoas portadoras de deficiências, mas também idosos, crianças e uma série de outras situações redutoras da acessibilidade, surgiu o conceito de Design para Todos ou Universal em análise no ponto seguinte.

Por outro lado, a noção de mobilidade é também um conceito a considerar numa análise do espaço público urbano. Relaciona-se com a liberdade com a qual os cidadãos se deslocam na cidade. A este propósito refira-se que o termo mobilidade está relacionado com *“o grau de liberdade com que nos podemos movimentar em determinado espaço (capacidade de deslocação).”*⁴⁷ A mobilidade está na base da construção dos sistemas de transporte e circulação associados aos espaços públicos seja através do transporte público, do transporte individual e da deslocação pedonal.

Quando se fala de mobilidade, não se trata apenas do movimento de deslocação em si, mas sim o ambiente urbano que o rodeia no contexto de cada realidade social. Não se pode falar de mobilidade, sem antes compreender como se relaciona na cidade, o espaço físico, com as estruturais sociais. Dai a importância de conhecer a noções emergentes no urbanismo como a de percurso pedonal acessível: *“são contínuos, desobstruídos ou livres de barreiras físicas que*

⁴⁵ Idem.p. 187

⁴⁶ GEHL, Jan, GEMZOE, Lars - Novos Espaços Urbanos. Sabadel: Editorial Gustavo Gili, SA, 2002, pp.191

⁴⁷ Idem-Ibidem, pp. 191

fazem a ligação a outros elementos igualmente sem o mesmo tipo de obstáculos e que obedecem às presentes normas (por exemplo edifícios, espaços verdes ou diversão)".⁴⁸

3.2.2. Design Universal

O conceito de Design para Todos, também conhecido por "Design Universal" ou "Design Inclusivo", pode ser definido como estando associado ao desenho de espaços que possam ser fruídos por todos os cidadãos independentemente com as suas possibilidades em termos físicos, i.e. "The design of products and environments to be usable by all people, to the greatest extent possible, without the need for adaptation or specialized design".⁴⁹ Com este conceito pretende-se beneficiar toda a população por igual, como utilizador dos espaços que compõem a cidade.

Assim, foram definidos sete princípios que caracterizam o Design Universal⁵⁰:

1. Utilização equitativa: permite a utilização por qualquer pessoa (utilizador);
2. Flexibilidade de utilização: proporciona a possibilidade de ser utilizado por todos;
3. Utilização simples e intuitiva: facilidade na compreensão da utilização;
4. Informação perceptível: design comunicativo de modo a passar a informação mais facilmente;
5. Tolerância ao erro: o design minimiza o risco de acidente;
6. Esforço físico mínimo: design deve ser utilizado de maneira fácil com o mínimo de esforço;
7. Dimensão e espaço de abordagem e de utilização: o design oferece espaços e dimensões apropriados para a interação, alcances, manipulação e uso, independente do tamanho, postura ou mobilidade do utilizador.

3.2.3. Qualidade das atividades e Percursos Pedonais no Espaço Público

São vários os autores, os projetos e as políticas que têm vindo a ocupar-se das questões relativas à qualidade das atividades e dos percursos pedonais nos espaços públicos urbanos.

⁴⁸ Jorge Falorca; Sílvia Gonçalves - Projectar e Construir com Acessibilidade. Coimbra: J. Falorca, 2008, pp. 49

⁴⁹ http://www.design.ncsu.edu/cud/about_ud/udprincipleshtmlformat.html#top

⁵⁰ (<http://www.inr.pt/content/1/5/desenho-universal/>)

Kevin Lynch, sustenta a importância do processo de desenho urbano na construção da cidade moderna, onde através do espaço público se pode propiciar uma intensa vida urbana desde que contenha vitalidade, sensação, adequação, acesso e controlo.

Também Jane Jacobs marcou a viragem entre os ideais modernos e as novas ideias sobre o modelo de cidade, fazendo uma crítica direta e otimista à miopia e à arrogância intelectual que caracterizou grande das estratégias de planeamento urbano do século XX. Assim, a autora⁵¹ anunciou alguns objetivos para a construção de espaços públicos de qualidade, como sejam:

1. A vivência;
2. A identidade e o controlo;
3. O acesso a oportunidades, imaginação e distração;
4. A autenticidade e significado;
5. A vida pública e comunitária;
6. A autoconfiança urbana;
7. O bom ambiente para todos;

Como indicadores de qualidade das atividades e percursos pedonais no espaço urbano podem ser designados nas seguintes categorias:

- Conforto e segurança para todos os peões que os utilizam, de todas as idades, desde crianças a idosos, e de todas as condições físicas, incluindo pessoas com deficiência;
- Uso inclusivo para acomodar todos os tipos de funções (desde um simples encontro até à realização de atividades mais complexas) e todas as pessoas (no que respeita a idade, etnia, condição económica e social, religiosa ou outras);
- Boa imagem, visualmente simples e organizada, onde a simplicidade e clareza esteja presente em elementos como os pavimentos, mobiliário urbano, iluminação, elementos artísticos ou paisagísticos, com aparência e detalhe cuidado.

A qualidade das atividades exercidas no espaço público é indissociável da qualidade de vida dos seus habitantes. Pode ser interpretada como o resultado da interação de múltiplos fatores no funcionamento da sociedade, incluindo o seu bem-estar físico, mental e social. Também a satisfação e afirmação de cariz cultural, e as relações autênticas entre o indivíduo e a comunidade. Na impossibilidade de definir de modo universal (tendo em consideração todos os contextos sociais, culturais, económicos ou políticos mundiais) a qualidade dos espaços, nomeadamente dos públicos, adianta-se que a mesma poderá depender dos seguintes critérios:⁵²

⁵¹ JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*. 1ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2000 pp. 31-33

⁵² Lei de Bases do Ambiente (Lei n.º 11/87, de 7 de Abril) in: Pedro Brandão - *O Chão da Cidade - Guia de avaliação do design de espaço de espaço público*, pp. 192-3.

- A capacidade de carga do território e dos recursos;
- A alimentação, a habitação, a saúde, a educação, os transportes e a ocupação dos tempos livres;
- Um sistema social que assegure a posteridade de toda a população e os consequentes benefícios da Segurança Social;
- A integração dos espaços urbano-industriais na paisagem, funcionando como valorização da mesma e não como agente de degradação”.

Para que o espaço público seja notável numa cidade são, certamente, necessárias algumas qualidades físicas, que só resultam se forem pensadas no seu conjunto. A maioria delas está ligada a fatores sociais e económicos.

Assim, importa que no projeto de reabilitação urbana se definam medidas promotoras de algumas destas qualidades, dando ênfase às vivências criadas pelos diferentes tipos de espaços; à acessibilidade, mais concretamente, às suas dificuldades e obstáculos; e à segurança e ao conforto de um modo conjunto, uma vez que estão inter-relacionados.

3.2.4. Segurança e Conforto

A segurança e o conforto são dois aspetos cruciais a ter em conta quando se analisa ou projeta um espaço público. Estes poderão estar diretamente relacionados, visto que um espaço que ofereça segurança traz a ele associada a uma sensação de conforto à permanência e usabilidade desse mesmo. Enquanto um espaço que não ofereça conforto, principalmente psicológico transmitindo a sensação de confiança a quem o utiliza, é meio caminho andado para os seus utilizadores o considerarem inseguro, e vice-versa em ambas situações. A este propósito poder-se-á considerar que os peões se comportam no espaço público como *“glóbulos vermelhos” da cidade, caso deixem de percorrer e irrigar uma rua ela entra em dificuldades, degradando-se, tornando-se insegura, gangrenando e finalmente morrendo.*”⁵³

A questão da segurança e o resultante abandono da fruição de determinados espaços públicos é muito complexa e, em especial, dependente de fatores psicológicos inerentes a cada cidadão, variando entre pessoas e grupos etários, étnicos, culturais entre outros. Contudo, algumas das razões que poderão ser indicadas como motivos para o abandono dos espaços públicos, face ao aumento dos medos e das inseguranças por parte dos utilizadores são:

⁵³ Mário J. Alves - Os peões, os passeios e as “causas comuns” in *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável pp.*

1. Qualidade formal dos espaços considerando aspetos como a manutenção, a iluminação, a diversidade de usos possíveis, a acessibilidade, a vigilância, a presença de serviços ou atividades que atraiam e fixem as pessoas;
2. A relação com a envolvente, na valorização da relação entre os utentes do espaço público e os da envolvente (ruas, comércio, equipamentos, habitação). Bem como tudo o que facilite a integração urbana dos espaços públicos e contribua para a segurança das praças, avenidas ou parques com os respetivos espaços de transição (esplanadas de café, galerias comerciais ou quarteirões abertos).

Uma das maneiras de garantir a segurança no espaço público é a continuidade do seu uso social, ou seja, garantir a presença de pessoas o que implica que esse espaço seja agradável, movimentando, acessível a todo o tipo de pessoas e grupos, tanto a nível de idades como etnia, e que se possa realizar o maior leque possível de atividades. Por outro lado, um espaço público pode ser considerado confortável a nível físico se oferecer condições razoáveis de proteção face aos elementos naturais, sejam eles o calor, o frio ou o vento. Uma rua urbana deve oferecer proteção ao vento, evitando criar situações de efeito de túnel que aceleram a velocidade do vento, em função da localização ou altura dos edifícios.⁵⁴

A percepção da qualidade do espaço público surge como consequência das imagens que se têm do local, onde se fundem aspetos de ordem formal e funcional, e de como e por quem essas imagens são apreendidas. A interação entre a forma urbana e o comportamento humano pode ser concordante ou conflituosa, mas não pode ser separada das exigências humanas da vida urbana. As alterações e substituições das atividades humanas relacionadas com o uso do espaço são consequência da percepção individual e social sobre esse espaço, mas é distinta em cada caso (lugar, pessoa ou cidade).

⁵⁴ JACOBS, Allan B. - Great Streets. 1ª Edição. MIT Press, 1995, p.44-46

CAPÍTULO IV

O BAIRRO DE PETÁRE NA CIDADE DE CARACAS

Nesta parte da dissertação será feito um breve recorrido histórico da cidade de Caracas desde a sua fundação até à época moderna, caracterizada pelo auge da industrialização. Numa breve síntese realça-se o desenvolvimento e consolidação de Caracas como importante cidade colonial até se tornar uma metrópole moderna, fruto do impulso da indústria petrolífera.

Após o estudo da cidade de Caracas e de perceber o seu surgimento e desenvolvimento, será feito o enquadramento do bairro de Petáre na cidade. Com isto pretende-se um diagnóstico urbanístico mais aprofundado, através da análise das diversas áreas que influenciam o bairro. Consequentemente, será possível fazer um diagnóstico da área de estudo identificando os problemas e as oportunidades, tendo como objetivo encontrar soluções através da proposta de reabilitação urbana que será posta em prática no Capítulo V, realçando os pontos fortes do local.

Procura-se com este estudo compreender o desenvolvimento morfológico da cidade e os fatores responsáveis pelas diversas alterações ao longo dos anos. Através desta análise procura-se ainda compreender e encontrar soluções para os problemas urbanísticos, permitindo maior conhecimento e preparação para o desenvolvimento da proposta de reabilitação urbana para o Largo da Estação do Metro de Petáre, que será apresentado no próximo capítulo.

4.1. Caracterização da cidade de Caracas

A cidade de Caracas está localizada geograficamente a norte da Venezuela, com uma superfície aproximada de 1950 Km, situada a oeste do meridiano Greenwich, com uma altitude aproximada a 900 m do nível do mar e uma temperatura média anual de 23°C (MENEZES. GUILLERMO, 1967) Caracas é a capital da República Bolivariana da Venezuela, com uma população aproximada a 4.500.000 habitantes.

