

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

TRANSFORMAÇÕES MORFOLÓGICO-FUNCIONAIS E LIMITES PARA A REVITALIZAÇÃO DE
CENTROS URBANOS DEGRADADOS – O CASO DE PORTO ALE

Decio Rigatti (UFRGS)

TRANSFORMAÇÕES MORFOLÓGICO-FUNCIONAIS E LIMITES PARA A REVITALIZAÇÃO DE CENTROS URBANOS DEGRADADOS – O CASO DE PORTO ALEGRE

Resumo

O presente trabalho tem por objetivo analisar as transformações recentes ocorridas na área central de Porto Alegre, as quais se manifestam por uma perda de funções que a caracterizava, por uma modificação das socialidades que ali aconteciam e, também pelas modificações na estrutura urbana da cidade nas últimas décadas. O fenômeno, comum em um grande número de cidades brasileiras, associa aspectos de ordem funcional que estão intimamente atrelados à dimensão morfológica da cidade. A degradação que costuma acompanhar este processo, a sub-utilização dos estoques edificados e a homogeneização das socialidades também são características importantes do fenômeno. Por outro lado, as políticas públicas que se destinam a tratar do problema enfrentam como limites importantes as modificações tanto morfológicas quanto funcionais dessas áreas e, também, o novo papel que assumem numa realidade urbana que vai se caracterizar pela presença e geração de novas centralidades no território urbano. Esse fenômeno é discutido para o caso da área central de Porto Alegre.

1 – Introdução

Os processos de degradação de centros urbanos apresentados por um grande número de cidades brasileiras num período mais recente têm apresentado algumas características que se repetem em diversos pontos do Brasil, o que permite supor que, apesar das peculiaridades que lhe dão individualidade, elas passam também por processos comuns. De um lado, é possível identificar um aumento de problemas urbanos que são decorrentes das dificuldades estruturais por que passam a sociedade brasileira como um todo, a partir das redefinições a nível global dos novos padrões de acumulação capitalista e que, no caso de países periféricos como o Brasil, apresentou repercussões em termos de uma paulatina perda de renda da população, geração de um desemprego estrutural, acirramento dos conflitos sociais, tanto no campo quanto na cidade. De outro lado, e dentro de uma perspectiva interna às áreas urbanas, esses problemas estruturais e gerais se dão simultaneamente a um contínuo processo de transformação espacial e de crescimento urbano que continua a caracterizar boa parte das nossas cidades, mesmo que em níveis inferiores se compararmos com o que aconteceu durante a década de 70.

O fenômeno da degradação dos centros históricos, no entanto, parece ser mais recente, já que o crescimento é uma das características que acompanha a formação da rede urbana brasileira, particularmente a partir da segunda metade do século XX mas que, nem por isto, produzia este tipo de problema.

Examinando-se a produção científica apresentada em eventos recentes como da Anpur ou do Nutau, percebe-se que o tema da degradação dos centros urbanos, a partir de diversas abordagens, surge com frequência. O tratamento dado ao tema, também pela imprensa, somado às intervenções que se fazem necessárias por parte do poder público, o qual precisa atuar numa problemática nova mas, ao mesmo tempo, de grande significado para o conjunto da cidade, justificam as preocupações que cercam o tema e sobre o qual pretendemos dar uma contribuição a partir de um foco determinado. Por outro lado, e reforçando a importância que assume o problema, políticas públicas específicas voltadas à revitalização dos centros históricos têm feito parte das ações recentes das administrações municipais. Neste sentido, chama atenção os diversos programas de revitalização de centros urbanos que atualmente estão em curso por uma série de municipalidades, onde o reconhecimento da degradação dos seus centros urbanos tem levado à proposições de intervenções que tentam reverter o processo, embora sob perspectivas que muitas vezes podem ser muito diversas como, só para citar dois exemplos, o caso de Belo Horizonte, com intervenções de caráter mais sistêmico e global e o de Santos, com uma ênfase que parece mais voltada às teorias de City Marketing.

Trata-se de tentar compreender as razões por que em determinadas realidades os centros históricos permanecem com sua vitalidade inalterada, mesmo com transformações significativas e, em outras, essas mesmas transformações têm ocasionado um declínio da sua importância relativa no conjunto da cidade e uma degradação física que normalmente a acompanha.

Para o caso específico de Porto Alegre/RS, que servirá de estudo de caso, a degradação da sua área central pode ser evidenciada através de alguns sinais significativos deste processo que, em linhas gerais podemos identificar por:

- Uma paulatina perda absoluta de população nas últimas décadas (tabela 1);

Tabela nº 1
Evolução da População no Bairro Centro em Porto Alegre – 1980, 1991, 1996 e 2000

Ano	População do Bairro Centro
1980	48.896
1991	43.252
1996	38.663
2000	36.862

Fonte: IBGE, Censos Demográficos

- Uma grande sub-utilização do estoque edificado, compreendendo tanto edificações com grande número de unidades vazias e não utilizadas no mercado, quanto prédios inteiros vazios;
- Um rebaixamento dos padrões das atividades que se instalam, como veremos adiante;
- Um rebaixamento nos preços dos aluguéis, conforme os dados fornecidos pelo Sinduscon/RS;
- Um acirramento da participação do comércio informal de rua, ocupando cada vez mais os espaços públicos e comprometendo o próprio funcionamento das atividades localizadas no sistema privado (figura 1);



Figura 1 - Comércio informal no espaço público

compreender o impacto das transformações físicas e do processo de crescimento urbano nas alterações dos níveis de centralidade apresentados pelo centro histórico. De outro lado, pretende-se compreender de que modo o processo de transformações físicas associa-se a outro, caracterizado por alterações nos padrões de distribuição das atividades urbanas e que produz repercussões profundas nas possibilidades de utilização do espaço e nos tipos de interfaces sociais propiciados por estes padrões.

