



# CENTROS TRADICIONAIS, USO MISTO E IDENTIDADE: UMA ANÁLISE SOBRE O CENTRO DE MACAÉ

Ana Carolina Barreto da Silva Couto<sup>1</sup>

## 1. INTRODUÇÃO

A urbanização de Macaé ocorreu primeiramente no centro antigo da cidade. Fundada como a Vila de São João de Macaé, em 1813, e urbanizada por Luiz Bellegarde, a "Princesinha do Atlântico" tem sua história contada nas Ruas da Praia, Direita e Formosa, nas Praças da Alegria e Matriz e na Igreja de Santana (TAVARES *et. al.*, 2014). A vila cresceu, tornou-se cidade; o centro, onde toda a vida pública acontecia, expandiu e novos bairros surgiram. Ainda assim é impossível ouvir qualquer macaense falar sobre a sua história sem citar lugares como o Cine Clube, a Lanchonete Silvic, a Pizzaria Lar de Maria, o prédio da Câmara Municipal, a casa Bolo de Noiva, o Palácio dos Urubus, a Praça da Luz e a Estação de trem. Além de eventos como os bailes no Fluminense e Ypiranga, os bloquinhos de carnaval e os desfiles na Rua Direita com a competição entre as bandas do Luiz Reid e Matias Netto.

Com a chegada da Petrobras, o município viveu um *boom* populacional: os pouco mais de 60 mil habitantes na década de 1960 chegaram a mais de 200 mil em 2010, em mais de 60.000 domicílios (IBGE, 2017). Dessa forma, a área urbanizada do território é constantemente ampliada por meio de loteamentos, criação de vias expressas e afastamento de instituições públicas da área central.

O Centro da cidade possui imenso valor simbólico, é indiscutível sua importância histórica e identitária, assim como sua relevância para a construção de uma cidade viva e sustentável. É perceptível que ao longo do processo de crescimento urbano o espaço viu sua importância e beleza esvaírem-se. A aceleração do processo de degradação da área central foi agravada com a crise econômica vivida no país, em razão da forte dependência do município em relação ao Petróleo.

Por essa razão, este capítulo propõe-se a analisar o enfraquecimento da vida pública e a degradação do Centro de Macaé, apontar causas e propor diretrizes para a elaboração de um projeto de revitalização da área.

Esta pesquisa justifica-se pelo grande valor histórico e econômico do Centro para a cidade. A falta de conservação dos prédios históricos; a ausência de diversificação de usos, propiciando sua ocupação ao longo do dia e durante a semana inteira; a segregação urbana vivenciada pela cidade, entre outros motivos, têm causado a degradação, o esvaziamento e o aumento da insegurança na região. Porém, devido à importância dessa área, faz-se necessário um olhar atento para o mesmo, visando a proposição de soluções e encaminhamento de questões.

## 2. MODELOS DE URBANIZAÇÃO NO SÉCULO XX E O ESVAZIAMENTO DOS CENTROS TRADICIONAIS

A fim de melhor compreender o processo de urbanização de Macaé é importante analisar alguns dos modelos de urbanização vivenciados no mundo ocidental, que em algum nível influenciam esse processo nas cidades brasileiras. Não é possível neste trabalho apresentar de forma profunda o tema, no entanto, pretende-se introduzi-lo de modo a ampliar a compreensão da experiência macaense.

Na Europa, nos Estados Unidos e de forma similar no Brasil, o crescimento urbano vivido no início do século XX ocorreu seguindo o modelo de subúrbios, em meio a habitações insalubres em que a maioria da população vivia desde a Revolução Industrial. Além de cortiços e casebres sem instalações sanitárias, nasce uma nostalgia da vida no campo e a busca pela melhoria da qualidade de vida da população.

Com a ampliação da malha ferroviária e de bondes, torna-se possível ampliar o deslocamento casa-trabalho-casa que até então era necessariamente realizado a pé, uma vez restrito a pequenas distâncias. Assim, a população que, independente de sua classe social, vivia no centro das cidades, passa a ocupar de forma esparsa os terrenos (rurais) que ficavam na periferia da área urbanizada (HALL, 2013; ABREU, 2013).

O surgimento desses novos bairros possibilitou também o nascimento da segregação urbana, já que os novos subúrbios carregam de forma intrínseca um determinado *status* social incorporado, demarcando as classes sociais que conseguiram viver em uma ou outra área, “o resultado foi uma paisagem suburbana segregada, em que a qualidade e a densidade habitacional indicavam de imediato o *status* de seus moradores” (HALL, 2013, p.89).

