



INTERVENÇÃO URBANA: RECUPERAÇÃO DE ÁREA SUBUTILIZADA.

Ana Carolina Baia Ferreira

Luana de Oliveira Gomes Moreira

Curso: Arquitetura e Urbanismo Período: 9º Área de Pesquisa: Urbanismo

Resumo: O presente trabalho aborda a problemática das cidades que se desenvolveram de maneira desordenada no decorrer dos anos, com surgimento de dificuldades que afetam a vitalidade urbana por meio do crescimento citadino acelerado sem planejamento adequado. Considera os fatores que culminaram no aumento da urbanização de maneira inapropriada, resultando, dentre outras complicações, em déficits de espaços públicos de qualidade nos meios urbanos. Demonstra os motivos que levam à existência de áreas subutilizadas nas cidades, bem como a ausência de espaços saudáveis propícios para as inter-relações entre cidadãos e meio urbano. Observa que, ao se analisar algumas conformações urbanas, encontra-se lotes abandonados e espaços mal aproveitados nos centros e áreas de expansão, como prédios, antigas fábricas e outros. Essa carência de espaços públicos, desencadeia apropriações de espaços, que na maioria das vezes não são corretos para a prática do lazer, tais como vias, museus e calçadas. Objetiva analisar projetos relevantes de requalificação urbana executados em espaços subutilizados, em busca de demonstrar os benefícios gerados à população por meio da melhoria da vitalidade urbana gerada pelas mudanças. Percebeu-se que as intervenções buscam reaproveitar essas estruturas desvalorizadas, que perderam o valor no decorrer dos anos, com objetivo de reinseri-las na malha urbana, para suprir a ausência de espaços apropriados para o lazer.

Palavras-chave: Cidades. Urbanização. Áreas subutilizadas. Espaço público. Requalificação urbana.

1. INTRODUÇÃO

Muitas cidades se desenvolveram de maneira desordenada ao longo dos anos, sem planejamento adequado, provocando o surgimento de diversos problemas que afetam a vitalidade urbana, tais como o crescimento acelerado sem a infraestrutura compatível, descaso com o meio ambiente e população e o individualismo com a criação de edificações autossuficientes.

Devido ao rápido crescimento dos centros urbanos e decorrente êxodo rural, especialmente a partir da revolução industrial em meados do século XIX, novos espaços desprovidos de infraestrutura adequada foram surgindo, aumentando a complexidade das cidades e evidenciando suas carências estruturais e de serviços. Como resultado da dinâmica exposta, tem-se a escassez de espaços públicos que promovam a vitalidade urbana, onde os usuários das cidades possam transitar e permanecer, possibilitando o apreciar da paisagem, a prática do lazer e o convívio social.

Sendo o século XXI considerado o século das cidades, tendo o dinamismo, a segurança, a sustentabilidade e a saúde como objetivos a serem alcançados dentro do meio urbano, os espaços citados são de grande importância, ao passo que proporcionam uma interação saudável entre homem e ambiente (LEITE; AWAD, 2012).

A escassez supracitada não tem sua origem na ausência de espaços urbanos disponíveis, uma vez que é possível encontrar diversas áreas, lotes abandonados e espaços mal aproveitados nos centros urbanos e em possíveis áreas de expansão, normalmente inutilizados em decorrência da especulação imobiliária. Nota-se que é possível dispor desses espaços de formas positivas, permitindo a diminuição da carência mencionada e da insegurança muitas vezes gerada pelas áreas subutilizadas, que dificultam a interação da população com o meio urbano.

Diante do quadro apresentado, a presente pesquisa tem por objetivo principal investigar áreas subutilizadas que já tenham apresentado as carências mencionadas e que passaram por processos de requalificação eficientes. Para tanto, será utilizada a ferramenta de estudo de caso. Como objetivo secundário, tem-se a intenção de fornecer informações para uma possível proposta de requalificação urbana e/ou ambiental em áreas subutilizadas.

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1. Surgimento e desenvolvimento das cidades

Segundo Bezerra [ca. 2017], os homens no Período Paleolítico, compreendido aproximadamente entre 4,4 milhões de anos e 8000 anos a.C, sobreviviam em bandos e ajudavam uns aos outros na obtenção de alimentos, através da caça, pesca, coleta de frutos, raízes e ovos, tendo o nomadismo como estilo de vida, não permanecendo no mesmo local durante muito tempo.