A partir desta abordagem, o estudo pretende contribuir de um modo bastante preciso para a discussão que envolve a degradação dos centros históricos em três níveis: primeiramente, verificando o impacto do crescimento urbano como fenômeno geral; em segundo lugar, pelas relações existentes entre morfologia urbana e formas de uso social do espaço, seja do ponto de vista das práticas e dos grupos sociais que utilizam o centro como espaço de relação, a partir da análise do uso do solo; e, finalmente, frente ao exposto, de que modo as políticas públicas que possuem o centro como foco, são condicionadas e limitadas por esses processos.

2 – Porto Alegre, Crescimento e Transformação

Porto Alegre surgiu e cresceu a partir de uma península, onde se desenvolve até pelo menos meados do séc. XIX, no final da Revolução Farroupilha, quando inicia seu processo de expansão para fora da península.

Nos períodos de grande expansão territorial, como durante e logo depois da segunda guerra mundial, a área urbanizada se amplia cada vez mais, sempre tomando como percursos-

Este trabalho pretende enfrentar o problema, a partir do estudo de caso de Porto Alegre/RS, de duas perspectivas complementares: de um lado, pretende-se reconstruir o processo de formação da estrutura urbana da cidade ao longo da sua história, examinando-se o papel da centralidade morfológica apresentado pela área central ao longo do tempo. Com isto, pretende-se

matriz (Caniggia e Maffei, 1981) as radiais que ligavam o centro da cidade a outras regiões e áreas já ocupadas, como as cidades de Viamão, Gravataí, etc.

Desde cedo, o processo de ocupação com essas características reforça o papel dos percursos radiais como elos importantes de ligações intra e extra-urbana, sempre tendo o centro da cidade como foco. Deste modo, as conexões das diversas áreas da cidade com o centro são sempre privilegiadas, em detrimento das ligações das diversas áreas entre si.

Este problema passa a ser enfrentado com as propostas de construção de avenidas perimetrais que teriam a finalidade de articular entre si as diversas radiais modificando, deste modo, o padrão de crescimento verificado até então. Desde as propostas pioneiras que constam do Plano Diretor de 1959, de autoria de Edvaldo Paiva, que é construída durante a década de 60, até a construção da segunda perimetral na década de 80 e, finalmente, no início do séc. XXI, com a construção da terceira perimetral, o processo de crescimento urbano passa a se dar não apenas em função das radiais mas, também, pelas avenidas perimetrais, preenchendo os interstícios ainda existentes.

Além das transformações morfológicas apresentadas pelo tecido urbano, o qual afeta todo o sistema de acessibilidade, o processo de crescimento da cidade foi caracterizado também por alterações profundas nas formas de mobilidade, que passa cada vez mais a ser centrada no automóvel individual, bem como nos padrões de consumo e socialidades, que produzem novos tipos de espaços e usos para a dinâmica da cidade. Assim:

- O surgimento de novos atratores importantes como os shopping-centers e os centros administrativos;
- as dificuldades apresentadas no centro quanto à acessibilidade e mobilidade, bem como o comprometimento dos padrões de vida, fruto da especulação imobiliária ali verificada;
- a construção de novas localizações e centralidades no interior do tecido urbano, fruto tanto do processo de crescimento quanto dos investimentos públicos,

produzem na área central um paulatino processo de esvaziamento de funções, de papel, de redução da sua centralidade e de população, como visto anteriormente.

3 – A Centralidade e o Centro

O exame da evolução da centralidade em Porto Alegre (Rigatti, 2002) teve por base a utilização de alguns procedimentos metodológicos desenvolvidos na Bartlett School of

Architecture and Planning da University College London, por Bill Hillier e Julienne Hanson (Hillier, Bill & Hanson, Julienne, 1986). Através destes procedimentos, é possível observar o papel relativo de cada espaço de um tecido urbano qualquer em relação ao conjunto dos espaços que formam esse sistema. Sem entrarmos em detalhes quanto aos procedimentos, é importante aqui resgatar os principais achados e articulá-los aos nossos objetivos.

O sistema espacial de Porto Alegre é simplificado e representado pela unificação dos espaços públicos, permitindo, deste modo, avaliar de modo simultâneo o papel relativo dos espaços no seu conjunto.

