



ESP Espaço
Público

PSp Public
Space

1

A Cidade como Sistema

Invisible interstices: from social buffers to transformative potentials

Espaço Urbano e Densidade: lições da pandemia

Espaço público e as temporalidades da paisagem: caminhos para a biodiversidade urbana e noturna

Relações de poder no fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra, em Salvador - Bahia (2013-2017)

"Caminhos do Romântico" no Porto e os Impactos na Percepção Ambiental com a Implementação da Ponte Ferreirinha: Uma perspectiva da Neurociência Aplicada ao Urbanismo

A qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (1998-2023): peças de um Atlas, hipóteses para um projeto metropolitano

A Revista ESPAÇO PÚBLICO | The PUBLIC SPACE Journal cruza as áreas da arquitetura, planeamento urbano, geografia e arquitetura paisagista, permitindo uma compreensão abrangente do ambiente construído e da sua relação com o mundo natural. Pretende-se que os seus artigos explorem as interações complexas entre as atividades humanas, a conceção do espaço e o ambiente, a vida pública, a prática cultural, o projeto urbano, a ação política, a interação social e o desenvolvimento pessoal, a tecnologia, a sustentabilidade social e ambiental e a resiliência climática.

Equipa Editorial:

Fernando Brandão Alves

CITTA (Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente)

José Rio Fernandes

Faculdade de Letras da Universidade do Porto (FLUP); CEGOT (Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território)

Paulo Farinha-Marques

Faculdade de Ciências da Universidade do Porto (FCUP); CIBIO (Centro de Investigação em Biodiversidade e Recursos Genéticos)

Teresa Cálix

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP); Centro de Estudos Nuno Portas (CENP)

Design da revista por:
Francisca Fradinho

Editada pela:

U.PORTO PRESS

Periodicidade: semestral
(maio / novembro).

Processo de submissão:

- 1) candidaturas via OJs;
- 2) processo revisão cega por pares (single-blind peer-review);
- 3) prazo para submissões: 31 de maio [para a edição de inverno] e 30 de novembro [para a edição de verão].



Centro de Estudos
Nuno Portas



Revista ESPAÇO PÚBLICO |The PUBLIC SPACE Journal crosses the fields of architecture, urban planning, geography and landscape architecture, providing a comprehensive understanding of the built environment and its relationship with the natural world. Its articles are intended to explore the complex interactions between human activities, the design of space and the environment, public life, cultural practice, urban design, political action, social interaction and personal development, technology, social and environmental sustainability and climate resilience.

Editorial Team:

Fernando Brandão Alves

CITTA (Research Centre for Territory, Transports and Environment)

José Rio Fernandes

Faculty of Arts and Humanities of University of Porto (FLUP); CEGOT (Centre of Studies in Geography and Spatial Planning)

Paulo Farinha-Marques

Faculty of Sciences of the University of Porto (FCUP); CIBIO (Research Centre in Biodiversity and Genetic Resources)

Teresa Cálix

Faculty of Architecture of the University of Porto (FAUP); Nuno Portas Centre for Studies (CENP)

Magazine Design by:
Francisca Fradinho

Edited by:

U.PORTO PRESS

Periodicity: published biannually (May / November).

Submission process:

- 1) submissions via OJS;
- 2) single-blind peer-review;
- 3) deadline for submissions: May 31 [for Winter Issue] and November 30 [for Summer Issue].



Centro de Estudos
Nuno Portas



A Cidade como Sistema

**Invisible interstices: from social buffers
to transformative potentials**

**Espaço Urbano e Densidade: lições
da pandemia**

**Espaço público e as temporalidades da
paisagem: caminhos para a biodiversidade
urbana e noturna**

**Relações de poder no fazer-cidade em
torno da reforma da orla da Barra, em
Salvador - Bahia (2013-2017)**

**"Caminhos do Romântico" no Porto e os
Impactos na Percepção Ambiental com a
Implementação da Ponte Ferreira: Uma
perspectiva da Neurociência Aplicada ao
Urbanismo**

**A qualificação do espaço público na Área
Metropolitana de Lisboa (1998-2023):
peças de um Atlas, hipóteses para um
projeto metropolitano**

Editorial

Fernando Brandão Alves
Editor Coordenador — CITTA - FEUP / FCTUC

José Rio Fernandes
Editor FLUP / CEGOT

Paulo Farinha-Marques
Editor FCUP / CIBIO

Teresa Calix
Editor FAUP / CENP

Editores de secção

Gisela Lameira; José Miguel Lameiras;
Pedro Chamusca; Sílvia Ávila de Sousa

5

As cidades enfrentam pressões simultaneamente locais e globais, num tempo de grande mudança. Neste contexto, pensar o espaço público de forma criativa, crítica e multidisciplinar é tão complexo quanto essencial e urgente. Vivemos hoje a intensificação de dinâmicas de privatização, comodificação e financeirização, assim como processos de turistificação e gentrificação, introduzidos pela crescente mobilidade de pessoas e capitais, a par da securitização do espaço urbano, sem que haja suficiente debate nem definição do interesse público, tampouco de uma visão da cidade desejada. Surge, então, uma interrogação fundamental: que público é este ao qual nos referimos quando falamos em espaço de uso coletivo? Que público se problematiza — e como — na visão de um futuro melhor?

A ambiguidade do termo "interesse público" expõe tensões entre princípios individuais e coletivos, objetivos e subjetivos, tecnocráticos

e participativos. Essa tensão adquire contornos ainda mais críticos quando observamos debates crescentes sobre imigração, nacionalismo e direito à cidade, tanto na esfera política como académica. Afinal, quando dizemos "a nossa cidade", "o nosso espaço público", quem são, afinal, os "nós"? E, por oposição, os "outros", numa cidade que tem cada vez mais utilizadores, habitantes não residentes e/ou residentes temporários?

Entre os muitos palcos onde essas tensões se manifestam, o espaço público permanece como um dos mais visíveis e disputados. Um exemplo claro revela-se no poder do automóvel, cujo domínio remodelou (e por vezes desfigurou) os espaços de convivência urbana, privando especialmente a população não motorizada do seu direito ao seu uso livre. Em reação a esse passado marcado por uma modernidade funcionalista, emergem hoje propostas de resgate da proximidade e da habitabilidade destes territórios partilhados,

cuja implementação confirma que o espaço público é simultaneamente arena, objeto e símbolo de disputa política e ideológica que muda no tempo e no lugar.

6 Por um lado, a acessibilidade, o desenho inclusivo e a mobilidade sustentável são temas fundamentais que alimentam o debate atual sobre o redesenho e a reconfiguração do sistema de espaços públicos, assumindo uma perspectiva funcionalmente integradora, apostando também nos ganhos objetivos para o incremento da sustentabilidade ambiental das nossas cidades. A adaptação climática exige a renaturalização dos espaços urbanos, a permeabilidade e a biodiversidade. As transformações decorrentes do quadro de compensação de disfunções causadas pela alta densidade humana, conduzem à mudança dos comportamentos, e, como tal, impõem novas condições de participação social e processos de cocriação. Outras dimensões se impõem: até que ponto o espaço dito público não condiciona a sua utilização e segrega quem o utiliza, seja ao subordinar o ato de descansar à obrigação de consumo numa esplanada concessionada a uma empresa, seja através da criação de mobiliário urbano impróprio a quem possui uma condição física especial ou simplesmente uma idade diferente da do cidadão padronizado?

Por outro lado, não apenas o "público", mas o próprio conceito de "espaço" está em transformação. A digitalização introduz novas formas de presença social em ambientes semifísicos e semipúblicos, muitas vezes colonizados por lógicas corporativas e extrativistas, apesar da ilusão de acesso gratuito. Esta realidade paralela e híbrida conduz a fenómenos como a "ciborguização" do quotidiano e levanta

alertas sobre o risco de colonização digital das cidades inteligentes.

Neste contexto complexo e desafiante, nasce a revista **Espaço Público** que se posiciona como uma plataforma de reflexão crítica e criativa sobre o território, tanto físico quanto simbólico. Próxima do espírito de publicações que acolhem contribuições visuais e escritas, **Espaço Público** diferencia-se ao combinar rigor académico com inovação discursiva, visual e editorial, acolhendo artigos científicos, ensaios, projetos gráficos, narrativas experimentais e formatos híbridos.

Aberta à qualidade, à novidade e à transdisciplinaridade, em contributos de especialidade ou de abordagem mais integrada, a revista é uma iniciativa da Universidade do Porto que envolve as faculdade de Arquitetura, Ciências, Engenharia e Letras e as unidades de investigação Centro de Estudos Nuno Portas, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, Centro de Investigação em Biodiversidade e Recursos Genéticos e o Centro de Investigação do Território, Transportes e Ambiente. Esta diversidade institucional reflete-se no compromisso com a amplitude científica e é reforçada pela abertura a académicos, investigadores, profissionais, estudantes, artistas, ativistas e cidadãos, todos convidados a contribuir com propostas consistentes e criativas.

Espaço Público é uma plataforma editorial de debate, exposição e transformação, um lugar onde o pensamento se torna público, partilhado e provocador. Porque é no confronto entre visões, linguagens e saberes que o espaço público se constrói verdadeiramente. Por isso, sobre espaço público, **Espaço Público** é, também, um espaço público.

Editorial

Fernando Brandão Alves
Editor in Chief – CITTA - FEUP / FCTUC

José Rio Fernandes
Editor FLUP / CEGOT

Paulo Farinha-Marques
Editor FCUP / CIBIO

Teresa Calix
Editor FAUP / CENP

Section Editors Team

Gisela Lameira; José Miguel Lameiras;
Pedro Chamusca; Sílvia Ávila de Sousa

At a time when cities face both local and global pressures, thinking about public space in a creative, critical, and interdisciplinary way is a task that is as complex as it is essential and urgent. Today, we are experiencing the intensification of privatization, commodification, and financialization dynamics, as well as processes of touristification and gentrification, introduced by the growing mobility of people and capital, alongside the securitization of urban space, without any debate or definition of the public interest, and often without even a vision of the desired city. This raises a fundamental question: what public are we referring to when we talk about space for collective use? What public is problematized—and how—in the vision of a better future?

The ambiguity of the term "public interest" exposes tensions between individual and collective principles, objective and subjective, technocratic and participatory. This tension becomes even more critical when we observe

growing debates on immigration, nationalism, and the right to the city, both in the political and academic spheres. After all, when we say "our city," "our public space," who are 'we' anyway? And who are the "others" in a city that has an increasing number of users and temporary residents?

Among the many arenas where these tensions manifest themselves, public space remains one of the most visible and contested. A clear example is the power of the automobile, whose dominance has reshaped (and sometimes disfigured) urban living spaces, depriving the non-motorized population in particular of their right to free use.

In reaction to this past marked by functionalist modernity, proposals are now emerging to restore the proximity and habitability of these shared territories, whose implementation confirms that public space is simultaneously an arena, an object, and a symbol of political

and ideological dispute.

On the one hand, accessibility, inclusive design, and sustainable mobility are fundamental themes that fuel the current debate on the redesign and reconfiguration of the public space system, taking a functionally integrative perspective, but also focusing on objective gains to increase the environmental sustainability of our cities. Climate adaptation requires the (re)naturalization of urban spaces, permeability, and biodiversity. The transformations resulting from the compensation for dysfunctions caused by high human density determine changes in behavior and, as such, impose new conditions for social participation and co-creation processes.

8

On the other hand, not only the "public," but the very concept of "space" is undergoing transformation. Digitization introduces new forms of social presence in semi-physical and semi-public environments, often colonized by corporate and extractive logics, despite the illusion of free access. This parallel and hybrid reality leads to phenomena such as the "cyborgization" of everyday life and raises warnings about the risk of digital colonization of smart cities.

In this dense and challenging context, **Public Space** Journal was born, positioning itself as a platform for critical and creative reflection on territory, both physical and symbolic. Close to the spirit of publications such as *Domus*, *Casabella*, or *Lotus*, which welcome visual and written contributions, **Public Space** stands out by combining academic rigor with discursive, visual, and editorial innovation, welcoming scientific articles, essays, graphic projects, experimental narratives, and hybrid formats.

Open to quality, novelty, and transdisciplinarity, in contributions of expertise or a more integrated approach, the journal is an initiative of the University of Porto involving FAUP, FCUP, FEUP, and FLUP, as well as the research centers CENP, CEGOT, CIBIO, and CITTA. This institutional diversity is reflected in its commitment to scientific breadth and openness to academics, students, professionals, artists, activists, and citizens, all of whom are invited to contribute bold, consistent, and creative proposals.

Public Space aims to be an editorial platform for debate, exhibition, and transformation, a place where thought becomes public, shared, and provocative. It is in the confrontation between visions, languages, and knowledge that the public space is truly constructed.

Brandão Alves, Fernando, Rio Fernandes, José, Farinha-Marques, Paulo, & Calix, Teresa (2026). "Editorial". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 5-9. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.2218>

5	Editorial em português
7	<i>Editorial in english</i>
12	Secção/Section 1
13	A Cidade como Sistema
17	<i>Invisible interstices: from social buffers to transformative potentials</i>
18	<i>Neglected gaps</i>
21	<i>Looking without seeing</i>
23	<i>Placing and distancing</i>
25	<i>From exclusion to inclusion</i>
28	<i>Conclusion</i>
32	Espaço Urbano e Densidade: lições da pandemia
34	Apresentação do Tema
35	Densidade urbana – virtudes
37	Densidade urbana e a pandemia – diversidade causal
40	Densidade – diferentes escalas da vida urbana e social
41	Pandemia – opinião sem densidade
42	Depois da pandemia, o novo anormal – a título de fechamento
47	Agradecimentos
51	Secção/Section 2
52	Espaço público e as temporalidades da paisagem: caminhos para a biodiversidade urbana e noturna
54	Introdução
55	Metodologia
59	De Sacopenapan à Lagoa Rodrigo de Freitas
64	A Lagoa hoje e a sua biodiversidade
72	Valores e significados na paisagem
76	Potencialidades do Projeto Paisagístico
78	Considerações finais
80	Agradecimentos

86	Relações de poder no fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra, em Salvador - Bahia (2013-2017)
88	Introdução
90	Um retrato da orla de Salvador antes de 2013
92	Fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra
103	Repercussões da Reforma da Barra nas reformas de outros treços da orla
105	Algumas análises possíveis
106	Considerações finais
110	"Caminhos do Romântico" no Porto e os Impactos na Percepção Ambiental com a Implementação da Ponte Ferreira: Uma perspectiva da Neurociência Aplicada ao Urbanismo
112	1. Introdução
113	2. "Caminhos do Romântico": um fragmento da história da cidade do Porto
115	2.1. O traçado e a paisagem romântica
116	2.2. Preservar a memória, respeitar o bem-estar
116	3. Neurociência aplicada ao Urbanismo: percepção ambiental e os mecanismos neurais da memória afetiva do Lugar habitado
119	4. Sobreposição de interesses nas zonas da Ponte da Ferreira e do percurso dos "Caminhos do Romântico"
130	5. Considerações finais
135	A qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (1998-2023): peças de um Atlas, hipóteses para um projeto metropolitano
153	Síntese
157	Notas bibliográficas Equipa Editorial
157	Os Editores
158	Os Editores de Secção

Secção 1

Section 1

A Cidade como Sistema

Luís Valente de Oliveira¹

¹ O autor escreve segundo a ortografia clássica.

Há mais de sessenta anos foi publicado um artigo cujo título era "Cities as Systems within Systems of Cities"² que foi muito inspirador por ter sido inovador na identificação das cidades como conjuntos de actividades ligadas por interconexões de diversas naturezas, elas próprias formando sistemas de cidades com papéis diversos no sistema urbano de um país ou de uma região.

As interconexões mais importantes eram e são, naturalmente, as de transportes, mas há outras com pesos variados no conjunto urbano e, também, com custos e com influências diferenciadas. Desde as redes de electricidade, gás e água até às das telecomunicações, a maior parte têm suportes físicos adaptados. Quando se faz uma expansão urbana "ex-novo", a importância dessas redes leva a procurar um alojamento comum a todas as ligações, concebendo um alojamento visitável adaptado às funções de inspeção de todas elas e, especialmente, às de reparação em caso de avaria de qualquer delas. Todavia, nas cidades antigas ou nas partes velhas de qualquer cidade, a construção dessas ligações foi feita em épocas distintas e com tecnologias próprias, de modo que somos confrontados com um emaranhado de redes que complicam a vida dos seus responsáveis sempre que é preciso reparar os efeitos de um acidente ou da idade. A primeira preocupação, em relação a essas ligações, é saber onde elas passam, para atalhar depressa qualquer ruptura ou mau funcionamento.

A ligação mais complexa é, sistematicamente, a da água porque, havendo tantos ramais e conexões, torna-se fácil a ocorrência de fugas cuja agregação atinge percentagens elevadas, ainda por cima de água tratada que é, portanto, cara e implica reduções da pressão. Os

valores facilmente alcançáveis dessa sangria atingem mais de 20% do total, o que representa custos expressivos.

Têm sido introduzidas muitas melhorias, havendo trocas de experiência entre numerosas cidades, o resultado sendo uma lenta mas apreciável melhoria da situação.

O que é mais rígido e implica custos mais elevados respeita aos transportes, públicos e privados, colectivos e individuais, rodó e ferroviários.

Para limitar as nossas divagações, fixemo-nos nos casos das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto.

A expansão das manchas urbanas tem vindo a ser contínua no que respeita aos espaços ocupados com a mais diversa gama de actividades, com consequências nos fluxos de tráfego muito nocivas.

Há uns anos, assistíamos à dominância de um sentido ou de outro conforme se tratava da "ponta" da manhã ou da tarde, denunciando a concentração de emprego no centro e da residência na periferia. Hoje e em algumas ligações, a importância dos fluxos é quase equivalente nos dois sentidos, denunciando a existência de empregos e de habitações tanto no centro como nas periferias, o que impõe conferir mais atenção ao conhecimento da composição dos fluxos e, a montante, ao da localização das diversas actividades e aos atributos da geração de tráfego de cada uma: ligeiro versus pesado, movimento de automóveis privados só com um passageiro ou com mais, transporte colectivo público, sobre pneus ou ferroviário, etc.

Esquece-se facilmente o "within a system of cities" e isso é fundamental para assegurar

² Berry, Brian J.L. (1964). "Cities as systems within systems of cities". *Papers and Proceedings of the Regional Science Association* 13, 146-163. <https://doi.org/10.1007/BF01942566>.

a distribuição espacial de certas actividades que asseguram o abastecimento dos núcleos periféricos, tradicionalmente ocupados com a função residencial e que lucrarão se também proporcionar o abastecimento frequente e outras actividades de proximidade que minimizem a necessidade de deslocação.