No Período Neolítico, com data estimada entre 8000 anos a.C e 5000 anos a.C, os homens começaram a praticar o sedentarismo, se estabelecendo às margens de rios e sobrevivendo por meio da agricultura com o plantio de aveia, cevada e trigo. Construíram suas moradias com o uso de materiais como barro, madeira e pedra. As comunidades primitivas foram desintegradas e uma nova sociedade foi criada com divisão em diferentes camadas sociais (BEZERRA, ca. 2017).

Ao decorrer dos anos nos países desenvolvidos da Europa, a manufatura começou a ser substituída por mão de obra mecanizada, e no século XVIII deu início a Revolução Industrial, estendendo-se ao século XIX e início do século XX, substituindo o serviço de manufatura por serviço mecânico, com instalação de máquinas e produções em grande escala, no qual mudou completamente o desenvolvimento da sociedade.

O Brasil teve a Revolução Industrial de forma tardia em relação a Inglaterra que foi a pioneira no século XVIII, desenvolvendo-se no final do século XIX e início do século XX, onde com o seu fim o êxodo rural ganha evidência pelo aumento considerável do processo migratório da população do campo para o meio urbano, em busca de melhores condições de vida, que os grandes centros urbanos poderiam proporcionar como mais empregos e novas moradias.

Esse acréscimo considerável da migração aconteceu nas décadas de 1960 e 1980 e influenciou diretamente o processo de urbanização do Brasil, que por meio da rapidez com a qual se desenvolveu, ocorreu de forma inapropriada.

Com a frota de automóveis a crescer e vias carentes de infraestrutura, surge como consequência o alto índice de acidentes e engarrafamentos dentro dos centros urbanos, (figura 01). O aumento do número de veículos, fomentou os urbanistas e órgãos públicos a priorizar o automóvel em detrimento da população, desconsiderando a necessidade das pessoas por uma moradia melhor e espaço público apropriado para a prática do lazer.

Figura 01: Engarrafamento na cidade de São Paulo



Fonte: G1, 2016

2.2. Cidades para pessoas

Gehl (2013) defende que a estrutura urbana e o planejamento moldam a forma de uso das pessoas e evidencia a importância de planejar as cidades, que pode ser uma influência positiva e negativa. O planejamento por si só não garante uma boa qualidade de vida, se proposto de forma incoerente às necessidades de cada cidade. Rogers (2012) afirma que a cidade deve ser planejada para as pessoas, pois são nas calçadas, praças e parques, que a vitalidade urbana acontece.

O modernismo que ocorrera na segunda metade do século XX, trouxe princípios de cidades que não atendiam a esses critérios, como a malha urbana setorizada entre residências, trabalho, recreação e transporte, que pode ser visto em Brasília-DF (GEHL, 2017). A cidade em questão se subdivide em quatro tipos de escala que consiste em residencial, monumental, gregária e bucólica. O estilo moderno utilizado em Brasília, prioriza as plantas das edificações e em segundo plano atende o paisagismo que é aplicado por meio da grama (GEHL, 2017).

Essa subdivisão na cidade de Brasília, evidenciou falhas no planejamento em relação à proximidade de atividades, onde as edificações ficam distantes de si, como por alas norte e sul, leste e oeste, sendo uma cidade sem arborização e sombra, que dificulta a permanência da população nos espaços públicos, os moradores precisam se apropriar da estrutura urbana para conseguir praticar o lazer como pode ser visto na figura 02.

Figura 02: Banho no Museu da República, Brasília



Fonte: Archdaily, 2017

Esse estilo não disponibiliza espaços para permanência, como locais para bate-papo, caminhadas e prática de esportes, onde deve-se propor melhorias e criação de faixas adicionais para bicicletas, ônibus e linhas de metrô, desviando o foco dos carros, para as pessoas, criando uma diversidade de opções em trajetos a se percorrer como a ida ao trabalho e a volta pra casa, com diversas possibilidades como: parar em uma praça para ver pessoas e levar o seu filho para brincar. Esses espaços devem transmitir segurança à população, incentivar os indivíduos a permanecerem no local por mais tempo, e possibilitar troca de experiências e aprendizado por meio do convívio entre pessoas.

A ausência de espaço público não se justifica, pois há muitos espaços sem uso ou mal utilizados nas cidades que podem ser objeto de intervenção para melhorias de aplicação e uso, como criação de novas praças, parques, playgrounds, entre outros.