A cidade encontra-se num vale, regada por quatro rios e várias quebradas que descem da montanha e a ladeiam a norte, El Ávila. A sul faz fronteira com o estado Miranda, a este está circunscrita pelo rio Tuy e a oeste está rodeada pelos chamados “Altos Mirandinos”. Tratam-se de aglomerações urbanas que compõem alguns dos diversos bairros localizados na cidade de Caracas.⁵⁵ (Figura. 33)

⁵⁵ Wikipedia, (<http://pt.wikipedia.org/wiki/Caracas>)



Figura 26. Mapa da Venezuela, ressaltando a localização de Caracas.

4.1.2. Breve História da Cidade de Caracas

Indicam-se duas datas para a fundação da cidade de Caracas. A primeira data do ano de 1560 quando Francisco Fajardo fundou a cidade, batizando-a de “*Valle de San Francisco*”. Mas rapidamente sucumbiu à fúria e ataque dos povos indígenas que ocupavam os vales montanhosos e costeiros. Nesse mesmo lugar em 1567, o capitão Don Diego de Losada, lançava as bases da cidade de *Santiago de León de Caracas*.⁵⁶ Assim, a 25 de Julho desse ano, Francisco Fajardo institui oficialmente a cidade com 40 habitantes.

Em 1576 desembarca na costa central da Venezuela, mais especificamente na vila de Caraballeda, o novo governador de Santiago de León de Caracas, Juan Pimentel. Enviado por Filipe II de Espanha, foi também incumbido de fazer o primeiro plano urbano da cidade. O plano desenhado pelo próprio Pimentel, foi feito a partir das diretivas dadas pelo próprio Filipe II, que estabeleceu minuciosamente as dimensões das ruas, praças e quarteirões, dispostas numa malha ortogonal. O plano de Pimentel mostra uma pequena cidade castelhana, ordenada por quadras alinhadas ortogonalmente, com 4 ruas e 25 quarteirões ao redor de uma praça, como era norma nas cidades hispânicas das Índias e com as suas casas andaluzas. (figura 26)

⁵⁶ (UCV. Estudo de Caracas volume III, 33) [s.d.]

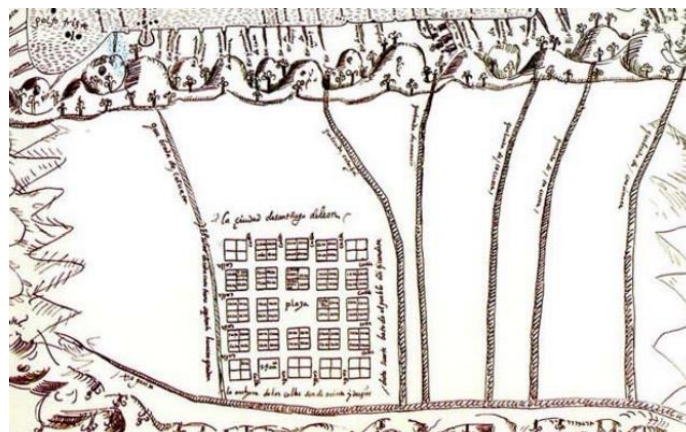


Figura 27. Primeiro plano urbano da Cidade de Caracas, 1578

Chegou também a Santiago de León de Caracas, Garci Gonzalvez de Silva, que exercia grande influência na cidade, sendo em sua casa que tiveram lugar as primeiras tertúlias e reuniões sociais. Caracas, desde o seu início nasceu com sinais claros de prosperidade, incorporando-se rapidamente na economia predominante da época. A sua localização privilegiada não foi mera casualidade, respondendo a uma ideia preconcebida e planejar a cidade de acordo com as instruções das Leis de Índias, que assentavam na premissa de facilitar o comércio entre a cora espanhola e suas colónias.⁵⁷

Denominada por “Cidade da eterna primavera”, não tardou muito para Caracas ser nomeada, em 1577 pela coroa espanhola, como a capital administrativa da Província da Venezuela. Após a passagem a capital, seguem-se diversos episódios que vincaram a história da cidade, marcada por ataques piratas que roubaram grande parte da sua. Refira-se o ataque do ano de 1595, onde o corsário inglês Amyas Preston tomou a cidade de assalto e saqueou-a. Assim como os diversos desastres naturais, a exemplo do terramoto de San Bernabé que devastou a cidade em 1641, seguindo-se o terramoto de 1812 que suscitou a reconstrução da cidade quase na sua totalidade. (figura. 28)

⁵⁷ LEI DAS ÍNDIAS, medidas criadas em 1512 pela Coroa Espanhola para facilitar e controlar as trocas comerciais entre a Coroa e as suas colónia



Figura 28. Quadro do pintor venezuelano, Tito Salas. Terramoto em Caracas de 1812.

O historiador José Oviedo y Baños ao referir-se à cidade de Caracas e às suas ruas de traça regular afirma que “(...) eram anchas, largas y derechas, com salida y correspondência en igual proporcion a todas partes, y están pendientes y empedradas, ni mantienen polvo, ni consienten lodos; sus edificios los mas bajos por recelo de los temblores, algunos de ladrillos, y lo comum de tapias, pelo dispuestos y repartido en su fábrica.”⁵⁸

Passando a pior fase após os inúmeros episódios que tornaram a cidade mais vulnerável, deram-se diversos acontecimentos que contribuiram para o seu renascer. Foram sendo dadas à cidade novas condições que a tornaram mais autónoma e capaz. Em 1718 consagra-se a abolição da escravatura de índios, força de trabalho de singular importância no processo conquistador e da época colonial. Os índios juntamente com a população negra eram força trabalhadora na agricultura, atividade que após o roubo dos principais tesouros naturais (ouro, prata, pérolas, diamantes, entre outras riquezas), torna-se a principal responsável pela produção dos produtos que seriam exportados para o velho continente. Entre eles o café, cacau para o chocolate das damas e das crianças europeias e o anil usado nos tecidos da moda. A cidade de Caracas, graças à sua localização estratégica e às suas riquezas agrícolas, converte-se numa das colônias espanholas mais prósperas da América do sul. Assim, o desenvolvimento e crescimento da cidade, levou a que fossem tomadas outras medidas por parte da coroa espanhola, ajudando dessa forma a potenciar as qualidades de Caracas. Em 1721 Filipe V aprova a criação da Real Universidade de Caracas e é criada a Capitania Geral da Venezuela, em 1777. Ainda, através do Sindicato Procurador consegue-se a partir de Madrid uma Cédula Real que autoriza a Caracas possuir um escudo de armas, direito que lhe concede mais autonomia perante a Coroa. Nesta altura, Caracas crescia de forma

⁵⁸ARS Publicidad S.A, 1957: 390 años de Caracas, Edicionde lujo. TallheresLit-o-Mariscal, Caracas,p.19

considerável, não apenas espacialmente, (Figura 29) mas também na importância e força que tinha face à Coroa.

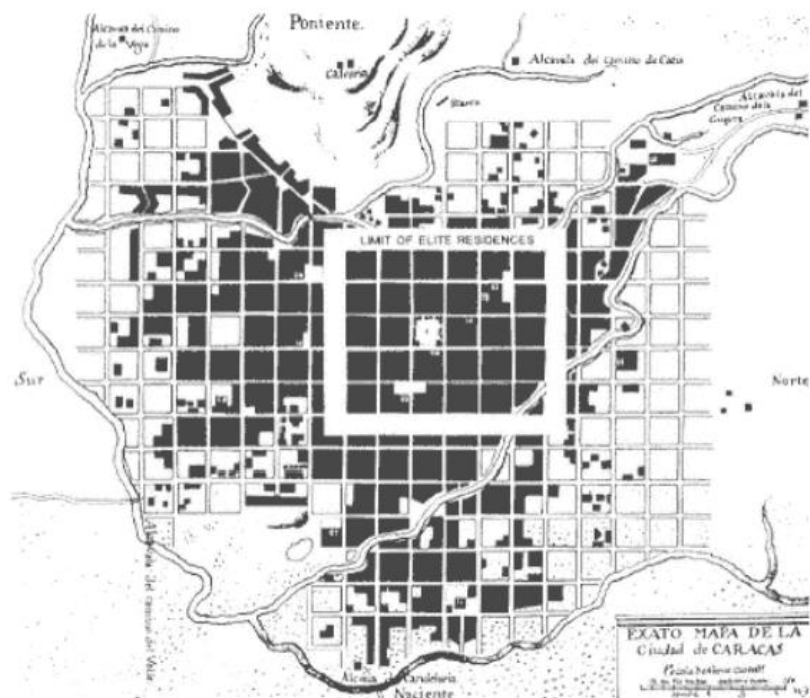


Figura 29. Plano de Caracas de 1722.

São diversos os acontecimentos que tornam a cidade mais forte e com maior relevância perante toda a América do sul. Em 1786 é criada a Real Audiência de Caracas, o Consulado em 1793, o primeiro movimento emancipador surge em 1797 com a chamada conspiração de Manuel Gual e José Maria Espanha e o Arcebispado firma-se em 1803.

A 5 de julho de 1811 em Caracas, é assinada a Ata da Independência da Venezuela. Começa então a I República, comandada por três homens, Cristóbal Mendoza, Juan Escalona e Baltasar Padrón. O período entre 1811 e 1819, é marcado por lutas pela manutenção da independência, sob o comando de Simón Bolívar e o movimento patriótico. Como síntese da história da Venezuela, tem-se Caracas como epicentro das mudanças operadas no país.

4.1.3. Café, Cacao e Anil como fatores de desenvolvimento urbano

Tal como se mencionou anteriormente, uma vez saqueadas as imensas riquezas que albergava o novo continente, provocando o esgotamento dos recursos mais valiosos, houve necessidade de recorrer a outros recursos, como os produtos agrícolas. Esta intensiva exploração agrícola

era necessária não apenas para satisfazer as necessidades da população mas também para satisfazer as imensas encomendas do México e da Europa. Eram diversos os produtos exportados, desde café, cacau, mandioca, tomates e batatas, até produtos artesanais, madeira, animais como vacas e ovelhas. Produtos que foram introduzidos na América providos de ótima qualidade, com a vantagem de terem preços mais baixos devido à mão-de-obra gratuita, proveniente dos indígenas, negros e mestiços.

A localização estratégica de Caracas, num vale fértil com condições favoráveis como mencionadas anteriormente, suscita a criação de inúmeras fazendas, propriedades de famílias com maior poder financeiro. Destas fazendas saía o café, o cacau e o anil, produtos bastante apreciados nos grandes centros urbanos. Era destas fazendas, localizadas na envolvente da cidade de Santiago de León de Caracas que saíam estes produtos, posteriormente exportados gerando grande riqueza através do suor dos escravos. De forma progressiva foram incorporadas novas formas de exploração das matérias-primas e dos recursos naturais abrindo desta forma novos mercados e novas fábricas. Este desenvolvimento e aproveitamento dos recursos naturais, gerou o desenvolvimento económico, contribuindo ainda mais para o crescimento da cidade face ao ano de 1810 (figura 30). A população existente na capital já é bastante significativa comparativamente às cidades vizinhas.



Figura 30. Plano da cidade de Caracas e suas paróquias, 1929

4.1.4. Petróleo e hidrocarbonetos como motes para a expansão urbana

A incorporação da Venezuela na era moderna é tardia, em comparação com outros países da América Latina que iniciaram este processo meio século antes. As primeiras explorações e concessões petrolíferas na Venezuela realizaram-se durante o governo do General Juan Vicente Gómez e rapidamente as consequências se fizeram sentir. No princípio, de forma

gradual e através de um aceleração no crescimento industrial, das migrações internas provenientes do campo, externas de alguns países da Europa (Espanha, Portugal e Itália) e ainda dos países mais próximos como Colômbia, Equador ou Perú.

A Venezuela rural começa progressivamente a mudar. A descoberta e posteriormente a exploração do petróleo, riqueza requisitada por todos os centros metropolitanos do mundo, faz com que a economia do país melhore substancialmente. A produção petrolífera iniciou-se em 1914, no estado Zulia com o poço Zumaque. Logo se seguiram outras explorações em outros estados, tais como Monagas, Anzoátegui, Barinas e Falcón.