A proposta dos subúrbios, assim como das cidades-jardim, era trazer o campo para a cidade. Isso ocorreu por meio de características arquitetônicas padronizadas das casas que, quase idênticas, posicionavam-se de forma regular ao longo de ruas que se espalhavam por grandes terrenos, sem que essas vias chegassem a lugar algum. Essas construções estavam sempre próximas a grandes estações de trem ou metrô que permitiam o deslocamento mais rápido até as áreas de trabalho. Por essa razão torna-se possível a distinção de usos dos espaços, dando origem ao conceito de zoneamento urbano. Dessa forma, pode-se compreender que,

*O boom suburbano alicerçou-se em quatro pontos principais, a saber: as novas estradas que penetravam por terras situadas fora do alcance do velho trólebus e do transporte de interligação sobre trilhos; o zoneamento de usos do solo, que produzia áreas residenciais uniformes com valores imobiliários estáveis; as hipotecas, que garantidas pelo governo possibilitam prazos longos e juros baixos absorvíveis pelas famílias de renda modesta; e a explosão de natalidade que ocasionou um súbito aumento na demanda de casas unifamiliares onde a petizada pudesse ser criada (HALL, 2013, pp. 344-345).*

O zoneamento urbano teve origem na Califórnia e foi usado como estratégia para impedir a permanência de lavanderias chinesas em áreas residenciais, o que estaria colocando em risco o valor das propriedades. Desde então, o uso do solo é controlado pelo Estado com o intuito de evitar o problema (HALL, 2013).

Com a adesão do automóvel como o principal meio de transporte de famílias de classe média e alta, foi possível ampliar a aderência do modelo de urbanização cartesiana e o uso unifuncional do solo. A partir de década de 50, principalmente nos Estados Unidos e de forma similar no Brasil, a indústria automobilística ganhou força e os subúrbios passaram a ser construídos à beira de estradas, projetadas para conduzir os moradores às

regiões industriais e comerciais (GEHL, 2015; HALL, 2013; JACOBS, 2011).

Esse movimento tornou possível realizar o deslocamento casa-trabalho utilizando-se de automóveis, que apesar de transitarem em vias públicas, permanecem garantindo a permanência do indivíduo em espaço privado e, conseqüentemente, restringindo o contato do mesmo com espaços públicos e democráticos. Essa é uma das razões que levam Rogers e Gumuchdjiana a interpretar que:

foi o automóvel o principal responsável pela deteriorização da coesa estrutura social da cidade. [...] Da mesma forma que o elevador tornou possível a existência do arranha-céu, o automóvel possibilitou que os cidadãos vivessem longe dos centros urbanos. Ele viabilizou a compartimentação das atividades cotidianas, segregando escritórios, lojas e casas (ROGERS e GUMUCHDJIAN, 2015, p.35).

A segregação de usos possibilitou a diminuição da densidade nos bairros residenciais, o que é um estilo de vida escolhido por muitos como promotor de qualidade de vida. No entanto, também apresenta efeitos como a subutilização da infraestrutura em áreas comerciais, que tendem a ficar esvaziadas fora do horário comercial de funcionamento, produzindo também uma sensação de insegurança (JACOBS, 2011; GEHL, 2015).

Outro fator social a ser discutido é a homogeneização dos convívios. Com a definição de padrões econômicos e sociais entre moradores de um determinado bairro ou loteamento, suprimem-se as diversidades, aspecto importante para a promoção dos sentimentos de solidariedade e tolerância (GOMES, 2014; SOUZA, 2017).

A fragmentação social crescente é acompanhada de uma fragmentação territorial, e os espaços comuns, públicos transformam-se em objeto de disputa ou simplesmente são vistos como espaços instrumentais para o deslocamento. Desaparecendo o terreno da vida em comum, desaparecem também as formas de sociabilidade que unem os diferentes segmentos sociais (GOMES, 2014, p.189).

Além disso, os centros tradicionais de diversas cidades no mundo inteiro sofreram e ainda sofrem com a degradação, esvaziamento e insegurança. Com a migração do uso residencial para áreas mais distantes e a construção de novos centros empresariais modernos, os centros com edificações antigas e tombadas, comércios familiares e a imagem popular veem-se abandonados e fadados a assistir à deterioração de sua história, identidade e valores simbólico e econômico.

A rua tradicional, ao longo do século XX, também experimentou a perda de sua função social, sendo restrita ao uso como corredor de passagem. A rua deixou de ser um lugar para permanecer, para admirar, socializar, para brincar, tornando-se apenas um meio para alcançar o objetivo final, sem que interações importantes para a construção de uma vida pública saudável aconteça (GEHL, 2015; ABRAHÃO, 2008).

