

| 851 | CENTROS URBANOS: POTENCIALIZAR A REQUALIFICAÇÃO ATRAVÉS DO TRATAMENTO DE ENTORNOS IMEDIATOS

Erika Cristine Kneib, Ana Stefany da Silva Gonzaga

Resumo

A partir do crescimento e desenvolvimento da cidade contemporânea, caracterizada pela multiplicidade em sua mais ampla concepção e toda a gama de características que a definem, o presente trabalho aborda a questão dos centros urbanos e suas relações com seu entorno imediato. A abordagem desse artigo consiste na aplicação de medidas de requalificação em áreas classificadas como *bordas do centro*, com o objetivo de contribuir para requalificar a região central em análise. Assim, a partir de um referencial teórico relacionado, parte-se para explorar métodos de requalificação urbana, tendo como ferramenta norteadora a identificação e o tratamento dessas *bordas*. A partir dos estudos realizados, desenvolve-se um procedimento metodológico que possa ser aplicado a outras áreas que estejam envolvidas neste contexto. Por fim, o procedimento elaborado é aplicado em um estudo de caso, em Goiânia, Goiás.

Palavras-chave: centros urbanos, bordas do centro, entornos, requalificação.

1. Introdução

É sabido que uma das mais perceptíveis características da cidade contemporânea gira em torno das desordens urbanas. Seja devido à falta de segurança, aos extensos e cansativos congestionamentos ou à efervescência natural de lugares onde convivem diversas e numerosas pessoas, em múltiplas atividades. O meio urbano é cada vez mais utilizado e explorado, visto que é sobre e em torno das grandes cidades que se desenvolve a maior parte da vida contemporânea. Ao passo em que as práticas sociais vão se alterando ao longo do tempo, os espaços em que elas são desenvolvidas também necessitam sofrer alterações para que eles sejam capazes de acompanhar esse desenvolvimento. Considerando a cidade como um organismo, mostram-se fundamentais os exercícios de análises e tratamentos de suas áreas. Essas transformações são constantes e variadas e as estratégias de intervenção urbana, portanto, procuram amenizar ou resolver problemas relativos a essas desordens que tanto afligem as grandes cidades.

Sendo a cidade o lugar da multiplicidade, da variedade, da mistura de funções e da diversidade de atores, as possibilidades de intervenções em seus espaços também são múltiplas e variáveis. O mais adequado é reunir especialistas de várias áreas do conhecimento para gerarem discussões acerca dos diversos pontos de vista. Assim, aumenta-se a riqueza e a potencialidade das propostas elaboradas, visto que elas conterão considerações amplas sobre a cidade.

O presente artigo explora uma ferramenta teórico-conceitual visando descobrir suas potencialidades efetivas de intervenção. A teoria de Manuel de Solà-Morales (Solà-Morales, 2001) sobre o tratamento das “bordas do centro” será aqui tratada como conceito norteador de possíveis estratégias de intervenção no espaço urbano. Para tal aplica-se a teoria a um estudo de caso no município de Goiânia, Goiás, obtendo-se como resultados principais a descoberta de uma relação de grande relevância urbana entre o centro e a borda analisados, assim como a constatação de necessidades de requalificação em níveis e horizontes temporais distintos que, se aplicadas, podem contribuir significativamente para o desenvolvimento da área.

2. Referencial Teórico

2.1. Áreas centrais

O conceito de área central já foi debatido em diversos trabalhos e, portanto, a ele foram atribuídas considerações diversificadas. A Tabela 1, a seguir, esquematiza alguns desses conceitos definidos por importantes teóricos.

Tabela 1: Conceitos de Áreas Centrais

CONCEITOS DE ÁREAS CENTRAIS	
Walter Christaller (1933)	A Teoria do Lugar Central: explora a cidade considerando a existência de áreas de influência no entorno dos centros de mercado. Assim, se constitui um sistema composto por esses diversos centros, uniformemente espalhados e organizados, que atende de forma homogênea a todas as suas partes. Cada um deles apresenta uma área de influência sobre a qual reflete qualidades. Essa teoria aponta para as relações do centro com as atividades ali desenvolvidas, a área de influência relacionada com os diversos tipos e tamanhos de centros e a relevância da acessibilidade nesses sistemas.
Rochefort (1998)	Essa relação é organizada segundo uma trilogia formada pelo centro propriamente dito, como um local físico do serviço; a sua zona de influência, que concentra seus usuários e os fluxos de relações, que ligam esses usuários ao centro. Sendo assim, o centro se revela como um local privilegiado, pois concentra um grande número de atividades terciárias.
Vilaça (2001)	Tendo em vista esse caráter dinâmico e múltiplo do centro, Vilaça (2001) atenta para as demandas de deslocamentos, que devem ser atendidas através da disponibilidade de infra-estrutura e acessibilidade adequadas a

	essas necessidades.
Spósito (2001)	O centro é definido segundo o seu caráter dinâmico e é, portanto, uma área continuamente reformulada. A essa característica está associada a relação com os fluxos de pessoas, mercadorias, valores e ideias que ocorrem em determinado lugar central.

Desde então, é possível confirmar a ideia do centro como um elemento de papel fundamental sobre a cidade. O caráter de local privilegiado que agrega se faz pela diversidade de serviços, atividades, os grandes fluxos de pessoas e, portanto, pelas demandas de deslocamentos e outros componentes que destacam a relevância da infraestrutura e acessibilidade local. Além disso, o centro possui também o poder de impactar outras áreas criando, assim, zonas de influência e subcentros. Nesse sentido, o estudo sobre as áreas centrais ganha importância:

- a partir do desenvolvimento de cidades policêntricas, conforme abordagens de Castells (1983) e Lefebvre (2004);
- a partir das transformações que ocorrem na estrutura espacial das cidades (rede de centros e subcentros), como abordagem de Kneib (2008);
- a partir da implantação de grandes empreendimentos, considerados polos geradores de viagens, que tendem a gerar ou consolidar novas centralidades (Kneib, 2004).