A exploração do petróleo acelera a modernização, conseguindo assim alcançar em pouco tempo, a partir da década de 1940, a passagem de uma sociedade rural para uma sociedade moderna, cujo custo foi o abandono do campo pelo brilho da cidade. Aumentou exponencialmente o crescimento populacional das cidades, com a migração dos camponeses, sem recursos que se acomodavam em barracas insalubres, sem nenhum tipo de serviço, formando-se assim os primeiros “cinturões de miséria”. Sendo Caracas capital da Venezuela, logo sede dos poderes públicos, de representação diplomática e capital sul-americana com grande influência devido ao conceito criado em volta da riqueza petrolífera, rapidamente se torna num polo industrializado, com uma burguesia ligada ao capital estrangeiro, sede de ensaios e aplicações de novas tecnologias.

A década de 1950 caracteriza-se pela monumentalidade das suas obras à imagem da ditadura de Marcos Pérez Guimenez, acompanhada de riqueza e crescimento económico. Os anos 60 foram o início do governo de Carlos Andrés Pérez que viveu na plenitude e exuberância em resultado da riqueza gerada pela exploração dos hidrocarbonetos. Em 1976, que o governo nacionaliza o petróleo, antes controlado pelos consórcios Creole Petroleum Corporation, Mene Grande Oil Company, Venezuela Sun Oil e a companhia anglo-holandesa Shell.

Como país exportador de petróleo, a Venezuela fundamentou e fundamenta as suas exportações principalmente neste produto. Contudo, a riqueza que representa o chamado “ouro negro”, não é perceptível para a generalidade do cidadão venezuelano, que não melhora a sua qualidade de vida. Esta situação foi duramente criticada pelo intelectual Arturo Uslar Pietri nos seus numerosos artigos publicados em meados do século XX defendendo a diversificação económica e investimento social. Atualmente a Venezuela continua a ser, socialmente, um pobre país rico.⁵⁹

É importante destacar, segundo os autores anteriores, que o crescimento das cidades da América Latina, Caracas entre elas, deve-se em grande parte à expansão de burocracias governamentais que conseqüentemente atraem grandes massas humanas. Mais uma vez, a riqueza produzida pela exploração petrolífera, acelerou o processo industrializador e teve um

⁵⁹ GALEANO, 1970, p.245-246

forte impacto na morfologia urbana da cidade de Caracas. A cidade passou a albergar pequenas cidades, bairros que característicos pelos habitantes, normalmente emigrantes vindos da Europa.

4.5. Consolidação do processo modernizador da cidade de Caracas

Depois do acelerado crescimento da cidade de Caracas devido à indústria petrolífera e o elevado crescimento da população provocado pela explosão de migração interna e externa, desencadeada igualmente pelo petróleo, deu-se a mudança da própria imagem urbana da cidade. O urbanismo deixou de ser feito na horizontal, sendo substituído pelo urbanismo vertical com o crescimento dos edifícios em altura. Dada a consolidação do processo de modernização da cidade. Grandes edificações surgem desafiando o horizonte e mudando totalmente a paisagem de outrora “Caracas de telhados vermelho”.

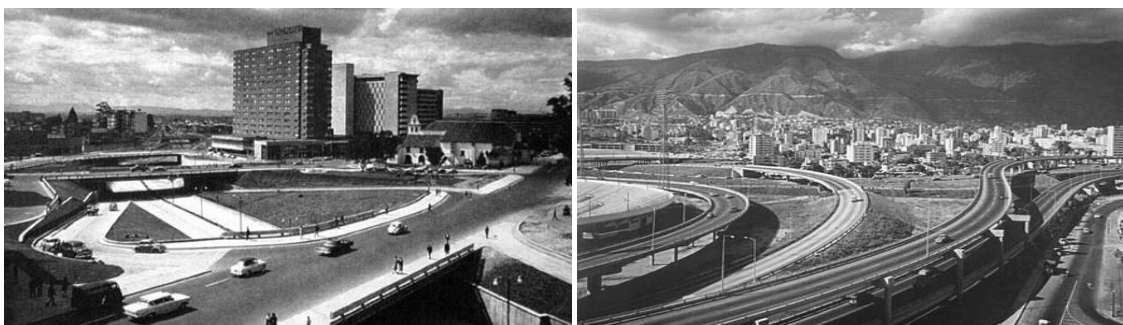
A nova classe política instala-se a este de Caracas, junto às novas indústrias e o povo de Petáre até aí um aglomerado separado da urbe, é absorvido pela capital, e nele e refugia a classe média baixa. Grandes arquitetos e desenhadores projectam uma próspera e moderna cidade industrial que ao superar o primeiro milhão de habitantes se transforma numa metrópole com clássicas funções que esta nova investidura lhe permite. O território do estreito vale de Caracas já não é suficiente para o elevado aumento da população da cidade. Caracas estende-se para lá do vale e começa a invadir novos espaços. Torna-se necessário proporcionar um sistema de transporte urbano que garanta o melhor serviço aos seus utilizadores, a funcionar em pleno na década de 1980, quando começou a ser construído o metro. A recém-instalada democracia política trabalha com afinco para melhorar os sistemas de aquedutos e saneamento. Os melhoramentos passam ainda pelo sistema elétrico, levado a todos os lugares do país, investindo-se milhões no sistema telefónico e em iniciativas de cariz ambiental.

4.1.6. Breve História do Planeamento Urbano de Caracas

O organismo mais antigo da história do planeamento da cidade de Caracas, é o “*Banco Obrero*” criado na segunda metade dos anos 30 do século XX. Foi uma instituição do estado que respondeu à necessidade de construir vivendas próprias para as pessoas de escassos recursos, mudando o nome para *Instituto Nacional de la Vivienda*, INAVI, nos anos setenta.

Esta instituição estava adaptada às novas conjunturas, mas sem conseguir cumprir com a promessa de criar moradias próprias para a maioria venezuelana, a das classes sociais baixas segregadas da sociedade, que eram precisamente aqueles que mais necessitavam.

Com a criação em 1958 do organismo de planificação do Estado Venezuelano, o CORDIPLAN, pôs-se em marcha um novo processo de planeamento urbano de acordo com os novos tempos. Destinava-se a definir medidas urbanísticas para as cidades metropolitanas tratando diversas áreas, tais como a função de pernoitar ou de habitar, localizada em zonas estritamente residenciais; a função de trabalhar, em áreas destinadas à indústria, comércio e educação; a função de lazer, onde se encontram os parques, praças, centro de recreação; por último a função de circular, destinado ao sistema de transportes. (figura 31 e 32). Para Frank Marcano, “*La experiencia urbana venezolana, la ciudad venezolana, especialmente Caracas, adapta la noción de progreso como mito de crecimiento, desechando el pasado, glorificando lo nuevo e mitificando el futuro. (...)*”⁶⁰



Figuras 31 e 32. Sistema de transportes, Caracas.

O CORDIPLAN, ficou responsável pela elaboração durante o período de 1961- 1998 de nove planos para o desenvolvimento do país. Em 1999 substituído pelo *Ministerio de Planificación y Desarrollo*, hoje com o nome o nome que encabeça todos os ministérios do país, *Ministerio del Poder de Planificación y Desarrollo*.

Entretanto, com ou sem instrumentos de planeamento urbanístico, a cidade expandia-se deixando a descoberto o fosso cada vez mais profundo entre o formal e o informal (figura 33). A Caracas informal, a cidade dos ranchos, dos bairros mais pobres, da arquitetura sem arquitetos, onde reside a maioria da sua população empobrecida. Aí, constrói a sua casa rudimentar, incapaz de cobrir os elevados preços globalizados dos terrenos e da habitação noutros locais da cidade. Do outro lado, a cidade formal, que pratica uma arquitetura pensada por arquitetos onde reside a classe mais abastada da sociedade. Ora, a segregação está assim instituída quer em termos sociais quer em termos espaciais. Para este último aspeto contribuem as autoestradas e vias rápidas que separam ambos os mundos, tornando-os praticamente incomunicáveis.

⁶⁰ Frank Marcano, p. 138



Figura 33. Foto aérea da cidade de Caracas, “o formal e o Informal”.

4.7. A Caracas segregada

A segregação urbana na América Latina em geral e na Venezuela em particular, é explicada através de diversas causas, fruto das desigualdades da distribuição da riqueza, de oportunidades, de acesso à educação, às novas tecnologias e à saúde. Tal segregação torna-se mais evidente, à medida que existe maior diferenciação social.

Neste contexto a cidade consolida-se em zonas privilegiadas, dominadas pela classe com mais recursos, enquanto os mal remunerados e desfavorecidos, habitam ou melhor, sobrevivem nas zonas mais inóspitas e perigosas.

No caso da cidade de Caracas, a enorme desigualdade de distribuição de bens também se manifesta pelos critérios de formalidade e informalidade. Na formalidade predomina o trabalho intelectual, enquanto a informalidade encontra-se nos trabalhos próprios de zonas rurais, fruto de migrações, sem acesso a serviços públicos e educação. A maior parte das pessoas que vive nos bairros informais saiu do campo para encontrar melhores oportunidades na cidade, mas apenas conseguiram um pequeno espaço de terra, longe de todos os recursos básicos e perto da miséria. Ali não há emprego, não há transportes, não há escolas, nem serviços de saúde. A segurança é feita através da própria força e vive-se do que houver.

Sem pressas, mas sem pausas, o que foi construído para um momento, ficou para sempre. Assim é o “*rancho*” em Caracas, o lar efêmero feito de materiais descartáveis que protegem momentaneamente do mau tempo e do sol. Construído apenas para viver durante uns tempos, enquanto se espera melhores condições para poder mudar. Enquanto isso não acontece, o “*rancho*” precário consolida-se, vai sendo arranjado e melhorado, tornando-se impossível sair dele atingindo assim um estado de perenidade. A miséria multiplica-se mais rapidamente que a riqueza. É um círculo vicioso de onde não é fácil sair. A falta de trabalho não gera dinheiro, a falta de dinheiro conduz a uma má alimentação, que por sua vez desnutre e adocece. Não se tem acesso à educação e à cultura e por não ter profissão as qualificações académicas neste mundo globalizado, grandes contingentes humanos ficam à margem de todas as oportunidades, da cidade formal e de uma vida digna. Fica-se do lado oposto, na invisibilidade de um sistema que segrega, que exclui, à margem de uma cidade que repele e inutiliza. Eles são “os outros”, os últimos a ter opinião. A soma das histórias das pessoas que vivem nos bairros informais, são a outra cara da cidade.

Na outra parte da cidade, a formal, as casas são bem construídas, com pequenos ou grandes blocos de apartamentos, mas sempre em zonas privilegiadas e ao alcance de poucos.

Trata-se do outro lado do cerro, dos bairros do “*racho*”, onde se levanta outra cidade. Orgulhosa da sua modernidade, do seu sistema de transportes multimodal, encabeçado pelo metro. A cidade onde todos estão bem, têm conforto, competem com a beleza e a tecnologia. Uma sociedade atualizada e moderna.

Esta é a dualidade de Caracas, polarizada e fragmentada onde ocorrem em simultâneo duas realidades formando dois espaços e dois tempos distintos. A cidade continua a crescer e a sua condição de capital de um país petrolífero obriga-a a vestir-se com ares de modernidade

Tem havido por parte do governo uma intenção clara de favorecer a classe trabalhadora, adquirindo grandes lotes de terreno para a construção de edifícios através do “Banco Obrero”. Desta forma foram construídos diversos edifícios designados como “*superbloques*”, que tinham como objetivo alojar um grande número de famílias. Os “*superbloques*” (figura 34) são edifícios construídos especialmente para as famílias mais carenciadas e distribuem-se por toda a cidade.