2.3. Vazios urbanos e espaços subutilizados

Ao observar a paisagem urbana, pode-se notar a escassez de espaços públicos que promovam a vitalidade urbana, onde os usuários das cidades possam transitar e permanecer, possibilitando o apreciar da paisagem, a prática do lazer e o convívio social.

Para ilustrar essa ausência atribui-se de dois conceitos, sendo eles: vazios urbanos e espaços subutilizados. O primeiro conceito envolve lotes localizados em áreas urbanizadas, sem ocupação e uso, porém com possibilidade de utilização futura. Em seguida a estrutura subutilizada, que já foi considerada no passado como vazios urbanos, mas hoje recebe esse conceito por ser um terreno ocupado, mas sem uso ou com uso inapropriado, que no decorrer dos anos perdeu sua função, como exemplo indústrias, casas, prédios e outros (CLEMENTE et al., 2011).

Há casos de edificações sem uso, onde os proprietários buscam a especulação imobiliária, ou seja, a espera pela valorização do imóvel, enquanto os lotes e edificações do entorno se valorizam, o que possibilita boas ofertas para a compra dessas edificações abandonadas.

Nos dias de hoje os órgãos públicos procuram estimular cada vez mais o uso desses espaços que contrastam na malha urbana das cidades, pela falta de uso e abandono. O Estatuto da Cidade (BRASIL,2001), estimula a recuperação de áreas urbanas degradadas com intuito de otimizar e intensificar o uso dos espaços que se encontram inseridos na malha urbana.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa, de natureza qualitativa e caráter exploratório, baseou-se nos conceitos obtidos a partir de estudos bibliográficos para realizar o embasamento teórico necessário às análises relacionadas à existência de áreas subutilizadas nas cidades, além da ausência de espaços saudáveis voltados ao lazer e à vitalidade urbana. Seu desenvolvimento foi feito por meio de estudos de caso, a partir dos quais foi possível analisar projetos de requalificação executados em áreas subutilizadas.

4. ANÁLISE E DISCUSSÃO

4.1 Estudos de caso: Revitalização de vazios urbanos e áreas subutilizadas

4.1.1 Revitalização do Porto Maravilha, Rio de Janeiro

Localizado na cidade do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha, teve um papel importante no século XV, início do período colonial até o século XIX com a Proclamação da República. O desembarque dos navios negreiros e chegada da família real portuguesa em seu cais, torna o porto influente na economia do país e impulsiona o mercado cafeeiro, por meio da comercialização das sacas em seus armazéns.

A movimentação cargueira se desenvolvendo a cada dia, estimula a vontade de construir novos estaleiros, cais e armazéns para alavancar ainda mais a economia e influencia os responsáveis a aprimorar as edificações portuárias e edificar novos espaços com base no estilo arquitetônico colonial português, que era predominante na época, com modificações na linha do mar, para facilitar o acesso das embarcações, veículos e pessoas (figura 03).

Figura 03: Área portuária do Rio de Janeiro



Fonte: Porto Maravilha, 2014

Com a chegada da mão de obra trabalhista na região portuária no ano de 1897 e a falta de espaços predestinados para a instalação dos mesmos, as famílias se instalaram de forma precária no entorno, como no Morro da Providência, nomeado mais tarde como Área Especial de Interesse Social (AEIS).

A faixa marítima do porto possui três bairros próximos sendo eles Saúde, Gamboa e Santo Cristo (SAGAS), são de grande importância para a cidade por tratar de bairros completos, conforme a diversidade de usos das edificações que conta com farmácias, supermercados, escolas e outros, com isso foi criado a Área de Proteção do Ambiente Cultural que buscou preservar os mesmos (APAC).

Na figura 04 está indicado a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) que pertence a área do Porto Maravilha e centro histórico, os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (SAGAS) protegidos pela APAC e o Morro da Providência Área Especial de Interesse Social (AEIS).

Figura 04: Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU)



Fonte: Google Maps, 2019 (Modificado pela autora).

Anos mais tarde houve a decadência da industrialização e o Porto Maravilha sofre diretamente, perdendo sua importância e uso, ocasionando o seu abandono. Onde a malha urbana se expande rumo a região sul, com a construção de novo padrão social e arquitetônico por meio de shoppings, arranha céus, com foco para a vivência dentro das edificações (ARRAES; SILVA, 2014).

Com a desvalorização da região e inatividade urbana, o local se torna perigoso para permanência de pessoas e no ano de 1950 a paisagem ganha o Elevado da Perimetral com objetivo de ligar a região Norte e Sul, de forma a evitar o trânsito no centro da cidade, contribuindo para a perda da vivacidade urbana (figura 05).