O transporte ferroviário (comboio ou metro) impor-se-á quando se formarem grandes fluxos de passageiros, na certeza de que se constituirão concentrações expressivas de actividades em torno dos pontos onde param as composições respectivas.

Sucedem que não é fácil inserir na mancha urbana as linhas dos transportes pesados, além de serem os respectivos modos exigentes em termos de dimensão dos fluxos, de modo a ser rentável o serviço correspondente.

Em muitas circunstâncias ter-se-á de assegurar, por via administrativa, a opção por certos procedimentos que minorem a dimensão dos fluxos. Assim, por exemplo, a exploração do IC24, na Área Metropolitana do Porto, foi concebida para funcionar sem portagem, para poder orientar para ele o tráfego de pesados evitando que se cruzasse o miolo da aglomeração metropolitana. Ao portá-lo dissuadiu-se esse fluxo de o usar ou mesmo de o obrigar a adoptar esse percurso reservando as partes mais solicitadas da rede para o tráfego de ligeiros.

O sistema de decisões que ajuda a gerir a ocupação do solo e a orientar os fluxos de tráfego gerados tem de estar sempre apoiado em informação recente, procedendo-se ao ensaio de modelos que ajudem a melhorar os movimentos. Pode ter que chegar-se ao apuro de fixar condições diversas de acesso, conforme os dias e horas a que ocorram os

movimentos. Isso significará ter-se esgotado a capacidade das redes físicas para os fluxos para os quais elas foram pensadas.

Mas a resposta mais consistente e, por isso, mais duradoura deveria assentar na avaliação das funções desempenhadas por cada um dos núcleos do sistema, nunca tomando "the city as a system" sem considerar que ela se insere num "system of cities".

Isso começa por atribuir a importância devida ao segundo sistema, por via da instalação de um órgão de coordenação das diversas decisões relativas a actividades consumidoras de espaço, de modo a dispersar funções ligadas ao emprego, à residência e ao acesso a funções sociais diversas (educação, saúde, desporto, etc.), de modo a manter os fluxos gerados dentro de valores susceptíveis de serem acomodados nas dimensões dos "canais" que foram concebidos para os alojar.

E considerar sempre o território onde se inserem aquelas duas grandes concentrações como susceptível de ser ocupado noutros pontos, de modo a não deixar que tudo se passe somente nelas, ignorando que há mais espaço e mais gente.

Impõe-se, por isso, conhecer profundamente todo o sistema urbano de modo a evitar a dualidade de situações que observamos: uma parte congestionada até ao absurdo contrastada com outra que não consegue assegurar a fixação de actividades correspondentes ao limiar de operação que garantiria a permanência de ocupação com bons níveis de vida.

Oliveira, Luís Valente de (2026). "A Cidade como Sistema". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 13-16. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1449>

Invisible interstices: from social buffers to transformative potentials

Ali Madanipour¹

¹ This paper draws on the author's two earlier papers (Madanipour 2021a and 2021b).

The city is a complex world of animate beings and inanimate objects. To live in the city, and to manage and transform it, a thorough knowledge of the urban environment and the workings of the city is needed. This knowledge is developed by professionals through scientific methods, and by citizens through the course of living in the city. As built environment professionals and as citizens, we may think that we know our city, at least the parts that we are engaged with, work on, and visit every day. In this paper, my aim is to draw attention to the many places that remain invisible and unknown, even when they are in front of our eyes. This invisibility, I argue, is sometimes implicit in, and contributes to, a particular social order through the mechanisms of placing and distancing. At the same time, invisible places have transformative potentials for the future of the city.

Neglected gaps

The practices of urban management and transformation have been historically based on the claim that these practitioners know the city and are able to shape it in the desirable direction. The boundaries of land and property are drawn carefully, information about all activities and movements are collected, needs are assessed, the future of the city is projected, and instructions about how to create that future are produced. This was best reflected in the comprehensive planning model, whereby planners and designers would strive to know everything about the city, and to plan for every possible activity and use of space in the city for a foreseeable future. Comprehensive plans typically were accompanied by detailed studies about the conditions of the city, based on large surveys,

historical analysis, and field investigations (Hall, 1988).

The first limit to this approach was the gap between information and urban reality, whereby no amount of data could capture the city in its entirety. It is never possible to be fully comprehensive in data collection, as the life of the city is far more complex than being represented in a data set. Nevertheless, even with the demise of comprehensive planning, this desire for comprehensive knowledge and control has continued and taken new forms, especially now that digital technologies have facilitated the collection and management of data at unprecedented and unimaginable scales and speeds. But even here, the limits are obvious, leaving many parts of urban life invisible to the comprehensive survey and the big data.

In addition to the limitation in the type and extent of data, there is a limitation in the perspective with which data is collected and interpreted. Despite the claims to scientific expertise, critics have argued that this knowledge of the city has been partial, insensitive, or even biased about social needs, especially of the disadvantaged social groups (Gans, 1968). It was argued that such an approach is based on abstract concepts of the professionals, rather than on the ways in which the city is perceived and lived by its inhabitants (Lefebvre, 1991). Information and analysis were never complete, impartial, or sensitive to the qualitative aspects of life in the city. As it is widely known, identifying something as a problem is the most important step in finding a solution for that problem (Cullingworth & Caves, 2013). If something has not been flagged as a problem, it may never become part of a plan.

Beyond the differences in perspective, and gaps in knowledge, that would render invisible some aspects of social life, and would ignore some social problems, there has always been a gap between information and intention, between knowledge of the existing situation and the plan for the future. Information and analysis do not determine the following action, but provide a platform for developing options to act, which would be followed by a choice. The step from knowledge to plan, therefore, is based on the positions and dispositions of those who have the power to make the choice. With the same set of information and analysis, different decision makers may come up with different plans and policies, as evidenced by how the opposing politicians tend to interpret the same set of statistics to their own benefit. There are different possible bridges to cross the gap between knowledge and plan, and many of them remain unexplored, dismissed as irrelevant, or ignored as unimportant. This would make invisible the possible alternative responses to a problem, at least to the outsiders but also to the decision makers.

The next gap that generates invisibility is the gap between intention and reality, between plan and action. Comprehensive planning was a fixed approach to temporality and potentiality, in which all the potential uses of the city were predicted and the future of the city was envisaged and determined for a set period. However, major structural social and economic changes challenged this ambition, showing how the unpredictable course of events can undermine this desire for identifying and controlling the future. Intentions may remain on paper, and those that do get implemented may be transformed in the process into

something completely different. The unruliness of temporality and the endless potentialities of the city could not be easily tamed, resulting in a cartography that is not easily reduced to the four functions of the Athens Charter, or to comprehensive land use plans, or to digital predictions based on big data.

The sequence of collection and interpretation of data, developing plans, and implementing them may be based on a vision of clarity and predictability, in which every space in the city is defined for a specific function, creating a city characterized by visibility and 'legibility' (Lynch, 1960). However, the gaps between these stages, in the extent and perspective of knowledge, between knowledge and plan, and between plan and urban reality leave many spaces invisible. These spaces are ignored and bypassed in the process of planning, where the focus of attention has been placed at a higher level of resolution, leaving the details ambiguous and underdeveloped. They may be a by-product of the development process, where the speed of development leaves interstices that are ignored or forgotten. They may also be a result of the large-scale decline of the city in various waves of economic crises, whereby new gaps emerge through abandonment and loss of interest and attention. Beyond the spaces that are assigned with clear functions and measurable characteristics, there are many places that fall in between, refusing to be easily classifiable. The urban processes may not be easily reined in by the experts, leaving cities that are full of ambiguous places.

These ambiguous spaces are the outcomes of the processes of urban change, which unfold through time, through a lifespan that goes beyond all forms of planning and design.

Planned spaces may survive for decades and even centuries, and even continue largely in their original form, but they are transformed through new physical additions and alterations, and new forms of social activities, thereby taking on new meanings and formations. Streets and major roads may remain intact for centuries, but their character and conditions may change at shorter timespans, hiding the memories of the place (Benevolo, 1980; Morris, 1994). Land and property ownership may fix the spatial boundaries for generations, but there may be spaces between them with unknown or absent owners. The result of these long and short processes of change leaves some corners as outside the market, beyond the attention of the owner, forgotten by city authorities and planners.

Every city, even the most prosperous and well managed, has many such forgotten corners, where responsibility for their care has fallen between the cracks of the society, between the public authorities, private companies, and citizens, where no organization or individual feels in charge or responsible for their upkeep. Invisible places may be neglected places, often falling into the black hole of ambiguous responsibility. It is not clear who owns or responsible for a forgotten corner, and no one seems to care for or pay any attention to it. It is the realm of ambiguity between different private owners, between the public and private control, and between different offices of public authorities. Owners of private land would pay much attention to their own spaces, but they expect the public authorities to maintain what lies beyond their front door. In many cities, private glamour coincides with public squalor, which reflects the growing social inequality and the continuous

incompetence or inattention of the public authorities. The responsibility for a public space may fall on different departments of a municipality, as each is charged with one aspect of the space, and no one holds an overall responsibility for managing it. The space of an ordinary street may be run by a dozen, uncoordinated departments, each engaged in its own preoccupations. From any single perspective, the space may simply be assumed to come under the responsibility of someone else.

Mid-twentieth century public housing schemes tended to include large public open spaces, driven by generous open space standards, and justified by a commitment towards providing good quality housing for all. Many such projects proudly showed their open spaces as happy and prosperous places for a population that looked to a brighter future. These schemes, however, did not deliver their promised happiness, as the early critical reactions from the 1960s onwards showed (Jacobs, 1961; Gans, 1968). Rather than supporting local communities, they were accused of dismantling them, giving way to alienating high rise buildings and fast-moving highways. These developments generated vast car parks, unpleasant underpasses, and underused bridges, with many forgotten or unattended spaces in between them.

Deindustrialization that was aligned with the decline of the welfare state and the rise of neoliberal globalization, however, decimated the economic rationale of these housing areas, leaving large gaps in working and living spaces. The generous spaces that were provided by the social housing schemes, which followed the instructions of the modernist manifesto about the necessity of light and

open space for health and recreation, became a serious problem to solve. Following the decline of their social and economic status, public authorities' negligence, and rising social inequality, these spaces could become wastelands, places of crime and vulnerability, places to avoid. In many instances, the solution was sought in subdividing, privatizing and removing them from circulation. Open spaces may shrink or be abandoned, while the social gap between these neighbourhoods and the other parts of the city grows. While the modernist reorganization of cities created new invisible interstices, the decline of modernism led to the creation of invisibility and neglect in highly designed places, expanding the range and size of neglected in-between spaces.

21 In-between spaces may also be the result of the restless urban development that leaves many spatial gaps on the way. This is particularly visible in the rapidly developing cities of the global south, where under-controlled urban development leaves many gaps on the way. This is also visible in urban sprawl everywhere, which has been going on for more than a century and half. As daily travel has stretched to longer distances, houses have been built further away and farther apart, leaving large holes between them. Public space in suburban areas became a rare occurrence and an anomaly, only limited to the roads for cars. Open spaces were mainly private, exclusive spaces and suburban shopping malls offered only the semblance of the social spaces that were lost.

Looking without seeing

The ambiguity and invisibility of these spaces is also shaped through the experiences of urban populations. In addition to the structural

processes that leave some spaces empty and ambiguous, the course of life in the city also creates blind spots and invisible places, where people look at but do not see, where they go through but do not notice them. Beyond the view from above, the cartographic bird's eye view that is associated with spatial management and development, spaces are largely experienced at a street level by those who inhabit and pass through the city. Life in the city may be diverse and stimulating, which may appear to an outsider as random and chaotic. However, much of urban life is thoroughly structured, and made possible, by habits and routines, whereby the attention of the urban dweller is focused on some encounters and experiences, while the rest of objects and people are treated as a background, seen through the lens of habit. The experience of travelling through the city demonstrates the habitual nature of urban life, where the enormous overload of information, that is experienced even in a short urban trip, is managed by reducing the level of sensitivity and relying on a kind of autopilot in dealing with the complexities of the environment.

Habits are developed both at the personal and social levels. The development of new social habits in society has been well recorded, whereby new arrangements emerge in which some forms of thinking and behaving are spread as established social habits (Thomas, 2020; Elias, 1978). At the personal level, habits are developed through the course of life, becoming a person's 'second nature', whereby they act without thinking, and particular patterns of thinking and behaving become integral parts of their character (Aristotle, 1991, Problems, iv: 26; Bourdieu, 2000). The life of the city is largely shaped by

these personal and social habits, on which the urban populations rely so as to be able to cope with the complexity of the urban life. Through these habits, they try to deal with any randomness and spontaneity in the city.

Relying on habit and reducing sensitivity is a defensive mechanism by the urban inhabitants, protecting them from sensory overload, adopting an attitude of indifference that makes it possible to cope with the complexities of metropolitan life (Simmel, 1950). Routines and habits provide a platform on which the autopilot operates, whereby the urban traveller may take every step of the journey without much attention to the surrounding environment. The passage of every single individual through the crowded pavements and public transport vehicles shows the force of reduced sensitivity and the prevalence of habit. In this blasé attitude, which Simmel wrote about, and in our limited power of control over the environment around us, we become adapted to what we see and experience, habitually a passive recipient of sense data, which by necessity is reduced in scale and intensity. In this loss of sensitivity, many places, circumstances, and events become invisible, taken for granted as common sense or considered as banal and unimportant. Engagement with the urban environment becomes limited to an ephemeral visual contact, which glances over thousands of people and objects in any urban trip, without really seeing them.

Even this disengaged ephemeral experience has now been cut back, edited out through continuous engagement with the screen of our mobile phones. The eyes in the city no longer search for new people and objects, as novelty is sought in a digital screen, a window

into another world that is not here and now. Before the arrival of these devices, the urban travellers had already limited their engagement with each other, which appeared disheartening to the observers of the nineteenth century streets of London (Engels, 1993). Now, urban travellers look to their handheld device, not only to avoid engaging with the world around them, but also to go back to a world that is detached from here and now. Experiencing the urban space would be led by not looking and not seeing. A generation of digital flaneurs has replaced the walking flaneurs.

The figure of flaneur was celebrated in the nineteenth century as someone who would walk around the city, and who could see and experience the urban environment directly and intensely from a touching distance. This was in itself a detached relationship with the environment, reduced to a visual contact. The introduction of photographic technology was thought to have deepened this visual intensity, as the camera opened up the 'hidden details of familiar objects' into a new way of seeing and analysing (Benjamin, 1969: 229). The closed and familiar world of streets, offices, railway stations and factories were prisons that were burst asunder by the 'dynamite of the tenth of a second' that the film provided (ibid). With digital technology, this capacity has been maximized, as now we take endless photos and videos of the world around us. However, the intensity of recording the environment does not produce more visibility, or more sensitivity to the environment's details and meanings, as much of this visual recording is self-referenced, rather than a scrutiny into the world. Despite our phenomenal capacity to make visual records of

the environment, much of this environment remains invisible.

Rather than habitual indifference, alternative ways of seeing can bring these interstices back to life. For young children, the world is completely new, full of people and places to explore and discover, and so they are always more attentive to the details of their surrounding environments, even helping their parents to discover their world with fresh eyes. As children grow up, the scale of their attention grows with them, but many details fade out, incorporated into habituality, buried in the operating mechanism of the autopilot, becoming invisible. They are places that we go through or avoid as a matter of routine, perhaps thinking about the destination rather than the path and what happens to lie on the side-line.

Invisible places are forgotten places; that is, interstices are both spatial and temporal. They are buried in the memories of the urban dwellers as temporal interstices. A place might have been interesting for a population, when it was first developed, or first encountered, but it loses its memories and freshness. They may be the unnoticed pauses in a process, like the breathing spaces and hesitations in conversation, when the speakers may take a moment to find the next word or sentence, trying to find their way in the maze of urban streets. Even when treated as invisible, banal, unremarkable, and contextual, these interstitial spacetimes are not unimportant, but their importance has been normalized and internalized, or ignored, hidden, and forgotten. Through the force of our habit, or through complex social processes, they have become invisible and yet inseparable parts of social life. They play important

roles both in (re)producing a particular social order, and in having the potential for changing that order.

Placing and distancing

These forgotten corners may be seen as the victims of neglect, as the casualties of the urban development process, fallen into the cracks of a restless city. From another perspective, however, their neglect and ambiguity are embedded in the power relations that shape the city. They perform the role of social buffers, as means of allocation and separation, as instruments of 'placing' and 'distancing' that reflect and reproduce hierarchical and diversified social orders. At the same time, these ambiguous spaces could also be the spaces of emancipation and reconnection, hidden assets with potentialities for improving the conditions of urban life (Madanipour, 2021a; 2021b). They may act as barriers between social groups and therefore creating and maintaining a particular social order, but they also have the potential to act as the hinges that could reconnect the urban fragments.

The practices of 'placing' and 'distancing' play an important role in urban development. In turn, the urban development process is an integral part of a social order, reflecting and reproducing that order. Placing and distancing are the spatial instruments of developing that hierarchical and diversified social order, allocating specific places in the city to social groups, while creating and maintaining a safe distance between them. Placing occurs through the process of clustering, which brings similar activities and groups together, through the operations of the market, through land use policies, or through social

networks and individual decisions. When a cluster of similarity is created, it generates its own dynamic and maintains its continuity through time. The existence and operations of these functional clusters have long been studied by economic, social, and spatial analysis (O'Sullivan, 2019; Fujita *et al.*, 1999; Dicken & Lloyd, 1990). In social terms, these clusters of similarity in hierarchical society become the unequal neighbourhoods in the city, which are always pregnant with explosive potential, as occasional riots and permanent tensions have shown.

24 Meanwhile, the idea of maintaining distinctive neighbourhoods is one of the fundamental orthodoxies of modern urban design, as it is thought to regain the lost sense of community and maintain a feeling of identity and psychological comfort for its inhabitant (Mumford, 1954; Lynch, 1960; Schubert, 2000). A long line of humanistic critics has praised the warmth and meaningfulness of the 'place' versus the coldness and abstractness of the space (Tuan, 1977). The development industry claims to make 'places', rather than houses or roads. The professional architects and planners claim to be 'place' makers. The distinction between place and space has long been known (Čapek, 1976). By now, the value of 'place' is being taken for granted, becoming a new orthodoxy. The idea of distinctive places, however, has also been criticized for running the risk of exacerbating social strife (Sennett, 1995).