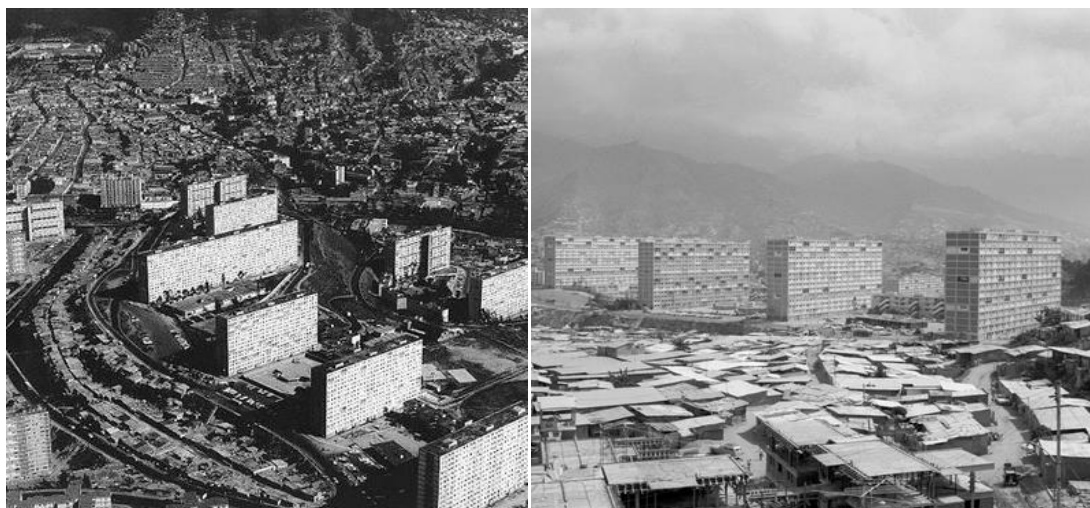


Figura 34. “Superbloques”, Caracas, 1963.

4.2. Caracterização do Largo da estação do metro de Petáre

4.2.1. Situação Atual

No dia 17 de Fevereiro de 1621, foi fundado, sobre uma pequena colina rodeada por dois rios, o rio Caurimare e o Guaire, o povoado apelidado de *Dulce Nombre de Jesus de Petaré*. Os seus fundadores, o capitão Pedro Gutierrez de Lugo e o padre Gabriel de Mendoza batizaram o pequeno povoado de Petáre, precisamente pela sua localização, tendo como significado “cara ao rio”, dialecto do povo indígena.⁶¹

Petáre tornou-se atrativo pelo seu solo fértil e pelo clima agradável atraindo diversas personalidades da época que acabaram por adquirir habitações que utilizavam para descansar ou mesmo para residir (figura 35). Os caminhos e a localização privilegiada de Petáre também contribuíram para o desenvolvimento da economia local, esta importante rede viária fazia de Petáre um ponto obrigatório para abastecer e descansar.

⁶¹ (www.casohistoricopetare.ve)

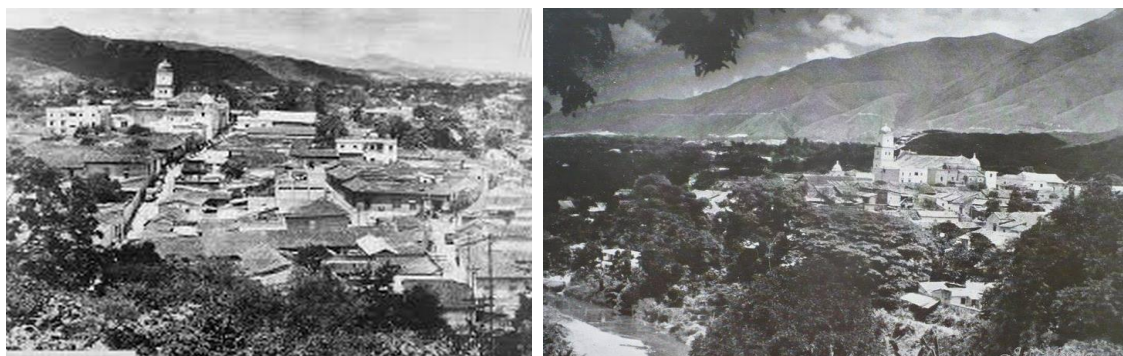


Figura 35. Povoado de Petáre, 1812.

A estrutura social do pequeno povoado era maioritariamente constituída por escravos (negros e indígenas) pessoas que vieram do campo à procura de melhores oportunidades na cidade e comerciantes, eram pessoas humildes, de baixos recursos.

O século XX fica marcado pelo novo ordenamento político para Petáre, onde foi nomeado capital do estado Sucre, pertencente ao estado de Miranda. Até à década de 50, Petáre tinha um papel fundamental para a cidade de Caracas. Os habitantes de Caracas frequentavam o povoado, seduzidos pela paisagem formada pelos campos cuidados pelas plantações agrícolas, pelos rios de águas cristalinas e ainda pelas casas de estilo colonial e do clima ameno. Foram construídas as primeiras obras importantes para Petáre, nomeadamente a construção da Avenida Francisco Miranda, o hospital de Emergências Pérez de León, a escola Municipal José de Jesús Arocha e os edifícios de habitação coletiva La Vega. Tudo obras realizadas durante o período de ditadura de Marcos Perez Jiménez.

Desde a década de 50, que Petáre tem vindo a crescer aceleradamente, o espaço tornou-se insuficiente para o elevado número de pessoas que ao longo dos anos, encontraram em Petáre o lugar possível para as suas condições e baixos recursos.

A preocupação com as consequências do progresso contribui para o desenvolvimento do local, levando as autoridades a proteger o casco histórico de Petáre, conservando os diversos edifícios, moradias e espaços públicos da época colonial da cidade.

No início dos anos 60, o Estado Venezuelano declarou como monumentos históricos nacionais a igreja Dulce Nombre de Jesús e a Capela Santa Maria Magdalena.⁶² Com o fim de preservar o centro histórico de Petáre, rico em testemunhos da identidade da cultura Venezuelana, foram preservados os limites originais ocupados pelo antigo povo e os seus edifícios estando sujeitos a arranjos arquitetónicos regulares, para manter intacto o património. (figura 36)

⁶² (Gazeta Oficial nº 26.320, 1960, 18)



Figuras 36. Perspetivas Igreja Dulce Nombre de Jesús.

4.2.2. Centro Histórico de Petáre

O centro Histórico de Petáre está localizado na secção mais oriental do Vale de Caracas. Encontra-se no alto da colina, localização que agradou aos conquistadores espanhóis. Marcado pela singularidade do traçado ortogonal das suas ruas, formando quarteirões que se distribuem pela quadrícula Centro Histórico de Petáre é conhecido pela singularidade dos elementos construtivos que compõem as fachadas e pela arquitetura colonial espanhola. (figura 37).



Figura 37. Casas Arquitetura colonial, Centro Histórica de Petáre.

Nos 26 quarteirões que compõem o bairro, existem mais de vinte instituições de ensino, diversos consultórios médicos, parques infantis, múltiplos locais de gastronomia e comércio e

dezena de ateliers de costura e estilismo, uma das profissões características de Petáre (figura 38)

Além disso a cultura está presente de diversas formas, através de inúmeras galerias de arte, museus e ainda a casa da cultura, o teatro municipal e uma das principais fundações de Caracas, a fundação Bigott. Usufruem das diversas atividades culturais e recreativas, cerca de 70 000 pessoas diariamente.

O Centro Histórico encontra-se ladeado pelo aglomerado urbano que forma o bairro de Petáre, sendo que a norte tem o Largo da estação do Metro, que se encontra entre o Centro histórico e a urbanização “*La Urbina*”. Trata-se de uma urbanização com um cuidado planeamento dos seus espaços públicos, de edifícios de arquitetura moderna e de pessoas com condições de vida completamente diferente da vida dos “*petáreños*”. Os dois bairros são separados fisicamente pela autoestrada que passa entre ambos

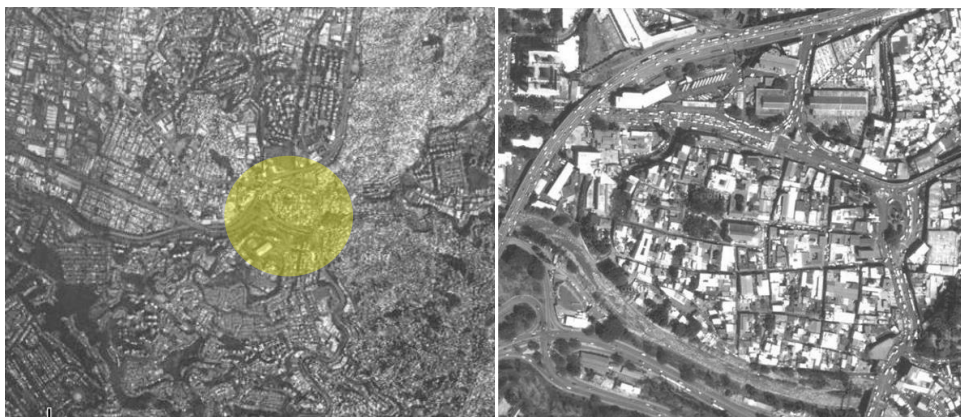


Figura 38. Fotografia Satélite Centro histórico Petáre.

Além de todos os atrativos mencionados, Petáre também é conhecido por ser o berço de diversas personalidades importantes ao longo da história do país. Músicos, pintores, presidentes e artistas de diversas áreas, sendo possível visitarem no CHP algumas das casas tornadas museus, dessas personalidades.

4.2.2. Análise Área de estudo: Largo da Estação de Metro do Bairro de Petáre

A escolha do bairro de Petáre como caso de estudo em particular do largo da estação de metro, recai, não apenas pelo conteúdo espacial, rico em imagens que retratam a realidade nas grandes cidades da América Latina, mas também por reunir todas as características que possibilitam o estudo e compreensão deste fenómeno. Surgiu ainda do reconhecimento das suas potencialidades, não somente históricas, mas também sociais e económicas. Entende-se, ao visitar o local, que existe por parte dos moradores orgulho e preocupação em preservar aquele canto que tomaram como seu, mas que por diversas circunstâncias não conseguem transmitir ao resto da sociedade o porquê de tanto apego.

Partindo deste pressuposto, o estudo e o projeto atuam mais especificamente no Largo da Estação de Metro de Petáre (LEMP), pois entende-se que esta será a primeira imagem tida por quem visita o bairro, é neste largo que se encontram todos os meios possíveis de entrada no bairro, além da Estação de Metro.



Figura 39 e 40. Desenho técnico do edificado existente e vista aérea.

Mas tão ou mais importante que promover uma boa imagem às pessoas exteriores ao bairro, é fundamental e tido como principal objetivo da proposta, melhorar a vida dos moradores. Não é possível passar uma boa imagem do bairro, quando os próprios moradores lidam diariamente com situações que lhes causam desconforto. (figura 39 e 40)

Estima-se que o fluxo pedonal na hora de ponta da parte da manhã, atinja as 12 000 pessoas por hora, justificado pelo facto do metro ser o meio de transporte mais utilizado pelo morador de Petáre, a par com o autocarro que tem o terminal também nesse largo.⁶³

São diversos os fatores responsáveis pelo caos diário do LEMP, um dos principais é a centralidade do local. O LEMP encontra-se no centro do bairro, mesmo em frente ao Centro histórico de Petáre (CHP), considerado o coração do bairro e onde se desenvolvem as

⁶³ (www.centrohistoricoperate.ve)

principais atividades que dinamizam a área, o CHP é o principal chamariz de visitantes ao bairro. É através dele que se pode potenciar o turismo e consequentemente a economia local.



Figura 41. Localização e Interior da Estação do Metro de Petáre.

A importância do CHP para os moradores e para os habitantes de Caracas é evidente, por diversas razões algumas já mencionadas, estima-se que o CHP seja visitado em média por 570 000 pessoas por ano e são 1120 os moradores do CHP.⁶⁴ (figura 41)

O CHP surge no meio de toda aquela arquitetura informal, desordenada e desprovida de regras, como um oásis arquitetónico. As ruas em granito, as casas devidamente alinhadas e restauradas, a praça com grandes árvores que sombreiam as crianças que brincam enquanto os idosos descansam nos bancos de jardim (figura 42) Mas esta é uma imagem que não passa para o exterior, não é uma imagem perceptível por entre os bairros de lata apinhados na montanha, sem qualquer alinhamento ou cuidado estético. A calma vivida no CHP não é compatível com o caos visto por quem passa na autoestrada paralela ao bairro.