Figura 05: Elevado da Perimetral



Fonte: Porto Maravilha, 2010.

Após a pacificação da violência na cidade, surge no ano de 2000 a vontade de revitalizar o trecho em busca de uma cidade sustentável, que tem como definição cidade compacta, com objetivo de recuperar áreas subutilizadas e vazios urbanos, e estimular a reutilização dos espaços, para a cidade se tornar mais segura, pois esses espaços abandonados levam medo para a população e estimula o uso de veículos para locomoção, negligenciando os espaços públicos.

O projeto de revitalização pretende religar a memória da população, relembrando a história de áreas tão importantes no desenvolvimento da cidade como a região portuária.

Arraes e Silva (2014) mostram que os estudos para a revitalização da Região Portuária, passou por dificuldades em relação a questões técnicas, fundiárias e financeiras por ser uma grande área subutilizada com aproximadamente 5 milhões de metros quadrados, esse impasse levou o projeto a sofrer uma pausa e retornar em 2009.

Para a criação do projeto urbanístico criou-se à Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), que engloba a prefeitura e iniciativa privada como patrocínio.

O Estatuto da Cidade como visto anteriormente estimula a recuperação de vazios urbanos e áreas urbanas degradadas como o Porto Maravilha e seu entorno a fim de melhorar a vitalidade urbana, com melhorias no espaço público, novas opções de meios de transporte como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), revitalização das praças para permanência e prática de lazer, plantio de árvores, criação de ciclovias e bicicletários (figura 06).

Figura 06: Planta Geral de Intervenção



LEGENDA:

- PRAÇAS
- LIMITE PROPOSTO PELA ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) DO SAGAS
- ÁREA COM PREVISÃO DE CERTIFICADOS DE POTENCIAL ADICIONAL DE CONTRUÇÃO (CEPAC)
- OCUPAÇÃO CONSOLIDADA
- HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL
- ÁREA ESPECIAL DE INTERESSE SOCIAL
- ÁREA DESTINADA A NOVOS EQUIPAMENTOS
- PROJETOS ESPECIAIS
- LIMITE ATUAL PREVISTO PELA ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL (APA) DO SAGAS
- ESTAÇÃO DE ÔNIBUS
- ESTAÇÃO DE METRÔ
- ESTAÇÃO DE TREM
- LINHA DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT)

Fonte: Porto Maravilha, 2010.

Uma das principais intervenções foi na Orla do Conde onde revitalizaram a pavimentação, as edificações no entorno, um dos armazéns possui um mural de 3 mil metros quadrados, do artista Eduardo Kobra, com o tema Todos Somos um, (figura 07) que retrata todos os povos nativos ao redor do globo, é considerada a maior pintura em grafite do mundo e consta no livro dos recordes, além de atrair pessoas do mundo todo (KOBRA,2016).

Figura 07: Mural Todos Somos Um



Fonte: Kobra, 2016

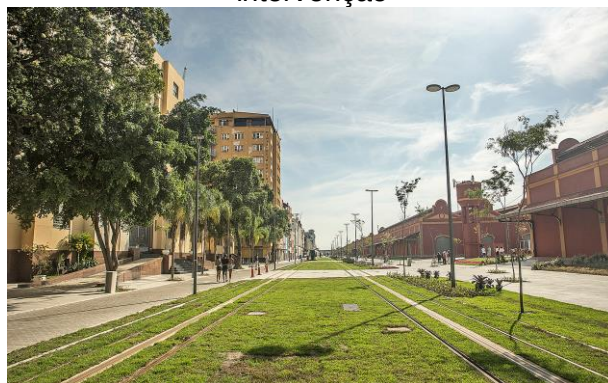
Para melhor locomoção na área portuária e central foi inserido o VLT (Veículo leve sobre trilhos), um veículo rápido, sustentável e moderno, com objetivo de facilitar a locomoção da população e integrar os meios de transporte da área de intervenção como: ônibus, metrô, trem, barca, teleférico da Providência, aeroporto Santos Dummont e terminal de cruzeiros marítimos (figuras 08 e 09).

Figura 08: Inauguração da linha do VLT na Orla do Conde



Fonte: Rio de Janeiro, 2016

Figura 09: Orla do Conde depois da intervenção



Fonte: Porto Maravilha, 2016.