Na figura 2 vemos o resultado da aplicação desses procedimentos para os anos de 1839, 1888, 1919, 1935, 1968 e 2000 sendo que estes momentos acompanham os principais estágios de transformações na estrutura urbana da cidade. Deste modo, pode-se observar a evolução da distribuição espacial da acessibilidade urbana, ou integração espacial, através de um esquema de cores que, do mais vermelho – espaços de maior acessibilidade – passa pelos laranjas, amarelos, verdes, azuis e roxos, os quais representam os espaços de maior segregação do sistema espacial considerado. Na ilustração, destacam-se os núcleos de integração de cada um dos períodos, ou seja, o conjunto dos espaços que concentram os maiores níveis de integração ou de acessibilidade relativa.

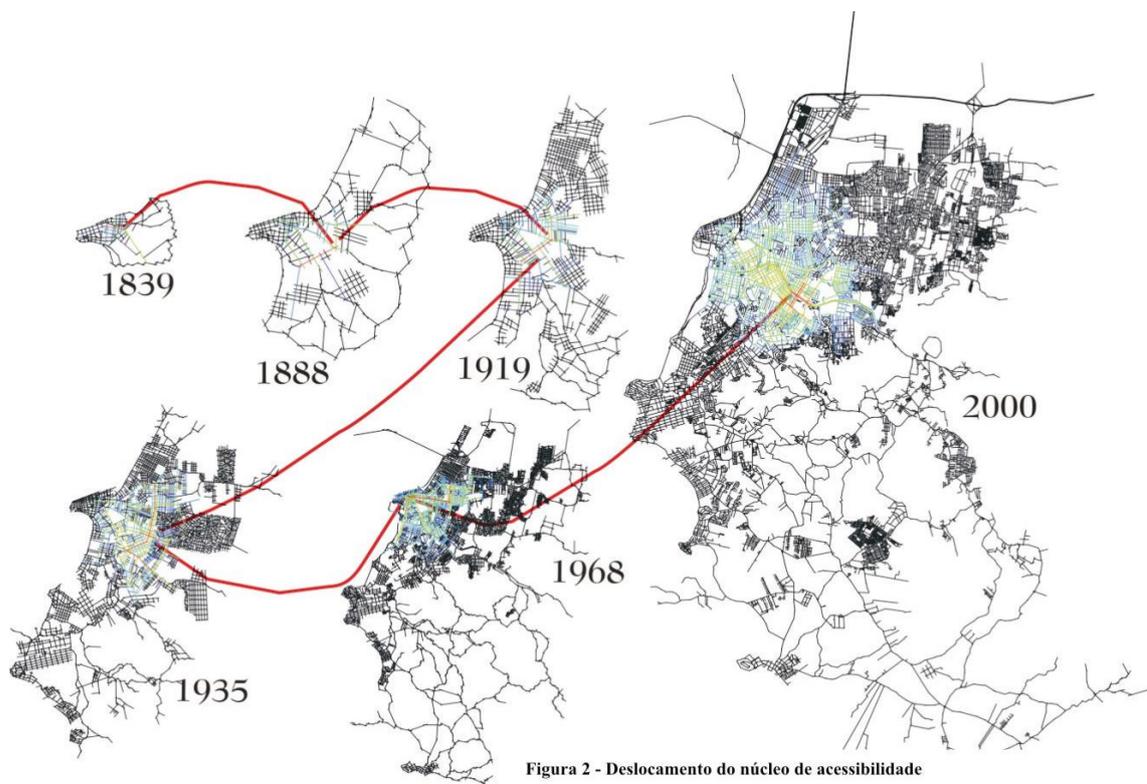


Figura 2 - Deslocamento do núcleo de acessibilidade

Esses conjuntos de espaços vão caracterizar as principais centralidades morfológicas, no sentido de que são definidas pela própria forma urbana e que, como setem demonstrado em estudos que analisam cidades de praticamente o mundo todo, possuem uma forte relação tanto com a localização das atividades mais importantes da cidade em termos da sua abrangência, quanto com o movimento veicular e de pedestres ali verificados.

O crescimento de Porto Alegre, da ponta da península, seu núcleo inicial, para seus limites territoriais a norte, leste e oeste e ainda em expansão a sul, corresponde a um simultâneo processo de transferência da centralidade para territórios que passam a se constituir em locais privilegiados do ponto de vista da sua localização relativa no conjunto do sistema. Neste processo, percebe-se um lento deslocamento do núcleo de integração que, da península, desloca-se cada vez mais em direção leste, atualmente concentrando-se em grande parte na região compreendida entre o bairro centro e a terceira perimetral, no sentido leste-oeste e entre a Av. Ipiranga e a Av. 24 de Outubro, no sentido norte-sul (figura 3). Este processo paulatino é, em grande parte, o responsável por alterações às vezes profundas no caráter e importância relativa de inteiros setores da cidade, afetando os padrões de uso e de movimento, a valorização ou desvalorização fundiária, os movimentos especulativos sobre a terra urbana que se antecipam às transformações físicas apresentadas pela cidade.