Incomodada com esse modelo de cidade, Jane Jacobs lançou em 1961, o clássico *Morte e Vida das Grandes Cidades*. Inspirada pela rua em que vivia na cidade de Nova York, Jacobs compara espaços urbanos em que há vida pública ativa e saudável a projetos urbanos em que isso não é constatado. Então, ela enumera características essenciais para a construção de uma cidade viva. Seu livro foi um marco na crítica ao modelo vigente de urbanismo e tornou-se referência para diversos trabalhos desenvolvidos posteriormente.

Surge, nesse contexto, a defesa da cidade tradicional, com menos faixas para automóveis e calçadas

mais largas, maior densidade (sem que isso represente arranha-céus e desconsideração da capacidade de suporte do lugar), vias sinuosas e quarteirões curtos (em contraposição às superquadras), menos parques e praças vazias e inseguras, usos mistos do solo, para que sempre haja olhares que se voltem para a rua e a preservação de prédios antigos. E o mais relevante: o fortalecimento do uso social da rua para que tenha usos múltiplos, de forma segura, ocupada o tempo inteiro e que, mesmo vazia, a iluminação e o movimento nas casas preserve a percepção de segurança (JACOBS, 2011).

Da mesma forma, Gehl (2015) defende uma cidade focada no bem estar das pessoas, em que se mantenha a escala humana e não a do carro, tendo como meta a construção de cidades saudáveis, seguras, vivas e sustentáveis. Para isso, defende medidas como ter a mobilidade urbana pensada de forma a privilegiar o transporte público, o pedestre e o ciclista.

Tal posição se dá a fim de proporcionar qualidade de vida e saúde aos moradores, uso eficiente do espaço ocupado pelos carros, redução da poluição promovida pelo transporte individual movido a combustível fóssil, assim como a ampliação do uso social da rua e dos espaços públicos em geral.

Ambos defendem a necessidade de uma quantidade de massa crítica de pessoas nos espaços públicos para que a cidade tenha vivacidade e segurança. Afinal, "Uma rua sem vida é como um teatro vazio, algo deve estar errado com a produção, já que não há plateia" (GEHL, 2015, p. 62). Algumas estratégias são propostas para o alcance desse volume de pessoas nas ruas e praças. Duas delas são a urbanização com densidades mais altas e ampliação do tempo de permanência das pessoas nos espaços.

A concepção de cidades compactas é importante para uma redução de deslocamentos (e consequentes engarrafamentos e tempo desperdiçado em trânsito), diminuição da área livre e espaços públicos (que em grande quantidade pode ser mais do que a população é capaz de ocupar e espaços vazios oferecem uma sensação de insegurança) e redução da subutilização da infraestrutura existente (JACOBS, 2011; GEHL, 2015; ACIOLY e DAVIDSON, 1998).

No entanto, vale esclarecer que a compactação por meio de arranha-céus tem desvantagens, uma vez que pode ultrapassar a capacidade de suporte da área e sobrecarregar a infraestrutura. Além disso, estudos demonstram que pessoas que vivem ou trabalham em andares superiores, ao perderem o contato visual com a rua, passam a conceber a saída dos prédios como algo mais difícil e trabalhoso, o que representa menos ocupantes potenciais do espaço público. Também, ruas com edifícios muito altos costumam ter sombra o dia inteiro, tornando-se escuras e inseguras. Consequentemente, pouco atraentes. Conclui-se que existem, sim, aspectos positivos na construção de cidades compactas, porém, existe um limite saudável para a densidade (JACOBS, 2011; GEHL, 2015; ACIOLY e DAVIDSON, 1998).

Outro fator fortemente demarcado por Gehl (2015) é a ampliação do tempo de permanência das pessoas nas ruas e na praça, uma vez que isso é mais fácil de ser atingido do que atrair novos usuários. Para isso, faz-se necessário a criação de atividades de permanência para que o espaço não seja visto apenas como passagem, de forma que se torne necessária a redução da velocidade da caminhada por aquele lugar. Ou seja, que as pessoas se sintam atraídas a olhar vitrines, sentar em cafés e bares, sentar em um banco para ler um livro, parar com conhecidos para conversar. Para que esse objetivo seja alcançado é preciso que o ambiente seja atraente e as pessoas se sintam seguras. À medida que as pessoas percebem a permanência de outras nesses espaços, também se sentem seguras e impelidas a usufruírem dessas áreas.

Com o intuito de ampliar o interesse das pessoas em caminhar por uma determinada rua, as fachadas,



sejam de lojas, sejam das casas, são fatores essenciais a serem pensadas. Em ambos os casos, sugere-se a existência de um espaço de transição suave entre o público e o privado. Um exemplo disso são as varandas abertas de restaurantes, em que o processo decisório de sentar em uma mesa em um ambiente aberto é dado com maior facilidade do que quando existe a necessidade de adentrar instantaneamente em um espaço privado (GEHL, 2015).