2.2. Degradação de áreas centrais

A reflexão sobre o papel e a relação do centro com a cidade como um todo mostra o quão importante é a acessibilidade, a diversidade e a infraestrutura adequadas para o sustento desse elemento urbano. O surgimento e desenvolvimento das cidades estão fortemente atrelados ao centro e este também necessita acompanhar o crescimento urbano. Os processos de degradação de áreas centrais estão, muitas vezes, relacionados às alterações sobre a estrutura urbana, provocando o deslocamento populacional para novos subcentros ou para regiões mais afastadas da cidade.

Segundo Kneib (2004), a grande maioria dos centros tradicionais de grandes cidades passa por um processo de ascensão, saturação e degradação, fortemente relacionado à acessibilidade a essa área. De acordo com a autora, essa multiplicidade de atividades e de infraestrutura atrai grande número de pessoas e viagens. Consequentemente, novas construções precisam surgir para atender a esse novo contingente populacional. As viagens

também aumentam consideravelmente, bem como a demanda por áreas e conseqüentemente a valorização desses terrenos, o que gera ainda mais construções, atividades e viagens. Essa ascensão explosiva pode provocar a saturação do centro, juntamente à perda da acessibilidade ao mesmo, o que provoca o surgimento de novos centros ou subcentros. Estes também suscetíveis ao mesmo processo sofrido pelo centro tradicional (KNEIB, 2004).

De acordo com Rykwert (2004), a partir do século XVIII, o excesso de densidade populacional, a poluição e as melhorias nas estradas e nos meios de transporte levaram muitas cidades a desenvolver aspecto novo e burguês aos seus subúrbios. No entanto, mesmo buscando áreas mais afastadas do centro, a população procurava manter certa proximidade a ele, principalmente para facilitar seus deslocamentos entre suas casas e seus locais de trabalho revelando, assim, a importância da acessibilidade ao centro bem como da qualidade dos sistemas de deslocamento e as funções disponíveis pelo espaço urbano.

Novos modelos de planejamento urbano apostam na cidade policêntrica, sendo que os subcentros, compostos por *mix* de atividades, podem contribuir para evitar grandes deslocamentos pendulares motorizados, favorecendo os não motorizados, sendo a cidade policêntrica positiva (Tedesco *et al*, 2012). Porém, para evitar o processo de degradação e decadência do Centro Tradicional, ou de subcentros mais antigos, a partir da saturação destes rumo às áreas mais acessíveis, é necessário garantir o crescimento e desenvolvimento dos existentes e dos futuros subcentros, sendo que estudos que contribuem para esta avaliação, como o propostos no presente trabalho, são fundamentais para garantir este processo de forma positiva para a cidade.

2.3. Medidas de Requalificação

Sabendo-se do frequente processo de degradação de áreas centrais e da conseqüente necessidade em preservar a importância e o papel relevante do centro, é evidente a necessidade da tomada de decisões e intervenções que busquem promover o retorno a esse equilíbrio entre a cidade e suas áreas centrais. Não existe uma norma ou espécie de “receita” que indique exatamente as diretrizes de intervenção para esses casos. No entanto, podem ser elaboradas metodologias que agreguem problemas e propostas que podem melhorar determinada situação. Diante das diversas possibilidades de atuação sobre o espaço urbano, o presente artigo pretende explorar a teoria sobre as “bordas do centro” utilizando-a como ferramenta norteadora de possíveis intervenções em áreas que apresentem tais características, procurando contribuir com a difícil tarefa não só de planejar e projetar a

requalificação de uma área central, como também contribuir com o grande desafio de implementar as medidas necessárias e gerar o resultado esperado, a partir de uma visão complementar às medidas de requalificação comumente desenvolvidas.

Sobre isso, o arquiteto urbanista Solà-Morales defende, como uma das ações materiais de transformação mais interessantes, o tratamento nas bordas do centro. Segundo ele, a eficácia desse tipo de intervenção é possível devido à sua capacidade de possibilitar o rompimento dos limites do centro. Essas áreas, no entanto, podem possuir limites imprecisos, indefinidos, o que, embora seja substancial na visão de Solà-Morales, torna-se um problema nesse rompimento de limites. Deve existir entre o centro e o restante da cidade um efeito de permeabilidade que, para o autor, funciona como uma espécie de osmose entre o centro e o seu território imediato, que se revela como uma imprescindível garantia para a sobrevivência do centro. “O centro é [...] uma situação de desequilíbrio. Se esse desequilíbrio não se mantém com um intercâmbio constante de energia com o exterior, para falar em termos de bioquímica, o centro se estrangula, morre.” (Solà-Morales, 2001, p.111).

O que Solà-Morales denomina bordas do centro foi estudado por Kneib (2004), com base nas teorias da ecologia social urbana, e denominado pela autora de zona de transição. De acordo com Kneib (2004) essas zonas de transição tendem a sofrer transformações em seus padrões de uso e ocupação do solo, transformações estas que têm uma ampla relação com as atividades desenvolvidas no subcentro. Elas tendem, também, a implantar atividades complementares ao centro. Sendo assim, o centro urbano se associa a aspectos como a acessibilidade, a função integradora, localização privilegiada, atração de novas atividades, construções e viagens, valorização de áreas, dentre outros (Kneib, 2004).