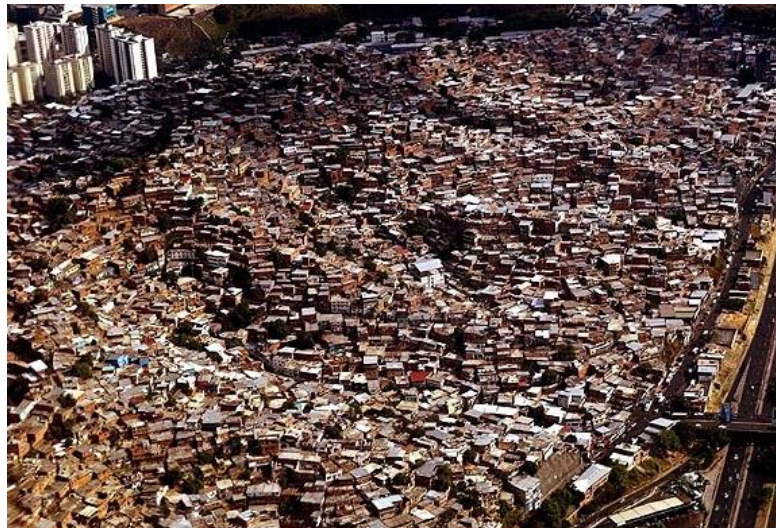
⁶⁴ (www.centrohistorico,ve)



Figura.42 Praça de Zulia, Centro Histórico Petáre.

Tendo como projeto a reabilitação do LEMP, com o objetivo de minimizar os problemas urbanísticos existentes, através de soluções que melhorem o quotidiano dos seus habitantes ao mesmo tempo que se promove a imagem do bairro.

Arquitetonicamente o LEMP é um largo amplo com dois edifícios centrais que dão acesso ao metro. Junto aos edifícios passa a Avenida Francisco de Miranda, com quatro vias de rodagem, que separa o LEMP do CHP. Ainda no LEMP situa-se o edifício do terminal rodoviário, com o estacionamento para diversos autocarros e paragens para os utentes. Por detrás do Edifício principal da estação de metro, encontra-se um supermercado, um mercado, diversos edifícios de habitação com comércio nos rés de chão. (figura 43)



Figuras 43. Vista área do Bairro de Petáre, 2006

4.2.3. Diagnóstico Urbanístico: Problemas e Potencialidades

O **PRIMEIRO PROBLEMA** verificado na área a intervir, prende-se com a organização espacial.

Sendo o LEMP um espaço amplo, com diversos edifícios e diversas atividades a decorrem em simultâneo, facilmente tem-se um espaço desordenado, desprovido de regras e onde as pessoas circulam livremente. Esta liberdade num espaço como o LEMP não funciona exatamente como era suposto. A circulação pedonal sendo feita de qualquer maneira, sem um sentido ou sem um espaço específico, torna o próprio espaço confuso, favorecendo a imagem de caos e desordem. Sendo o LEMP palco de diversas atividades, tais como: acesso aos serviços de transportes públicos, nomeadamente a estação do metro e o terminal rodoviário; comércio, no LEMP estão localizados o mercado municipal, diversos restaurantes e espaços comerciais e ainda edifícios de habitação coletiva. (figura 44.)



Figura 44. Foto Satélite Largo da Estação do Metro de Petáre

Todas estas atividades geram um elevado número de pessoas na área de intervenção diariamente, deslocando-se principalmente a pé, proporcionando um elevado fluxo pedonal diário.

O **SEGUNDO PROBLEMA**, diz respeito às condições de mobilidade e acessibilidade.

São diversos os obstáculos que se colocam ao peão em qualquer que seja o trajeto escolhido. Este confronta-se com situações que comprometem as suas atividades quotidianas, como aceder aos transportes públicos para ir trabalhar, ou o simples trajeto de se deslocar de sua casa ao mercado municipal existente no LEMP.

São diversos os fatores que condicionam a mobilidade e a acessibilidade pedonal. A primeira é ausência do passeio, um dos principais elementos urbanos de utilização exclusiva a pessoas que se deslocam a pé. A segunda barreira que dificulta a circulação dos peões são as vias rodoviárias existentes no LEMP, sendo que nenhuma é dotada de meios que podem contribuir para melhorar a sua situação. Trata-se de vias largas, de trânsito rápido e desprovido de qualquer regra. O peão circula em simultâneo com o automóvel, colocando diariamente a sua própria vida em perigo (figura 45).



Figura 45. Elevado fluxo Pedonal. Avenida Francisco Miranda, Petáre

Este problema remete automaticamente para o **TERCEIRO PROBLEMA**, também relacionado com a acessibilidade, desta vez em relação à rede viária existente. Como explicado anteriormente existente uma estrada de trânsito rápido que atravessa todo o bairro de Petáre, fazendo ligação com outra auto-estrada mais a norte e a este do bairro. Esta estrada condiciona todo o desenvolvimento da área de intervenção, por ser considerado um elemento barreira, separando fisicamente o LEMP do CHP, de modo a dificultar o acesso aos mesmos. (figura 46.)



Figura 46. Desenho técnico da rede viária existente na área de intervenção.

O **QUATRO PROBLEMA**, prende-se com a ausência de mobiliário urbano adequado, desde o banco de jardim ao caixote de lixo. São elementos importantes que contribuem para melhorar as qualidades do espaço. Pode-se ainda considerar neste problema, também o da falta de estacionamento ao longo de todo o local. Tratando-se de um local com um com espaços comerciais, gastronómicos entre outros, falta de estacionamento cria situações de constrangimento para o utilizador dos diversos serviços, como mais uma vez o peão fica mais uma vez prejudicado, visto que na ausência de estacionamento, os passeios e os lugares destinados a atividade pedonal, passam a servir de passeio.

O **QUINTO PROBLEMA**, prende-se mais uma vez com o uso indevido do espaço público.

Neste caso a utilização é feita por vendedores de rua, ilegais, a quem os venezuelanos apelidam de “*buoneros*”, expressão utilizada para definir vendedor informal.

São eles os que mais contribuem para a imagem caótica da área de intervenção. Os “*buoneros*” apoderam-se do espaço público como se fosse deles, como se de uma praga se tratasse. Montam as suas barracas improvisadas, sendo nos passeios, dentro da estação de metro, por todo o lado, dificultando tanto a circulação viária como a pedestre, obrigando os peões a utilizar a perigosa via automóvel para circular, (figura 47)



Figura 47. Apropriação do espaço público pelos “*Buoneros*”

Tornou-se praticamente impossível controlar os vendedores informais, nem a polícia local os consegue deter, deixando-os ocupar o espaço público contribuindo negativamente para a imagem do local. Esta permanência desordenada dos vendedores informais, juntamente com o elevado fluxo pedonal e viário, contribuem para diversos fatores que não levam de todo ao melhoramento das condições dos seus utilizadores. São eles a insegurança que aumenta consideravelmente por todos os fatores anteriormente descritos, tornando-se o LEMP o lugar ideal cometer diversos delitos e aumento de lixo nas zonas de passagem e onde se encontram os vendedores informais, também devido à ausência de contentores e depósitos de lixo. Este fator contribui ainda mais para a poluição ambiental que se faz sentir na área de intervenção, devido ao elevado fluxo automóvel, que se mistura com os fumos produzidos pelos diversos

vendedores de rua que vendem comida e a confeccionam justamente o espaço público, cheiros que se misturam, contaminando o ar deixando-o poluído e irrespirável.

O **SEXTO PROBLEMA** no LEMP é a ausência de espaços verdes e lazer. Devido à sua centralidade e à sua morfologia, a área de intervenção reúne todas as condições para contribuir positivamente para a integração do bairro na cidade de Caracas. Assim como pode servir como elemento de costura, fazendo a passagem da cidade formal para a cidade informal. Neste momento tal não acontece, devido a todos os fatores negativos anteriormente descritos. Não é positiva de todo, a imagem que o LEMP tem para oferecer aos seus habitantes e visitantes. Torna-se por isso fundamental melhorá-la e preservá-la de modo a melhorar as condições sociais e posteriormente as condições económicas da zona.

O LEMP tem um papel fundamental para a integração do bairro na cidade, por se tratar do local onde se encontram os diversos meios de transportes públicos, o acesso mais fácil e indicado para chegar ao bairro. Cuidar da imagem do LEMP é essencial para ganhar a confiança dos habitantes de Caracas, permitindo desta forma que todos possam usufruir igualmente da cultura venezolana, visto o CHP ter sido nomeado Património Nacional.

5.8.4. Síntese- Melhorar a imagem do Bairro, através do espaço público

Como foi possível verificar no presente capítulo, são inúmeras as potencialidades da área de intervenção. Através da sua reabilitação é possível melhorar a vida de toda a comunidade do bairro de Petáre, ao mesmo tempo que torna mais fácil a sua inserção na sociedade da cidade de Caracas.

Verifica-se ainda, através da presente análise, a força que o espaço público tem sobre os seus utilizadores, podendo contribuir negativamente para a imagem tida de determinado lugar. Mas ao mesmo tempo, através do espaço público é possível combater a exclusão e melhorar a qualidade de vida da população, o que exige a consideração da estrutura urbana como um todo, combatendo os problemas de conectividades entre a parte formal e informal da cidade.

Os bairros informais existem e dificilmente haverá meios para acabar com eles, dotando a cidade de infraestruturas capazes de acolher o grande número de pessoas que vivem na parte informal da cidade, mas se for possível melhorar os bairros de modo a melhorar a vida dos seus habitantes, mostrando-lhes que fazem todos parte da mesma sociedade, será mais fácil alcançar uma maior harmonia entre as duas partes e ter pessoas igualmente realizadas e socialmente integradas.

CAPÍTULO VI

PROPOSTA DE REABILITAÇÃO DO LARGO DA ESTAÇÃO DE METRO, CARACAS

Com presente capítulo, referente à proposta de reabilitação urbana do Largo da Estação do metro do bairro de Petáre, pretende-se expor e justificar as medidas e intervenções projectuais de desenho urbano para tornar a área de estudo num lugar de qualidade para habitantes e visitantes.

6.1. Objetivos

Actualmente o largo da estação do Metro do bairro de Petáre, é um lugar com diversos fatores que condicionam a vida dos seus utilizadores e visitantes. São esses fatores que o caracterizam, ajudando a conotar a área de intervenção e restante bairro à insegurança, trânsito caótico, desorganização espacial, vendedores de rua, perigo e desconforto para os peões entre outros fatores que não permitem o desenvolvimento da zona, ao mesmo tempo que contribuem para a segregação do espaço e dos seus utilizadores.

Torna-se por isso fundamental reabilitar o LEMP, por ser uma área com efeito barreira, acabando por separar o bairro do resto da cidade. Pensar na reabilitação, é pensar em melhorar a imagem do bairro e ao mesmo tempo contribuir para a qualidade de vida dos seus moradores e utilizadores. Ao potenciar a ligação entre as duas partes será possível dinamizar ainda mais o bairro, ajudando a comunidade tanto a nível social como económico.

Pretende-se com esta dissertação encontrar, através do desenho urbano, soluções que minimizem os fatores negativos e ao mesmo tempo potenciar as características positivas de modo a manter a originalidade do local.

É fundamental a preocupação com a organização espacial, que de forma intuitiva organiza também os utilizadores das diversas atividades que se desenvolvem em simultâneo no LEMP, é ainda importante reforçar a preocupação com o peão, tornando-o figura central conseguindo com isso que a andar a pé se torne uma opção mais apelativa. São diversos os fatores que podem ser melhorados, contribuindo substancialmente para a melhoria de vida dos moradores e utilizadores frequentes, conseguindo que o bairro se una à cidade de forma harmoniosa, estabelecendo uma ligação de continuidade e minimizando a barreira que separa ambas as partes.