O VLT transforma a mobilidade urbana e liga a região central e portuária, por meio de três linhas (figura 10) com pontos próximos à museus, igrejas e espaços culturais que estimula a população a fazer uso, além de ser um veículo silencioso, rápido, não poluente e sem trânsito (ROMAR, 2016).

Figura 10: Sistema de linhas VLT



Fonte: Porto Maravilha, [201-].

O projeto de requalificação urbana surge com pretexto de reafirmar e reforçar o dinamismo da área central da cidade, valorizando as edificações existentes e

acrescentando novos espaços em busca de uma identidade sadia, baseada em parâmetros de sustentabilidade ambiental, onde a região se torna referência urbana para o bem-estar das pessoas.

Ao analisar e ver a carência da região, os órgãos competentes decidem demolir o Elevado da Perimetral, para melhorar a condição do espaço público, e incentivar a população a usufruir desses espaços, com boa mobilidade urbana e amplos espaços para a prática do lazer (figuras 11 e 12).

Figura 11: Praça Mauá antes da intervenção



Fonte: Porto Maravilha, 2011.

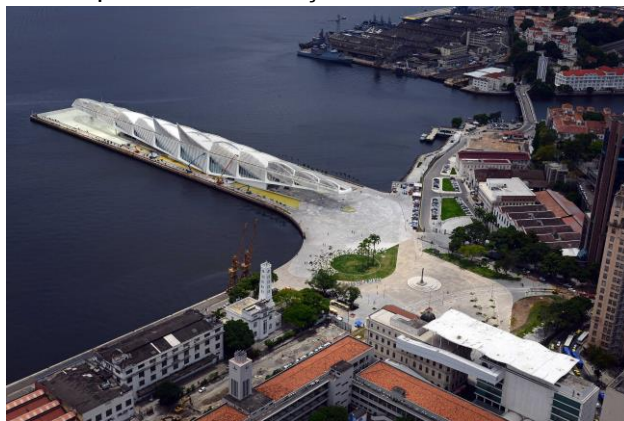
Figura 12: Praça Mauá depois da intervenção



Fonte: Porto Maravilha, 2016.

O Porto Maravilha com seu projeto de revitalização, tem como marco arquitetônico dois museus (figura 13): o Museu de Arte do Rio (MAR) e Museu do Amanhã.

Figura 13: Vista panorâmica Praça Mauá, Museu do Amanhã e Mar



Fonte: Porto Maravilha, 2015.

O Museu de Arte do Rio, teve a concepção do seu projeto pelo escritório carioca Bernardes + Jacobsen, com quinze mil metros quadrados de área total, com dois prédios que formam o complexo unidos por meio da praça no térreo, uma passarela e cobertura fluída em forma de onda. Foi inaugurado no dia 1º de março de 2013, em comemoração ao aniversário de 448 anos da cidade (PORTO MARAVILHA, [201-]).

O complexo composto por dois prédios sendo eles o Palacete de Dom João VI com estilo eclético inaugurado em 1916 e tombado pelo município em 2010, e o edifício vizinho modernista, construído originalmente para ser um terminal rodoviário. O prédio que pertence ao ecletismo foi submetido a um longo e meticuloso processo de restauro para se transformar no pavilhão de exposições do MAR. A equipe teve um grande desafio ao unir dois edifícios tão diferentes, com harmonia entre pela cobertura fluida que lembra ondas do mar, uma das características mais marcantes na arquitetura do complexo (MUSEU DE ARTE DO RIO, 2016).

Os visitantes começam a visita no terraço, com vista panorâmica para a Praça Mauá, Museu do Amanhã e o mar, a exposição é dedicada a cidade do Rio de Janeiro, os outros pavilhões trazem exposições com diversos temas com duração aproximada de três meses (figura 14).

Figura 14: Museu de Arte do Rio (MAR)



Fonte: Porto Maravilha, 2015.

O Museu do Amanhã se destaca na paisagem devido a sua arquitetura, projetada pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava sobre a Baía de Guanabara, que difere das demais por meio do desenho e material utilizado, inaugurado em 19 de dezembro de 2015. O conceito do edifício é inspirado nas bromélias do Jardim Botânico, o prédio ocupa 15 mil metros quadrados e seu entorno contem espelhos d'água, jardim, ciclovia e área para lazer, com área total de 34,6 mil metros quadrados.

O museu conjuga a ciência, arte e tecnologia, instalações audiovisuais e jogos, apresenta um estilo diferenciado com apresentações sensoriais e interativas. “O espaço examina o passado, apresenta tendências do presente e explora cenários possíveis para os próximos 50 anos a partir das perspectivas da sustentabilidade e da convivência” (PORTO MARAVILHA, 2015).