Ainda sobre as características dos centros e subcentros urbanos, também se destaca a teoria desenvolvida entre 1917 e 1940, pela Escola de Chicago, que aborda aspectos ecológicos da Estruturação Urbana. Ela procura identificar padrões de regularidade na organização social urbana (CLARK, 1985). Com isso, essa teoria aponta a existência de uma interação entre o homem, os instrumentos por ele criados e o meio natural em que vive. Segundo Burgess existe em torno do centro uma zona de transição que prevê a expansão do mesmo. Para Hoyt, as rotas que irradiam do centro conferem diferentes níveis de acessibilidade deste com as demais zonas da cidade (Garner, 1971). Esta abordagem é retomada mais a frente.

2.4. Fronteiras urbanas

Confirmando a ideia sobre permeabilidade apresentada por Solà-Morales, Islam *et al* (2011) afirma que toda entidade é definida por suas fronteiras, mas que nem sempre há uma divisão clara entre o interior e o exterior dessa entidade. Segundo o autor, a indefinição ou fluidez dessas fronteiras é dada pela existência de um processo contínuo de regulação da mobilidade dos fluxos. Dessa forma, lugares distintos são definidos e identificados. Islam *at al* (2001) atenta para a importância em entender esses limites como interfaces ambivalentes, em que se deve desenvolver instrumentos de política adequados para lidar com aspectos relativos aos processos de habilitação de áreas limítrofes.

Além de características físicas e funcionais do meio urbano, questões sócio-culturais também são conformadoras de diferenciação e consequente formação de fronteiras entre grupos. Southerton *apud* Islam *at al* (2001) aponta as relações entre moradores de uma mesma região mas que pertencem a diferentes classes sociais. Para o reconhecimento dessas relações, o autor examina tal dinâmica observando narrativas de moradores locais e forasteiros. Fronteiras como essas podem diminuir as trocas entre grupos, o que representaria perdas para ambos os lados (ISLAM ET AL, 2001). Nesse sentido, as fronteiras recebem importância pela sua capacidade conformadora do equilíbrio entre partes distintas da cidade, assumindo as diferenças naturais entre os lugares mas buscando criar uma interface compatível entre eles.

2.5. Ações estratégicas de intervenção e as bordas do centro

A teoria de Solà-Morales sobre as Bordas do Centro é relativamente recente. No entanto, teorias antecedentes já mostravam a importância e o potencial das áreas de entorno do centro. Um exemplo é o estudo de Burgess (1924) que, com base na estrutura urbana da cidade de Chicago (EUA), observa uma organização em anéis concêntricos dispostos em torno de um distrito central de negócios. Segundo o autor, essas diferentes zonas apresentam usos do solo também diversos e são organizados a partir do centro da cidade. Teorias como essas podem funcionar como peças fundamentais na articulação de pontos complementares entre si na formação de um procedimento metodológico de análise e tratamento de áreas centrais. Conscientes de particularidades próprias dessas bordas, estratégias gerais básicas de intervenção urbana também devem ser consideradas e aliadas ao contexto de bordas do centro. Algumas dessas teorias e táticas básicas serão abordadas neste artigo.

Sobre uma estratégia projetual de intervenção realizada em um trecho da Orla Ferroviária de São Paulo, Carlos Leite aplica o conceito de borda como ferramenta para

possibilita a consolidação do eixo público metropolitano. Sendo assim, a orla atuaria como integradora de atividades prioritariamente públicas. Dispostas segundo a ideia da “cidade para todos”, o uso habitacional, incluindo habitações de interesse social, procurou desenvolver densidades com médias e grandes alturas, nas bordas e junto a um parque linear. Segundo o autor, essas tipologias habitacionais deveriam ser variadas e flexíveis (SOUZA, 2012).

3. Metodologia de Análise

Tendo em vista a importância da relação de permeabilidade entre o centro, suas áreas limítrofes (as bordas) e a cidade como um todo; a possível ocorrência de processos que provoquem a decadência de áreas centrais e tendo em mãos a ideia de se trabalhar os limites do centro como uma potencial estratégia de reforço dessa interação urbana, este trabalho pretende elaborar um procedimento que auxilie nas propostas de intervenção e nas tomadas de decisões relacionadas à questão.

Sendo assim, o procedimento metodológico proposto para processos de requalificação pelas bordas do centro se constrói da seguinte maneira: etapas e atividades.

As etapas se dividem em: i) *Pesquisas*; ii) *Análise de dados*; iii) *Propostas de intervenção*.

As pesquisas envolvem:

- A identificação da área de estudo e suas relações com outras áreas da cidade;
- Aspectos que caracterizam a área, tais como os naturais, histórico-culturais, socioeconômicos e políticos;
- Levantamentos das tipologias, identificação de elementos que conferem características de centralidade;
- Fluxos de pedestres, ciclistas e veículos motorizados;
- Busca e estudos em referências teóricas envolvidas na temática.

A análise de dados consiste no diagnóstico urbano com base nos dados coletados e deve contemplar:

- Reconhecimento dos níveis de centralidade e de influência das diferentes regiões ou elementos urbanos;
- Análise das relações entre o centro e suas áreas de influência a partir dos parâmetros previamente reconhecidos;
- Estudos sobre problemas e potencialidades das áreas envolvidas;

- Estudos sobre a legislação vigente, tais como o Plano Diretor, Estatuto das Cidades e Instrumentos aplicáveis.

A elaboração das propostas de intervenção devem relacionar as características próprias dos lugares na cidade, a fim de que possam contribuir adequadamente para melhorias efetivas para o bem público. Para tanto, se faz necessária a elaboração consciente de:

- Objetivos a serem alcançados;
- Compatibilidade das propostas elaboradas com o contexto do meio no qual pretendem ser inseridas.