The processes of social exclusion are shaped through placing and distancing, which allocate places to social groups in a hierarchy and keep them apart. The processes of social exclusion are simultaneously political, economic, and cultural, limiting access to resources, decision

making powers, and shared narratives. When combined, these limitations generate acute forms of disadvantage, which find expression in deprived neighbourhoods and marginalized places (Madanipour, 2020a). Public policy and market operations work towards placing the elements of the social hierarchy into their 'appropriate' places, hence maintaining their divide. This process of 'placing' is supplemented and sustained by a process of 'distancing', which keeps the disadvantaged groups apart from the others. This is often seen in areas that are trapped behind railway lines, on the other side of waterways, behind motorways, on the edge of residential areas, in inaccessible topographies, next to undesirable land uses, all expressions of social marginalization that have found spatial form in distancing. Interstices are among the most powerful tools of distancing, ensuring that social hierarchies are created and upheld.

Different clusters are separated from each other through distancing. While some methods of distancing articulate the urban environment in explicit forms, such as locating a green space between two groups, or separating them by roads and rivers, some places are turned into unidentifiable socio-spatial gaps. In this way, many places are ignored, neglected, abandoned, or kept empty, serving as social buffers that keep the social groups apart, becoming invisible places that escape attention and yet perform an important role. In their extreme physical forms, they turn into walls and gates, protected by barbed wires and firearms, as displayed in harshly unequal cities of the world. More often, they are expressed in spatial distance between the clusters of similarity, defining a social geography of difference and inequality that, once established, survives for long. Despite their

invisibility, and perhaps because of this invisibility, in-between spaces play an active role in the way a society is organized and its social order created and maintained.

From exclusion to inclusion

In-between spaces express the interaction of social forces, showing the power of one side over the other, or withdrawal of all sides from engagement, leaving a buffer between them, which resembles a peaceful coexistence. They may be invisible, but they may act like a sharp dividing line that, once drawn, creates a separation between its two sides. The line becomes a border; drawing it is an exertion of power, an act of fragmentation and division that removes the unity of space that existed before. At the same time, borderlands are the places of meeting and mingling, where the two sides can come together by crossing the line that separates them. In-between spaces can both separate and unite, a condition of ambiguity that is an essential ingredient of social life.

A line is an abstract expression of complex relations, at once a connection that links a series of points to each other, a barrier that separates one side from the other, but also the possibility of connecting its two sides through a bridge. The question is: who is drawing that line and on what basis? Such exertion of power includes some and excludes others. It can generate winners and losers, so the question is how this boundary was set, by whom, for what and on what basis. A line may not be drawn by a single agent, as it shows the outcome of a struggle, an interaction, an agreement or conflict between two or more parties.

The role of the boundary is to define and delineate various territories, and to communicate it through signs that are visible to others. Invisible places, however, are not clearly signposted; they are just ignored, without any notification. They may function like an invisible borderline that separates spaces and has the potential to connect them at the same time. The in-between space can be a basis for conflict, but it can also be a basis for peace, opening a new space of possibility for change. But when one side is fully excluded from any form of power to negotiate, it ends up without a boundary, completely exposed. The homeless find a refuge in the in-between spaces, where the ambiguity of power and interest provides a precarious existential space for them.

The invisible line introduces, at once, a process of 'placing' and 'distancing'. It gives shape to the space by 'placing' objects, activities, and groups into particular locations, thereby creating a sense of definition and identity for them. At the same time, it ensures 'distancing', separating groups and activities from each other. It is a tool of ordering and constructing space, operating in and contributing to the constitution of stratified and diversified societies. The ambiguous in-between spaces, together with sharp boundary lines, find spatial expression in a wall, an administrative boundary, a national border. They can also become an open space, a moat, a street, a ruin, a leftover, a place that no one sees even when they look. Even the well-articulated squares and parks can become points on this line: elements of separation and fragmentation, acting as buffer zones that keep the distances between unequal social groups. They can also be places of offering a platform

for co-presence and constructing new possibilities of sociability and coexistence.

Invisible spaces of neglect and habit can turn into articulated public spaces that are visible and active. In this way, the invisible becomes visible, and it becomes imbued with a positive social role. Rather than spaces of absence, neglect, and avoidance, they become the spaces of presence and action, turning a negative character into a positive one. Public open spaces have the potential to transform some aspects of this socio-spatial organization, transcending the practices of placing and distancing. Rather than buffer zones that separate unequal social groups, they can be the meeting zones that are inviting and accessible to different groups. Public open spaces are historically the places of innovation and experimentation, free expression, protests and public debates, political events and cultural performance. They are the places of unplanned events, chance encounters, and temporary activities. They are the places of economic, political, and cultural power on display. Public institutions such as local libraries, community centres, parks, sports fields, and playgrounds can trigger spatial transformation and social development, acting as essential ingredients of democratic society. However, with dwindling public budgets and the metamorphosis of public authorities into pseudo-entrepreneurs, the ability and willingness of investing in these public institutions have declined.

However, in pursuit of the positive role of in-between spaces, two fallacies should be avoided: that social problems can be solved through co-presence in space and through spatial transformation. In the first fallacy, we may appear to envisage that a vibrant street

life reflects a happy society. Attractive images of busy public spaces are among the standard tools of urban design and planning schemes. However, underneath the image of a busy street, there may be a highly unequal society suffering from deep social problems. How can this mismatch between an inclusive appearance and an exclusive existence be evaluated? The answer is that it finds a positive value when compared to worse conditions of social segregation and strife. We can observe societies in which extreme social segregation has shaped the urban life, where different socio-economic groups live in completely separate worlds, as they can never be together in the same space. In such a society, the possibility of different groups being present in the same space is an important step forward towards a degree of inclusiveness. It would not address the structural problem of inequality, but it could provide some of the basic conditions of access to the city (Lefebvre, 1991). The possibility of co-presence is a first step in confronting social segregation and inequality (Madanipour, 2020b).

In relation to the second fallacy, there have been longstanding debates about the role of physical space in social arrangements. The modernist discourse claimed to be able to solve social problems by spatial transformation, as famously expressed by Le Corbusier: architecture or revolution. The availability of knowledge (Dewey, 1946) and technology (Giedion, 1967) was thought to be sufficient for confronting the ills of society. In response, when the limits of the postwar modernist urban transformation became known, critics argued against physical determinism, whereby society cannot be changed through spatial change. Nevertheless, this is the road that

many urban decision makers still follow today, investing in spatial development in the hope that this would generate economic activity and prosperity. While the significance of spatial arrangements in social ordering cannot be dismissed, they are only a part of a vast array of forces that create and maintain that order. Invisible interstices emerge through the collision of these forces, and any creative use of these in-between spaces would have to be aligned with change in these forces.

Investment in people is often separated from investment in places, a split that would inevitably lead to gentrification. The mid-twentieth century, welfare-state improvement schemes deployed spatial improvement as a means of social support and development. But when the link between the spatial and the social was broken in the following neoliberal period, investment in one is inevitably disjointed from investment in the other. The discovery of the potential of in-between spaces may be used in a process of spatial improvement, bringing back to life that which was wasted and ignored. But this should also include those social assets that are being ignored and dismissed as unimportant. Without a linkage, spatial upgrading of in-between spaces may merely become an engine of gentrification, displacing one group with a higher income and status group, who can benefit from the fruits of the newly developed spaces.

There is a historical link between the public open space and retail. Since ancient times, market squares have combined the economic and social life of the city, embodying a close relationship between society and space that has continued to this day. Technological developments and economic restructuring, however, have had significant impacts on

this link. Globalization and deindustrialization have changed the foundations of life and economy in former industrial cities, leaving many neglected gaps and abandoned interstices that, when regenerated, are filled with entertainment and retail. The character of the public space, which was influenced by the adjacent retail activities, has found a particular significance, now shaped increasingly at the service of a consumerist vision of society. Investment in public space dilutes its political and cultural dimensions so that its economic potentials can be magnified. For many regeneration projects, the role of the public space is limited to offering an inviting gateway into retail spaces and helping achieve a rise in the value of land and property.

When the city is primarily developed by globalized private investment, the character of the city, which was expressed in its public spaces, can no longer remain the same. Long term commitment of local merchants and industrialists, which could partly be expressed in local public spaces and institutions, gives way to a search for speedy return for distant shareholders. The invisible spaces of the interstices become visible, as an asset to be drawn into this logic of urban development. The only condition for coming alive is that they find an appropriate place in the operations of the market, from placelessness into the processes of placing and distancing.

Large scale supermarkets were already a threat to the marriage of public space and retail, but the consumerist model of retail-led urban regeneration was hit by the global financial crisis, which left many spaces empty. More importantly, it has been hit by the digitization of retail, which has been accelerated by the global pandemic, which emptied the

open spaces and transferred the link between retail and public space to online transactions. The regeneration efforts of the last decades had attempted to set a new pattern of supply and demand for land and property that would utilize the in-between spaces in new ways, bringing them to the market as assets and engines of economic development. The recent economic and health crises have opened up new gaps and holes. Urban development, however, is a long process. These new leftover spaces may offer new possibilities for different, alternative uses that could benefit local communities.

Conclusion

The urban development and management processes are historically based on trying to know the city in its entirety and allocate appropriate functions to every possible space. However, the inherent limits of this attempt, and structural changes in the urban economy and society, seem to have left many places invisible as forgotten corners. Invisibility is also generated through the force of habit and routine, whereby places are no longer noticed by the urban populations. However, the invisibility of some urban spaces is not merely a result of neglect, but also an inherent part of urban social structuring, which is conducted through the processes of placing and distancing. These instruments of social sorting and structuring create places for social groups and keep them apart. The practice of distancing partly relies on the existence of interstices and forgotten corners, which may act as social buffers between different groups. At the same time, these spaces are reservoirs of possibility for the future of the city.

These spaces do not cause social transformation but can be an integral part of inclusionary social practices. Moreover, while providing the possibility of co-presence is a necessary condition for reducing spatial distances, it needs to be accompanied by other measures to help reduce social distances. In-between spaces are social assets that can be used and reused in completely different ways, as the history of cities has shown. Democratic public spaces are characterized by being open and accessible, which is a necessary condition for an inclusive society, confronting the pressures for placing and distancing that generate and maintain social inequality.

References

- Aristotle** (1991). *Complete Works*. Princeton: Princeton University Press.
- Benevolo**, L. (1980). *The History of the City*. London: Scolar Press.
- Benjamin**, Walter (1969). *Illuminations*. New York: Schocken Books.
- Bourdieu**, Pierre (2000). *Pascalian Meditations*. Cambridge: Polity Press.
- Čapek**, M. (Ed.) (1976). *The Concepts of Space and Time*. Dordrecht and Boston: D. Reidel Publishing.
- Cullingworth**, J.B., & **Caves**, R. (2013). *Planning in the USA: Policies, issues and processes*, 4th edition. London: Routledge.
- Dewey**, John (1946). *The Public and Its Problems: An essay in political inquiry*. Chicago: Gateway Books.
- Dicken**, P. & P. Lloyd (1990). *Location in Space: Theoretical perspectives in economic geography*, 3rd edition. New York: Harper Collins.
- Elias**, Norbert (1978). *The Civilizing Process*. Oxford: Blackwell.
- Engels**, Friedrich (1993). *The Condition of the Working Class in England*. Oxford: Oxford University Press.
- Fujita**, M., P. Krugman, & A. Venebles (1999). *The Spatial Economy: Cities, regions and the international trade*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Gans**, Herbert (1968). *People and Plans*. New York: Basic Books.
- Giedion**, S. (1967). *Space, Time and Architecture: the growth of a tradition*, 5th edition. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Hall**, P. (1988). *Cities of Tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford: Blackwell.
- Jacobs**, Jane (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Books.
- Lefebvre**, Henri (1991). *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lynch**, Kevin (1960). *The Image of the City*. Cambridge MA: MIT Press.
- Madanipour**, A. (2020a). "Social exclusion, space and time", in Richard LeGates & Fred Stout (Eds.). *The City Reader*, 7th edition. New York: Routledge, pp. 206-216.

Madanipour, A. (2020b). "Can the public space be a counterweight to social segregation?", in Sako Musterd (Ed.), *Handbook of Urban Segregation*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 170-184.

Madanipour, Ali (2021a). "Sites of connection and disconnection", in Bertrando Bonfantini & Imma Forino (Eds.). *Urban Interstices in Italy: Design Experiences*. Siracusa: LetteraVentidue, pp. 185-190.

Madanipour, Ali (2021b). "Beyond placing and distancing: Public space for inclusive cities", in *Harvard Design Magazine*, No. 49, pp. 74-79.

Morris, AEJ (1994). *History of Urban Form: Before the industrial revolution*, 3rd edition. Harlow: Longman.

Mumford, Lewis (1954). "The neighbourhood and the neighbourhood unit", in *Town Planning Review*, Vol. 24, pp. 256-70.

O'Sullivan, Arthur (2019). *Urban Economics*, 9th edition. New York: McGraw-Hill Higher Education.

Schubert, Dirk (2000). "The Neighbourhood Paradigm: From garden cities to gated communities", in Robert Freestone (Ed.), *Urban Planning in a Changing World: The twentieth century experience*. London: E&FN Spon, pp. 118-38.

Sennett, R. (1995). "Something in the city: the spectre of uselessness and the search for a place in the world", in *The Times Literary Supplement*, No. 4825, September 22, 1995, pp. 13-15.

Simmel, Georg (1950). "The metropolis and mental life", in Kurt Wolff (Ed.), *The Sociology of Georg Simmel*. New York: The Free Press, pp. 409-24.

Thomas, Keith (2020). *In Pursuit of Civility: Manners and civilization in early modern England*. New Haven: Yale University Press.

Tuan, Y. F. (1977). *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.

30

Madanipour, Ali (2026). "Invisible interstices: from social buffers to transformative potentials". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 17-31. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1409>.

Espaço Urbano e Densidade: lições da pandemia

Márcio Moraes Valença

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo — Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil (PPGAU-UFRN)

Resumo

De vez em quando, nas discussões do alargado campo dos estudos urbanos, ressurgem o tema da **densidade** nas cidades. Parece nunca haver um consenso: densidade faz mal, como faz mal também um certo espraiamento da cidade em sua periferia física, ou faz bem como condição para a urbanidade? Com a crise provocada pelo novo coronavírus, no início de 2020, o tema da densidade voltou à pauta. A densidade, neste contexto, passou a ser vista como a origem de todos os males por desfavorecer o distanciamento social. Obviamente que não o é, pelo menos não necessariamente, e é isso o que será discutido ao longo deste ensaio.

32

Abstract

33 From times to times, the discussion of **density** in cities re-appear in the wide field of urban studies. It seems that there is never a consensus about it: is density bad, as is a certain spreading of the population in peripheric regions of the city? Or, on the contrary, is density a welcome condition to build urbanity? In the context of the coronavirus pandemic, early in 2020, the discussion came back to the fore. Density was then seen as the origins of all evils as it disfavoured social distancing. But density is not that, not necessarily. This is what will be discussed in this essay.

Apresentação do tema

De vez em quando, nas discussões do alargado campo dos estudos urbanos, ressurgem o tema da **densidade** nas cidades. Parece nunca haver um consenso: densidade faz mal, como faz mal também um certo espraiamento da cidade em sua periferia física, ou faz bem como condição para a urbanidade? Com a crise provocada pelo novo coronavírus, no início de 2020, o tema da densidade voltou à pauta. A densidade, neste contexto, passou a ser vista como a origem de todos os males por desfavorecer o distanciamento social. Obviamente que não o é, pelo menos não necessariamente, e é isso o que será discutido ao longo deste ensaio.

34 O que é cidade? A literatura é extensa, e as definições são inúmeras (ver Benevolo, 1997; Munford, 1965). Num esforço de simplificação, a cidade é, antes de tudo, um ponto de encontro. Encontro é afeito a proximidade, não a distanciamento. É a partir do encontro que todas as atividades políticas, econômicas, culturais, sociais, desportivas, festivas, religiosas, familiares — o que quer que sejam, considerando que várias dessas categorias são parcialmente sobrepostas — se desenvolvem. A cidade é uma aglomeração; um agrupamento de gente, de edifícios, de ruas, de equipamentos e de atividades diversas. A cidade é a diversidade e, por isso, uma incubadora de criatividade e inovação que, bem ou mal, impulsiona o futuro.

A cidade **moderna** caracteriza-se pela generalização da propriedade privada e por nova estruturação da relação cidade-campo. O crescimento acentuado das cidades está relacionado com a industrialização moderna, a modernização do campo e a consequente

migração campo-cidade, que se acentuou no século XX, principalmente em sua segunda metade. Em muitos países, em especial aqueles em desenvolvimento, tal urbanização (neste contexto tardia) foi associada, inicialmente, à maior oferta de trabalho nas cidades e, mais tarde, a partir do final do século XX, à completa falta de oportunidades no campo (Hall, 1988; Davis, 2006). Muitas cidades cresceram e tornaram-se densas — de gente, de edifícios, de infraestruturas, de serviços, ... —, com todas as virtudes e mazelas que daí poderiam advir.

Densidade urbana — virtudes

Densidade urbana pode ser muitas coisas; pode ser bom para uns, ruim para outros; ser bom aqui, ruim ali; ser bom hoje, não ser amanhã. Tudo depende de circunstâncias e condições de várias ordens — sociais, econômicas, de infraestrutura —, em constante mutação. Depende também do ângulo, da abordagem, da lente que se utiliza, de como se olha para a questão.

No final de março de 2020, ainda cedo no processo de espalhamento da SARS-COV-2 no Brasil, em entrevista para o UrbanData-Brasil (Valença, 2020), a questão da densidade foi apontada como fator potencial de agravamento da crise do novo coronavírus, então ainda pouco evidente no país, em particular nas áreas carentes. Não se tratava, porém, de qualquer densidade. Quarentena, isolamento e *lockdown*, as medidas implementadas mundo afora para conter o espalhamento do vírus, não necessariamente promovem o distanciamento social. Na ausência de outras condições necessárias, em algumas situações, essas ações podem agravar o problema, quer dizer, podem levar o vírus para

a proximidade da rua e para dentro da casa. Tudo isso pode ser dito, em particular, sobre qualquer país em que a condição de pobreza urbana signifique maior adensamento urbano, no interior da moradia, no espaço público do entorno e nas condições de mobilidade. Um estudo de Chen *et al.* (2023), realizado durante e após o fim da pandemia, chega a conclusões similares em relação a Manila, capital das Filipinas.