Figura 15: Museu do Amanhã



Fonte: Porto Maravilha, 2015.

4.1.2 Parque Paisagístico, Duisburgo, Alemanha

Localizado no norte da cidade de Duisburgo, Alemanha. Trata-se de uma Usina Siderúrgica abandonada construída no ano de 1901, com área total de 200 hectares (figura 16).

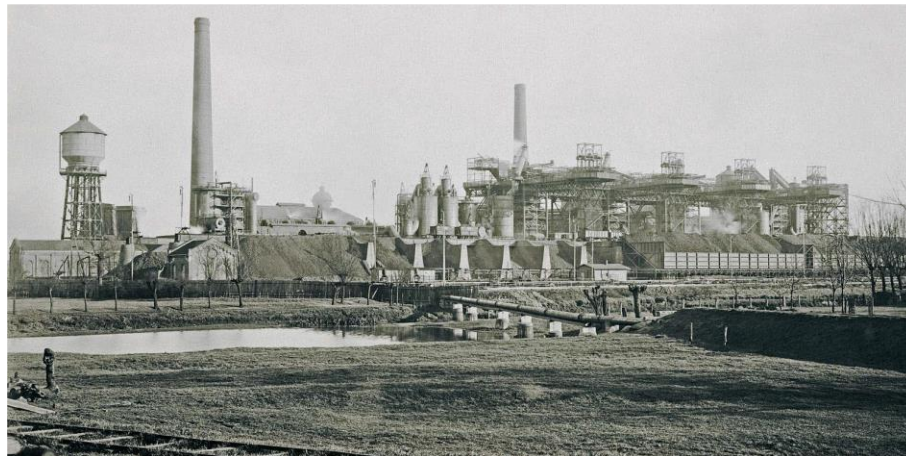
Figura 16: Usina Siderúrgica de Meiderich, Duisburgo



Fonte: Duisburg, 1965.

Segundo o site que retrata a história da usina Landschaftspark, [1994?], no dia 16 de maio de 1903 a mesma começou a funcionar e o primeiro alto-forno queimou pela primeira vez e o segundo alto-forno em agosto de 1903. Em 1912 cinco altos fornos estavam em pleno funcionamento com a produção de ferro- gusa (figura 17).

Figura 17: Visão geral da Usina



Fonte: Duisburg, 1912.

Com a crise mundial do aço em meados da década de 1970, a produção na usina teve que ser reduzida, juntamente com a carga horária de funcionamento e se intensificou até os anos 80, com o desligamento dos fornos 1 e 2 (LANDSCHAFTSPARK, [1994?]).

O grupo Thyssen continuou a investir na siderúrgica mesmo após a crise e os cortes, melhorias foram feitas, no alto-forno de número 5, como a usina de dessulfuração que consiste em um processo químico usado para remover enxofre com adição de hidrogênio, para otimizar a obtenção de produtos e construção de uma estrutura para armazenamento de gás natural o gasômetro (figuras 18 e 19).

Figura 18: Quinto alto-forno



Fonte: Duisburg, 1982.

Figura 19: Antigos gasômetros



Fonte: Loures, 2008.

A usina funcionou pela última vez no dia 4 de abril de 1985, com 82 anos de existência produziu 37 milhões de ferro-gusa usado para produzir ferro fundido e aço. Ainda em 1985 surgiu perguntas intrigantes como o que fazer com um terreno abandonado com 200 hectares e grandes estruturas em ferro e aço? (LANDSCHAFTSPARK, [1994?]).

Demolir ou vender não se sabia ao certo, mas a população e os órgãos públicos persistiam em dar um fim, e uma minoria votava em revitalizar a velha usina, que marcou a tanto tempo a paisagem urbana como marco industrial. Essa convenção levou a analisar a estrutura e confirmou o alto valor patrimonial para a preservação. O governo estadual da Renânia do Norte de Vestefália propôs novas abordagens para a mudança estrutural na região norte do distrito de Ruhr (LANDSCHAFTSPARK, [1994?]).

Foi assim que a Internacional Building Exhibition Emscher Park (IBA) foi fundada em 1988 e as siderúrgicas de Meiderich tornaram-se a peça central deste importante projeto industrial e cultural. Como primeiro passo, o estado adquiriu o local do Parque Paisagístico com o objetivo de desenvolver um grande parque a partir do terreno baldio industrial. Em 1989, foi anunciada uma competição internacional para arquitetos paisagistas e cinco equipes renomadas de arquitetos de vários países europeus participaram.