A tabela 2 ilustra essa esquematização das etapas do procedimento metodológico proposto para ações sobre bordas do centro.

Tabela 2. Esquematização do procedimento metodológico para intervenções em áreas de bordas de centros urbanos.

Pesquisas	Análise de dados	Propostas de intervenção
Identificação de áreas	Níveis de centralidade	Estabelecimento de objetivos a serem alcançados
Identificação de características naturais das áreas	Análise das relações entre o centro e suas áreas de influência	Elaboração de propostas compatíveis com o caso a receber tal intervenção
Identificação de tipologias	Estudos de problemas e potencialidades	
Estudos de fluxos	Estudos sobre legislação vigente	
Referencial teórico		

4. Estudo de Caso

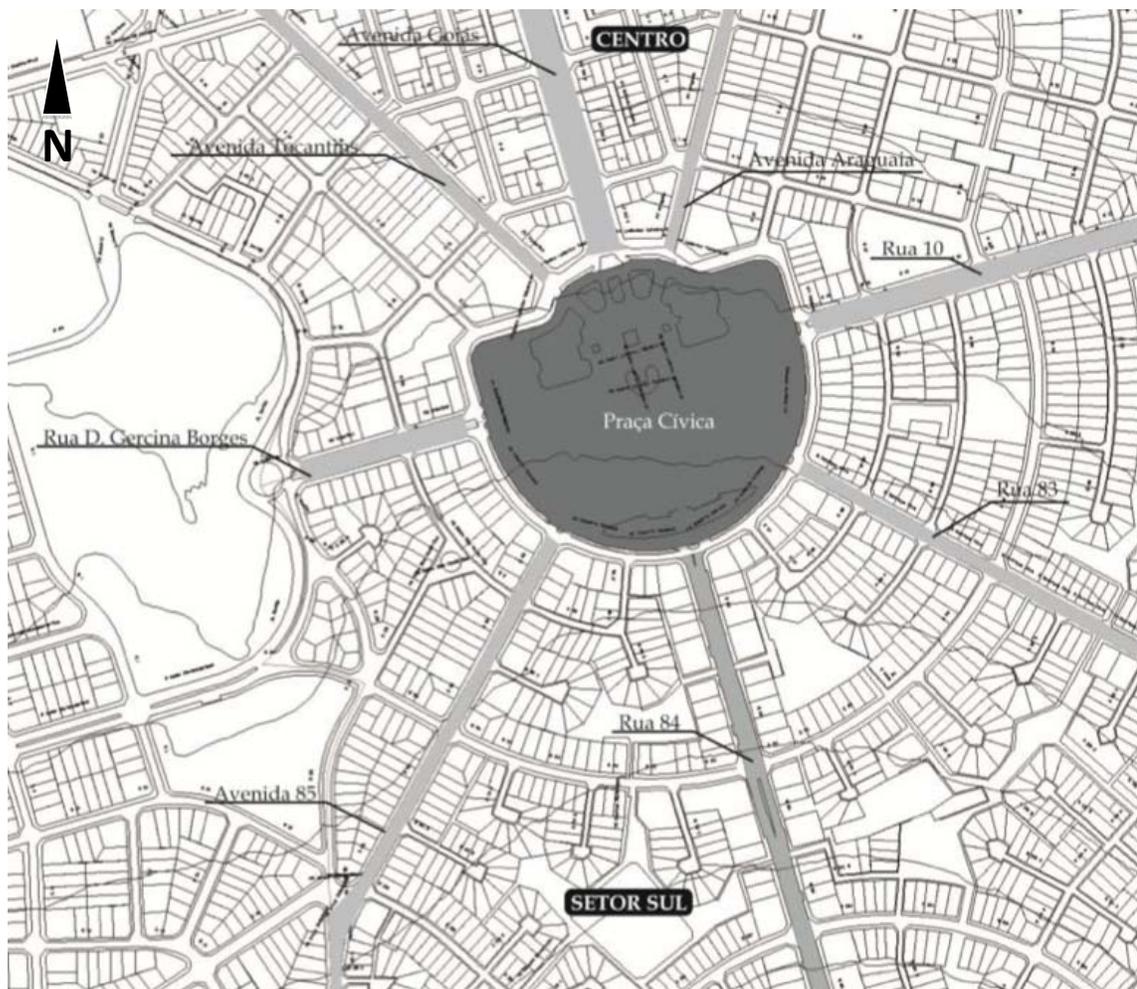
Com o objetivo de verificar a aplicabilidade do procedimento proposto, assim como gerar conhecimento a partir de um caso concreto, o procedimento elaborado foi aplicado no município de Goiânia, em uma área considerada uma borda do Centro Tradicional: uma via radial à Praça Cívica.

Assim como em muitas das grandes cidades, o centro está atrelado à fundação do município em que se insere. No caso de Goiânia, o Centro foi concebido através do projeto de Atílio Correia Lima a partir de moldes do urbanismo francês. Dessa forma, ele se caracteriza estruturalmente pelas suas avenidas largas e *bulevares*, que monumentalizam

eixos, tendo como ponto máximo a Praça Cívica. Nesta praça há a concentração de edificações públicas administrativas, biblioteca e museu públicos (IBGE, 2012).

O centro de Goiânia é marcado por usos comerciais, institucionais e de serviços, com existência de alguns edifícios habitacionais. Na região da Praça Cívica e no seu entorno imediato a predominância é de atividades públicas administrativas, de cultura e de educação. Mais ao norte, as atividades comerciais vão se destacando mais e tornando-se predominantes. A figura 1 ilustra o centro da cidade, a Praça Cívica e as vias radiais a esta.

Figura 1. Setor Central, Goiânia - GO.