No entanto, a literatura acadêmica é cheia de exemplos que ressaltam a necessidade de haver densidade, em alguma medida, para gerar uma aglomeração que justifique o surgimento ou a criação de urbanidades. Urbanidade é uma palavra que conceitualmente se refere sempre a alguma condição positiva, boa, necessária para que as pessoas possam viver bem em sociedade. Urbanidade existe no espaço público e nas formas de convivência entre as pessoas nesse espaço. Políticas urbanas são necessárias para a transformação de áreas densas, ativas e potencialmente vibrantes em áreas agradáveis para o encontro; para o caminhar lento; para o cruzamento dos vários tipos/modais de transporte; para a circulação de bicicletas, cadeirantes, carrinhos de bebê, patinetes e similares; para a viabilização do comércio local; para a animação das ruas; para a permissão da presença e da expressão da arte de rua.

Gehl (2013) salienta ser necessário resgatar a dimensão humana das cidades no planejamento urbano: planejar cidades seguras, sustentáveis, saudáveis e repletas de vida; planejá-las para as pessoas, não para os automóveis. Construções de ciclovias, ruas exclusivas para pedestres, calçadas alargadas e mobiliário urbano, entre outras, são medidas necessárias para atingir esses objetivos,

convidando as pessoas para a convivência e a permanência na rua e no espaço público, em geral, e mudando o padrão de uso desses espaços. A presença menor de automóveis em circulação em certas áreas da cidade significa também menos tráfego, menos ruído e menos poluição. A escala é também uma condição importante. A escala deve ser adaptada à extensão do movimento, da visão e da velocidade durante o trajeto, se houver um. Então, a lógica para um planejamento de uma cidade voltada para as pessoas é construí-la da menor para a maior escala, e não o contrário, como foi e tem sido feito há décadas. Contudo, é preciso criar coesão, sem a fragmentação das partes.

O andar lento e a qualidade ambiental, cultural e lúdica do percurso são condições necessárias para as cidades, segundo Salingaros (2017). É preciso ajustar o percurso à escala do sensorial, ao olhar tanto de quem vai na rua quanto de quem se encontra nos edifícios lindeiros. Os edifícios têm de interagir com a rua, não de se esconder atrás de muralhas. Olhar, ouvir e sentir sensações prazerosas de cheiro, tato, cor, som, história e arte podem conectar as pessoas com a cidade. Detalhes nas fachadas dos edifícios e objetos no espaço público, como pequenos jardins e mobiliário urbano, são vistos e apreciados. Quem anda e observa os objetos e a natureza de onde passa é porque se sente atraído por eles; por isso, calibra o passo, demonstra interesse e admiração, demora-se. Essa condição é uma espécie de alinhamento de forças ambientais, cujas características são o fluxo, a coerência e a completude. Para Salingaros (2017), para que isso possa existir por meio de um novo design adaptativo, há três condições a serem necessariamente atendidas: a tectônica dos

volumes, na qual as partes se relacionam entre si; a conexão emocional com os espaços (detalhes, superfícies, arredores); e, por fim, a coordenação e a integração dos componentes do design, dos espaços e de seus usuários. A variedade de formas e detalhes deve ser preferida às repetições monótonas. Cria-se, com isso, um ambiente "emergente", que pode tornar-se autônomo, no sentido de que ganha vida própria, deixando de haver necessidade de mais interferências de cima para baixo. A ideia é sempre a de reunir as pessoas, não a de afastá-las umas das outras.

Koolhaas (2008) estrutura o seu conceito de **cultura da congestão** partindo do pressuposto de que há densidade suficiente, uma hiperdensidade, que justifique a movimentação, a mistura e a combinação de atividades humanas. Ele diz ser a cultura da congestão a riqueza da modernidade. Ela é a condição metropolitana, também chamada de manhattanismo. Embora centre a sua análise na forma como Manhattan foi constituída, com sua retícula de ruas e quadras e seus arranha-céus, ele diz que tal condição extrapola os limites de Nova York. A hiperdensidade proporciona a oportunidade de constituir bairros, quadras, blocos e edifícios relativamente autônomos, que são como "cidades dentro da cidade", com sobreposição de funções. Gehl (2013), Salingeros (2017) e Koolhaas (2008) são apenas três dos muitos autores importantes que insistem no tema da densidade como condição necessária às cidades (e das metrópoles). As análises desenvolvidas por esses três autores fundamentam-se ou inspiram-se no trabalho seminal de Jane Jacobs.

Opondo-se ao planejamento modernista, que criou cidades desumanas com estruturas artificiais de grandes avenidas, elevados,

pontes e viadutos, Jacobs (2000 [1961]) inaugurou a discussão sobre a densidade com o seu livro *Morte e vida de grandes cidades*, também estruturando a sua análise no caso da cidade de Nova York, mas em referência às grandes cidades americanas em geral. Ela argumenta que a cidade se beneficia da densidade quando, associada a ela, há também a mistura de usos. A cidade precisa ter vida de dia e de noite. O zoneamento urbanístico modernista havia criado centros comerciais e outros espaços monofuncionais que ficavam desertos à noite. Os deslocamentos rápidos por automóvel, além dos problemas de tráfego e de poluição sonora e ambiental, tiram da rua, das calçadas e dos parques os transeuntes, os encontros fortuitos, empobrecendo as trocas de experiências sociais e culturais e desfavorecendo os negócios, em particular os pequenos. A mistura de usos permite à cidade a sua vitalidade e a sua segurança.

Jacobs (2000) argumenta que há quatro condições — por ela denominadas **geradores de diversidade** — que são necessárias para garantir a vitalidade das ruas e dos espaços públicos e a eficiência econômica nas cidades. A primeira é a combinação e a presença dos usos principais (residencial, comercial, de serviços, industrial), se possível mais de dois, no bairro. Deve haver uma predominância de pequenos negócios nos bairros mistos, junto com a função residencial, o que permite as pessoas saírem à rua em horários diferentes, maximizando a utilização das infraestruturas públicas. A segunda condição é a constituição de quadras curtas, pois a cidade precisa de esquinas e distâncias caminháveis. A terceira é a existência de edifícios de variadas idades, formatos, escalas, estados de conservação,

permitindo, assim, que pessoas com diferentes perfis sociais e níveis de renda se estabeleçam no bairro, como moradores ou como profissionais. A quarta e última condição é a densidade alta de pessoas, incluindo — principalmente! — os moradores.

Concluindo sua reflexão, ela afirma:

Não pode haver bem algum para as cidades ou para seu desenho, seu planejamento, sua economia ou sua população na suposição emocional de que uma grande densidade populacional é, em si, indesejável. Do meu ponto de vista, é um trunfo. O objetivo é promover a vida urbana da população urbana, abrigada, esperamos, sob concentrações bastante densas e bastante diversificadas para possibilitar-lhe uma oportunidade viável de desenvolver a vida urbana (Jacobs, 2000, p. 244).

Para Jacobs (2000), a densidade urbana é condição fundamental — mas não única ou de qualquer jeito — para a cidade tornar-se o *ponto de encontro* que tem de ser e para estabelecer-se como urbanidade.

Densidade urbana e a pandemia — diversidade causal

Reagindo a posicionamentos que negam a densidade como virtude para a cidade pós-pandemia, vários trabalhos, não só acadêmicos, mas também técnicos e jornalísticos, passaram a analisar a questão e desconstruíram a noção de que a densidade foi a causa da disseminação da doença no mundo. Talvez, uma das evidências mais contundentes contra essa linha de raciocínio sejam os altos índices de contaminação no estado do Amazonas, no

Brasil, ou em distantes vilarejos nas Filipinas. Há, assim, muito mais a ser considerado. O alastramento do vírus, no início na pandemia, parecia acontecer apenas em clima frio; depois, apenas nas grandes cidades; mais tarde, apenas nas áreas mais densas. O próprio vírus se encarregou de destruir todas essas pressuposições apressadas, feitas sem a necessária base científica. O vírus, que chegou de avião e instalou-se nas grandes cidades e bairros mais ricos, onde residem os viajantes mais frequentes, migrou depois para as áreas mais pobres das grandes cidades, demais cidades menores e regiões mais remotas. Assim, em várias partes do mundo, como nos EUA e no Brasil, não demorou para o vírus atingir pequenas cidades do interior, áreas rurais e comunidades indígenas.

Desde cedo, durante o seu desenvolvimento, a pandemia provou ser tão avassaladora em ambientes densos como não densos. A pandemia, que teve seu início oficialmente decretado em 11 de março de 2020, só iria chegar ao fim, segundo a Organização Mundial de Saúde, em 5 de maio de 2023, após se desenvolver em várias "ondas". O desenvolvimento da vacina e a sua aplicação em várias doses foram medidas cruciais para o controle da epidemia, além das várias medidas sanitárias de saúde pública. Não obstante, diante do novo coronavírus, muitos acadêmicos passaram a negar os atributos positivos da densidade. A pandemia trouxe as centenas de *lives* e outros tantos *vídeos* que passaram a circular freneticamente nas redes sociais. Muitas das matérias que proliferaram nas redes sociais e na *web*, embora ainda em muito especulativas, foram por demais incisivas em suas conclusões. Os "analistas" de plantão trataram da questão, uns com mais e outros com menos

veemência, apressando-se em apresentar resultados fatídicos. Há sempre um problema em abordar um tema novo, como o de uma doença sobre a qual pouco se conhecia e cujo alastramento ainda estava em desenvolvimento. Talvez por isso, a densidade foi vista, por muitos e neste contexto, como a vilã do espraiamento da doença nas grandes cidades.

Sennett (2020) é cauteloso, porém dúbio, ao discutir a questão da densidade. Ele argumenta que o que chama de **arquitetura da densidade** deve ser repensada. Ele é um conhecido entusiasta e estudioso dos espaços públicos e reconhece que a densidade é a *rationale* própria das cidades. É estimulante à atividade econômica, por meio do efeito de aglomeração; é boa como princípio ecológico, já que racionaliza a utilização dos recursos aplicados em infraestrutura; e é boa socialmente por gerar uma cidade diversa. O autor, no entanto, parece colocar em discussão a relevância da densidade ao afirmar que "para prevenir ou inibir futuras pandemias, nós podemos precisar encontrar diferentes formas físicas de densidade" (todas as traduções são livres). Ele sugere que uma boa solução seria encontrar um correspondente contemporâneo para os antigos pátios internos dos *shikumen* chineses; estranha proposta porque isso já há em "vilas" urbanas ou "correr-de-casas" e similares em bairros operários/populares (na cidade do Porto, por exemplo, as "ilhas") e nos gentrificados condomínios fechados e outros empreendimentos das elites com suas exclusivas áreas de lazer, salões de festas e outros equipamentos do mesmo tipo. Ele também vê um problema nos transportes de massa e argumenta que esses devem passar a ser menos necessários e que as pessoas deveriam se acostumar a caminhar

distâncias de 15 minutos (ideia muito em voga entre os estudiosos da mobilidade urbana), o que equivale a aproximadamente 1,5 km. Desconsidera a realidade dos países, tanto os do Norte quanto, e principalmente, os do Sul global, em particular os deslocamentos das enormes massas de trabalhadores mais pobres. Não obstante o cosmopolitismo e o egocentrismo de classe média de suas propostas, ele reconhece que os trabalhadores, em particular os que executam trabalho manual, são mais expostos a pandemias por exigência da presença física ao trabalho (Sennett, 2020).

Um estudo que analisou rigorosa e estatisticamente os dados da situação no Brasil até o início de junho de 2020 encontrou correlação entre tamanho da população/densidade e a incidência da contaminação, o que não é inesperado. A transmissibilidade da doença ocorre pelo contato social permitido pela conectividade social, que é maior nas cidades e em suas áreas mais densas. Por isso, "O enfrentamento da pandemia demanda limitar esse contato" (Netto *et al.*, 2020). Daí, como já indicado, as medidas de isolamento, quarentena, *lockdown* e distanciamento social, com a suspensão das atividades econômicas, das escolas, das universidades, dos jogos de futebol, dos restaurantes, enfim, atividades em que predomina a proximidade física entre as pessoas.

Há outros aspectos referentes à doença que precisam ser considerados, como a densidade que diz respeito a cada moradia ou ambiente de trabalho ou meio de transporte. Também devem ser considerados aspectos agravantes relativos à infraestrutura urbana, em particular o saneamento, mas isso não parece ser relevante em casos como os da Itália,

da Espanha, da Grã-Bretanha, da Suécia, da Suíça, dos EUA e de outros países ricos afetados fortemente pela pandemia. Aspectos gerais sobre a saúde da população, comumente relacionada com o sistema público de saúde, a nutrição, as práticas saudáveis, entre outros, devem ser também considerados. Constam em explicações, por exemplo, sobre os motivos de a letalidade ser menor em países como o Japão, onde o índice de obesidade é consideravelmente baixo e, alegadamente, os padrões de disciplina e de higiene pessoal são diferenciados. A efetividade das medidas drásticas de *lockdown* é também associada à natureza autoritária e ao controle de certos regimes políticos, como o da China, mas em Manila as medidas draconianas de controle à circulação urbana dos pobres tiveram pouca efetividade. O uso da tecnologia para rastreamento e controle de infectados foi crucial na Coreia do Sul e em Taiwan. Em outras palavras, as explicações são diversas; referem-se, cada uma, a seus contextos particulares.

Chen et al. (2023), por exemplo, destacam o que chamam de "densidade da network" de recursos sociais como fator decisivo para a contenção e controle da doença, analisando comparativamente as respostas e estruturas públicas e privadas (geralmente do terceiro setor), em Manila, Filipinas, e Taipei, Taiwan. Para eles, é importante considerar "... as formas de apoio, cuidado e solidariedade que poderiam estar em operação por conta de uma rede [network] de pessoas no espaço urbano..." (p. 4). Manila teve um dos mais altos índices de contaminação no mundo, enquanto Taipei teve um dos mais baixos. Não obstante as diferenças de renda e níveis de pobreza, nos dois países, as políticas e o engajamento da sociedade no combate à

pandemia foram completamente diferentes. Nas Filipinas, o governo ditatorial estabeleceu toques de recolher e quarentenas, com respostas violentas da polícia e prisão para os desobedientes. Em sua política de estigmatização dos pobres, também promoveu o retorno de parte da população para suas vilas de origem, o que resultou no espalhamento da doença no interior do país. Em contrapartida, em Taiwan, o uso da tecnologia no monitoramento de viajantes e doentes e de redes de solidariedade teve o resultado inverso. Em Taipei, concluem, a densidade foi tanto uma ameaça quanto um recurso devido à "... vitalidade das redes socioeconômicas" (p. 11).

Em suma, a densidade não se verifica apenas no meio urbano em geral, no bairro, na rua ou na casa. Está em todos os ambientes da vida social que interessam a todas as pessoas, casos em que também recebe o nome de **aglomeração**. Está nos shows de música, nos espetáculos de circo, nos festivais... Está nos grandes eventos desportivos, como as copas do mundo e as olimpíadas. Está nos jogos de futebol, nos de basquete, em qualquer desporto, inclusive nos individuais, como nas maratonas ou no tênis. Está nas festas religiosas e profanas, como as procissões, as quermesses, o carnaval, as festas de São João, as de Natal, as que celebram as colheitas; e nas festas cívicas, como desfiles de independência e outras celebrações mundo afora. Está nas festas familiares: churrascos, aniversários e casamentos. Está naquele mais respeitado de todos os eventos familiares e cívicos: o funeral de familiares, amigos, autoridades e personagens públicas. Está nos festivais, nas paradas, nas feiras temáticas. Está nas praias, nos cinemas, nos shoppings e em suas praças de alimentação, nos restaurantes,

nos bares, nos clubes, nos *food parks*... Está no comércio de rua e nas ruas de comércio. Está nas feiras de rua. Está nos templos e em todas as manifestações religiosas. Está nas salas de aula das escolas e das universidades, nos ambientes de trabalho das grandes corporações e nas salinhas das pequenas empresas. Está no transporte público: ônibus, trens e metrô lotados. Está nos aeroportos e nas aeronaves. Está nos protestos e nas manifestações de rua. Essas são outras formas de densificação, aglomeração e proximidade social que não deixarão de existir. Então, a discussão sobre a densidade urbana, no contexto da pandemia, tem de ser mais bem qualificada. Não cabe negar a cidade e seus atributos.

Densidade — diferentes escalas da vida urbana e social

Para discutir densidade urbana, deve-se estabelecer a **escala** para observação. O desenho e a disposição das ruas, as larguras das calçadas, os espaços públicos, praças, parques e jardins, tudo isso pode ser diferente em cidades e áreas com a mesma densidade demográfica, a depender de aspectos como a verticalização, densidade residencial e tamanho médio das moradias. Tomando como exemplo o cenário criado pela pandemia, por serem similares ou mesmo idênticas as densidades demográficas de duas áreas distintas, não quer dizer que a incidência e o impacto de COVID-19 sobre cada uma delas deva ser a mesma. A largura das ruas e das calçadas e a quantidade e densidade de pessoas em circulação nos espaços públicos são aspectos que também merecem consideração. Dizem respeito à vida da (e na) rua. Da mesma forma, nos distritos de negócios e nas áreas comerciais, pode haver situações de maior risco,

como no caso dos amplos escritórios abertos (*open plan office*), onde não há divisões bem definidas entre os espaços de trabalho.

Apartamentos e casas amplos e equipados com vários cômodos possibilitam, se houver necessidade, maior isolamento dos residentes tanto em relação ao exterior quanto internamente. Diferem de situações extremas, porém comuns, de pequenas casas com dois ou três cômodos, que são compartilhadas por pessoas de famílias numerosas. Muitas vezes, há várias gerações de uma mesma família vivendo sob o mesmo teto, ou há estudantes que dividem quartos e cômodos de uma mesma residência ou de uma república ou até mesmo de um único dormitório; há ainda os que vivem, mesmo que temporariamente, nos lares de idosos, nas casas de passagem, nos hospitais de doentes crônicos e similares. As densidades internas (número de moradores por metro quadrado, número de moradores por cômodo, número de moradores por quarto) são talvez as medidas de maior interesse para a análise dos impactos da pandemia no contexto da moradia. A ideia de congestionamento (*crowding*) deve ser considerada quando medidas de isolamento e quarentena são adotadas para conter o espalhamento da doença. A combinação de ruas estreitas, casas densamente ocupadas, transporte público lotado e exposição de parte da classe trabalhadora ao vírus por conta de seu engajamento ao trabalho nas chamadas atividades essenciais, como também as saídas esporádicas para aquisição de alimentos e outros bens necessários pode ser um vetor da contaminação de toda a família. Há também a possibilidade, em todas as classes sociais, da não adesão ao distanciamento/isolamento e às regras de proteção pessoal, o que pode

também ter favorecido o espalhamento da doença.