Sobre ruas com vocação comercial, algumas características podem facilitar a construção de fachadas ativas, como é o caso do ritmo vertical das fachadas em distâncias de 5 a 6 metros entre elas, para que os trajetos pareçam mais curtos e mais interessantes. A transparência é importante de dia para a redução da barreira entre os ambientes interno e externo e exposição das mercadorias, e à noite, de forma que a iluminação das fachadas amplie a segurança percebida (que é tão importante quanto a real). A existência de texturas e detalhes nas fachadas também atrai a atenção de quem passa, assim como a ativação de outros sentidos como o olfato e o tato. Finalmente, a diversidade de serviços e produtos também pode representar uma variedade de experiências e oportunidades (GEHL, 2015).

Outro aspecto a ser considerado é a relevância de edificações antigas, seja pelo aluguel mais barato e mais acessível a pequenos negócios, seja para valor simbólico e histórico para a cidade e para a construção da identidade local. No entanto, isso nem sempre é visto, de forma que ocorre o oposto: um processo constante de criação de novos ciclos de edificações construídas sobre o entulho do ciclo anterior.

Como apontado anteriormente, devido à lógica da expansão suburbana, os centros tradicionais foram abandonados pelos moradores para serem usados para fins comerciais, tornando-os inseguros fora do horário de funcionamento. Em algumas cidades suas edificações foram consideradas obsoletas e demolidas ou ocorreu a substituição por novos centros modernos. Os antigos simplesmente foram abandonados à degradação. Por essas razões, diversos projetos de revitalização e renovação vêm sendo desenvolvidos em centros tradicionais.

Outra razão para o afastamento da elite das áreas centrais das cidades é apontada por Maricato (2013) ao ressaltar o caráter democrático – e, por conseguinte, popular –, desses espaços, até mesmo devido à facilidade de acesso. O que “revela o caráter segregador que a elite e o mercado buscam em novos territórios, descartando aqueles que se tornam populares” (MARICATO, 2013, p. 138).

Somados ao movimento do mercado imobiliário, o Estado também tem sua parcela de responsabilidade no esvaziamento simbólico e físico dos centros tradicionais, uma vez que investimentos públicos na construção de novos centros, até mesmo na forma de novos prédios institucionais, buscam frequentemente localizações valorizadas. Ocorre, dessa forma, o fortalecimento de nova centralidade como referência, definindo novos vetores de expansão urbana e, por consequência, causando a degradação do centro tradicional (MARICATO, 2013). É possível e saudável a existência de múltiplos centros comerciais e de negócios em uma cidade. No entanto, isso deve ocorrer de forma equilibrada, sem que o desenvolvimento de uma área se dê a partir do esvaziamento de outra.

Diante desse quadro, faz-se a defesa de projetos integrados de reabilitação de centros tradicionais, pensando a cidade por uma perspectiva sistêmica, preocupando-se em manter ou ampliar o mix social, evitando processos de gentrificação, preservando os pequenos negócios a fim de manter a pluralidade e a quantidade de empregos e, finalmente, apostando no uso residencial combinado ao comercial.

[...] as experiências provam que a melhor alavanca para a recuperação de áreas centrais são os programas de moradia. São eles que permitem deslanchar uma reação em cadeia que incorpora financiamento e mercado. Além do mais, um eficiente programa de moradia no centro pode redirecionar o fluxo do assentamento residencial que, nas metrópoles brasileiras, se dirige às áreas ambientalmente frágeis e à periferia (MARICATO, 2013, pp. 140-141).

### 3. A URBANIZAÇÃO DE MACAÉ

No que diz respeito ao processo de urbanização, Macaé viveu o mesmo que a maioria das cidades brasileiras. O centro que originalmente tinha como realidade o uso misto, ainda tem um elevado número de moradias, no entanto, verifica-se a redução no número de residentes. No diagnóstico apresentado pela Prefeitura para a elaboração do Plano Diretor vigente, percebe-se que a zona vermelha, que inclui os bairros do Centro, Imbetiba e Cajueiros, apresenta um crescimento populacional de -0,29%, sendo o Centro o principal responsável por esse valor, apresentando uma taxa de -1,32% (PREFEITURA DE MACAÉ, 2014). Além disso, deve-se refletir que esses dados são baseados no Censo realizado pelo IBGE em 2010, antes da crise vivida pela cidade nos últimos anos. Infelizmente, será necessário aguardar o novo Censo em 2020 para efetivamente realizar uma análise dos efeitos da crise baseados em números desse tipo.