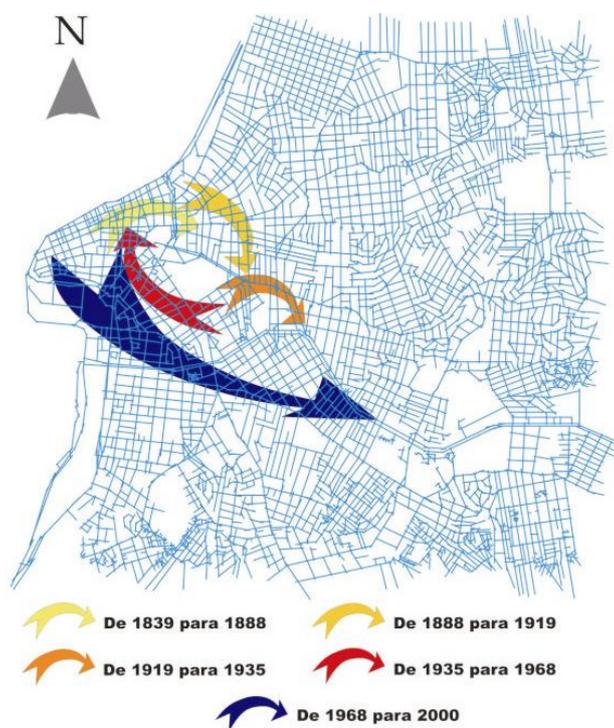


Figura 3 - Esquema do deslocamento do núcleo de acessibilidade

O tipo particular de crescimento verificado para Porto Alegre faz com que, ao longo do tempo, seu núcleo de integração, além de paulatinamente se deslocar para a leste do centro, também se expanda em termos da quantidade de espaços que apresentam bons níveis de acessibilidade relativa em relação ao conjunto do sistema espacial da cidade. Com isto, a integração distribui-se por áreas mais extensas, colocando em condições de igualdade de acessibilidade tanto as vias mais estruturais da cidade quanto grandes áreas no seu interior. Deste modo,

além das radiais, as perimetrais também passam a assumir importância como espaços de maior acessibilidade relativa.

O que se percebe no processo de crescimento de Porto Alegre é que, dependendo do tipo específico de ênfase dado às reformas urbanas, estas reforçam tanto o afastamento da centralidade na área central, como foi do início até 1968 e depois novamente com a introdução das perimetrais, mas, como no período que vai da década de 40 até 1968, quando foi implantada uma série de projetos que tinham o centro como foco de atenção, reforçam o centro como o núcleo principal de toda a cidade. O que isto demonstra é que o crescimento urbano não corresponde a um processo inexorável de perda de centralidade das áreas centrais mas, o que realmente vai definir essa redução do papel relativo dos centros urbanos é o modo como morfológicamente são articuladas as expansões urbanas com os tecidos pré-existentes, incluindo-se aqui as grandes intervenções urbanas e especialmente as viárias.

A perda de centralidade na área central da cidade também pode ser verificada pela evolução da participação de eixos de maior integração no conjunto dos sistemas avaliados e que são localizados no centro (tabela 2).

Tabela nº 2
Participação dos Espaços pertencentes ao Núcleo de Integração da Cidade de Porto Alegre Localizados no Centro

Ano	nº de linhas (total)	nº de linhas do núcleo de integração	nº de linhas do núcleo no centro	Percentual de linhas do núcleo no centro
1839	122	12	10	83,33
1888	227	23	5	21,74
1919	530	53	7	13,20
1935	2272	227	14	6,17
1968	3471	347	53	15,27
2000	11366	1137	65	5,70

Fonte: Cálculos do autor

Pela tabela, percebe-se que, de uma situação caracterizada pela presença maciça de espaços globalmente importantes, como em 1839, há uma redução paulatina da participação de espaços mais integrados no centro, até 1935, quando apresenta um dos valores mais baixos. Em 1968, as transformações físicas implementadas voltam a valorizar a área central como lugar globalmente relevante para o conjunto da cidade, aumentando a participação em duas vezes e meia àquela obtida em 1935, apesar do grande aumento na extensão da urbanização, que se manifesta no número total de eixos que compõe o sistema espacial. No último período, em função tanto da densificação do tecido urbano quanto das extensões verificadas e das operações de reformas urbanas realizadas, houve novamente um rebaixamento da participação da área central como local onde estão presentes espaços relevantes do ponto de vista da cidade como um todo. Esse conjunto de fatores faz com que, em 2000, o centro apresente o menor percentual de espaços pertencentes ao núcleo de integração de toda a sua história.

4 – Atratores na Área Central

As transformações morfológicas do tecido urbano e as novas relações espaciais verificadas – implantação de grandes atratores, conurbação, etc. – adicionado às condições de aglomeração no centro da cidade faz com que, a partir do final da década de 80, a área central da cidade passe por um processo de esvaziamento de atividades que a caracterizavam, afetando de modo radical seu funcionamento. Uma das principais especificidades da área central era a presença de funções excepcionais, ou como denomina Cutini (2001), de funções monopolísticas: sedes das administrações públicas federais, estaduais e municipais; matrizes de estabelecimentos bancários e, em menor escala, o comércio sofisticado, o comércio especializado, clínicas de médicos especialistas, entre outros. Estas atividades definiam uma dinâmica de utilização dos espaços que sobrepunha moradores, pessoas de outras áreas da cidade e, também, pessoas do interior do Estado que ali encontravam o atendimento das necessidades não atendidas nas suas cidades, seja no que se refere ao consumo de bens, seja no que se refere aos serviços. Permanecem no centro, cada vez mais, um comércio de caráter mais popular, sedes de bancos e escritórios profissionais. Neste caso, também, tanto os consultórios médicos, as clínicas, os escritórios de advocacia e de representação de maior projeção, se retiram para bairros mais nobres. Por outro lado, e acirrando o problema, o espaço público passa a ser ocupado cada vez mais por um comércio clandestino, comprometendo cada vez mais as atividades regulares localizadas na área central.