Enfim, embora a densidade de um bairro ou de uma área da cidade possa ser a mesma, a distribuição e a disposição da população sobre o território, em cada edificação e nas unidades residenciais, podem ser diferentes. Verticalização, exposição à rua, condições econômicas e sociais de deslocamento e distanciamento dentro e fora de casa, espaço público da rua e das calçadas, disposição e tamanho dos cômodos internos da casa e do ambiente de trabalho, densidade interior, coabitação, proximidade, aberturas, salubridade, número de sanitários, disposição de lixo e esgotos, cuidados com as áreas externas, tudo isso é de interesse para esta discussão. São muitas as variáveis.

Pandemia — opinião sem densidade

Nos primeiros meses da pandemia, foram publicados, por conhecidos intelectuais (filósofos, geógrafos, sociólogos, cientistas políticos, economistas, arquitetos), em jornais, blogs, livros e outros meios, textos discorrendo sobre a pandemia e o futuro da sociedade e da cidade. Penso que, embora de interesse geral, muitos deles constituíram análises incompletas. Elas justificam a apresentação de opiniões pessoais, por meio das quais os seus autores tentam algum tipo de alinhamento com o próprio perfil intelectual que construíram ao longo dos anos. De alguma forma, veicularam os seus desejos e suas esperanças mais íntimos de construção de um mundo melhor, o que é venerável. Nenhum dos importantes autores que serão mencionados abaixo se referiu à questão da densidade na busca da solução do problema.

Slavoj Žižek (2020a) diz que, após claras e paranoicas demonstrações de racismo e xenofobia expressas em *fake news* sobre possível queda do governo comunista na China, a crise promovida pela COVID-19 abriu alas para um ataque contra o próprio capitalismo global. A crise desenha novas "formas de cooperação e solidariedade globais", apontando para a possibilidade da "reinvenção do comunismo". Em outro artigo (2020b), o mesmo autor argumenta que não estamos todos no mesmo barco. A "nova" classe trabalhadora, diferente da tradicional classe de trabalhadores industriais, é genérica, racializada e etnicizada. É superexplorada, mais propensa à demissão e está mais exposta à pandemia. Muitos desta classe são os que estão no pelotão de frente nos serviços essenciais. Giorgio Agamben (2020) chega a sugerir ser a pandemia em muito inventada e diz tratar-se de uma conspiração do Estado, o qual, por meio de alarmismo e indução ao pânico coletivo, impõe medidas restritivas às liberdades individuais, estado de exceção, militarização, vigilância. Ele parece ter mudado de opinião mais tarde quando a epidemia foi agravada na Itália. Richard Sennett (2020) preocupa-se com a possibilidade de que as medidas restritivas, tomadas por razões sanitárias, possam servir de justificativa para a efetivação de maior controle social do Estado sobre os cidadãos, após a resolução da crise, como já foi visto, anteriormente, em períodos de guerra. Mike Davis (2020) culpa o desinvestimento na saúde nos EUA e a visão monopolística das empresas farmacêuticas, que só investem visando lucros expressivos, pelo caos instalado no país com a crise da COVID-19. A desigualdade no atendimento no sistema de saúde americano é gritante, e o isolamento em quarentena é apenas para

quem tem o privilégio de poder permanecer em casa. Boaventura de Sousa Santos (2020a) diz haver a naturalização da exceção. No capitalismo financeiro, a crise é permanente e serve como causa e justificativa para tudo, de cortes orçamentários até cortes nos salários, privatizações... O objetivo é que a crise não seja resolvida, legitimando a maior concentração de riquezas. A pandemia quebra esta lógica e expõe os reais motivos das desigualdades. As sociedades são capazes de adaptar-se ao novo contexto, o que serve também como uma "cruel pedagogia". Num tom mais otimista, o pensador português argumenta ser possível nesse contexto que haja propostas de alternativas, mas a sua concretização vai depender de ação política. Num tom mais pessimista, diz que, na primeira oportunidade, as pessoas irão correr para as ruas e tentar restabelecer as rotinas de antes (as mesmas rotinas que elas achavam monótonas e pesadas). Assim foi!

Talvez, o mais lúcido comentário sobre a pandemia e a vida pós-pandemia seja o de Edgar Morin (2020), pensador francês da teoria da complexidade, nos seus (então) quase 100 anos de vida. Nada está determinado *a priori*, diz. Haverá cooperação coordenada, como no contexto do pós-segunda guerra? Surgirão novas ideias revolucionárias ou haverá a continuidade da "regressão generalizada"? A saída do confinamento será uma saída ou o agravamento da crise? Em sua concepção,

[...] um confinamento duradouro será cada vez mais vivido como um impedimento. Os vídeos não vão substituir por muito tempo a ida ao cinema [...]. O Skype e o Zoom não substituem o contato físico, o tilintar do copo que brindamos.

Mesmo que seja excelente, a comida caseira não elimina o desejo de ir a um restaurante (Morin, 2020).

A epidemia produz um "festival de incertezas". Há "forças do pior e do melhor" em operação, estas últimas "debilitadas e incertas". A esperança é pelo "retorno a uma estabilidade passada", mas "a crise nos leva a perceber as carências de solidariedade". E recomenda: "Espere pelo inesperado"!

Depois da pandemia, o novo anormal — a título de fechamento

Nenhum dado sistemático foi apresentado neste ensaio. Mas tudo o que foi escrito pode ser verificado nos trabalhos mencionados e nos dados divulgados pelos órgãos oficiais em rápidas pesquisas na internet. A ideia, neste ensaio, era de apresentar uma argumentação sobre o papel e a necessidade da densidade para a vida urbana e especular sobre as explicações existentes de como ela se relaciona com a pandemia. A pandemia do novo coronavírus — agora já velho — teve efeitos sociais, econômicos, políticos, psicológicos, científicos e urbanísticos graves. Teve efeito na saúde de quem foi por ela afetado, na vida social das famílias que sofreram com a morte de pessoas amadas, na saúde pública, na vivência urbana. Deixará ainda traumas e lembranças dolorosas para a geração atual.

A pandemia veio sem avisar e, depois, se foi. Não havia — pelo menos para as pessoas comuns — como prevê-la. Uma vez instalada, também não se sabia se haveria consequências drásticas e irreversíveis, boas ou más, para a humanidade no pós-pandemia. Por outro lado, não demorou para ficar evidente que não haveria qualquer mudança significativa na natureza do capitalismo, nas

relações sociais, na vida urbana, ou mesmo no trato pessoal na vida em sociedade. Tudo seria igual ao que sempre foi, com pequenos ajustes, no primeiro momento, nos comportamentos das pessoas quando em público, até a memória da pandemia se dissipar aos poucos com o tempo. Tudo iria mudar um pouco porque sempre muda, mas não haveria uma quebra radical dos parâmetros e padrões já existentes. O desenvolvimento da tecnologia da informação, da *big data* e da inteligência artificial talvez sejam fatores mais determinantes de mudanças no curto prazo. A pandemia estabeleceu (ou acelerou este processo) o hábito e a possibilidade do trabalho remoto, de casa, das sistemáticas reuniões e eventos online. A tecnologia para isso, certamente, já estava desenvolvida, mas sua disseminação e utilização foi acelerada e viabilizada no contexto da pandemia.

Em muitas cidades americanas, a ideia de que a vida urbana e as altas densidades demográficas foram vetores da infecção levou muitas famílias mais abastadas a considerarem a mudança para áreas mais distantes, fora dos limites da cidade, ou a aquisição de uma segunda residência. A ideia de construir novas utopias (anti)urbanas, como as que haviam sido propostas no início do século XX, retorna à agenda dos empreendedores imobiliários. Mas, se a provisão de subúrbios para todos seria antiecológica (com a dispersão e a subutilização da infraestrutura/dos serviços e o espalhamento da vida humana sobre o planeta), apenas para os poucos mais abastados seria elitização. Dessa forma, os ricos podem se proteger ainda mais — como o fizeram, em meados do século XIX, na Grã-Bretanha e em outros países europeus (Engels, 2010 [1845]; Hall, 1988), e, nas décadas de virada

entre os séculos XIX e XX, nos EUA e no Brasil com todas as mazelas epidêmicas de então. Como sempre fizeram, os agentes do mercado imobiliário desenham e oferecem novas soluções exclusivas, com condomínios mais distantes, espaçosos, com heliportos e outros equipamentos. Há casos de construção de novos edifícios urbanos com maior número de elevadores, até elevadores exclusivos (lembro-me do protagonista de *Cosmópolis*, de Don DeLillo) ou elevadores mais espaçosos com potente exaustão, filtragem e renovação de ar, entre outros recursos.

Os espaços públicos não sofreram alteração por conta da pandemia, mas continuaram os processos de privatização que os tornaram mais flexíveis, mais amplos, mais protegidos e mais exclusivos (melhor dizendo, os que são voltados para os ricos), acompanhando tendências já há muito experimentadas nos EUA, na Grã-Bretanha e em outros países europeus, com privatizações de praças e parques. Os transportes de massa, se mudaram, mudaram pouco. Em alguns casos, passaram a ser melhor dispostos e disciplinados. Mas é possível que, no futuro próximo, haja, no caso dos trajetos de longa distância, o recrudescimento das áreas de primeira classe ou classe executiva. Enfim, é crescente o processo de autossegregação e gentrificação e de desigualdade na distribuição dos benefícios públicos na cidade, segundo novo desenho que para muitos parecerá ser o que não é, ou seja, algum avanço democrático na qualidade dos serviços prestados a toda a população.

As pessoas da pós-pandemia são as mesmas de antes; não são de uma nova geração. Elas estavam cansadas da pandemia e ansiosas para sair às ruas e voltar às suas vidas de antes. As cenas das multidões nas praias e

nos shoppings em cidades do mundo inteiro ao menor sinal de abertura das quarentenas assim sugeriram. Não estavam preocupadas com alguma lição que a "natureza" lhes impôs ou alguma nobre discussão sobre como todos poderiam ser mais solidários e mudar o mundo, em particular, a pobreza e o meio ambiente. Assim, para as pessoas mais pobres, nunca haverá um "novo normal", como se convencionou chamar o mundo pós-pandemia, seja lá o que isso queira dizer. Esse termo infeliz se referia ao que viria após a pandemia. Já foi igualmente utilizado em referência ao mundo pós-crise financeira de 2008. O mais realista é, no entanto, pensar que há, talvez, um *novo anormal*, que é a expansão e o acirramento da condição em que sempre se encontraram os pobres.

Pós-pandemia? Deve-se preparar para outra? Ninguém sabe o que poderia motivar uma próxima crise. Será outro vírus mortal? Será o espalhamento pandêmico do terrível vírus Ebola que, já mais de uma vez, incidiu no oeste africano, com taxas de letalidade não encontradas em qualquer outro cenário viral? Será alguma tragédia ambiental mais ampla, como a que se anuncia com o buraco na camada de ozônio ou o aquecimento global com o crescimento do nível das marés, ou mesmo com o acirramento dos eventos climáticos (maior número de furacões e tornados mais potentes; períodos de secas mais severos; temperaturas mais altas no verão, mais baixas no inverno; derretimento das calotas polares; grandes cheias como a que aconteceu no estado do Rio Grande do Sul, Brasil, em 2024)? Serão as catástrofes geológicas, como terremotos e tsunâmis? Será algum conflito atômico ou químico, com graves consequências em termos de perdas

humanas e de contaminação ambiental? Será a consequência da exposição a ondas sonoras, eletromagnéticas e de radiação? Virá na forma de uma **nuvem tóxica**, como em *Ruído Branco*, de Don DeLillo?

Quem sabe a próxima crise será tão imprevisível e inesperada quanto a da COVID-19 e terá a forma da epidemia de cegueira — a *treva branca* ou *mal-branco* — do *Ensaio sobre a cegueira*, de José Saramago? Nesse romance, toda a população de um país é acometida de uma cegueira, exceto uma única mulher. A vida se transforma numa barbárie. Sem eletricidade, sem água, sem transportes e sem governo, o caos se estabelece. Hordas de cegos vagam pelas ruas em busca de alimentos; invadem casas e apartamentos, lojas; brigam e matam. Matilhas de cães readquirem seus instintos primitivos e devoram os corpos dos cegos mortos, caídos nas ruas. Lixo e lama se acumulam por todo lado. A única mulher que enxerga lidera um grupo de apenas sete pessoas que tenta sobreviver nesse contexto. No prédio do antigo hospício onde o grupo havia sido posto em quarentena, eles tiveram de lidar com agressões, mortes, fome, sujeira, dor. Sob pressão, a mulher assassinou, com tesouradas no pescoço, o líder de um bando de cegos que passou a comandar o recinto. O bando submetia os demais cegos a todo tipo de humilhações, como o estupro de mulheres. Ela vê tudo; conta ao marido médico, mas revela pouco para os demais membros do grupo de tão assustador que é o que vê. No livro, todos — pobres e ricos — se tornam iguais na cegueira; mas o egoísmo e a falta de solidariedade impedem qualquer possibilidade de organização social. Depois de tantas revelações sobre a natureza humana, de repente,

todos recuperam a visão da mesma forma que a perderam: sem explicação ou causa identificada. O grupo se desfaz tão logo todos recuperam a visão, cada um retornando à sua rotina. No diálogo final, na última página, a mulher e o marido médico concluem: "Queres que te diga o que penso, Diz, Penso que não cegámos, penso que estamos cegos, Cegos que vêem, Cegos que, vendo, não vêem".

O cinema é repleto de filmes que tratam de grandes desgraças que atacam e destroem o planeta. O filme *Contagion* (Steven Soderbergh, 2011) talvez seja o que mais se assemelhe à situação da pandemia de COVID-19. *Snowpiercer* (Bong Joon-ho, 2013), do mesmo diretor do aclamado *Parasita* (2019), é um filme distópico sobre o congelamento do planeta. Todos os sobreviventes encontram-se num trem autossuficiente que dá voltas no planeta, sem nunca poder parar, furando a neve que se acumula sobre os trilhos. Dentro do trem, ocorre uma disputa, uma luta de classes, entre aqueles miseráveis que vivem nos vagões de trás e os privilegiados ricos que usufruem da boa vida nos vagões da frente. *Mad Max* (George Miller e George Ogilvie, 1979) e sequência (filmes que se tornaram uma franquia multimídia), revelam um mundo pós-apocalíptico, sem ordem, sem governo. Há uma disputa sobre um território desértico devastado à procura de alimentos, combustível e outros itens. A sociedade é dominada por toda sorte de desordeiros e bandidos. Max é um policial que persegue uma violenta gangue de motoqueiros assassinos para vingar a morte de seu filho e de sua esposa. Há filmes, como *Armageddon* (Michael Bay, 1998), em que o planeta corre o risco de ser destruído por meteoros; há outros em que terremotos e/ou

tsunâmis farão o mesmo, como *Earthquake* (Mark Robinson, 1974) e *San Andreas* (Brad Peyton, 2015); e há ainda os filmes em que o planeta será invadido por alienígenas de outros planetas, como *Independence Day* (Roland Emmerich, 1996). Há dezenas desses filmes pós-apocalípticos em que a Terra é acometida de ataques diversos, como guerras atômicas, ou tem de lidar com as consequências ambientais do desenvolvimento. Em alguns deles, há a figura heroica de algum ou alguma protagonista que irá salvar a todos nós.

É difícil de dizer quais serão o alcance, a natureza e a característica de disseminação da próxima pandemia/tragédia global (embora seja possível antecipar protocolos de tratamento para milhares de vírus e bactérias nocivos que já foram identificados por cientistas na natureza, mas que ainda não atingiram a população humana). Não sei se é possível se preparar para o próximo "vírus", para a próxima pandemia, para a próxima tragédia. A catástrofe pode ser outra. A vida no planeta já é uma catástrofe para considerável número de seus habitantes, com o aprofundamento da desigualdade social. Essa, cada vez mais, impede que um número crescente de pessoas tenha os recursos para que elas, por si sós, no contexto de uma economia de mercado (não havendo outro), resolvam muitos dos seus problemas, mesmo os mais básicos. Aliás, o problema é o que causa essa desigualdade. E é isso que move o capitalismo. A catástrofe crônica que vivemos são, pois, a pobreza extrema e a falta de solidariedade.

Não faz sentido, portanto, a preparação para a próxima pandemia à semelhança daquela do período 2020-2023. Mas faz sentido preparar a sociedade e a cidade para a volta

à normalidade da vida cotidiana, de uma maneira como sempre deveria ter sido: com hospitais bem equipados, médicos e outros profissionais de saúde bem treinados (quem sabe, reduzindo a mercantilização e a elitização do setor), escolas bem equipadas com professores e demais profissionais bem-preparados, assistência social, medidas de bem-estar. Mais importante: para quem não tem emprego, é preciso haver renda suficiente para não ter de lutar apenas pela vil sobrevivência diária; é preciso haver alimento para o corpo e para a alma. São necessárias cidades arejadas, com múltiplas possibilidades de mobilidade e de experimentação. Por fim, embora não exista a possibilidade de um novo normal, poderá existir um novo anormal muito pior do que já é, se persistirem os problemas de distribuição de renda e de riqueza na sociedade contemporânea; ou um bem mais ameno, se houver bom senso e mudanças estruturais na condução das políticas econômicas, sociais e urbanas, mundo afora. Nada disso seria "revolucionário", como sonha Žižek (2020b), mas já seria um grande avanço e um alento.

Em resumo, a densidade urbana não foi, sozinha, um vetor de contaminação. A densidade é uma das condições básicas da urbanidade e da sociabilização humana. Por isso, qualquer solução para melhorar as condições de vida na cidade deve focar em outras condições — como, por exemplo, o redesenho de espaços públicos — e não nessa que é a razão própria de existirem as cidades. O desafio continua a ser construir uma cidade justa e ambientalmente viável para a convivência de todas as pessoas. O planejamento urbano pode ajudar a produzir espaços públicos de qualidade, flexíveis e adaptáveis; a produzir sistemas

de mobilidade mais racionais e seguros; a desconcentrar empregos e distribuí-los por todo o tecido urbano; a produzir moradia adequada, entre outros. Políticas redistributivas de renda, e as voltadas para a saúde, educação, assistência social e a segurança para toda a população são também necessárias. A construção de uma cidade justa deve ser parte significativa de qualquer política de redistribuição de rendas e riquezas. A cidade como *ponto de encontro* é a cidade que faz emergir a solidariedade.

Agradecimentos

A CAPES e o CNPq, Brasil, têm me apoiado com bolsa e recursos para pesquisa em diferentes momentos. O PPGAU-UFRN e o CES-UC têm sido meus portos institucionais.

Referências

Agamben, Giorgio (2020). "La invención de una epidemia", in Pablo Amadeo (Ed.), *Sopa de Wuhan: pensamiento contemporáneo en tiempos de pandemias*. Buenos Aires: Editorial ASPO, pp. 17-19.