No entanto, mesmo sem números atualizados, com um olhar crítico e atento, simples caminhadas recorrentes pela área central de Macaé permitem perceber que o centro vem ao longo dos anos sofrendo um processo de degradação. Muitos terrenos baldios, muitas lojas e casas vazias para alugar, diversas edificações sendo demolidas para serem transformadas em estacionamento (o que é uma subutilização do solo). Além de fachadas mal cuidadas, visualmente poluídas e descaracterizadas.

Para melhor compreender o que se tem vivido no centro de Macaé, necessita-se analisar o processo de expansão da cidade. Como pode ser visto na Figura 1, no final da década de 70, a área urbanizada restringia-se a bairros no perímetro do Centro. Com a chegada da Petrobras, dois principais vetores de crescimento ficaram perceptíveis ao longo da orla, o primeiro no sentido norte com o surgimento de bairros de classe média e baixa; e outro no sentido sul, com bairros de classe média e alta. Um terceiro vetor seguindo para o interior pode ser identificado, mas com menor potência (BARUQUI, 2004).

Além disso, existe uma discussão ambiental importantíssima ligada ao processo de expansão da mancha urbana de Macaé que se deu utilizando-se de áreas ambientalmente sensíveis, em ecossistemas de mangue, restinga e na lagoa. Diversos ecossistemas dentro da área urbana da cidade já foram destruídos ou correm alto risco de extinção devido ao processo de crescimento desrespeitoso e insustentável escolhido. Destacando-se, também, que os piores casos de uso residencial de áreas que deveriam ser preservadas não se restringem a invasões ilegais e assentamentos precários, contando também com loteamentos legalizados com público de alto poder aquisitivo (RESSIGUIER, 2011).

Figura 1 – Mapa dos vetores de crescimento no final da década de 70



Fonte: BARUQUI, 2004.

Ao atingir os limites de expansão ao longo da orla, o mercado imobiliário passa a lotear os terrenos no interior, produzindo vetores paralelos neste sentido, como é demonstrado na Figura 2, a seguir.

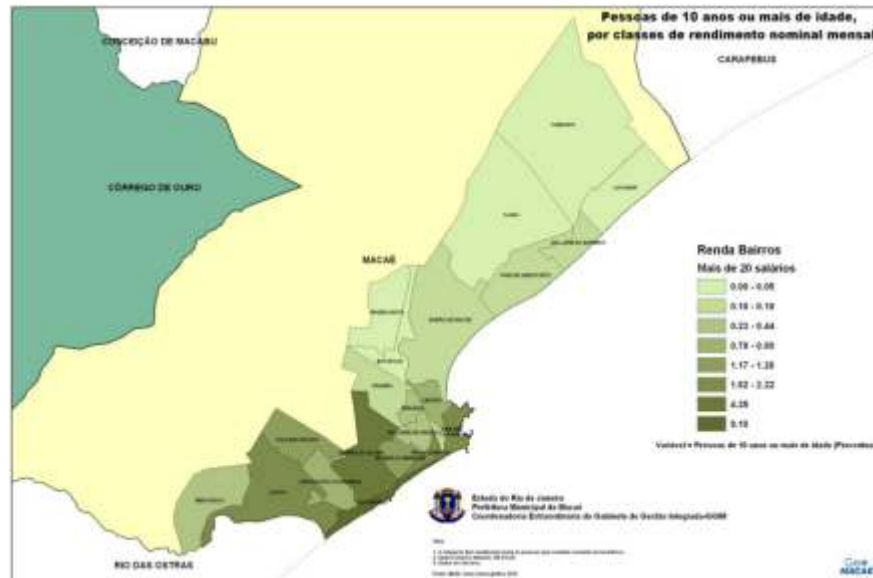
Figura 2 – Mapa dos vetores de crescimento nos anos 2000



Fonte: BARUQUI, 2004.