Com o passar do tempo e com a alteração dos modos de mobilidade apresentados pela população, a realidade na área central também se altera. A mudança na tipologia comercial, a saída de importantes estabelecimentos que funcionavam como atratores de movimento e como indutores de novas localizações modifica o perfil de uso do centro. Do ponto de vista teórico, é interessante observarmos um trabalho de Johnson (1998), onde comenta que a arte de projetar consiste em saber quais coisas são dispostas com as corretas relações entre elas. Avaliando a estrutura típica da rua comercial tradicional, caracterizada pelo fato de que qualquer pessoa, estacionando seu carro apenas uma vez, pode acessar um conjunto grande de estabelecimentos, sendo que, deste modo, “eles se reforçam mutuamente: qualquer que seja a combinação de serviços que você queira, estão todos a uma distância a pé uns dos outros” (Johnson, J., 1998:59). Lembra que a estrutura de rua comercial, a qual representa cada estabelecimento como um vértice de uma estrutura e que atrai ao mesmo tempo em que explora o poder de atração de pessoas dos estabelecimentos vizinhos, é muito sensível à presença de hipermercados, que podem absorver uma clientela capaz de, a custos em geral mais baixos, fazer todas as suas compras num mesmo local. Quando a presença ou o efeito da existência de padrões distintos de consumo começa a afetar a estrutura de rua comercial, como é o caso da Rua da Praia em Porto Alegre, estabelecimentos fecham suas portas e sua parte no papel de atrator de movimento de clientes é encerrada. Antes disto ser apenas um fenômeno individual do estabelecimento que fecha, ou por não conseguir enfrentar a concorrência, ou para se adaptar a novos padrões de consumo e mobilidade, este é um fenômeno que acaba afetando toda a estrutura anterior da rua comercial. Diz Johnson:

“À medida que estabelecimentos individuais fecham, a estrutura se torna empobrecida. Se muitos vértices (*estabelecimentos*) são perdidos, o conjunto pode perder suas propriedades emergentes de ser um lugar onde as pessoas podem acessar serviços de modo conveniente e, num processo contínuo de fechamentos, pode acontecer que a estrutura de relações entre em colapso e que a ‘Rua Comercial’ cesse de existir” (Johnson, J., 1998:59).

O momento por que passa atualmente, por exemplo, a Rua da Praia é exatamente este. A perda de estabelecimentos comerciais acaba afetando o conjunto da rua, que produz novos fechamentos e novas perdas de funções atradoras para si e para os outros, sendo esse um dos princípios básicos do funcionamento de ruas comerciais. No caso da Rua da Praia, normalmente, o fechamento de um estabelecimento é seguido pela abertura de outro, não de mesma hierarquia, na medida que os que saem buscam vantagens de localização que possibilitem que seus negócios possam competir com os demais de mesmo nível, e os

estabelecimentos novos que se instalam podem prescindir dessas vantagens de localização e, fundamentalmente, centram seu papel numa rigidez maior no modo de mobilidade de sua clientela, representado pela disponibilidade e percursos do transporte público. Deste modo, a clientela principal passa a se constituir de pessoas com baixa mobilidade, no sentido de que atingem distâncias menores, definidas ou pelos terminais de transporte coletivo ou pelos seus percursos, sendo que não existe escolha individual nem de onde ir nem por onde ir, uma vez que esta escolha já está pré-definida no padrão de mobilidade geral do sistema de transporte público.

É sobre esse quadro que os terminais de transporte passam a ter uma função importante para o funcionamento dessa tipologia de atividades. Por outro lado, são exatamente essas características que são exploradas pelo comércio ambulante que se desenvolve nas ruas centrais da cidade, sempre tendendo a se instalar nas proximidades dos terminais de transporte público, tanto os de ônibus urbanos, de ônibus intermunicipais da Região Metropolitana de Porto Alegre, do trem metropolitano, das lotações, que estão distribuídos na área central.

E hoje, qual o padrão de distribuição das atividades urbanas frente ao processo descrito acima? Com a finalidade de examinar esta questão foi realizado um levantamento de uso do solo detalhado no que se considerou o centro de Porto Alegre, ou seja, a área compreendida no interior da primeira perimetral (figura 4).