A Avenida Goiás, ao norte da Praça Cívica, constitui um eixo relevante, fortemente caracterizado por atividades comerciais, de serviços e também residenciais. Contempla edificações históricas, corredor exclusivo do transporte coletivo e canteiro central recentemente requalificado, com espaços públicos voltados para usufruto dos pedestres. As

avenidas Araguaia e Tocantins apresentam características semelhantes quanto aos usos identificados na Avenida Goiás, porém, com menor intensidade que esta.

Na Avenida Tocantins (a nordeste da Praça Cívica), o fluxo de veículos acontece em apenas um sentido, formando, juntas, um binário. A Rua 10 se estende no sentido leste, desembocando em outro ponto de grande relevância na cidade, a Praça Universitária. Também contemplada recentemente com obras de requalificação de calçadas e implantação de ciclovias e de corredor preferencial do Transporte Coletivo, com câmeras para fiscalização. Apresenta usos comerciais e de serviços, a maioria deles voltados para necessidades próprias dos usuários envolvidos com as diversas unidades de ensino superior existentes em torno da Praça Universitária. A Rua D. Gercina Borges Teixeira, a oeste da Praça Cívica, faz a conexão entre o centro e o Setor Oeste. Desemboca no parque Bosque dos Buritis, onde se insere o edifício da Assembléia Legislativa e, mais à frente, na Alameda dos Buritis, o edifício do Fórum.

A Rua 83 se estende no sentido sudeste, também caracterizada por usos comerciais e de serviços como principais e fazendo a ligação da região central com bairros como Jardim Goiás e Setor Universitário. A Rua 85 é uma das mais importantes nesse contexto. É ela que faz a relação do centro com a região sudoeste. Apresenta usos comerciais, de serviços e habitacionais, concentrando fortes características de centralidade.

A Rua 84, eixo estruturador do transporte coletivo, possui corredor exclusivo e faz a ligação com a região sul de Goiânia. Para o transporte coletivo se faz um importante meio de acesso ao Terminal Isidória, onde muitos usuários fazem integração com linhas de outras regiões. Ela conecta diretamente a Praça Cívica à Praça do Cruzeiro, localizada no Setor Sul de Goiânia, que também se constitui como um marco urbano.

Observando essas relações é possível identificar várias áreas próximas ao Centro que, neste artigo, para efeito de análise, passam a ser consideradas suas bordas. Sabendo-se da importância das vias radiais à Praça Cívica quanto ao seu papel de proporcionar conexões entre o centro e diversas regiões da cidade de Goiânia, o presente artigo aplica um estudo mais minucioso à Rua 84.

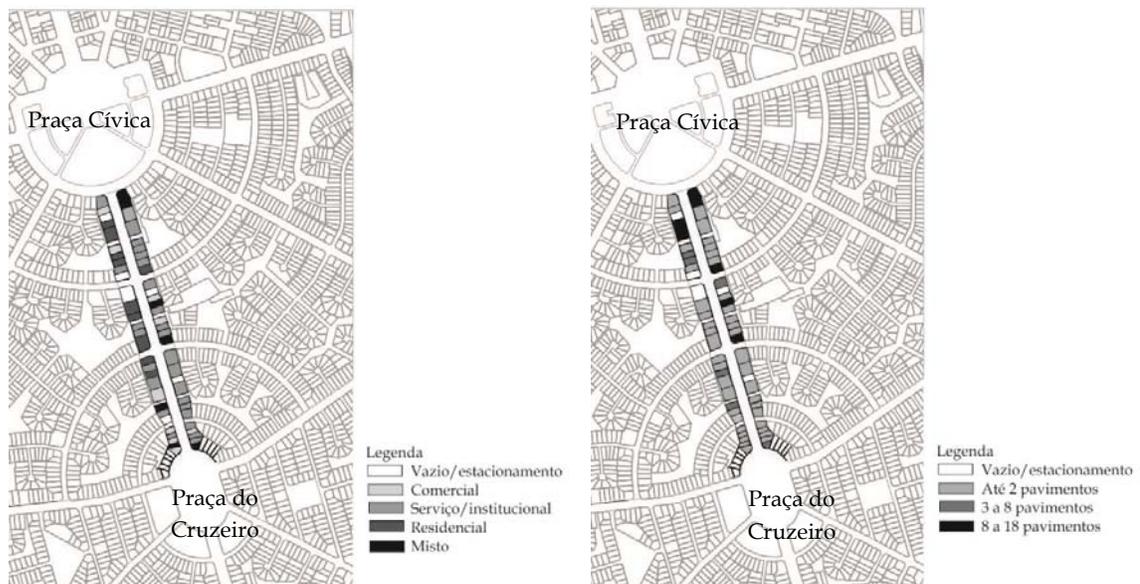
A figura 2 destaca essa via. O atributo de borda dado a ela é devido não apenas pela sua localização no entorno imediato do centro, mas também pelas funções e conexões que agrega como suporte a ele conformando, assim, uma “borda linear”.

Figura 2. Imagens da Rua 84.



A Rua 84, já incluída no Setor Sul, se caracteriza, basicamente, por edificações de médio porte, com algumas acima de 10 pavimentos. Residências e edificações que comportam prestação de serviços, principalmente clínicas e escritórios, são as atividades mais encontradas. Já no entorno imediato da Praça do Cruzeiro, apresenta-se uma significativa variação, com um maior número de comércios, um clube, colégio e hospital. Dentre as edificações residenciais, nota-se a existência de casas com um ou dois pavimentos e algumas habitações coletivas, com mais de 10 pavimentos. A figura a seguir esquematizam as relações de uso e gabarito na Rua 84.

Figura 3. Mapas de usos e gabaritos na Rua 84.