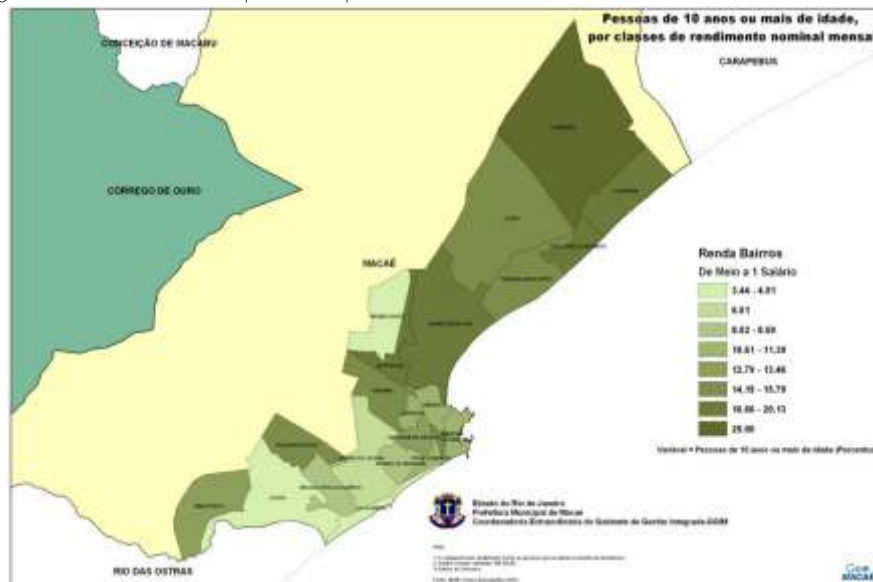
A cidade não parou de crescer ao longo das últimas décadas. Porém, como já foi comentado anteriormente, o crescimento tem uma característica de segregação muito demarcada. Na Figura 3 nota-se a concentração de pessoas com renda de até meio salário mínimo na região norte do mapa. Já na Figura 4, ao especializar os moradores com renda de mais de 20 salários mínimos, a localização dos mesmos apresenta maior densidade no sul.

Figura 3 - Percentual de responsáveis por domicílios com renda até meio salário mínimo



Fonte: Anuário da cidade de Macaé, 2012.

Figura 4 - Percentual de responsáveis por domicílios com renda de mais de 20 salários mínimos



Fonte: Anuário da cidade de Macaé, 2012.

Dessa forma, o que se percebe no processo de urbanização da cidade é a migração dos moradores do centro em direção a loteamentos residenciais de acordo com sua classe social, fazendo com que o centro permaneça apenas com a função comercial.

Porém, inclusive na perspectiva comercial, essa área passa a sofrer com a concorrência feita pelo Shopping Center e pelos crescentes centros comerciais e gastronômicos nos bairros Cavaleiros e Lagoa, todos na zona sul da cidade. Esses polos comerciais e de serviços posicionam-se na área nobre da cidade, portanto, mais próximos do mercado de maior interesse dos empresários. Como é comum, começa-se a perceber o maior



investimento público nessa área que abriga indivíduos de maior influência e poder político.

Ocorre também a articulação entre empresários atuantes na área, de forma a intensificar sua relevância, com a recorrência de eventos e ações. Passam, assim, a serem bairros atraentes para investidores.

A proximidade dos loteamentos nobres, a beleza natural da praia e lagoa e o desejo da elite em se afastar do centro acessível e popular, torna cada vez mais os polos dos Cavaleiros e Lagoa atrativos. O que em si não seria um problema, se isso não representasse o abandono do centro tradicional que há algum tempo não recebe investimentos relevantes.

Em um município que viveu um movimento migratório elevado recebendo milhares de pessoas de todos os cantos do país e do mundo, torna-se fácil sofrer com a perda da identidade local. A riqueza cultural trazida por todas essas pessoas pode também representar o enfraquecimento da construção do que é ser macaense.

Torna-se válido perguntar o quanto da história do município esses novos moradores saberiam contar? Quantas lendas como a de Santana e Mota Coqueiro ainda aparecem nas conversas? Quantos saberiam dizer a relevância do Palácio dos Urubus para a história macaense? (TAVARES, 2014). Enfim, a lista de questões desse tipo é enorme. Apontar uma resposta é difícil, mas possivelmente o conhecimento é restrito e a culpa não pode recair sobre os migrantes. Faz-se necessário indagar como a população e a administração pública vêm preservando a identidade, a cultura, a história e os símbolos macaenses.

Ao caminhar pelo calçadão da Rui Barbosa, percebem-se fachadas de casas do início do século passado completamente cobertas por letreiros. Sem contar as muitas casas já demolidas até agora. Com isso, surge a questão: onde está o orgulho da história macaense? Por que esconder, esquecer e até mesmo destruir a história, o símbolo e consequentemente a identidade macaense? Por que não recuperar? Ao olhar fotografias antigas da Rua da Praia fica evidente como a mesma poderia ter se tornado um polo gastronômico especializado em culinária marítima, com a devida preservação. Com casas antigas, cheias de personalidade, reformadas e bem cuidadas, todo o centro antigo de Macaé poderia ser um local valorizado pela sua relevância simbólica e estética (vide Foto 1; Foto 2; Foto 3).

*Foto 1 - Edificação de 1932 na Av. Rui Barbosa*



*Fonte: AUTORA, 2018.*

*Foto 2 - Edificação fechada há anos na Av. Rui Barbosa*



*Fonte: AUTORA, 2018.*



Foto 3 - Prédio na Av. Conde de Araruama



Fonte: AUTORA, 2018.

Foto 4 - Av. Rui Barbosa



Fonte: AUTORA, 2018.