6.2. Medidas e intervenções propostas

Pretende-se com as medidas e intervenções tomadas, colaborar para o melhoramento dos principais fatores que contribuem negativamente para a imagem do bairro e ao mesmo tempo contribuir para a sua integração e desenvolvimento económico, ambiental, social e cultural.

As medidas projetais de desenho urbano propostas centram-se nos seguintes aspetos: integração do bairro na cidade; conservação da edificação existente; acessibilidade e mobilidade, reabilitação da rede viária existente e promoção do centro histórico do bairro (figura 48)

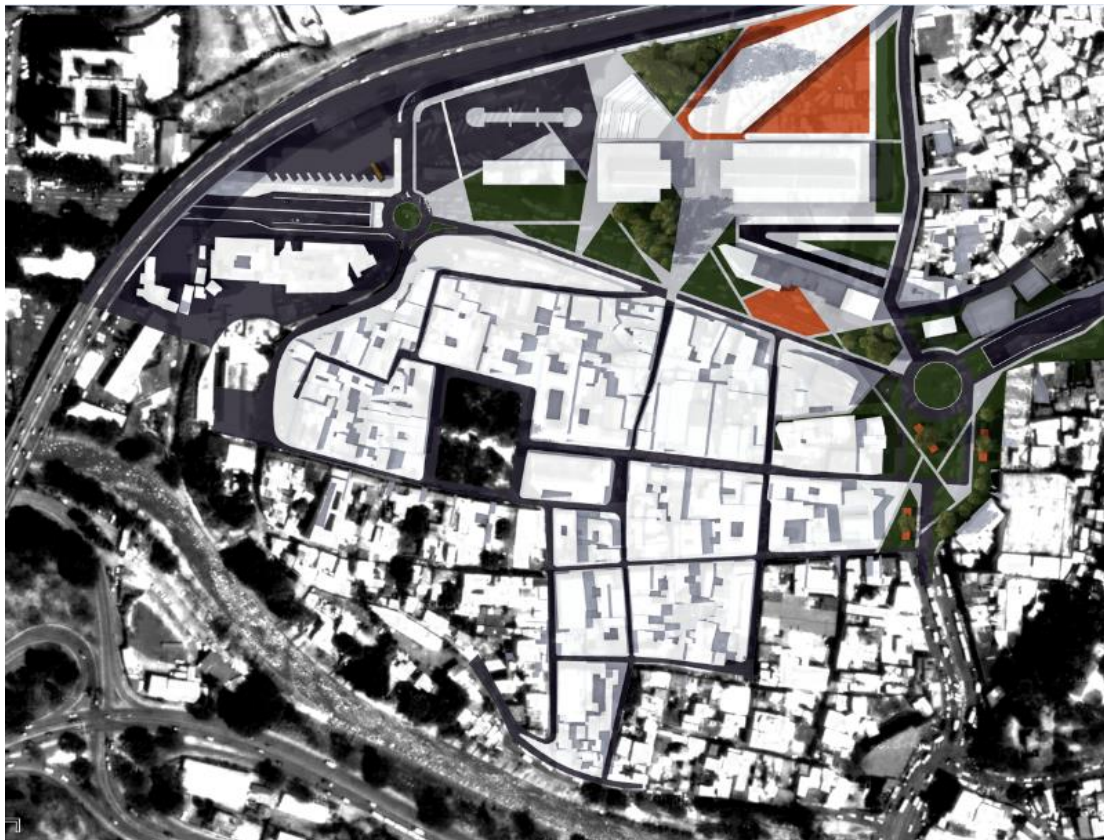


Figura 48. Proposta de Reabilitação urbana Largo do Metro de Petáre.

Neste subcapítulo pretende-se explicitar e justificar as medidas e intervenções propostas para melhorar os pontos negativos apresentados no subcapítulo anterior, a integração do bairro de Petáre na cidade de Caracas.

Como referido anteriormente, a área de intervenção tem um papel fundamental na ligação do bairro com o resto da cidade. Assim, torna-se fundamental tirar partido da sua localização e de outras características, que reabilitadas e devidamente ajustadas podem contribuir substancialmente para atenuar esta passagem ao mesmo tempo que contribuem para a sua integração e desenvolvimento.

Pretende-se com isto dotar o espaço de características que potenciem essa integração. Através de diversas medidas e intervenções de ação passiva e ativa, pretende-se melhorar pontos que se tornam fundamentais para alcançar o objetivo pretendido.

É o caso da reabilitação e conservação da edificação existente, passando pela preocupação de organizar o espaço e suas atividades e ainda melhoraria da rede viária de modo a garantir a ligação de ambas as partes.

6.2.1. Conservação e reabilitação da Edificação Existente

Cerca de 90% da edificação existente no LEMP (composta por 10 edifícios) encontra-se em mau estado de conservação, contribuindo negativamente para a imagem do lugar. Assim, a primeira medida passa por reabilitar e restaurar o existente. Propõe-se para isso a demolição de edifícios de modo a criar outros que servirão mais eficazmente a população. (figura 49)



Figura 49. Esquema dos edifícios existentes

Propõe-se numa fase inicial a remodelação e conservação dos edifícios que compõem a estação de metro. Devido à sua centralidade e dimensão, são os edifícios que mais impacto

visual causam, sendo também os que se encontram num nível de degradação mais elevado. Pretende-se recuperar e restaurar os edifícios, de modo a reaver a imagem original. (figura 50)

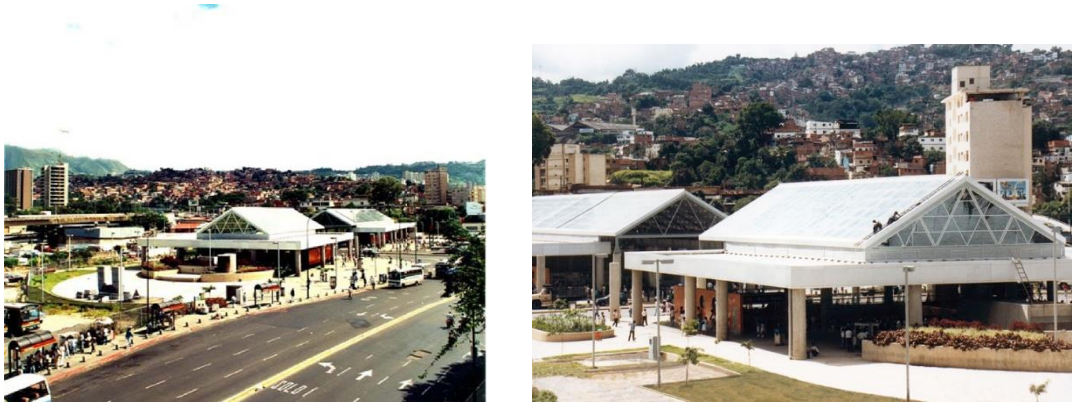


Figura 50. Estação do Metro de Petáre, 1983

Propõe-se ainda a reabilitação e conservação dos edifícios 8,9,10. Os edifícios 9 e 10 são destinados a atividades comerciais no rés-do-chão e de habitação coletiva nos restantes sete pisos, sendo o edifício 8 apenas de um piso tendo como atividade o comércio. (figura 52e 53)



Figuras 51 e 52. Edifício 8 e conjunto dos 3 edifícios. (8,9,10)

Para este conjunto de edifícios (8,9,10), além da reabilitação de fachadas, propõe-se para o edifício 8 o crescimento vertical, mais sete pisos de habitação coletiva, com isto pretende-se o equilíbrio de fachadas ao mesmo tempo que são criados mais fogos de habitação coletiva.

Ainda neste conjunto de edifícios, propõe-se a criação de mais um bloco de habitação, com a mesma estrutura dos restantes. (figura 53)

Com esta medida, além de reabilitar o existente, pretende-se ainda criar novos edifícios de habitação e comércio.

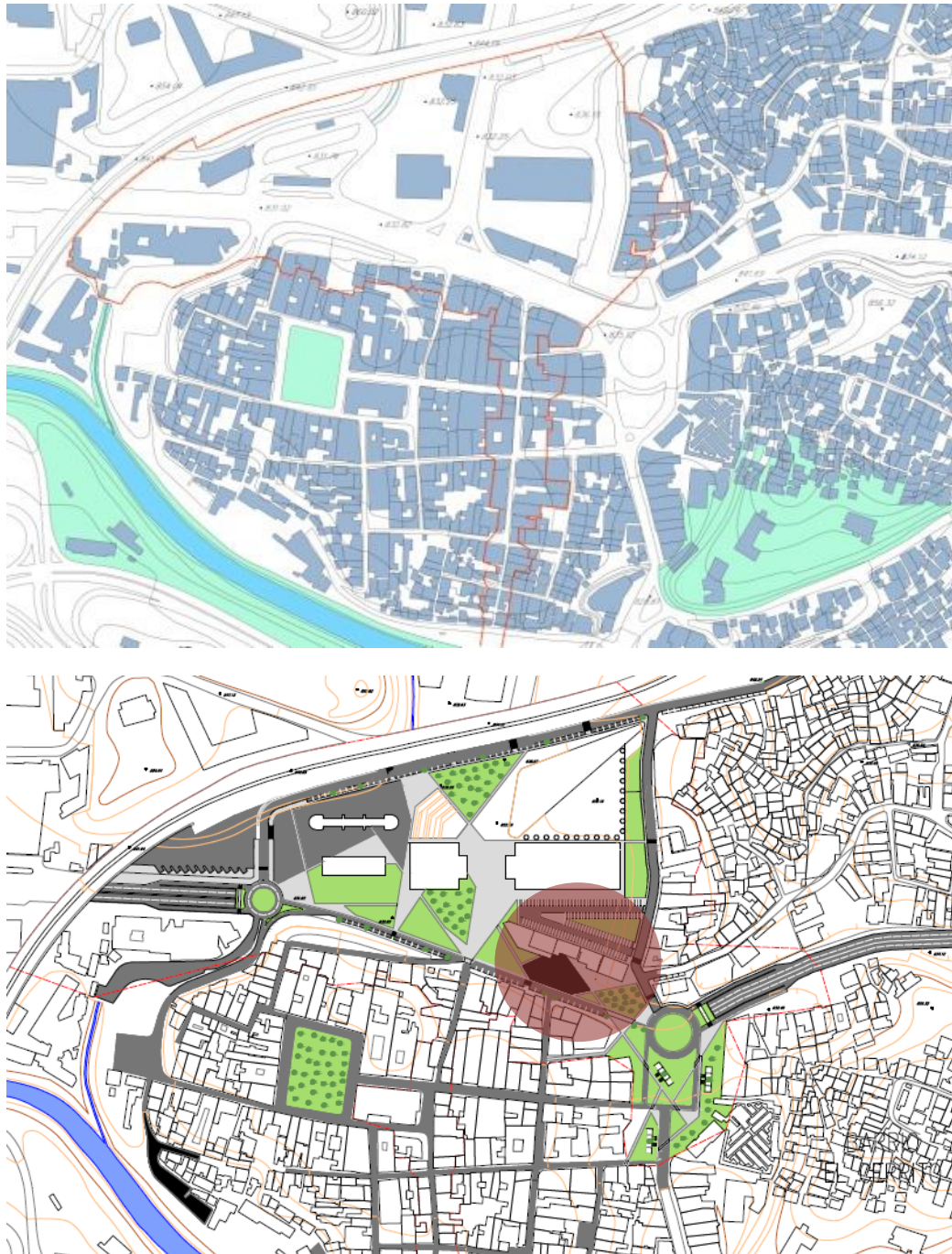


Figura 53. Desenho técnico do existente e da proposta

A segunda medida, dentro da reabilitação e conservação da edificação existente, passa por demolir o edifício 2, por se tratar de um edifício que não se enquadra no conceito da

proposta desta dissertação. Trata-se de um armazém de vestuário de 4 andares, que se encontra por trás do edifício do terminal de autocarros. O objetivo é criar nessa localização um novo edifício para o terminal demolindo também os existentes, 4 e 8, por se considerar que não são a melhor solução como edifício e também urbanisticamente não estão localizados de modo a contribuir para o melhor funcionamento do terminal. (figura 54 e 55)



Figuras 54 e 55. Edifício 1, Armazém de Vestuário e Terminal Rodoviário 3.