Segundo Bird (1977) as centralidades podem ser classificadas de acordo com os tipo de acessibilidade a elas atrelados. Sendo assim:

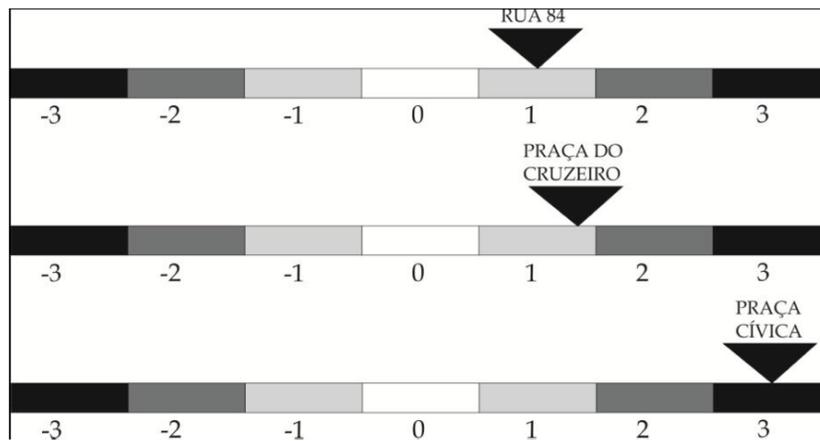
- Os centros orgânicos: denominados centros concêntricos, se desenvolve através das facilidades de deslocamento pelas áreas de alta acessibilidade.
- Os centros lineares: centros orgânicos que apresentam acessibilidade linear canalizada pelas vias de circulação dos veículos.
- Os centros especiais: também denominados subcentros, são originados como centros orgânicos por possuírem algum atributo especial, mas de menor porte.

No caso de Goiânia, é possível identificar as praças (Cívica e do Cruzeiro) como centralidades pontuais e a Rua 84 como uma das centralidades lineares, de menor grau que as pontuais. A dinâmica entre essas centralidades ocorre de forma que a Rua 84 funciona como elemento de ligação entre ambas as centralidades pontuais envolvidas (praças Cívica e do Cruzeiro), fazendo o papel de transição entre ambas. A partir da requalificação da Rua 84, como uma borda do centro, seria possível contribuir para requalificar a área central.

Para entender os níveis dessa relação entre as Praças Cívica e do Cruzeiro com a Rua 84, a partir da hierarquização de centralidades, utiliza-se o método “Escala diferencial semântica de Osgood” (Osgood et al, 1964), que mensura o grau de importância (significado) através de uma matriz de pontuação. Esta se faz por uma subdivisão em sete itens (por exemplo, +3, +2, +1, 0, -1, -2, -3) em que as variáveis adquirem significados de menos a mais importante, com valores opostos nas extremidades (+3 e -3) e neutro no centro (0). Trata-se de um processo complexo devido ao seu caráter não-material, implícito nessa busca pela medição de um “significado”, termo que envolve a psicologia e que se refere a processos implícitos, deduzidos através de observação e, muitas vezes, extremamente variáveis.

Com base nesse método é possível classificar as centralidades. Através da identificação de elementos característicos de centralidades é possível atribuir valores às áreas analisadas. Para este trabalho o foco se insere sobre a Praça Cívica, como ligação mais próxima ao centro, a Rua 84, como elemento conformador dessa ligação e a Praça do Cruzeiro, outro marco que é diretamente conectado através dessa mesma via e que também apresenta características de centralidade. Os valores dentro da escala de Osgood procuram identificar os níveis de centralidade através do reconhecimento do papel significativo de cada uma das regiões estudadas dentro da estrutura urbana. Neste estudo de caso, a classificação foi feita de forma empírica, a partir da consulta de especialistas. A figura 4 ilustra os resultados obtidos através dessa classificação.

Figura 4. Graus de centralidade identificados nas praças Cívica e do Cruzeiro e na Rua 84.



A Avenida Goiás já é reconhecida e fortemente apreciada como centralidade. No entanto, a relação com a parte Sul (Rua 84) deixa a desejar quanto à uma possível continuidade desta centralidade. Considerando que a Avenida Goiás apresenta uma centralidade muito mais forte do que a Rua 84, mas que ambas possuem características similares e que fazem parte do eixo-norte sul, requalificar a Rua 84 contribuiria para fortalecer esse eixo alcançando, assim o tratamento de uma área de “borda linear” e reforçando a centralidade da região central em si.

A partir deste panorama geral, é possível concluir que a Rua 84 consiste em uma relevante via de ligação entre a área central e a região sul que, para efeito de análise, passa a ser considerada uma de suas bordas. Alguns de seus problemas são claramente percebidos, o que já revela necessidades básicas de intervenção no local. Para que este exercício atue, efetivamente, como uma ação em uma “borda do centro”, essas estratégias devem considerar o centro como um organismo fundamental, além do apoio e conexão do mesmo com o restante da cidade.

Sendo a Rua 84 considerada uma borda do centro, se faz necessário também transformá-la em uma centralidade, porém, de grau inferior ao da Praça Cívica. Tal centralidade, de estrutura espacial linear, serviria para reforçar um caráter já implícito em sua distribuição espacial urbana: atua como elemento de transição de uma centralidade menos forte (a Praça do Cruzeiro) para uma mais forte (a Praça Cívica). A partir de tal diagnóstico é possível, então, utilizar da estratégia de reforço da centralidade da Rua 84 a fim de criar um transbordo das características da área central rumo a novos locais, suas bordas para, assim, romper os limites do centro. O presente panorama dessa relação apresenta a Avenida Goiás como um local com características de centralidade bem mais forte do que a

Rua 84, porém, ambas têm características similares, viárias e fazem parte do eixo norte-sul. O desenvolvimento da Rua 84 através de sua requalificação contribuiria para fortalecer esse eixo alcançando, então, a osmose entre centro e entorno imediato defendida por Sola Morales.