Muitas das belas fachadas históricas são quase imperceptíveis, estando sujas e encobertas pela poluição visual de letreiros não padronizados e produtos expostos sem parâmetro e preocupação estética. O que se vê é um ambiente aglomerado e visualmente confuso, muito aquém de seu potencial. Isso tudo sem falar no grande número de espaços subutilizados como estacionamentos e terrenos fechados, disponíveis para venda e aluguel, demonstrando a incerteza do mercado em investir na área (vide Foto 4; Foto 5; Foto 6).

Foto 5 - Terrenos usados como estacionamento na Rua Julita Barcelos de Oliveira



Fonte: AUTORA, 2018.

Foto 6 - Edifícios fechados e terrenos baldios na Rua Julita Barcelos de Oliveira



Fonte: AUTORA, 2018.

Com o enfraquecimento do uso residencial, falta de equipamentos culturais e de lazer e apenas pontuais utilizações da área no calendário de eventos da cidade, o que fica é um ambiente de comércio popular, ocupado de segunda a sexta no horário comercial e aos sábados apenas pela manhã, acarretando um ambiente inseguro fora desse horário, deixando a população cada vez mais receosa de morar na região. Vive-se, portanto, um ciclo de redução do número de habitantes e diminuição de usuários dos espaços públicos, fazendo com que cada vez

mais, as pessoas busquem outras opções de bairros para residirem. Sem uma ação contundente para a quebra deste ciclo, maior será o esvaziamento, tendendo a se tornar um ambiente cada vez mais inseguro e degradado.

Se os investimentos continuarem focados na zona sul da cidade e se mantiver o movimento de construções de edifícios institucionais na área do bairro Aroeira, fortalecendo o vetor de expansão para o interior, a tendência é o abandono do Centro, assim como ocorre na zona norte da cidade, tornando-o empobrecido e inseguro.

E o que torna esse movimento ainda mais incoerente pela perspectiva econômica é a subutilização da infraestrutura, considerando que o centro é uma área com habitações já construídas e com infraestrutura existente, além da facilidade de acesso, mostra-se contraditório que, mesmo ele não estando saturado, a cidade continue a expandir-se em direção à periferia que requer a implantação de nova infraestrutura.

#### **4. DIRETRIZES PARA A REVITALIZAÇÃO**

Propõe-se neste capítulo fomentar a discussão a respeito da necessidade de se investir no Centro de Macaé, partindo de uma compreensão das deficiências do modelo de urbanização empregado até então, de forma a buscar a construção coletiva de uma cidade viva, sustentável e segura, priorizando as pessoas. Buscou-se estabelecer alguns pontos que foram percebidos ao longo da análise realizada e que podem servir como propulsores para a construção futura de um projeto de revitalização do Centro.

Não se pretende, neste estudo, esgotar as possibilidades de melhorias, nem se acredita que os aspectos aqui demonstrados sejam inquestionáveis. Tudo o que foi exposto representa tão somente o fruto da avaliação da autora desta pesquisa, tomando Jacobs e Gehl como referência para repensar a cidade.

Compreende-se, então, que o uso misto do solo é o caminho para a ocupação constante do espaço ao longo de todo o dia, representando o uso eficiente da infraestrutura urbana. Uma vez que o uso comercial se manteve na área, seria estratégico fomentar o uso residencial. Em vista disso, sugere-se a elaboração de um programa habitacional a fim de pensar propostas de incentivo à habitação na área central de Macaé. Podendo, inclusive, conter um projeto cujo público alvo seja estudantes universitários, que têm cada vez mais migrado para Macaé, oriundos de todo o país.

A ocupação das ruas do bairro fora do horário comercial é essencial para o aumento da sensação de segurança, o que se faz essencial para atrair residentes para a área. Portanto, seria interessante o fortalecimento do comércio noturno como bares, restaurantes e *foodtrucks*, por exemplo. Assim como o apoio a eventos culturais e artísticos em espaços especializados e nos espaços públicos. A criação de um ambiente agradável, inclusive à noite, é necessária para a vivacidade do bairro.

Ainda no sentido de construção de espaços públicos atraentes, propõe-se um projeto de reforma de fachadas do Calçadão e Rua da Praia, assumindo a capacidade de irradiação do movimento de pessoas dessa área para o restante do bairro. Entende-se que a atual condição de poluição visual do comércio existente, principalmente no calçadão, dá ao ambiente um aspecto confuso e não valoriza as construções antigas. E ainda, a revitalização das fachadas históricas pode representar um incentivo ao turismo da cidade.