Benevolo, Leonardo (1997). *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva.

Chen, Hung-Ying, McFarlane, Colin & Tripathy, Pryiam (2023). "Density and pandemic urbanism: exposure and networked density in Manila and Taipei". *Urban Studies*, 1-18, December.

Davis, Mike (2006). *Planeta favela*. São Paulo: Boitempo.

Davis, Mike (2020). "O coronavírus e a luta de classes: o monstro bate à nossa porta". *Blog da Boitempo*, 16 de março. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/03/16/mike-davis-o-coronavirus-e-a-luta-de-classes-o-monstro-bate-a-nossa-porta/>. Acesso em: 30 abril de 2020.

Delillo, Don (1987). *Ruído Branco*. São Paulo: Companhia das Letras.

Delillo, Don (2003). *Cosmópolis*. São Paulo: Companhia das Letras.

Engels, Friedrich (2010). *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo [1845].

Gehl, Jan (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

Hall, Peter (1988). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford: Blackwell.

Jacobs, Jane (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes [1961].

Koolhaas, Rem (2008). *Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan*. São Paulo: CosacNaify.

Morin, Edgar (2020). *Um festival de incerteza*. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/78-noticias/599773-um-festival-de-incerteza-artigo-de-edgar-morin?fbclid=IwAR2H2SYBWf3E3t6U7rWAtm0KbS1bTlg1P0rg0hl0tRAgD5Efdk9wt5hr-rw>. Acesso em: 19 de junho de 2020.

Mumford, Lewis (1965). *A cidade na história. Suas origens, suas transformações, suas perspectivas*. Belo Horizonte: Itatiaia [1961].

Netto, Vinicius M.; Ribeiro, Fabiano L.; Carvalho, Camila Lima e Silva de; Cabral, Victor; Neto, Camilo (2020). "As cidades na pandemia: o papel do tamanho e da densidade urbana". Disponível em: <https://caosplanejado.com/as-cidades-na-pandemia-o-papel-do-tamanho-e-da-densidade-urbana/>. Acesso em: 20 de junho de 2020.

Salingaros, Nikos A. (2017). *Design patterns and living Architecture*. Portland: Sustasis Press.

Santos, Boaventura de Sousa (2020a). "Coronavírus: tudo que é sólido desmancha no ar", in *Blog da Boitempo*. São Paulo, 2 abr. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/04/02/coronavirus-tudo-o-que-e-solido-desmancha-no-ar/>. Acesso em: 28 de junho de 2020.

Santos, Boaventura de Sousa (2020b). *A cruel pedagogia do vírus*. Coimbra: Almedina.

Saramago, José (1995). *Ensaio sobre a cegueira*. São Paulo: Companhia das Letras.

Sennett, Richard (2020). "How should we live? Density in post-pandemic cities", in *Domus*, n. 1046, May. Disponível em: https://www.domusweb.it/en/architecture/2020/05/09/how-should-we-live-density-in-post-pandemic-cities.html?fbclid=IwAR172IHQpHuSHzsAlr8XsqW-GTV3jf_aZ_V1RiVVRgWR3AiUDd58o9mLYXQ. Acesso em: 10 de junho de 2020.

Valença, Márcio M. (2020). *PODCAST #28. Planejamento urbano e adensamento populacional*. Urbanidades – podcast sobre o urbano brasileiro. UrbanData-Brasil / CEM-USP, 3 de abril. Disponível em: <http://urbanidades.podcloud.site/post/planejamentourbanoeadensamentopopulacionalcommarciovalenca>. Acesso em: 10 de junho de 2020.

Žižek, Slavoj (2020a). "Bem-vindo ao deserto do viral! Coronavírus e a reinvenção do comunismo". *Blog da Boitempo*, 12 de março. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/03/12/zizek-bem-vindo-ao-deserto-do-viral-coronavirus-e-a-reinvencao-do-comunismo/>. Acesso em: 30 abr. 2020.

Žižek, Slavoj (2020b). "A pandemia e a nova classe trabalhadora". *Blog da Boitempo*, 01 de maio. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/05/01/zizek-o-1o-de-maio-em-um-mundo-viral/>. Acesso em: 28 jun. 2020.

Valença, Márcio Moraes (2026). "ESPAÇO URBANO E DENSIDADE – lições da pandemia". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 32-50. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1030>

Secção 2

Section 2

Espaço público e as temporalidades da paisagem: caminhos para a biodiversidade urbana e noturna

Tatiana de Albuquerque Ferreira Lúcia Maria Sá Antunes Costa

Resumo

52 Este artigo explora potencialidades do projeto paisagístico para o espaço verde público, principalmente em relação ao fomento da biodiversidade urbana e noturna. Além de sua relevância social, o espaço verde público pode abrigar múltiplos papéis na cidade. Mediante eventos climáticos extremos, fragmentação do habitat e perda da biodiversidade, os espaços verdes se destacam por serem suporte biofísico para a continuidade de diversos processos ecológicos. A questão desta pesquisa é que estudos urbanos começaram a inter-relacionar o planejamento urbano, a ecologia e a iluminação urbana, dando ênfase à biodiversidade noturna e sua relação com as luzes da cidade — demonstrando que a dimensão ambiental e noturna da paisagem não tem sido suficientemente discutida no planejamento e projeto urbanos. A partir da Lagoa Rodrigo de Freitas — um espaço público da cidade do Rio de Janeiro situado entre a Floresta Atlântica e o mar — como estudo de caso, adotou-se a triangulação de diferentes métodos de pesquisa, tais como percursos, fotografia, entrevistas, pesquisa documental e bibliográfica. Revela-se que há uma biodiversidade urbana que resiste no estudo de caso e discute-se estratégias do projeto paisagístico que possam contribuir com o coabitar entre todos os seres, tais como o olhar para os processos da paisagem e para o caráter temporal e espacial da conectividade ecológica.

Public space and landscape temporalities: paths for urban and nocturnal biodiversity

Abstract

53 This paper discusses the potential of landscape design for public green spaces with a focus on promoting urban and nocturnal biodiversity. Beyond their social relevance, public green spaces can play multiple roles in the city. In the face of extreme weather events, habitat fragmentation, and biodiversity loss, green spaces stand out as a biophysical basis for the continuity of various ecological processes. The issue of this research is that urban studies have begun to interrelate urban planning, ecology, and urban lighting, emphasizing nocturnal biodiversity and its relationship with city lights — demonstrating that the environmental and nocturnal dimensions of the landscape have not been discussed enough in urban planning and design. Drawing on a case study of Rodrigo de Freitas Lagoon — a public space in Rio de Janeiro located between the Atlantic Forest and the sea — this paper triangulates different research methods, such as paths, photography, interviews, and documentary and bibliographic research. This study reveals an urban biodiversity that persists in the case study. Moreover, landscape design strategies that contribute to the coexistence of all beings are discussed, such as looking at landscape processes and the temporal and spatial character of ecological connectivity.

Introdução

O espaço público é lugar de representatividade coletiva e de heterogeneidade, onde conflitos, desigualdades e relações sociais se manifestam na cidade (Borja, 2003). Além de sua relevância social, os espaços verdes públicos podem abrigar múltiplos papéis na cidade, e se destacam diante de importantes questões ambientais contemporâneas tais como eventos climáticos extremos, fragmentações do habitat e perda de biodiversidade. São espaços planejados com vegetação e que dão o suporte de vida para uma diversidade de seres, o que os tornam fundamentais para a continuidade dos processos ecológicos na paisagem urbana e para o bem-estar humano (p. ex. Hough, 1995; Farinha-Marques *et al.*, 2011).

Por outro lado, a dimensão temporal desses espaços e sua dimensão ambiental noturna não têm sido suficientemente discutidas no planejamento e projeto urbanos. Quando anoitece, animais de hábitos noturnos iniciam sua jornada e seus percursos camuflados na paisagem urbana. Flores desabrocham, exalam perfumes e produzem néctar, propiciando relações interespecíficas entre vegetais e animais noturnos. A questão que norteia este estudo é que, na última década, estudos urbanos começaram a inter-relacionar o planejamento urbano, a ecologia e a iluminação urbana, dando ênfase à biodiversidade noturna e sua relação com as luzes da cidade — demonstrando que dimensão temporal da paisagem e sua dimensão ambiental noturna não têm sido suficientemente discutidas no planejamento e projeto urbanos, além de suscitar novas estratégias projetuais (p. ex. Challéat, 2018; Ferreira & Costa, 2022).

Na literatura acadêmica, a noite é abordada principalmente pelo enfoque das dinâmicas socioespaciais e da experiência urbana (p. ex. Cauquelin, 1977; Dunn, 2016). Kevin Lynch (1972) foi pioneiro ao olhar as dinâmicas temporais do espaço urbano, demonstrando a importância dos ciclos e ritmos da paisagem para os seres humanos. As diferentes temporalidades da paisagem são relevantes e não devem ser ignoradas, pois há dinâmicas e processos naturais singulares da noite que precisam ser contemplados na discussão ambiental das cidades e de seus respectivos espaços verdes públicos. Esse tema faz parte de uma pesquisa mais ampla sobre paisagem noturna e biodiversidade (Ferreira, 2024), cuja base conceitual é a compreensão da paisagem a partir de conceitos que reconhecem que sua investigação requer o estudo relacional entre suas dimensões cultural e ambiental.

Consideramos, portanto, que a abordagem ecológica no desenho paisagístico é indissociável do caráter eidético da paisagem, ou seja, as dimensões culturais e ecológicas se inter-relacionam (Corner, 2014 [1997]). Nos alinhamos à Costa (2006), que argumenta que os espaços verdes públicos ou privados, enquanto paisagens que refletem valores e intenções humanas, estão em constante processo de transformação e interpretação. A paisagem é dinâmica, sempre em movimento, assim, ademais de compreender sua forma, torna-se fundamental explicitar o processo que a originou. Sob esta perspectiva, considerar a questão ecológica é também lidar com as construções culturais imbricadas na paisagem ao longo do tempo.

Dessa forma, esse artigo tem o objetivo de explorar potencialidades do projeto paisagístico para o espaço verde público em relação, principalmente, ao fomento da biodiversidade urbana e noturna. Para isto, a Lagoa Rodrigo de Freitas na cidade do Rio de Janeiro, localizada entre a Floresta Atlântica e o mar, será abordada como estudo de caso e recorte espacial da pesquisa. É uma paisagem lagunar, entrelaçada por ecossistemas associados ao bioma da Mata Atlântica, como manguezais e restingas, que foi profundamente modificada e domesticada desde o período colonial, mas que ainda abriga uma diversidade de animais e vegetais que resistem e seguem habitando-a. Trata-se atualmente de um parque urbano público, sem restrição de acesso e que recebe múltiplas atividades, desde esportivas, de lazer, de contemplação e de pesca, com uma colônia de pescadores em suas margens.

Este artigo se desenvolve em cinco partes. Inicialmente, o estudo apresenta brevemente a estrutura metodológica desenvolvida. Em seguida, dedica-se às transformações da Lagoa ao longo do tempo e às forças que moldaram sua paisagem, posteriormente, estima a biodiversidade urbana existente em seu entorno, incluindo sua porção noturna. O artigo segue mostrando valores e significados atribuídos por moradores e pescadores ao longo do tempo, incluindo a percepção de sua dimensão noturna e ecológica. Este estudo conclui com a discussão de estratégias possíveis para o projeto paisagístico que possam dar suporte para os desafios ecológicos e sociais do espaço público, incluindo sua dimensão temporal noturna.

Metodologia

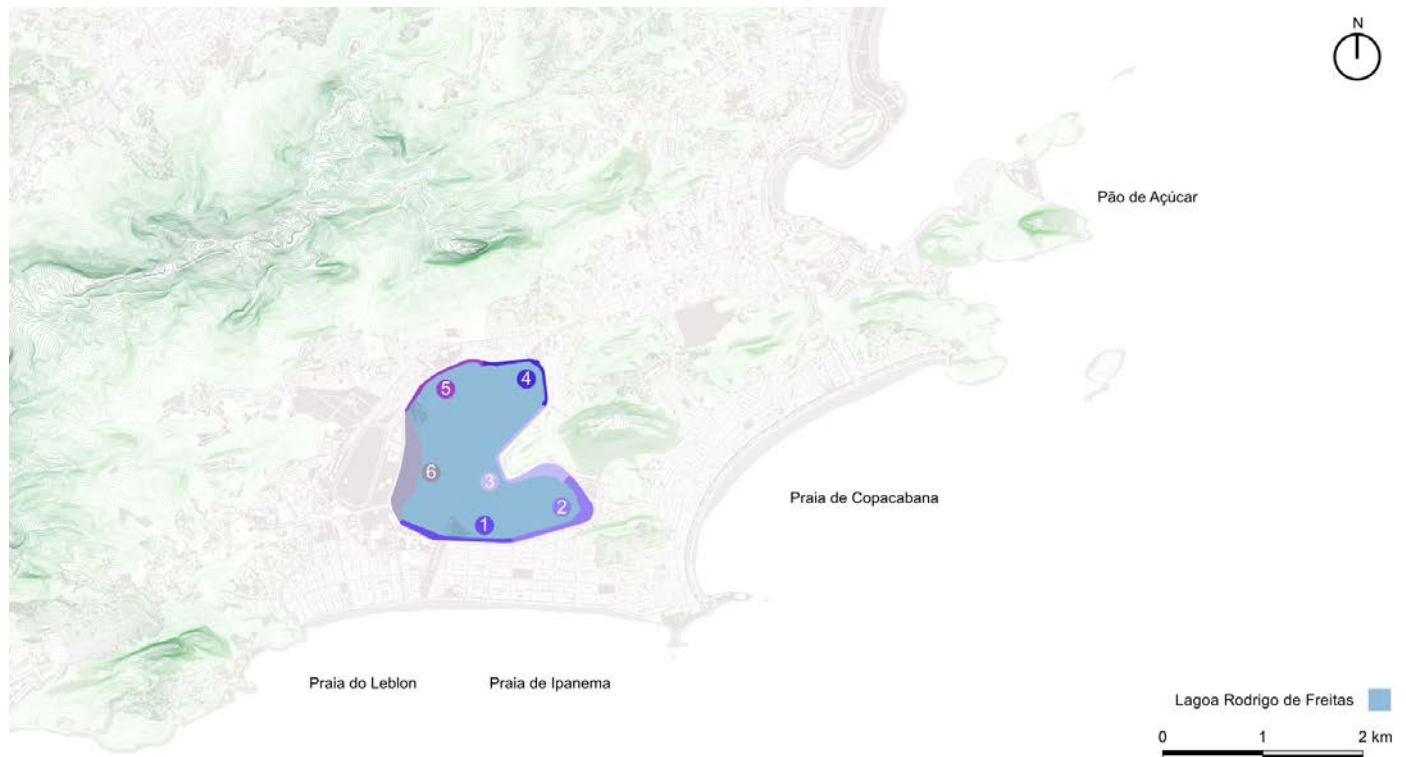
A metodologia adotada consistiu na triangulação de diferentes métodos para a análise do estudo de caso. As pesquisas bibliográfica e documental foram adotadas tanto para a análise dos processos e transformações da Lagoa Rodrigo de Freitas ao longo do tempo como também para a coleta de dados secundários da fauna e flora existentes. Visando delimitar uma porção em potencial da biodiversidade urbana, foram selecionados três grupos taxonômicos para análise: Árvores (consideramos as formas arbóreo-arbustivas, arbóreas e palmeiras), Aves e Mamíferos (não incluímos os aquáticos, ratos comuns e os considerados domesticados).

A Lagoa foi um laboratório para se aprender a dar nomes a animais e plantas, sendo necessário observar, esperar e olhar, desde os diferentes níveis da vegetação, o chão, o gramado ou as margens úmidas, dos arbustos às copas mais altas, até o céu. Observar a natureza requer um olhar mais minucioso à própria passagem do tempo. Além das dinâmicas que se transformam entre dia e noite, há dinâmicas que se expressam no decorrer das estações, do período de chuvas, de reprodução ou de forrageamento — tudo isso influencia o movimento e o habitar de animais e vegetais. Não avistar um animal não significa a sua ausência, é necessário a observação em diferentes temporalidades da paisagem — o que justifica o aprofundamento desta pesquisa no campo da Biologia.

Para o trabalho de campo, a área de estudo foi organizada em seis trechos, desde a margem da Lagoa até as bordas das avenidas linderas, onde não consideramos a vegetação pertencente aos canteiros destas vias (Figura 1). Foram realizados percursos entre maio e agosto de 2022, em diferentes horários, pela parte da manhã, da tarde e à noite, sendo que a maior parte do trabalho de campo foi feito pela manhã para identificação e registro da flora; dois ou três percursos por visita, onde croquis foram feitos com a localização aproximada das espécies, além de registros fotográficos. Em alguns casos, pequenas amostras foram coletadas para identificação posterior das espécies.

56

Figura 1.
A área de estudo e delimitação do trabalho de campo ao redor da Lagoa. Fonte: Elaboração própria.



Grupos Selecionados	Coleta de dados e seus respectivos métodos	Fontes
Árvores	Trabalho de campo realizado em horários variados, das 8h às 11h, de 10:30h a 13h, de 16:30h a 19:30h. A Lagoa foi dividida em 6 trechos, foram feitas visitas entre maio e agosto de 2022 (dois ou três trechos percorridos por visita).	Autoras
	Pesquisa bibliográfica sobre relações interespecíficas entre vegetais e espécies noturnas.	Autoras In: Ferreira (2024).
	Registros de campo. Primeiro, a partir de observações mensais entre março e fevereiro de 1996. Segundo, a partir de coletas entre março de 1996 e abril de 1999. Terceiro, a partir de observações entre maio de 1999 a junho de 2000. A Lagoa foi dividida em 4 trechos.	Paula, Andreatta e Andreatta (2001)
Aves	Através de registros de campo realizados entre maio de 1996 a abril de 1997, por meio de binóculos. A Lagoa foi dividida em seis trechos de aprox. 1200m. Dois trechos percorridos por mês – entre 6h e 10h, e entre 14h e 18h.	Alves e Pereira (1998)
	Registros quinzenais entre março de 2000 a fevereiro de 2003, por meio de binóculos. Dois trechos percorridos por mês – entre 6h e 10h, e entre 14h e 18h.	Lagos (2004)
	Registros entre janeiro de 2008 a janeiro de 2009. Totalizando 96 horas de esforço amostral – entre 7h e 9h, 12h e 14h e 16h e 18h.	Silva (2020)
Mamíferos	Entrevistas e avistamento, conforme o trabalho de campo para o mapeamento das espécies vegetais.	Autoras

Tabela 1.

Coleta de dados a partir de trabalho de campo e levantamento bibliográfico.