Em 1991 o projeto vencedor do escritório Latz + Partner que ressalta o passado, reaproveitando as estruturas da antiga Usina, com objetivo de melhorar as condições ambientais e ecológicas, e interação do público com o parque (figura 20).

Figura 20: Planta de Implantação



Fonte: Latz + Partner, 1991.

O Parque Paisagístico tornou-se um grande espaço aberto e recreativo para a população e melhorar de forma sustentável a qualidade de vida nas áreas circundantes. Além de preservar as instalações industriais, fauna e flora que se desenvolveu desde o fechamento da Usina. As demandas do novo projeto eram muitas e variadas: o Landscape Park era para ser uma área de lazer para o povo de Duisburgo, oferecer oportunidades de esporte e lazer, ser o centro de atividades culturais como teatro e shows e, é claro, permanecem uma testemunha viva da história da tecnologia de siderurgia. As primeiras áreas do Parque Paisagístico foram abertas ao público em 17 de junho de 1994 (figura 21).

Figura 21: Diagrama funcional



Fonte: Loures, 2011 (Modificado pela autora).

Ao definir, o parque como uma paisagem pós-industrial, a equipe modificou a forma de como as pessoas apreendem não só as áreas industriais, mas todos os lugares e espaços que definem uma cultura específica ou integram um determinado fenômeno cultural e permitiu criar uma paisagem cheia de memórias e sentimentos (LOURES, 2015).

A relevância projetual fez com que Duisburgo Norte deixasse de ser apenas mais um parque, para ser uma estrutura multifuncional e multicultural capaz de integrar na mesma paisagem, passado, presente e futuro, intercalados com uma maestria inigualável, onde se fundem o biótico e o inerte, o belo e o grotesco (figuras 22 e 23).

Figura 22: Parque Paisagístico



Fonte: Latz + Partner, 2016.

Figura 23: Estrutura do antigo alto-forno



Fonte: Latz + Partner, 2016.

5. CONCLUSÃO

Este trabalho buscou abordar a problemática da existência de áreas subutilizadas nas cidades e compreender suas origens, contrapondo-as à ausência de espaços públicos de qualidade nos mesmos meios urbanos a que pertencem. Como objetivo principal, procurou investigar áreas subutilizadas que já tenham apresentado as carências mencionadas e que passaram por processos de requalificação eficientes, como forma de compreender os possíveis benefícios gerados por tais processos.

Por meio de revisões bibliográficas, entendeu-se brevemente a dinâmica de evolução dos centros urbanos, desde o surgimento das primeiras comunidades primitivas, passando pelas modificações resultantes do início da prática do sedentarismo que resultaram nas primeiras divisões sociais. Na sequência, percebeu-se as modificações ocorridas nos centros urbanos em decorrência da Revolução industrial e do Êxodo Rural, que influenciaram diretamente no processo de urbanização das cidades brasileiras e em sua conformação atual.

Com base nos conceitos apresentados por Jan Gehl (2013) e na observação de estruturas urbanas comumente encontradas nas cidades, conclui-se que os espaços públicos podem contribuir para a vitalidade urbana, influenciando o uso saudável e a apropriação dos ambientes citadinos. Deste modo, os planejamentos urbanos precisam ser funcionais e atender prioritariamente às necessidades das pessoas, permitindo e incentivando o acesso a pé aos espaços urbanos, bem como a utilização eficiente dos ambientes de lazer e demais áreas públicas.

Ao observar a estrutura das cidades tendo como base os conceitos abordados no referencial teórico, notou-se a ausência de espaços públicos para o lazer, onde a população possa apreciar a paisagem e relaxar em espaços que promovam a vitalidade urbana. Ao contrário, observou-se a existência de espaços que priorizam os veículos automotores, em detrimento do acesso peatonal, diminuindo as possibilidades de uso saudável dos espaços públicos.

Percebeu-se que a ausência de espaços destinados ao lazer e à interação interpessoal não se deve à inexistência de áreas disponíveis, sendo possível encontrar nas malhas citadinas espaços abandonados e subutilizados, que podem ser objetos passíveis de requalificação ambiental e urbana.

Com a análise dos estudos de caso realizados em áreas revitalizadas, sendo elas o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro e o Parque Paisagístico de Duisburgo, na Alemanha, notou-se a possibilidade de reinserção de áreas urbanas desvalorizadas, na dinâmica de vitalidade urbana, influenciando uma interação saudável entre homem e cidade.