Para ordenar e consolidar uma proposta de intervenção na área citada, a seguir são aplicadas definições de medidas estratégicas, táticas e operacionais, uma adaptação a conceitos adotados por Kneib (2008). Dessa forma, as propostas de intervenção podem ser classificadas nos seguintes níveis:

- Operacionais: que envolvem pequenas e pontuais intervenções em curto prazo, que demandam poucos recursos por parte do poder público, ou ainda, medidas de fiscalização de modo a se cumprirem leis e normas existentes. Por exemplo: melhorias nas calçadas, fachadas das edificações, mobiliário urbano, paisagismo, etc.

- Táticas: intervenções no médio prazo, que demandariam propostas e projetos mais elaborados, como o incentivo à variedade de usos, inclusão de usos habitacionais, reforma e requalificação das edificações, transformação de ruas em espaços para pedestres, regulação e organização de estacionamentos.

- Estratégicas: à longo prazo. São medidas relacionadas à cidade, que envolvem projetos complexos, com um grande volume de recursos, com impactos que englobam toda a cidade. Tais projetos e ações tendem a gerar reflexos importantes também no Centro, como a melhoria da mobilidade das pessoas na cidade e no Centro, melhoria da acessibilidade nas bordas do centro e no Centro.

Dentre os mais recentes projetos urbanos elaborados para a cidade de Goiânia está a implantação do BRT (*Bus Rapid Transit*) norte-sul, no qual se insere a Rua 84 como uma das vias conformadoras do eixo. O conceito do BRT foi desenvolvido a partir de uma evolução do sistema de corredor exclusivo para ônibus. Consiste em um corredor exclusivo pelo qual trafega o veículo. Este, sobre pneus, deve ser rápido, flexível, de alto desempenho e com uso de tecnologia de informação (NTU, 2009).

Essas medidas de intervenção podem contribuir para a melhoria da mobilidade. É de extrema importância que as pessoas estejam envolvidas com os espaços públicos da cidade, exercendo relações positivas e que deem vida a esses espaços. Medidas relativas ao nível Operacional, como as que ressaltam a importância do tratamento nas calçadas e do paisagismo, atingem um nível micro fundamental. Aliado à diversificação do solo e à formação de polos de atratividade e vitalidade é possível criar espaços atrativos ao pedestre. É necessário, ainda, prover infraestrutura para o ciclista, através da inserção de vias cicláveis,

bicicletários e paraciclos. Como medidas estratégicas é de fundamental importância facilitar a mobilidade do usuário de transporte coletivo e a acessibilidade entre os subcentros, oferecendo condições favoráveis ao uso efetivo desse sistema de transporte. Essas medidas estão de acordo com as estratégias de ordenamento do território implementadas pelo Plano Diretor de Goiânia, no qual se revela a preocupação em privilegiar o sistema de transporte coletivo, cicloviário e de pedestre em sua rede viária básica (Prefeitura de Goiânia, 2007).

Em suma, a partir das análises elaboradas é possível identificar como principais medidas de intervenção:

1. Diversificar o uso do solo, aproveitando a infraestrutura existente;
2. Requalificar o espaço urbano (paisagem urbana);
3. Melhorar a mobilidade das pessoas intra-subcentro (pedestres e ciclistas);
4. Melhorar a mobilidade das pessoas entre os subcentros (transporte coletivo), para evitar que o automóvel seja muito utilizado e contribua para a perda da acessibilidade e para a degradação da área central.

A acessibilidade intra-subcentro é de fundamental importância para garantir a diversidade de atividades e sua atratividade, evitando a saturação. Isso só é possível através da adoção de medidas de mobilidade mais adequadas ao espaço público (ou seja, privilegiando os transportes não motorizados), uma vez que as medidas mais comumente adotadas (que priorizam o transporte individual em veículos motorizados) têm trabalhado na contramão da requalificação. A Rua 84 é classificada, segundo o Plano Diretor (Prefeitura Municipal de Goiânia, 2007), como Via Arterial de Segunda Categoria e também Corredor da rede de Transporte Coletivo. Isso favorece o aumento da densidade na via e no seu entorno. A facilidade de deslocamentos é um dos fatores característicos de uma boa infraestrutura urbana. Essa acessibilidade é fundamental para o desenvolvimento da região. Segundo Hansen (1959, *apud* Salles Filho, 1998) a acessibilidade possui potencial de oportunidades de interação e é uma forma de distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e ao desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial. Sendo assim, essa acessibilidade, aliada ao aumento compatível de densidade e a variedade de usos, evitaria grandes deslocamentos diários, reduzindo tais necessidades e favorecendo a mobilidade urbana. Uma via com grande oferta de transporte coletivo facilita os acessos a ela e carrega, assim, um potencial em atrair novas construções e novas densidades.

A Tabela 3, a seguir, esquematiza as medidas de intervenção abordadas.

Tabela 3: Síntese de intervenções na Rua 84.