Fonte: Elaboração própria.

58 Graças à imersão feita em campo na área da Lagoa, para o levantamento da vegetação, fizemos diversos registros fotográficos e observações da fauna. Não era o objetivo inicial, mas nos deparamos com espécies que não haviam sido mencionadas nos estudos analisados. Por fim, foram feitas entrevistas semiestruturadas¹ com moradores ao redor do estudo de caso com o objetivo de explorar diferentes percepções da paisagem noturna, e também com pesquisadores, visando explorar espécies da fauna presentes na Lagoa. Na tabela 1, seguem as fontes da coleta de dados primários e secundários, além de seus respectivos métodos. As espécies foram classificadas conforme família, endemismo, distribuição ou status (para aves e mamíferos) e origem (para as árvores). Por fim, filtramos as espécies de hábito noturno, crepuscular ou com alguma atividade noturna e as relações interespecíficas entre animais noturnos e plantas (ver Ferreira, 2024).

¹ Realizadas entre maio de 2022 e maio de 2023, submetido à Plataforma Brasil e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) do Centro de Filosofia e Ciências Humanas da UFRJ, conforme o número do parecer: 5.379.633.

De Sacopenapan à Lagoa Rodrigo de Freitas

59

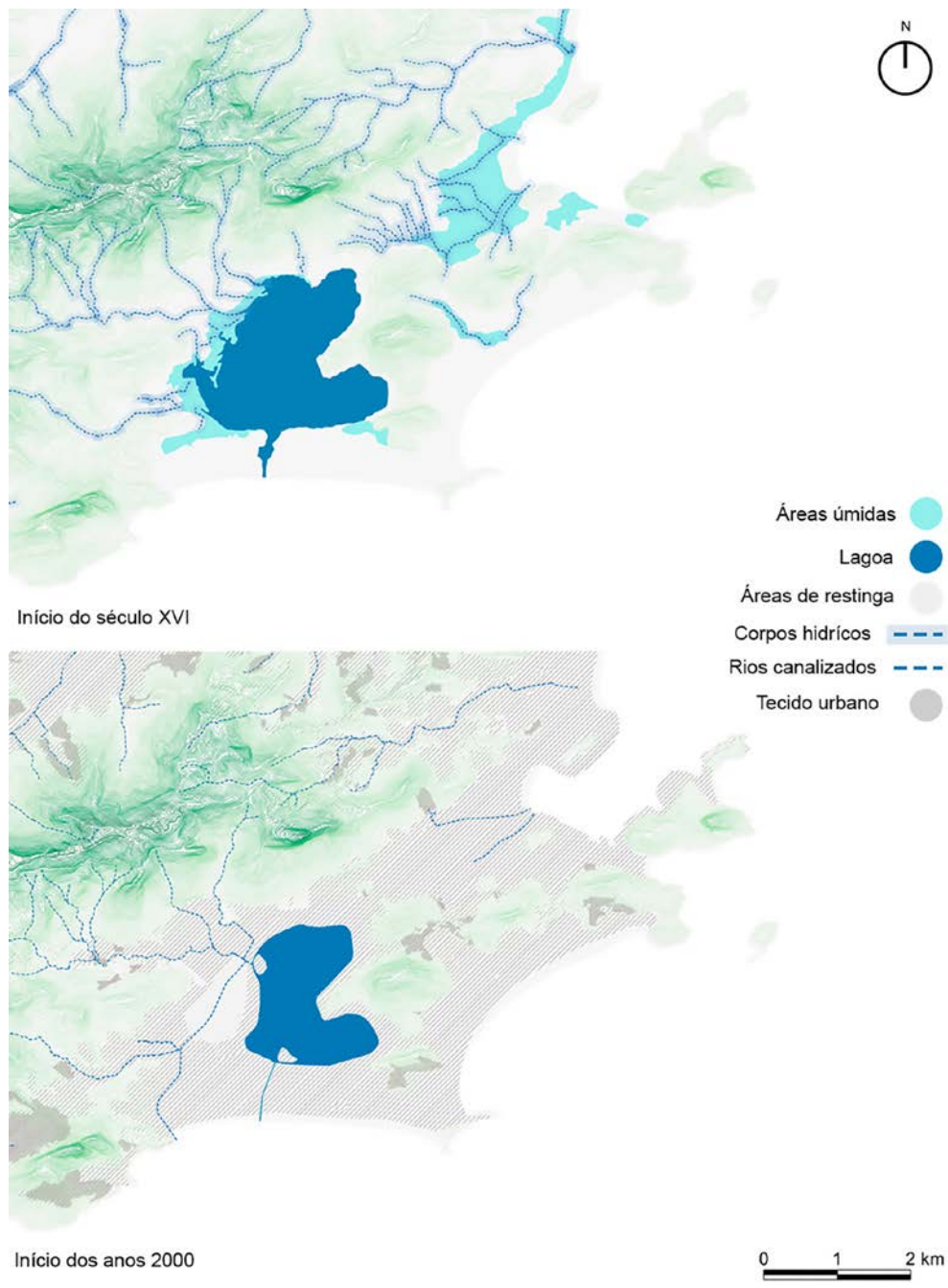


Figura 2.

A Lagoa e corpos hídricos da região no século XVI e posteriormente, nos anos 2000, com a urbanização consolidada da Zona Sul da cidade. Fonte: Elaboração própria, a partir de Barreiros (1965), dados fornecidos pelo IPP/ Data.Rio.

No bioma da Mata Atlântica, entre a floresta e o mar, encontrava-se a Laguna de "Sacopenapan", que em tupi significa o barulho e o bater das asas dos socós (Barata & Gaspar, 2015), nos indicando a abundância deste pássaro na região. Nas margens da Lagoa havia vegetação típica de áreas úmidas, que estava presente em ilhotas e nas fozes dos pequenos rios que ali desaguavam. A vegetação de mangue ocupava parte de suas bordas, conchas e mariscos eram abundantes (Oliveira *et al.*, 1957). A Lagoa se transformava conforme o regime das águas do mar e dos rios, uma grande área de restinga e um canal natural a conectavam ao mar (Figura 2).

60 Percebe-se a importância das águas nesta paisagem. O próprio fluxo incessante e irregular dos corpos hídricos configurava um ecossistema específico lagunar e, sobretudo, um sistema fluido. A partir do século 16, com a fundação da cidade do Rio de Janeiro, essa região ao redor da Lagoa passou a ser intitulada Engenho de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa (Barata & Gaspar, 2015). No século 17 foi iniciada a transformação do uso do solo em áreas de pastagem para o gado e áreas de cultivo para plantações. As terras do então renomeado Engenho Rodrigo de Freitas foram ampliadas até o longínquo Morro do Pão de Açúcar.

Com a vinda da Família Real Portuguesa ao Brasil, em 1808, o Rio de Janeiro tornou-se a capital do Império e passou por diversas transformações em relação ao comércio, economia, administração, cultura e ciência. Dentre elas, a desapropriação do engenho pela Coroa Portuguesa. A área passou-se a chamar Fazenda Nacional da Lagoa Rodrigo de Freitas, e ali foi criado o Jardim Botânico do Rio de Janeiro, foi instalada uma fábrica de

pólvora e terras foram arrendadas a diversos chacareiros. Assim, essa paisagem foi sendo aos poucos organizada em sítios e chácaras que cultivavam árvores frutíferas, hortaliças, café e cana-de-açúcar (Barata & Gaspar, 2015).

Os bairros do Jardim Botânico e da Lagoa não estavam ainda nos planos de iluminação da cidade que, em 1853, foi dividida em 4 distritos para a iluminação pública da corte — o que correspondia a trechos de áreas centrais até parte da zona sul da cidade². Por outro lado, sem um sistema consolidado de iluminação urbana, a paisagem noturna na região da Lagoa era apreciada e foi citada em um guia para viajantes: "Nas noites de luar [...] torna-se esplendida pela vista que se abre ao observador [...], o reflexo dos raios da lua sobre as águas, mudando a cada momento de formas" (Cabral, 1882, p. 341).

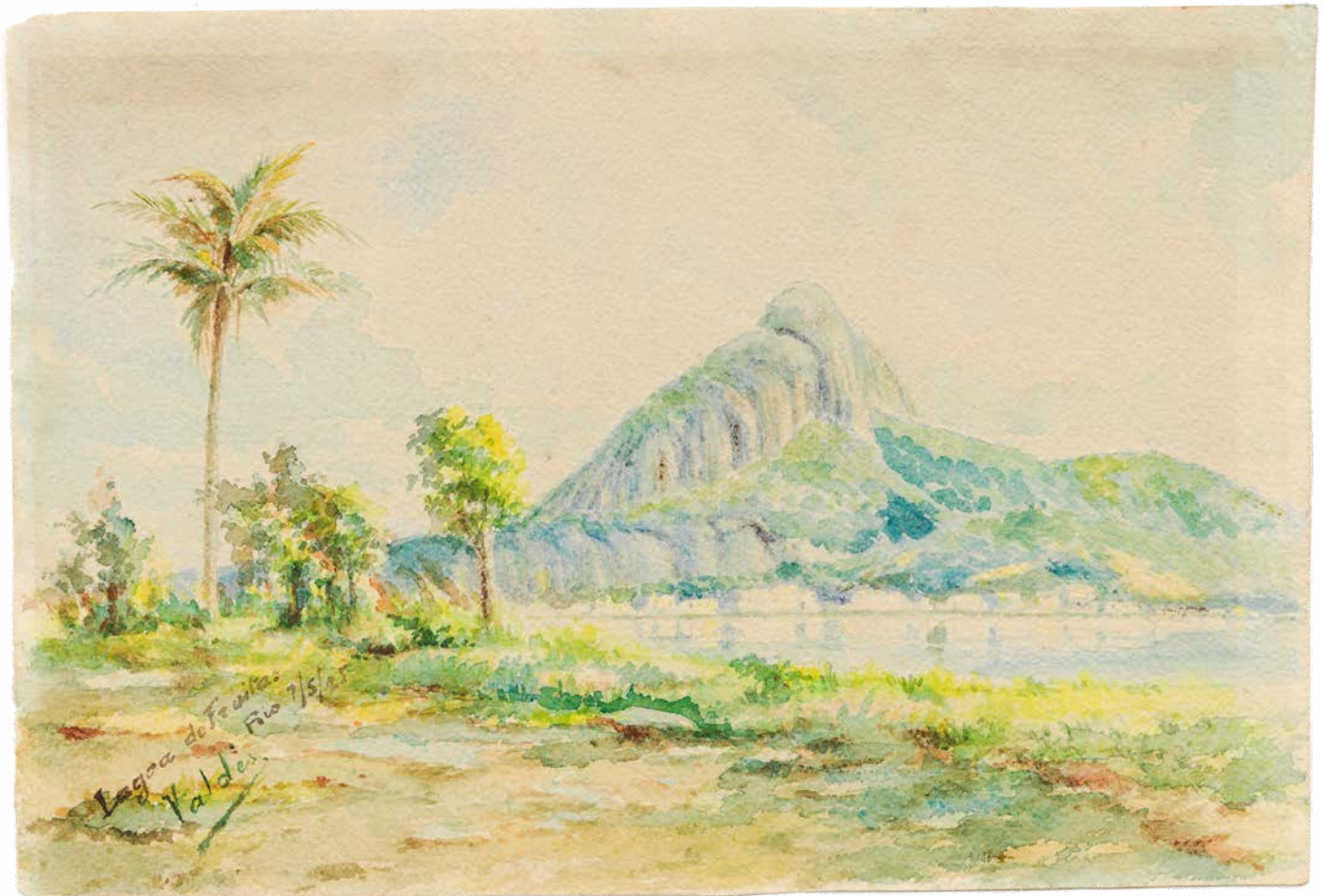
A passagem do século 19 para o século 20 foi o momento da primeira fase de expansão acelerada da malha urbana no Rio de Janeiro. Novos meios de transporte, como os trens e os bondes, se tornaram fundamentais nesse processo, facilitando a expansão física (Abreu, 2006 [1987]). Na Lagoa em si, as ações do engenheiro e prefeito da cidade Carlos Sampaio contribuíram com profundas modificações na sua paisagem lagunar. Como nas demais áreas do Rio de Janeiro, obras de infraestrutura eram norteadas por preceitos positivistas de modernidade e progresso, pelos quais a Natureza era compreendida, simultaneamente, como exuberante e ameaçadora, e, portanto, deveria ser dominada em prol da consolidação de uma metrópole republicana e não mais colonial (Pesavento, 2002).

² Iluminação pública da Corte (1853, 4 de julho). *Jornal Correio Mercantil*, p. 3. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional — Brasil. <https://bdigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

Havia também a preocupação com chamados "pântanos de água doce" da cidade que eram foco de insalubridade. Assim, foram iniciadas as obras de canalização de rios e águas pluviais que desciam para a bacia, além do aterro de margens alagadiças do entorno da Lagoa, criando um canal regular com o oceano (Kessel, 2001, p. 55). Sob este ponto de vista, estaria assegurado um regime de águas salobras para manter as condições sanitárias da Lagoa. Buscou-se controlar e dominar essa paisagem, deter seus fluxos, rompendo suas conectividades, até mesmo com a ideia de "aterrá-la por completo" como foi feito em outras lagoas menores da cidade (Barata & Gaspar, 2015, p. 63).

61 Nos anos 1920 foi iniciada a construção das avenidas circundantes à Lagoa, sendo acompanhadas de arborização e iluminação (Kessel, 2001). Este fato marca o início da consolidação da Lagoa Rodrigo de Freiras como espaço público da cidade, embora as ocupações urbanas em seu entorno ainda estavam em seu início.

Demonstra ainda que a iluminação elétrica passou a acompanhar as obras de infraestrutura urbana, pois também era considerada símbolo de modernidade e progresso (p. ex. Mendonça, 2004). Pensar o Urbanismo do século 20 era então incorporar a eletricidade e suas luzes brilhantes, conforme indicado por Ferreira (2025).



<https://acervos.ims.com.br/index.php/Detail/objects/1633>

Figura 3.

A Lagoa Rodrigo de Freitas antes da consolidação das obras de infraestrutura urbana (1925). Fonte: Valdes, Coleção Martha e Erico Stickel, Acervo Instituto Moreira Salles.

Em meados da década de 1950, em meio à ênfase da iluminação urbana para a infraestrutura viária e para os monumentos (Ferreira, 2025), há indícios que a paisagem noturna lagunar de outrora não era mais a mesma. Um antigo pescador da área, que caçava coelhos, gambás e juritis que apareciam pelos cajueiros e pitangueiras da região, relatou que um dos motivos da redução de peixes na Lagoa, além das traineiras, era a luz: "Essas embarcações indo e vindo, dia e noite, nas proximidades das praias, o que pode suceder? Depois, não é só isso, naquele tempo não havia luzes. Hoje a iluminação forte que vai mar-a-dentro, numa grande faixa, prejudica"³.

63 A ocupação urbana no entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas a partir dos anos 1920 se deu de forma fragmentada e por diversos segmentos sociais, incluindo favelas e bairros de classe média. Com a especulação imobiliária iniciada em meados dos anos 1960, favelas foram removidas por completo, túneis e vias e foram construídos ligando a Lagoa à outras áreas da cidade. Em meio à valorização imobiliária da área, que se intensificou na década de 1970, muitas construtoras passaram a aterrar áreas ao redor da Lagoa sem autorização da Prefeitura para a construção de edifícios residenciais (Barata & Gaspar 2015).

Por conseguinte, ocorreram diversos protestos por parte de moradores e outros profissionais para que a Lagoa e seu perímetro fossem tombados como Patrimônio Histórico, o que aconteceu em 1989, a nível municipal e, em 2000, pela União. O referido tombamento impede que qualquer alteração seja feita na linha do espelho d'água e destina suas margens ao lazer — ação que consolidou a Lagoa como um dos espaços públicos mais importantes do Rio de Janeiro.

³ Zona sul — Quem te viu, quem te vê! (1954, 4 de março). *Jornal Correio da Manhã*, p. 10. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional — Brasil. <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>.

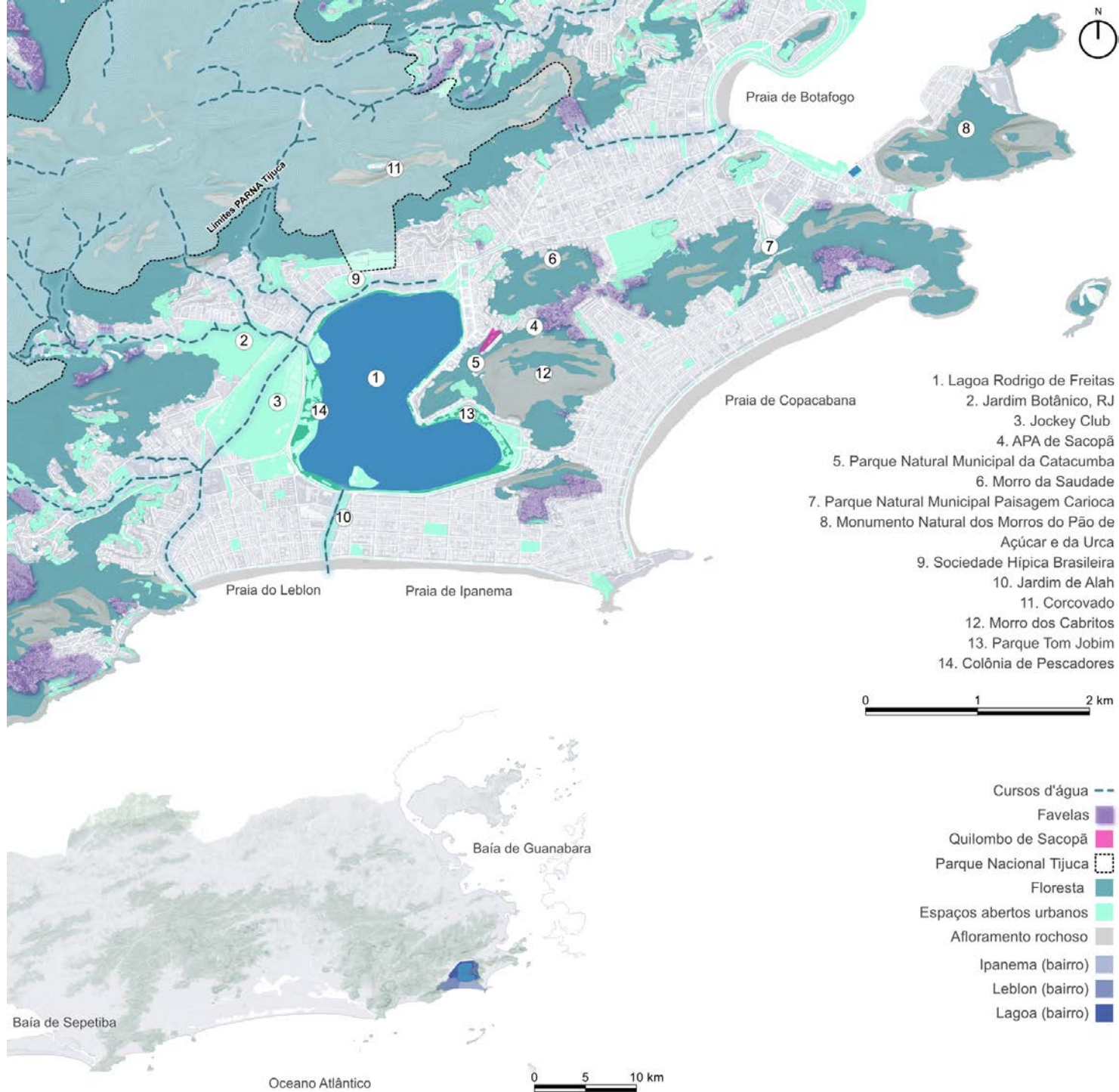


Figura 4.