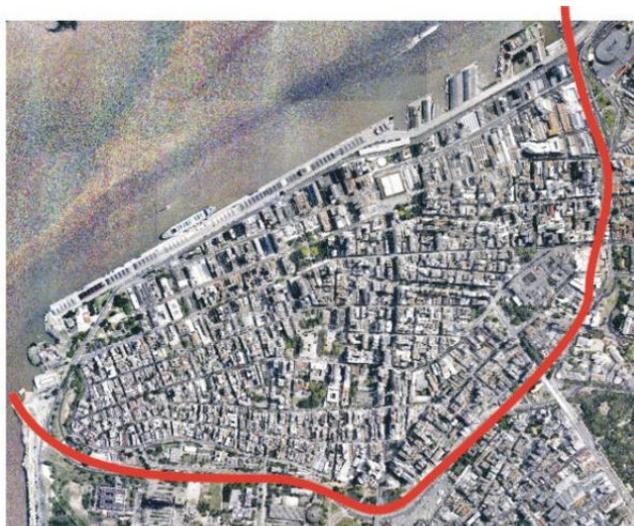


Figura 4 - A área de estudo: o centro de Porto Alegre

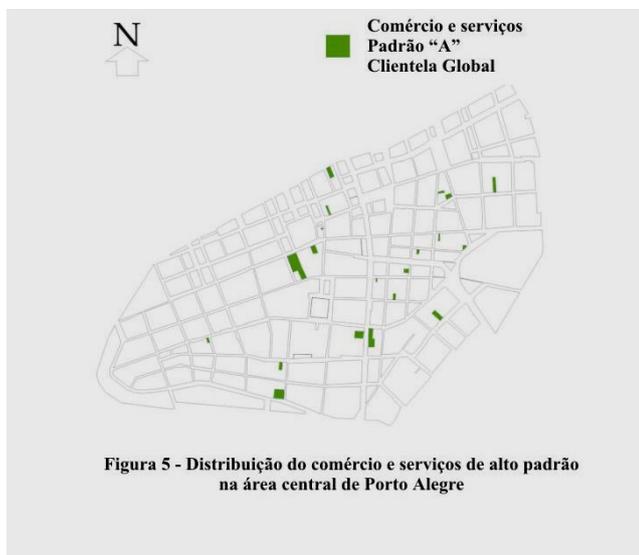
No levantamento, além da identificação do uso propriamente dito, foi feita uma classificação de cada um deles de acordo com o padrão da atividade (classificada de modo simplificado como A, B ou C, dependendo da categoria do estabelecimento), o âmbito do atendimento no que diz respeito à clientela predominante, podendo neste caso possuir uma abrangência mais local, ou seja, mais destinado aos moradores próximos ou mais global,

ou seja, destinada a uma clientela que se desloca de outras áreas para o atendimento particular e o grau maior ou menor de raridade da atividade tanto em relação à área quanto em relação à cidade.

Os dados coletados estão sendo organizados num banco de dados onde, além das informações relativas às atividades como uso, padrão, clientela, raridade, altura das edificações, etc., foram incluídas informações configuracionais, como medida de integração, conectividade dos eixos onde se localizavam as atividades, entre outras. Ao mesmo tempo, organizou-se uma base georeferenciada tendo o lote como a unidade espacial de referência. Com isto, será possível fazer consultas cruzadas entre todas as variáveis disponíveis no banco de dados e obter a espacialização dos resultados. O banco de dados está em fase de conclusão mas, desde já, pela consulta às informações primárias, é possível fazer algumas observações importantes a respeito das características atuais da distribuição das atividades no centro de Porto Alegre.

4.1 – Comércio e Serviço de Alto Padrão

Na fase que antecede o processo de decadência do centro, o centro da cidade abrigava as principais casas de negócios de alto padrão, com lojas de departamento, butikues, joalherias, bazares, casas especializadas de todo o tipo, além dos serviços, principalmente de profissionais liberais como médicos, dentistas, advogados, etc.. Sua localização tendia a ser concentrada ao longo da Rua da Praia, eixo principal de comércio da cidade, local de socialidades complexas e com um dos maiores níveis de acessibilidade de toda a cidade.



As ruas transversais funcionavam como extensões das qualidades locacionais do eixo principal, apresentando características funcionais semelhantes, mantendo um padrão de, quanto mais próximo à Rua da Praia, maior a semelhança do tipo e padrão da atividade existente.

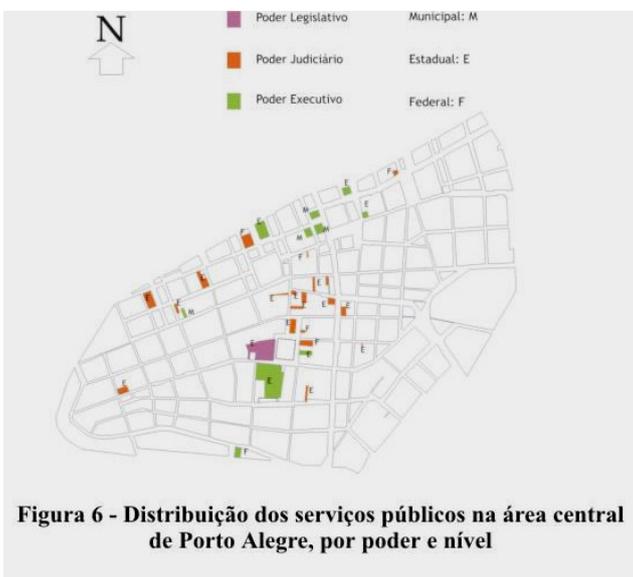
Examinando-se a distribuição das atividades descritas acima na atualidade (figura 5),

percebe-se que, primeiro, há uma grande dispersão espacial, sendo muito difícil perceber uma área com predominância de tais tipos de atividades. Em segundo lugar e decorrente do primeiro, não existe uma vinculação muito clara entre a localização dessas atividades e os

níveis de integração dos espaços onde ocorrem. Em terceiro lugar, fica clara também a pequena ocorrência hoje verificada.