Após os estudos de caso, observou-se que as intervenções urbanas em áreas subutilizadas são capazes de reaproveitar estruturas desvalorizadas, reinserindo-as na malha urbana e suprimindo a ausência de espaços apropriados para o lazer e vivência.

6. REFERÊNCIAS

ARRAES, Jorge; SILVA, Alberto. **Porto Maravilha: Permanências e mudanças.** Disponível em: <<https://portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/15>>. Acesso em 23 maio 2019.

BEZERRA, Juliana. **Pré-História.** [ca. 2017]. Disponível em: <<https://www.todamateria.com.br/pre-historia-resumo/>>. Acesso em: 26 de abr. de 2019.

BRASIL. **Estatuto da cidade, Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 27 maio 2019.

CLEMENTE, J. C. et al. **Vazio Urbano ou subutilizado? Entre conceitos e classificações.** Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2011, São Paulo. Disponível em: <<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/6063/4372>>. Acesso em: 07 jun. 2019.

GEHL, Jan. **A síndrome de Brasília: Jan Gehl tem razão?** 2017. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/876422/a-sindrome-de-brasilia-jan-gehl-tem-razao-sergio-ulisses-jatoba>>. Acesso em 26 abr. 2019.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. **Jan Gehl explica o conceito de cidades para pessoas.** Direção de núcleo Demian Russo; Direção de conteúdo André Rocha; Entrevista Denis Russo Burgierman. São Paulo: UM BRASIL, 2017. Disponível em: <<http://umbrasil.com/entrevistados/jan-gehl/>>. Acesso em: 25 abr. 2019.

GOOGLE MAPS. 2018. Disponível em : <<https://www.google.com.br/maps/@-22.903194,-43.1957736,3436m/data=!3m1!1e3>>. Acesso em 09 jun. 2019.

G1. **Trânsito em SP causa 317 km de filas e bate recorde de lentidão no ano.** 2016. Disponível em : <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/04/transito-em-sp-causa-317-km-de-filas-e-bate-recorde-de-lentidao-no-ano.html>> . Acesso em: 27 abr. 2019.

KOBRA, Eduardo. **Etnias.** Eduardo Kobra, 2016. Disponível em: <<http://www.eduardokobra.com/etnias/>>. Acesso em 27 maio 2019.

LANDSCHAFTSPARK. **Introdução.** [1994?]. Disponível em:<<https://www.landschaftspark.de/en/background-knowledge/introduction/>>. Acesso em 26 maio 2019.

LATZ + PARTNER. **NODU Duisburg Nord Landscape Park, DE.** [201-]. Disponível em:<<https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustriellelandschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/>>. Acesso em: 01 mar. 2019

LEITE, Carlos; AWAD, Juliana Di Cesare. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes.** Porto Alegre: Bookman, 2012.

LOURES, Luís. **A multiplicidade conceitual de Duisburg Nord – do património ao parque, do parque ao património.** Arquitetura paisagista, 2015. Disponível em: <<http://www.arquiteturapaisagista.utad.pt/paper003/>>. Acesso em 07 jun. 2019.

MUSEU DE ARTE DO RIO. **O Mar.** 2016. Disponível em: <<https://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/o-mar>>. Acesso em: 22 maio 2019.

PORTO MARAVILHA. **Fotos e Vídeos de Antes e Depois.** [201-]. Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/52 >. Acesso em: 23 maio 2019.

PORTO MARAVILHA. **Museu de Arte do Rio.** [201-]. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/museu_arte >. Acesso em: 22 maio 2019.

PORTO MARAVILHA. **Museu do amanhã.** 2015. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/museu_amanha>. Acesso em: 22 maio 2019.

PORTO MARAVILHA. **Projetos Básicos.** [201-]. Disponível em: <https://www.portomaravilha.com.br/projetos_basicos>. Acesso em: 22 maio 2019.

PORTO MARAVILHA. **VLT.** [201-]. Disponível em: <<https://www.portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>>. Acesso em: 27 maio 2019.

ROGERS, Richard. Prólogo de Richard Rogers. In: GEHL, Jan. **Cidade para pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

ROMAR, Juliana. **Prefeitura inaugura VLT Carioca e Passeio Público da Avenida Rio Branco.** Rio de Janeiro: Rio Prefeitura, 2016. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=6180819>>. Acesso em: 27 maio 2019.