Um projeto pensado especificamente em favor da Rua da Praia também é imprescindível, uma vez que representa um ambiente hostil para muitos, contribuindo para a sensação de insegurança no bairro. Essa Rua faz

parte da história macaense e não tem sido valorizada como deveria. Mostra-se necessário a atração de um comércio mais interessante para o local e para as ruas transversais nos quarteirões entre a Rua Teixeira de Gouveia e a Rua da Praia. Algumas dessas ruas transversais vêm conseguindo se manter atraentes, principalmente no quarteirão entre a Rui Barbosa e a Teixeira de Gouveia, necessitando de maior atenção no quarteirão seguinte.

A ideia exige mudanças mais estruturais para que haja um aumento da passagem de pedestres pelo centro da cidade (entre as praças Veríssimo de Melo e Washington Luiz; e as Ruas Teixeira de Gouveia e Presidente Sodré). O ideal seria que o tráfego pesado de automóveis passasse por fora dessa área e menos espaço fosse ocupado com carros parados, permitindo a ampliação das calçadas. Para isso seriam necessários estacionamentos grandes no entorno do núcleo e a movimentação interna se daria majoritariamente a pé ou de bicicleta, com a circulação de carros em pequena velocidade. Pode-se, inclusive, efetuar a mudança de asfalto para paralelepípedo nessas ruas.

O objetivo desta proposta é pensar um ambiente agradável e vivo, atingindo seu máximo potencial cultural e histórico de forma a valorizar a identidade e a importância simbólica dos espaços analisados. Assim, após a realização de um projeto de revitalização da área, seria possível formular campanhas de reconstrução da história do município, para que o conhecimento atinja a população e esta seja capaz não só de apreciar como também fazer parte da história dessa cidade tão importante para o país. Uma das propostas seria a realização de uma espécie de *walking tour*, com grupos de guias contando a história macaense pelas ruas do centro histórico.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Conclui-se, com a reflexão de que é muito mais fácil a construção de uma conexão com uma rua ou com um bairro quando há a compreensão da identidade e da história locais. Atualmente soterrada em poluição visual e fachadas genéricas, ainda se esconde uma parcela da história da cidade de Macaé. Este estudo é um convite ao macaense à apropriação do que é seu e da sua identidade. A mesma energia consumida para construir novos espaços e novas áreas pode ser depositada na apropriação e preservação da herança deixada aqui, com muito mais carga simbólica e personalidade. Além disso, pode-se incluir o fato de que não olhar para uma área não a faz desaparecer, apenas aprofunda os problemas sociais e de segurança enfrentados por ela.

## NOTAS

<sup>1</sup> Mestranda do Programa de Engenharia Urbana pela Escola Politécnica da UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Endereço Institucional: Av. Athos da Silveira Ramos, 149 – Bloco A – Cidade Universitária, Rio de Janeiro – RJ. CEP: 21941-909. E-mail: anacarol@poli.ufrj.br.

## REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, Sérgio Luís. *Espaço Público do urbano ao político*. 1.ed. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2008.
- ABREU, Maurício. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 4.ed. Rio de Janeiro: IPP, 2013.
- ACIOLY, Claudio; DAVIDSON, Forbes. *Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana*. 2.ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.
- Apresentação de diagnóstico geral de Macaé: revisão do Plano diretor*. Macaé: Prefeitura de Macaé, 2014.
- ANUÁRIO DE MACAÉ. Macaé: Coordenadoria Geral do Programa Macaé Cidadão, 2012.
- BARUQUI, Solange Silva Carvalho. *A cidade formal e a cidade informal em Macaé: uma análise do crescimento habitacional na década de 90*. Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades, Universidade Candido Mendes. Campos dos Goytacazes, 2004.
- COUTO, Ana Carolina. *Considerações sobre Planejamento Estratégico Municipal com estudo de caso sobre a cidade de Macaé/RJ*. Projeto de Graduação – Escola Politécnica da UFRJ. Rio de Janeiro, 2017.
- GEHL, Jan. *Cidade para as pessoas*. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- GOMES, Paulo Cesar da Costa. *A condição urbana*. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2014.
- HALL, Peter. *Cidades do Amanhã*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. 3.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. 7.ed. Petrópolis: Vozes, 2013.
- RESSIGUIER, José Henrique Barreto. *Atividade petrolífera e impactos no espaço urbano do Município de Macaé/RJ 1970/2010*. Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades, Universidade Candido Mendes. Campos dos Goytacazes, 2011.
- ROGERS, Richard; GUMUCHDJIAN, Philip. *Cidades para um pequeno planeta*. 1.ed. São Paulo: Gustavo GILI, 2015.
- SOUZA, Marcelo Lopes. *ABC do desenvolvimento urbano*. 8ª ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2017.
- TAVARES et. al. (org). *Relatos e Personagens na História de Macaé*. Macaé: Prefeitura Municipal de Macaé, 2014.