4.2 – Serviços Públicos

Até o início da década de 70, o centro concentrava todos os serviços públicos dos três níveis de governo: o federal, o estadual e o municipal. Nas proximidades das principais praças da área central, a Montevideú, a da Alfândega e a da Matriz localizava-se a maior parte dessas atividades únicas na cidade e que, portanto, funcionavam como atratores monopolistas. A partir da década de 70, a construção do Centro Administrativo do Estado inicia a ocupação da área tomada ao rio em direção à zona sul, no prolongamento da Avenida Borges de Medeiros e que vai formar o Parque da Harmonia, seguindo-se pela instalação de sedes de ministérios ao longo da parte sul da avenida perimetral, bem como da nova Câmara de Vereadores. Importantes sedes administrativas do Estado e da União também saem do centro para se instalarem do longo da Av. Borges de Medeiros, nas proximidades do Centro Administrativo, principalmente aquelas ligadas ao Poder Judiciário. Com este processo, na área central da cidade permanecem algumas repartições esparsas, a sede dos três poderes estaduais na Praça da Matriz, a sede da administração municipal na Praça Montevideú e algumas secretarias municipais dispersas no centro (figura 6).



O que se percebe, mesmo com uma presença significativa, é que a parte mais importante do funcionamento de todo o serviço público na cidade, ou seja, aquele responsável por um movimento intenso, não apenas de usuários dos serviços mas dos próprios funcionários, sai do centro para áreas periféricas a este e que apresentam, de comum, bons níveis de acessibilidade em relação ao conjunto da cidade.

4.3 – Comércio e Serviços de Baixo Padrão

Estas atividades parecem ser as que mais se desenvolveram nos últimos anos na área central. Este fenômeno pode ser avaliado em duas situações distintas: primeiro, pela expansão sem precedentes da ocupação do espaço público pelo comércio informal (Rigatti, 2003) e, segundo, pela expansão do comércio e serviços de baixo padrão vinculado ao sistema privado. Neste último caso, interessa particularmente aquelas atividades que se encontram no nível térreo, isto é, as que têm uma maior visibilidade a partir dos espaços públicos e que possuem contato direto com as pessoas em movimento (figura 7). Apesar da disponibilidade das informações relativas às atividades dos demais pavimentos, aqui elas serão limitadas à interface direta entre público/privado, no nível do pavimento térreo.

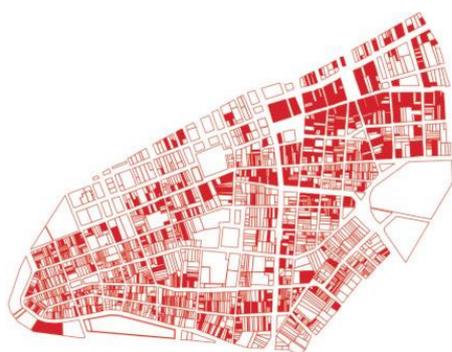


Figura 7 - Em vermelho, lotes onde ocorrem comércio e serviços de baixo padrão na área central de Porto Alegre

O que se observa atualmente no centro da cidade é que, além das tradicionais áreas de concentração de comércio e serviços de baixo padrão, como aquelas que se localizam entre o Mercado Público e a Estação Rodoviária, ao longo das Av. Júlio de Castilhos e Rua Voluntários da Pátria, as atividades de baixo padrão avançam por áreas

onde não ocorriam, muito por que, anteriormente, os custos das localizações eram excessivamente elevados para esse tipo de atividades. Mesmo a Rua da Praia, rua tradicional de comércio mais sofisticado e raro da cidade, em grande parte hoje é substituído pelo comércio de padrões inferiores como pequenos bazares, lojas de 1,99, roupas e calçados populares, etc. Ainda permanece sem grande ocupação por este tipo de comércio o trecho final da rua, entre a Rua Marechal Floriano e a Rua Senhor dos Passos onde, embora não ocorra com grande intensidade o comércio de baixo padrão, também não ocorre o de alto padrão, ficando caracterizado como de padrão médio.

Outro aspecto que pode ser examinado pela distribuição espacial do comércio e serviços de baixo padrão é sua relação com os terminais de transporte (figura 8).

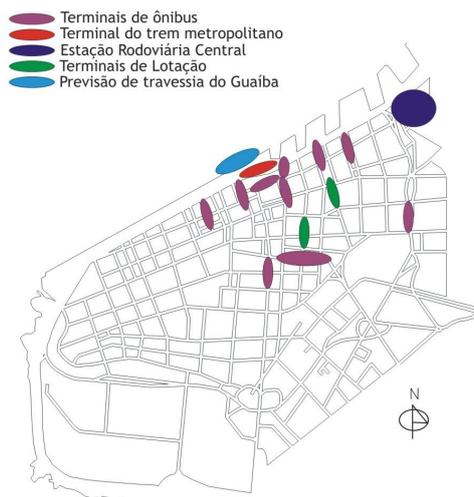


Figura 8 - Localização de Terminais de Transporte Coletivo na Área Central de Porto Alegre

Este tipo de comércio tem sua clientela formada por pessoas de baixos níveis de mobilidade e que têm no transporte coletivo, especialmente o de ônibus, seu meio de locomoção.