A remodelação do terminal de autocarros, passa também pela demolição da paragem referente ao edifício 2. Será parte integrante da nova proposta para o edifício do terminal.

A terceira medida referente à conservação e reabilitação do existente, passa por conservar as fachadas dos edifícios que formam a frente do LEMP. Através de pequenas intervenções, como a pintura de fachadas, recuperação ou substituição de caixilharias e portas, entre outros arranjos exteriores ao nível do edificado existente que facilmente contribuem para a melhoria da imagem do lugar.

Por último propõe-se, através da quarta medida a proibição de construções abarracadas assim como a demolição das existentes. Pretende-se com isto evitar o que acontece atualmente que é a extensão dos espaços de comércio para o espaço de domínio público.

6.2.3. Acessibilidade e Mobilidade do Bairro de Petáre

No que diz respeito ao espaço público, é necessário intervir em várias vertentes principalmente ao nível da organização espacial, tornando-o mais agradável, acessível e qualificado para os seus habitantes e visitantes.

Através das medidas e intervenções propostas em seguida, tem ainda elevar o propósito de elevar o peão a peão à figura central do bairro, adaptando o espaço público às suas necessidades quotidianas.

- **Reorganização Espacial da Área de Intervenção:**

A primeira medida proposta, consistiu na remodelação da área atualmente ocupada pelos serviços de transportes públicos. Como foi apresentado no subcapítulo anterior, uma das medidas de melhoramento da edificação existente passou pela demolição dos edifícios que compõem o terminal rodoviário.

Desta forma e considerando que faz todo o sentido manter os serviços de transportes públicos no mesmo local, propõe-se uma composição formada pelos três edifícios. Foi criado através do alinhamento do edifício do terminal rodoviário com os já existentes que compõem a estação de metro, um corredor que se estende sobre toda a área do LEMP formando um eixo horizontal e tirando partido da centralidade da sua localização. (figura 56)

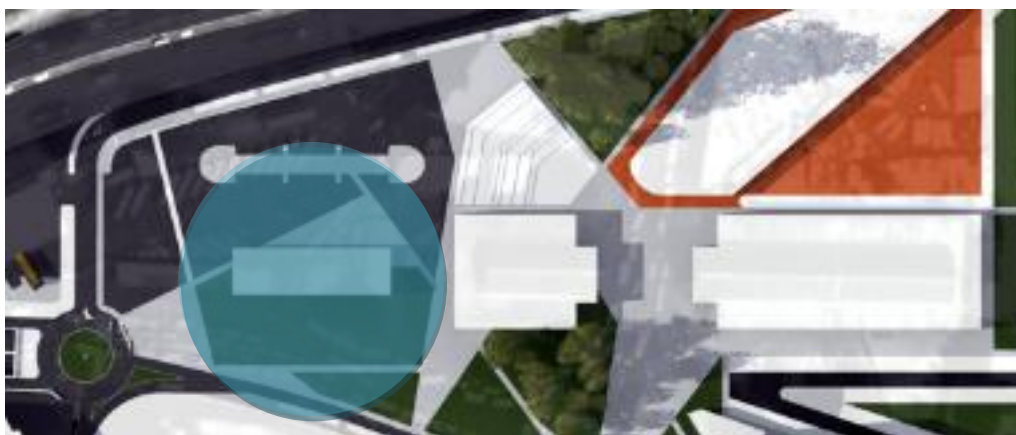


Figura 56. Nova implantação do edifício terminal Rodoviário.

Desta forma pretende-se delimitar a área destinada aos transportes públicos, definindo ainda a zona como diretriz de desenvolvimento do espaço público do LEMP.

Ao mesmo tempo, pretende-se melhorar a acessibilidade e mobilidade no local e facilitar o escoamento em hora de ponta, quando o fluxo de pessoas é mais elevado, desta forma diminuíram-se os obstáculos no espaço público promovendo-se a acessibilidade. (figura 57)



Figura 57. Imagem virtual das Acessibilidades ao Local

A segunda medida consistiu na divisão da área de intervenção por atividades. Foram criados três corredores virtuais, transversais a área dos transportes públicos, onde se desenvolvem e predominam atividades como o comércio e o lazer. Esta divisão permitiu ainda a criação de espaços verdes e de lazer, até então inexistentes no local. Desta forma pretende-se ainda tornar a área de intervenção num local mais homogêneo e harmonioso, permitindo a orientação intuitiva do seu utilizador, como se verifica no esquema a baixo (figura 58)



Figura 58. Esquema de Distribuição de serviços.

Conseguiu-se com esta divisão espacial estabelecer três espaços distintos, o primeiro destinado à acessibilidade ao local, o segundo diz respeito a área projetada para espaços verdes e lazer e o terceiro e já existente onde se encontra o mercado municipal, os edifícios de habitação coletiva todos com o rés-do-chão destinado ao comércio.

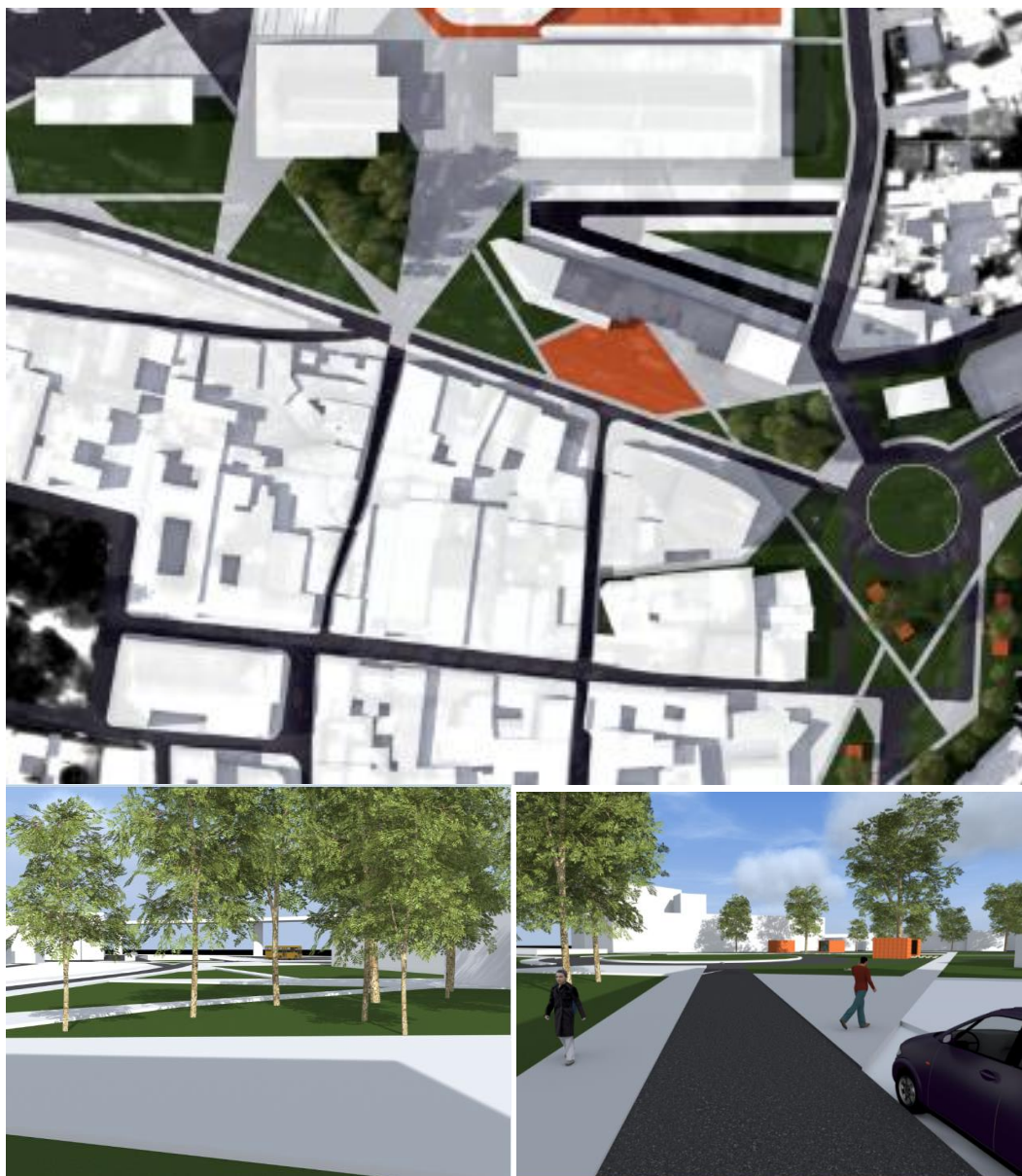
Consegue-se ainda, através desta medida ter ritmos diferentes no mesmo espaço, permitindo ao utilizador escolher o que mais lhe convém. Com estas propostas valorizam-se diversas vivências criadas pelos diferentes tipos de espaços.

- **Circuito Pedonal:**

A terceira medida consistiu na criação do circuito pedonal. Através desta medida pretende-se melhorar o acesso dos peões ao local, permitindo que seja feito de forma rápida e sem obstáculos. A via pedonal pretende ser uma continuação dos passeios destinados aos peões e estendendo-se por toda a área de intervenção.

O circuito pedonal é projetado desde da rotunda denominada “redoma de Petáre”, por ser nessa rotunda que é feito a ligação de todo o bairro a área de intervenção, estendendo-se até ao LEMP, desta forma garante-se maior segurança e conforto na fruição deste local.

O circuito pedonal é concebido através dos trajetos mais utilizados pelos peões, permitindo desta forma o acesso directo ao LEMP, cria-se desta forma uma malha que se estende por toda a área de intervenção. (figura 59)



Figuras 59. Imagem virtual do Circuito Pedonal

Tendo em conta que a maioria das pessoas que acedem ao LEMP diariamente, o fazem a pé, importante criar um percurso pedonal que obedeça aos requisitos do Design Universal, descrito no ponto 3.2.2, de modo a facilitar a mobilidade e acessibilidade do local e que permita que possa ser feita por todos, independentemente da sua condição física. (figura 60)

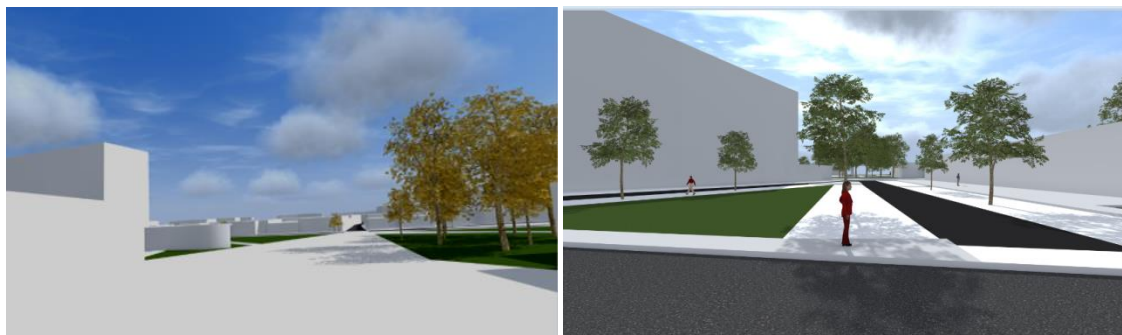


Figura 60. Espaços pedonais da proposta

- **Integração dos vendedores informais no Espaço Público:**

A quinta medida consiste na criação de um espaço destinado aos vendedores informais. Desta forma pretende-se contribuir para a sua integração e aceitação, ao mesmo tempo que delimitando áreas próprias para a sua instalação, torna-se mais fácil organizar o espaço, evitando que se instalem em qualquer parte sem respeitar o espaço público.