	Problema	Proposta
Planejamento Operacional	Calçadas inadequadas	Adequações de acordo com a NBR 9050, que dispõe técnicas projetuais para espaços acessíveis
	Mobiliário e paisagismo urbano	Padronização e requalificação de pontos de parada de transporte coletivo, instalação de lixeiras, melhoria da sinalização horizontal e vertical de trânsito, tratamento paisagístico com inserção de vegetação adequada às atividades locais.
Planejamento Tático	Uso e ocupação do solo, microclima, paisagem urbana, potencializar a economia (atividades)	<p>Aumento da densidade urbana, potencializando o uso da infraestrutura existente no centro através da inserção de edifícios habitacionais. No entanto, devem ser observadas as condicionantes microclima e paisagem urbana, evitando construções que agridem ao meio em que se inserem. A paisagem deve ter ambiência equilibrada, permitindo boas condições para a ventilação e iluminação naturais, bem como as visuais geradas.</p> <p>Inserção de comércios, serviços e instituições de apoio às atividades exercidas no centro, bem como à população local da rua. Incentivo à instalação de atividades noturnas como restaurantes, bares e cafés.</p>
Planejamento Estratégico	Mobilidade Urbana	<p>Implantação de sistema de transporte coletivo de alta capacidade (como o BRT) articulado com a rede de transporte coletivo da cidade, a partir da qualificação do já existente sistema de pista exclusiva para o TC, bem como dos veículos e sistemas de informação.</p> <p>Implantação de elementos de segregação espacial, impedindo que veículos individuais utilizem o corredor exclusivo de Transporte Coletivo.</p> <p>O objetivo é promover melhoria nos transportes públicos, tornando-os mais eficazes e reduzindo, significativamente, o uso de veículos individuais.</p>

Para a Rua 84, que já possui alguns desses elementos, como o corredor exclusivo do transporte coletivo, suas características de centralidade podem ser reforçadas através das propostas já abordadas, sempre priorizando os transportes não motorizados e coletivos e criando, assim, incentivos para o reforço das atividades já existentes e o surgimento de novas.

5. Considerações Finais

O estudo de caso aqui explorado pretende exemplificar como podem ser exploradas as intervenções sobre as bordas do centro. A teoria auxilia na identificação físico-espacial e, principalmente, potencial dessas áreas visando o reforço do caráter de centralidade do seu centro e também da sua borda. Através de medidas como as que foram propostas no estudo de caso, é possível desenvolver a relação de osmose entre o centro e seu entorno imediato defendida por Sola Morales. No caso analisado, a classificação dos principais elementos de acordo com seus níveis de centralidade foi fundamental para o entendimento da organização própria do ambiente urbano em questão. A partir desse entendimento, as propostas procuraram propor intervenções adequadas ao local em que se inserem, já que consideraram as características próprias preexistentes.

Embora ainda recente, a teoria sobre tratamento nas bordas como medida de reforço do centro pode ser uma alternativa de prevenção contra processos de degradação e decadência de áreas centrais. O potencial dessas áreas concentra certa intenção de equilíbrio e apoio ao centro que podem ser fundamentais nessas políticas materiais.

Sobre o estudo de caso adotado, assim como a aplicabilidade do procedimento desenvolvido em outros estudos, destaca-se que o assunto tratado no presente trabalho pode desdobrar-se em análises complementares às demais bordas do Centro, relacionadas ao estudo de caso, sugerindo alternativas de atuação pública de suma importância para a requalificação dessas bordas contribuindo, por consequência, para a requalificação da região central de Goiânia.

6. Referências Bibliográficas

- Associação Nacional das empresas de transportes urbanos – NTU. 2009. *Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano*. Curitiba.
- Bird, J. 1977. *Centrality and Cities*. London, Routledge Direct Editions.

- Castells, M. A. 1983. *Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Clark, D. 1985. *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo, DIFEL.
- Garner, B.J. 1971. *Modelos de geografia Urbana y de localizacion de asentamientos*. In: *La Geografia y los modelos socio-economicos*. Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid.
- IBGE. *Cidades @*. 2012. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: agosto de 2012.
- Islam, Tolga. Karaman, Ozan. 2011. *On the dual nature of intra-urban borders: The case of a Romani neighborhood in Istanbul*. University of Minnesota, Institute for Advanced Study.
- Jacobs, J. 2000. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Kneib, E. C. 2004. *Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano*. Dissertação de mestrado em Transportes, Universidade de Brasília.
- Kneib, E. C. 2008. *Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes*. Tese de doutorado em Transportes, Publicação T. TD - 002A/2008, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, DF.
- Lefebvre, H. 2004. *Evolução Urbana*. Belo Horizonte. Editora UFMG.
- Prefeitura Municipal de Goiânia. 2007. *Plano Diretor Municipal. Lei Complementar 171, de 29 de maio de 2007*. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências.
- Rykwert, J. 2004. *A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade*. Tradução Valter Lellis Siqueira. São Paulo: Martins Fontes.
- Rocheffort, M. 1998. *Redes e Sistemas, ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo, Hucitec.
- Sales Filho, L. de H. 1998. *O uso de indicadores de acessibilidade na avaliação de redes estruturais de transporte urbano*. Série estudos econômicos. Instituto Serzedello Corrêa. Rio de Janeiro.
- Solà-Morales, M. 2001. *Ações estratégicas de reforço do centro*. In: *Os centros das metrópoles - Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. Ed 3º Nome / I. O. SP.

Souza, C. L. de. 2004. *Projetos Urbanos: operando nas bordas*. Portal Vitruvius, janeiro 2004. Disponível em www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq044/arq044_01.asp, acesso em abril de 2012.

Spósito, M., E., B. 2001. *Novas Formas Comerciais e Redefinição da Centralidade Intra-Urbana*. In: Textos e Contextos para a Leitura de uma Cidade Média. Presidente Prudente: UNESP.

Tedesco, G.M., Kneib, E.C., Barros, A.P.B.G., Paiva, M. 2012. *As centralidades urbanas e impacto na estrutura espacial das cidades* In: Pluris 2012 Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável: Reabilitar o Urbano. 1 ed. Brasília: Universidade de Brasília, 2012, v. 1, p. 13-30.

Villaça, F. 2001. *Espaço intra-urbano*. São Paulo, Studio Nobel.