5 – Conclusões

Uma primeira observação quanto ao processo de transformações que ocorrem no

centro de Porto Alegre diz respeito à simultaneidade com que modificações morfológicas ocorrem com as modificações nos padrões de localização das atividades urbanas, tanto na cidade quanto no centro propriamente dito. A perda das qualidades locacionais da área central está profundamente associada à perda nos níveis de complexidade verificados neste território atualmente. Complexidade, fundamentalmente examinada pelas condições objetivas de um espaço, que representa a história e a memória para o conjunto da população, ter a capacidade de ser o local de práticas sociais mais amplas, onde diferentes categorias sociais têm condições de, senão interagir, pelo menos se reconhecer.

Antes de ser um problema meramente de funcionamento do mercado, a degradação de áreas centrais como a de Porto Alegre representa uma perda de espaços coletivos de representação social, que se fragmentam, se especializam e restringem as condições de interfaces sociais entre os diferentes.

O que se observa em Porto Alegre atualmente é que, um problema que começou a se instalar no início dos anos 80, hoje se apresenta de difícil resolução. A perda de acessibilidade e a perda de funções são partes fundamentais para compreender a realidade e intervir nela. Estas características representam limites muito fortes para o funcionamento das políticas públicas que pretendem revitalizar o centro da cidade, já que estrutura urbana e uso social do espaço são dimensões interligadas da mesma realidade.

Como se depreende do processo de formação da estrutura urbana de Porto Alegre, o reforço dos papéis desempenhados por setores urbanos no conjunto da cidade depende de

como estes se articulam com a acessibilidade relativa. Neste particular, as reformas urbanas implementadas entre os anos 40 e 70 e descritas acima, são um exemplo claro desta relação.

Do ponto de vista das políticas públicas voltadas à revitalização de centros urbanos degradados, como o de Porto Alegre, os principais entraves são exatamente aqueles vinculados ao problema de como atuar sobre a dinâmica da área num cenário onde a morfologia urbana se apresenta como um suporte mais fixo em relação à transformação dos atratores e dos padrões de movimento, ao mesmo tempo que o seu papel enquanto espaço coletivo necessita articular as relações globais com as locais, permitindo, deste modo, seu funcionamento apoiado o mais possível na base do movimento natural (Hillier et alli,).

O reconhecimento das implicações entre morfologia urbana e uso social do espaço representa um passo fundamental para a superação dos entraves presentes no funcionamento de um grande número de áreas centrais de cidades hoje. Além disso, a sustentabilidade das ações que têm por finalidade a revitalização dos centros urbanos depende de como são articulados os aspectos morfológicos com o uso social do espaço. Deste modo, as ações de revitalização de centros urbanos devem reconhecer, inicialmente, o papel que essas áreas representam nos contextos urbanos a partir das experiências mais recentes. Isto significa que as políticas de revitalização não podem se dar em bases de voluntarismo projetual ou mesmo de vontade política, mas devem estar ancoradas no reconhecimento do novo papel assumido por essas áreas, suas importâncias estratégicas e, também, as suas limitações tendo em vista os processos de alterações, principalmente de caráter morfológico-funcional que apresentam. De particular importância para áreas que, como em Porto Alegre, apresentam redução de centralidade morfológica, é o tratamento dado às atividades monopolísticas, pelas condições de atração de movimento que representam.

6 – Bibliografia

ANPUR. Anais do X Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belo Horizonte, ANPUR, 2003, em meio digital.

CANIGGIA, G.; MAFFEI, G. L. *Composizione architettonica e tipologia edilizia: lettura dell'idilizia di base*. Venezia, Marsilio Editori, 1981.

CUTINI, V. "Configuration and centrality. Some evidences from two italian case studies". In *Space Syntax International Symposium Proceedings*. Atlanta, 2001, pp. 32.1-32.11.

- HILLIER, B. & HANSON, J. The social logic of space. Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
- HILLIER, B. et ali. "Natural movement: or configuration and attraction in urban pedestrian movement". In Environment and Planning B: Planning and Design, vol. 20, pp. 29-66, Londres, Pion, 1993.
- NUTAU. Anais do Seminário Internacional do Nutau 2004 – Demandas Sociais, Inovações Tecnológicas e a cidade. São Paulo, USP, 2004, em meio digital.
- JOHNSON, J.H. "Relational structure in planning and design". In Environment and Planning B: Planning and Design, Anniversary Issue, pp. 57-67, Londres, Pion, 1998.
- RIGATTI, D. Transformação espacial em Porto Alegre e dinâmica da centralidade. Relatório final de pesquisa do Projeto de Pós-doutoramento realizado junto à Università Degli Studi di Firenze. Florença, o autor, 2002.
- RIGATTI, D. "Camelôs, flanelinhas e os outros: Privatização de Espaços Públicos". Paisagem e Ambiente Ensaios. vol. 17 p.41-67. São Paulo, FAUSP, 2003.