Desta forma foi criado, partindo do desenho urbano da área de intervenção um espaço para poder ser utilizado exclusivamente pelos vendedores de rua. (figura. 61)

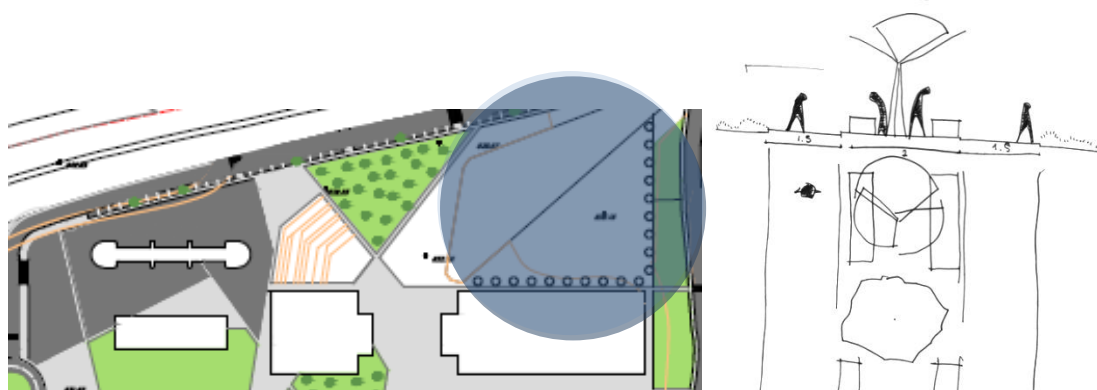


Figura 61. Mercado Municipal com estruturas pra vendedores informais e esquisso de estrutura.

6.2.4. Reabilitação de rede viária existente

Como foi descrito e analisado no capítulo anterior, a rede viária é dos principais fatores que influenciam diretamente o espaço público da área de intervenção. São as ruas que condicionam o espaço e os seus utilizadores, contribuindo negativamente para a imagem do bairro.

- **Limitação do trânsito automóvel na área de Intervenção**

Pensando na possibilidade de melhorar o espaço público e partindo da melhoria da rede viária existente, surgiu a proposta de “enterrar” a Avenida Francisco Miranda. Através de uma passagem inferior coberta, pretende-se manter a avenida, por se considerar que é da máxima importância para a circulação viária do bairro e sua ligação com o resto da cidade, mas ao mesmo tempo pretende-se escondê-la, fazendo com que deixe de ter o protagonismo negativo que tem atualmente. (figura 62)



Figura 62. Localização das entradas/saídas da passagem inferior coberta da Proposta de Reabilitação

A avenida constituída por quatro faixas de rodagem, fundamentais para ajudar a fluir o trânsito que passa dentro do bairro. Esta via destina-se exatamente ao trânsito de passagem, aquele que apenas entra no bairro para chegar a determinados pontos que de outra maneira não seria possível.

Com esta medida propõe-se então retirar a maior parte do trânsito que passa pelo LEMP, fazendo com que flua mais facilmente, sem obstáculos (como peões e vendedores informais) de modo a evitar engarrafamentos e a baixar os níveis de poluição ambiental e sonora do local.

Ao “enterrar” a Av. Francisco Miranda, torna-se obrigatório a projecção de uma nova via de acesso local. Trata-se de uma via de sentido único, com estacionamento ao longo de toda a via e passeios para os peões. O objectivo da projecção de esta rua de fácil acesso devido à projecção da rotunda que permite controlar o trânsito e ter melhor percepção do espaço, manter acessíveis as áreas destinadas ao comércio e à gastronomia, assim como o acesso ao CHP, para quem utiliza o carro como meio de transporte.



Figura. 63 Imagens virtuais do acesso a passagem incoberta

A segunda medida consistiu na proposta de eliminação da rua que faz ligação do bairro com o norte da cidade e que se localiza entre os edifícios que compõem a estação do metro. Com esta medida pretende-se eliminar o trânsito de dentro do LEMP, tendo como objetivo minimizar a confusão entre carros e peões, tendo em conta que esta rua passa exatamente no lugar de maior fluxo pedonal, que é precisamente o acesso e a saída do metro de Petáre.

Ao retirar esta rua devido à sua indesejada localização por dificultar ainda mais a mobilidade dentro do LEMP, foi necessário projetar uma rua que escoasse o trânsito a norte da cidade. Para isso foi projetada a rua, a partir da rotunda criada anteriormente para resolver o trânsito de passagem e o trânsito local, pretende-se desta rua duas funções: como foi dito anteriormente, a ligação do LEMP com o norte da cidade e ainda que esta rua permita o acesso direto dos autocarros ao terminal rodoviário, conseguindo com isto que apenas se faça dentro do LEMP a circulação de transportes ligeiros.

A última medida de intervenção na rede viária existente passa por reabilitar a rua transversal que se encontra junto ao edifício principal da estação de metro. A sua reabilitação prende-se com a necessidade de criar uma área agradável para servir aos diversos espaços comerciais e de gastronomia que se encontram distribuídos ao longo dessa via. Pretende-se a projeção de uma avenida agradável, de fácil acesso, de dois sentidos, com estacionamento e passeios para peões.

Com a proposta de novas soluções para a rede viária existente no LEMP, pretende-se manter a acessibilidade existente, mas ao mesmo tempo melhorar as condições para os automobilistas e os peões. Desta forma torna-se ainda possível conseguir uma área praticamente livre de trânsito automóvel, deixando espaço para outros pontos em falta e que serão conhecidos mais à frente.

6.2.5. Promover o Centro histórico do bairro de Petáre

Um dos objetivos do presente projeto de reabilitação é melhorar as condições de acesso ao CHP. Por se considerar que uma das razões que torna o CHP pouco atrativo aos olhos da restante sociedade de Caracas, é o facto de se entender que a sua acessibilidade está diretamente ligada ao bairro de Petáre. Mas não é bem assim, é perfeitamente possível aceder ao CHP sem ter de entrar no bairro de Petáre propriamente dito.

Desta forma, conclui-se também que o LEMP assume aqui também uma posição de elemento barreira, devido à sua conotação negativa entre os habitantes da cidade e devido à imagem que tem atualmente, a qual tem sido descrita nesta dissertação.

Com as presentes medidas pretende-se melhorar o acesso direto ao CHP e ainda trona-lo mais atrativo, tirando o máximo partido das suas diversas potencialidades.

A primeira medida de intervenção com o objetivo de melhorar a acessibilidade ao CHP, trata-se de projetar uma rua, apenas de circulação pedonal, que pretende ligar diretamente o LEMP ao CHP. Desta forma, os visitantes percorrem o casco histórico sem correr o risco de se perder ou afastar muito do CHP, sentindo-se mais seguro.

Esta rua pretende-se exclusivamente pedonal, por se tratar de uma rua estreita, onde dificilmente circulam em simultâneo um carro e o peão, tendo em conta que se pretende transmitir segurança ao visitante/utilizador, faz todo o sentido criar uma rua livre de trânsito que lhe permita experienciar todo o percurso cheio de imagens produzidas pelas fachadas das pequenas casas coloniais.

Pretende-se, através dessa rua explorar a economia local, aproveitando os diversos restaurantes já existentes no CHP e os inúmeros espaços de venda de artesanato local, entre outras coisas.

A segunda medida que pretende revitalizar o CHP parte da reabilitação do quarteirão existente no fim da rua tornada pedonal, junto ao rio Guaire. Com a reabilitação deste quarteirão pretende-se aproveitar algumas das casas coloniais que se encontram fechadas e outras que não se encontram reabilitadas para criar um espaço exclusivo de lazer, espaços comerciais e gastronómicos.

Esta rua pretende-se exclusivamente pedonal, por se tratar de uma rua estreita, onde dificilmente circulam em simultâneo um carro e o peão, tendo em conta que se pretende transmitir segurança ao visitante/utilizador, faz todo o sentido criar uma rua livre de trânsito que lhe permita experienciar todo o recorrido cheio de imagens produzidas pelas fachadas das pequenas casas coloniais.

Pretende-se, através dessa rua explorar a economia local, aproveitando os diversos restaurantes já existentes no CHP e os inúmeros espaços de venda de artesanato local, entre outras coisas.

A segunda medida que pretende revitalizar o CHP parte da reabilitação do quarteirão existente no fim da rua tornada pedonal, junto ao rio Guaire. Com a reabilitação deste quarteirão pretende-se aproveitar algumas das casas coloniais que se encontram fechadas e

outras que não se encontram reabilitadas para criar um espaço exclusivo de lazer, espaços comerciais e gastronómicos. (figura 64)



Figura 64. Proposta de Via pedonal, ligação do Centro histórico ao LEMP

CAPÍTULO VI

CONCLUSÃO

Uma das principais ideias a reter da análise efetuada no capítulo II é que a evolução da morfologia urbana nem sempre acompanhou o desenvolvimento económico das cidades a par do crescimento populacional.

No que concerne ao capítulo III é possível concluir que os critérios utilizados no desenho dos espaços público, quer nos novos Projectos, quer em ações de reabilitação urbana influenciam de modo determinante o seu desempenho ao nível da mobilidade e da acessibilidade dos cidadãos que os fruem. Esta Análise permitiu ainda concluir que enquanto a cidade até o século XIX, com o seu respetivo desenho e dimensões, congregava as pessoas e os conhecimentos em ruas e praças, fomentando a circulação pedonal e a permanência no exterior em interação com edifícios. As zonas suburbanas e os projetos de edificação funcionalista da metade do século XX, faziam exatamente o oposto, isolavam os edifícios e as funções urbanas, separando a fruição do edificado da dos espaço públicos.

Quanto aos fatores de ordem espacial contam-se as barreiras na continuidade urbana provocadas por vias rodoviárias de trânsito intenso, pela formalidade e informalidade.

Da proposta de desenho urbano destacam-se as seguintes medidas projectuais: criando percursos pedonais de modo a privilegiar o peão em detrimento do automóvel; enterrando a via rodoviária do trânsito automóvel que separava o bairro da envolvente, promovendo a continuidade urbana; definindo um espaço adequado para os vendedores ambulantes, dotado de uma cobertura amovível, de modo a manter e integrar estas atividades que carate; desenhando espaços verde de modo a entregar a natureza no local onde anteriormente era inexistente e ainda a criação de um eixo pedonal direta entre a estação e o centro histórico de modo aproximar os dois locais e a facilitar a acessibilidade e a mobilidade. Com estas medidas pretendeu-se garantir a integração do bairro na cidade de modo a por fim a segregação que atualmente o caracteriza.

Por último refira-se a importância de que em ações futuras esta proposta projetual possa vir a informar as autoridades locais no sentido de encontrarem estratégias e soluções que reabilitem e qualifiquem o bairro de Petáre, pondo termo ao estigma de marginalidade que recai sobre os seus moradores.

Referências Bibliográficas

GEHL, Jan - *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars - *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002

JACOBS, Allan B. - *Great Streets*. 1ª Edição. MIT Press, 1995

JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*. 1ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 2000

LYNCH, Kevin - *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1

FALORCA, Jorge; GONÇALVES, Sílvia - *Projectar e Construir com Acessibilidade*. Coimbra: J. Falorca, 2008

BRANDÃO, Pedro - *O Chão da Cidade - Guia de avaliação do design de espaço de espaço público*. Lisboa: Centro Português de Design, Abril de 2002

Tese:

ALVES, Fernando - *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta metodológica*. Dissertação para obtenção do grau de doutor no Instituto Superior Técnico na Universidade Técnica, Lisboa, Julho 1996

Revistas e Artigos:

Revista Arqa 94/95, AnoXII _ Julho/Agosto 2011, *Contrastes Sul-americanos*.

Sites internet:

<http://www.archdaily.com.br/br/01-115308/12-criterios-para-determinar-um-bom-espaco-publico>

<http://procomunidade.blogspot.pt/2013/02/historia-de-petare.html>