A Lagoa hoje e sua biodiversidade

Figura 4. (página anterior)

Inserção urbana da Lagoa Rodrigo de Freitas. Fonte: Elaboração própria, a partir de Cobertura Vegetal e Uso da Terra 2018 e Uso do Solo 2019 – Instituto Pereira Passos (IPP), plataforma Data.Rio

65 A Lagoa Rodrigo de Freitas é uma das sub-bacias da bacia hidrográfica Oceânica, uma das macrorregiões de drenagem da cidade juntamente com a Baía de Sepetiba e de Guanabara. Possui 7,8km de perímetro e 220 hectares de espelho d'água, sendo abraçada por três bairros (Figura 4) – o que demonstra sua extensão, apesar da redução significativa de sua forma original (Costa, 2009). Em meio aos pedidos de tombamento, de preocupação com a desconfiguração paisagística desse corpo d'água e possível desequilíbrio ecológico (Barata & Gaspar, 2015), este espaço público recebeu em 1975 projeto de urbanização para a sua orla do Escritório Burle Marx. Em 1995, foi realizado o projeto do Parque Tom Jobim pelo mesmo escritório, que além de interligar áreas destinadas a atividades recreativas e esportivas, trouxe um programa multifuncional voltado para o lazer e para contemplação (Farah, 2010).



66



Figura 5.
Lagoa Rodrigo de Freitas, a partir do Morro dos Cabritos (acima) e de área de mangue restaurada (abaixo).
Fonte: Elaboração própria, 2022.

Na contemporaneidade, a Lagoa Rodrigo de Freitas se firma como um dos espaços públicos de grande relevância na cidade. Parte de suas margens, a partir da década de 1980, teve projeto de restauração ecológica. A flora de mangue — típica de sistemas lagunares e ecossistemas associados ao bioma da Mata Atlântica — foi reintroduzida inicialmente em apenas duas áreas de seu perímetro (Moscatelli & Almeida, 1994). Atualmente é possível observar que este projeto foi expandido para outras bordas da Lagoa, inclusive em áreas que supostamente eram áreas de restinga, como nos trechos entre a Lagoa e os bairros de Ipanema e Leblon, por onde o mar adentrava na Lagoa pelo canal da barra de acordo com o regime das marés.

67

Ainda assim, questiona-se o que haveria de biodiversidade numa região profundamente modificada com o intuito de controle de suas águas. Os rios que permanecem desaguando no espelho d'água da Lagoa foram canalizados, assim como o seu contato com o mar. Sobretudo, há comportas em pontos estratégicos que controlam o fluxo e continuidade desses corpos hídricos. Afora, há vias de grande porte, já mencionadas, que circundam os limites desse espaço público e que também podem interferir na conectividade de animais, principalmente dos terrestres, e entre os demais espaços verdes públicos ao redor da Lagoa. Alguns deles são áreas de proteção ambiental adjacentes, tais como o Parque Nacional da Tijuca (principal habitat para biodiversidade nesta região) e a Área de Proteção (APA) de Sacopã.

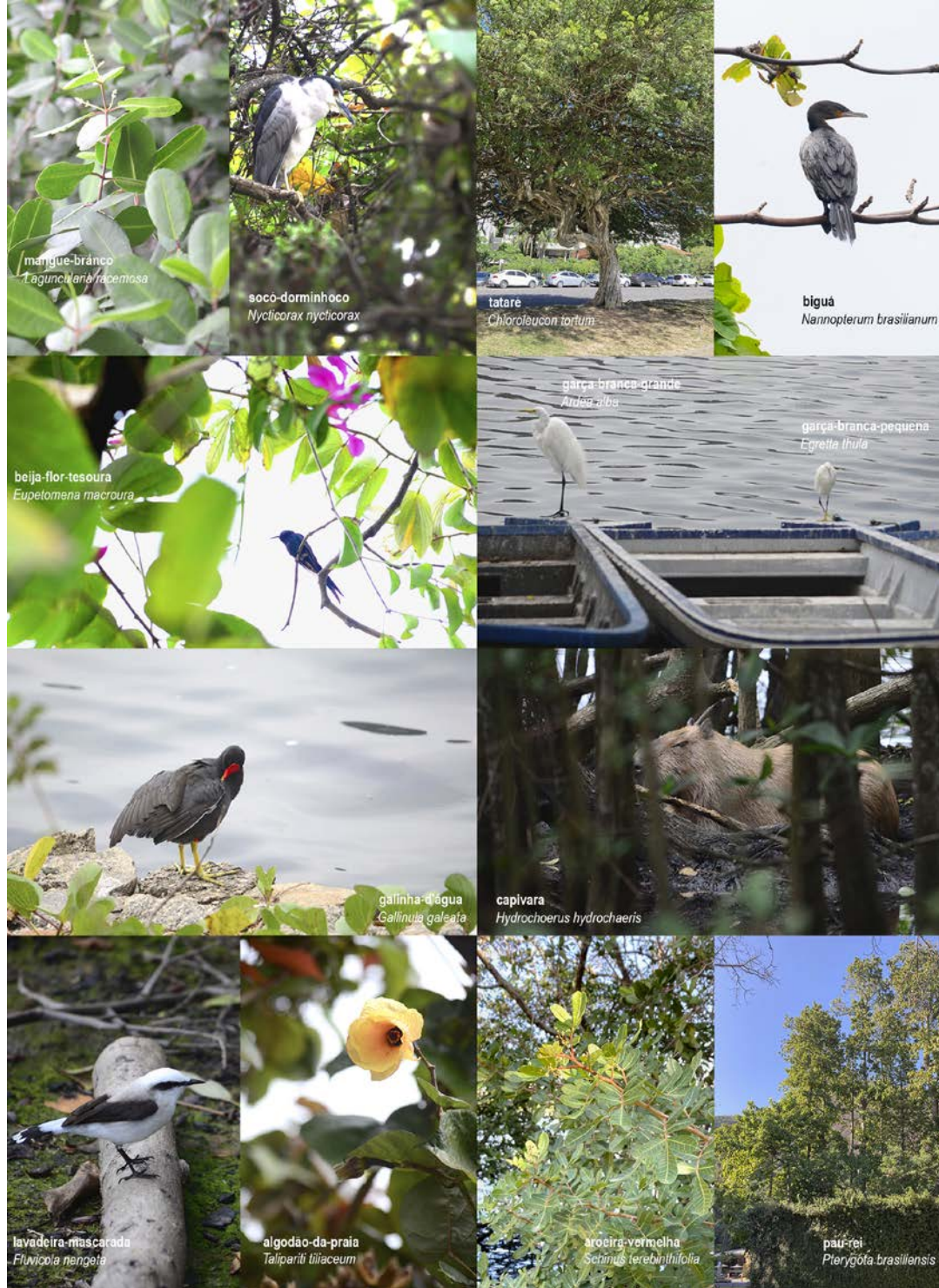


Figura 6.
A fauna e flora registradas durante o trabalho de campo na Lagoa. Fonte: Elaboração própria, 2022.

Por outro lado, há uma diversidade de seres que persistem, habitam este espaço e configuram a biodiversidade urbana da Lagoa. Conforme a Figura 7, a biodiversidade urbana representada pelas árvores, neste fragmento de Mata Atlântica, possui maior proporção de Fabáceas (como o flamboyant, *Delonix regia*) e de Arecáceas (como o jerivá, *Syagrus romanzoffiana*). Destacamos a vegetação de mangue inserida em suas margens, como o mangue-preto (*Avicennia schaueriana*), o mangue-branco (*Laguncularia racemosa*) e o mangue-vermelho (*Rhizophora mangle*). Dentre as aves, a maioria é representada pela família Thraupidae (como o sanhaço-do-coqueiro, *Thraupis palmarum*) e pela família Tyrannidae (como a guaracava-de-barriga-amarela, *Elaenia flavogaster*), seguido pelas aves aquáticas da família Ardeidae, como socós, garças, o biguá (*Nannopterum brasilianum*) e a galinha-d'água (*Gallinula galeata*). Identificamos alguns mamíferos, como a capivara (*Hydrochoerus hydrochaeris*) e o gambá-de-orelha-preta (*Didelphis aurita*).

A grande maioria das aves é residente, ou seja, se reproduz no Brasil conforme a CBRO - 2021⁴ (Pacheco et al., 2021), mas as aves não necessariamente nidificam no fragmento em que foram identificadas. Por exemplo, a garça-moura (*Ardea cocoi*), que frequenta o espelho d'água da Lagoa, não nidifica em suas margens, mas possui um ninhal no Parque da Catacumba (Ecolibra & SMAC, 2020), área adjacente à Lagoa. O mesmo para as fragatas e atobás que possuem um grande ninhal nas Ilhas Cagarras (arquipélago em frente à praia de Ipanema), e se deslocam por toda a cidade, sendo animais de extensa área de vida⁵. As margens da Lagoa com vegetação também são importantes para outros animais

de menor porte, onde foram identificados alguns ninhos como o da lavadeira-mascarada (*Fluvicola nengeta*) e do quero-quero (*Vanellus chilensis*) (Alves & Pereira, 1998).

A grande parte das espécies vegetais e animais na Lagoa não é endêmica, sendo algumas nativas, como as árvores aroeira-vermelha (*Schinus terebinthifolia*) e a munguba (*Pachira aquatica*), que são bem distribuídas por todo o Parque Tom Jobim. Há também uma diversidade de árvores nativas e endêmicas brasileiras, como o pau-rei (*Pterygota brasiliensis*), o tataré (*Chloroleucon tortum*) e o sombreiro (*Clitoria fairchildiana*). Entretanto, as espécies vegetais exóticas são a maioria nesta área, como coqueiros (*Cocos nucifera*), figueiras (*Ficus microcarpa* e *Ficus elastica*) e algô-dão-da-praia (*Talipariti tiliaceum*). Em relação à fauna, o gambá-de-orelha-preta é o único restrito ao bioma da Mata Atlântica enquanto a maioria dos mamíferos neste fragmento não é considerada restrita.

⁴ Comitê Brasileiro de Registros Ornitológicos.

⁵ Entrevista com a bióloga Tatiana Ribeiro, 2022.

Figura 7. (página anterior)

A biodiversidade na Lagoa.

Fonte: Elaboração própria, a partir de visitas de campo (entre maio e agosto de 2022), entrevistas e pesquisa bibliográfica (ver tabela 1).

71 Quanto à porção noturna da biodiversidade (Figura 7), afora as espécies da fauna de hábito noturno, consideramos as crepusculares, ou mesmo as diurnas com alguma efemeridade noturna. Indicamos relações interespecíficas entre espécies vegetais e animais noturnos, apesar de reconhecermos que há interações que necessitam de conectividade física para o movimento de determinadas espécies, como mamíferos terrestres. Dentre as relações interespecíficas estimadas para este fragmento, a maioria é feita pelas Arecáceas, como o jerivá (*Syagrus romanzoffiana*). A maior parte dessas interações noturnas se dá com árvores exóticas, pelas quais os morcegos são responsáveis pela maioria dessas relações. Poucos representantes da avifauna noturna foram encontrados no levantamento, como o soco-dorminhoco (*Nycticorax nycticorax*) e espécies diurnas com hábitos crepusculares, como a fragata (*Fregata magnificens*).

Vale frisar que não foram identificados estudos para os mamíferos nesta área. As espécies indicadas são fruto de avistamento e da colaboração de entrevistados, como pescadores e a bióloga Adarene Motta que, além de ter pesquisado o morcego-pescador⁶ na Lagoa, comentou a possibilidade de presença de outras espécies, ao avaliar a especificidade alimentar e disponibilidade do alimento neste fragmento. Motta auxiliou na identificação

de um morcego, que foi registrado voando na beira da Lagoa, confirmando que se tratava do morcego-de-cauda-grossa (*Molossus molossus*). Considerou-se como parte da fauna noturna a capivara (é diurna, crepuscular e noturna) e o gambá, que são mamíferos não voadores. Quanto aos mamíferos voadores, considerou-se o morcego-pescador (*Noctilio leporinus*), o morcego-beija-flor (*Glossophaga soricina*) e o myotis-negro (*Myotis nigricans*).

De acordo com a Figura 7, toda a fauna é de pouca preocupação, a nível global (IUCN, 2023), com exceção do sagui (que não teve a identificação da espécie), sem indicação a nível municipal e estadual. Ou seja, a Lagoa não tem abrigado espécies consideradas ameaçadas ambientalmente. A maior parte das espécies vegetais também é considerada de pouca preocupação pelo Centro Nacional de Conservação da Flora (CNC Flora, 2012) ou não são classificadas. Apenas o ipê-rosa (*Handroanthus impetiginosus*) e o tataré são quase ameaçadas e o pau-brasil (*Paubrasilia echinata*) é mencionado como em perigo. Por fim, cabe mencionar os estratos formados pela vegetação na Lagoa. Mesmo com toda transformação, podemos encontrar diferentes estratos formados pela flora que foi introduzida. Há um dossel mais aberto formado por todo o parque, já nas margens úmidas podemos encontrar em certos trechos dossel, sub-bosque e estrato herbáceo.

⁶ Motta nos contou em entrevista que não fez a coleta de morcegos, mas pelas tentativas de captura observou esta espécie na Lagoa nos anos 2000.



Figura 8.
A paisagem noturna e a iluminação urbana recente ao redor da Lagoa. Fonte: Elaboração própria, 2022.

Parte do perímetro da Lagoa Rodrigo de Freitas está inserido bairro da Lagoa, considerado de alta renda na Zona Sul do Rio de Janeiro. O bairro é predominantemente residencial, circundado principalmente por edificações multifamiliares e algumas favelas, que permaneceram após intervenções de remoção. Há ainda o Quilombo da Sacopã, cuja organização foi iniciada na década de 1920 e que resistiu à pressão da especulação imobiliária e do próprio Estado⁷. Os moradores entrevistados revelam que o convívio com a Lagoa e a proximidade com as florestas ao redor são essenciais em seu cotidiano. Contemplá-las, seja de dia ou à noite, é uma forma de reduzir os ritmos da correria da cidade, sendo um momento de pausa e respiro.

⁷ O reconhecimento deste território somente foi oficializado em 2004 pela Fundação Palmares e se tornou posteriormente Área Especial de Interesse Cultural.

Ouvir diferentes sons ao anoitecer, como o das cigarras, é algo relevante na percepção da passagem do tempo.

Em relação à paisagem noturna, nem sempre as vivências nessa paisagem são afetivas, principalmente por questões ligadas à segurança. Casos de assalto foram relatados, demonstrando o receio de sair de casa à noite. Este receio foi citado também por homens, mas principalmente por mulheres, que revelaram muitas vezes a contemplação da paisagem por suas janelas. Ainda assim,

foi possível perceber durante as visitas de campo, que há diversas atividades e dinâmicas sociais presentes nesse espaço público à noite, especialmente nos finais de semana e feriados. Até mesmo em áreas consideradas com menores níveis de luminosidade (Figura 9), em determinados trechos de suas margens, são vivenciadas por diferentes perfis — seja para o lazer, contemplação ou exercício físico.

73



Figura 9. Margens da Lagoa vivenciadas, mesmo com menor luminosidade, ao lado da colônia de pescadores. Fonte: Elaboração própria, 2022.

Para os pescadores da colônia da Lagoa, a escuridão é uma forma de proteção para quem está em seu interior e criticam: "essa iluminação forte de LED, que veio clarear toda a orla da Lagoa, veio a ser meio que prejudicial para a gente", explicitando que, ao mesmo tempo em que os deixou mais expostos, acaba tornando as ações de pesca mais visíveis e competitivas entre os próprios pescadores — revelando, por exemplo, onde estão os robalos, que se entocam à noite. A pesca noturna acontece na Lagoa desde longa data, mas atualmente ocorre mais por um acordo entre os pescadores e o poder público, a fim de evitar conflitos com as demais atividades esportivas e de lazer que ocorrem durante o dia.

74 Por sua vasta experiência com a noite, um pescador relatou que já presenciou assaltos, acidentes, incêndios, incursões policiais, mas que, quando está no meio da Lagoa "existe uma paz interior, o ruído é menor, o visual é muito mais bonito, tem uma paisagem, uma luminosidade colorida bonita, tem a Pedra da Gávea de silhueta, é muito bonito", e prossegue afirmando "a gente trabalha no paraíso, é um emprego abençoado, sofrido, porém abençoado". Ele conta que não se sente inseguro à noite, nunca viu pescador ser assaltado pela orla da Lagoa. De uma forma geral, há uma percepção do aumento da "quantidade de luz" com a implementação do LED (light-emitting diode) branco na Lagoa, a partir de reforma recente em sua iluminação pública — o que está acontecendo em toda a cidade.

Uma das moradoras disse que houve muita reclamação por parte dos moradores, porque implementaram uma iluminação mais forte: "pelo lado da segurança, de quem caminha à noite na Lagoa é bom, mas acho que os

animais desaparecem", relatando que essa modificação era comentada desde os porteiros aos seguranças da rua. Outra entrevistada observou que vivemos um paradoxo, em que a cidade deveria ser muito iluminada devido à violência, por outro lado, torna-se tão iluminada que se perde o céu estrelado. As críticas vão além do espaço público em si da Lagoa, pois também se referem às áreas privadas ao seu redor, como a iluminação recente do Jockey Club e da Sociedade Hípica, que ficam às margens da Lagoa e que foram apontadas como incômodas: "[...] acho que ficou muito forte em termos de luminosidade, e o contraste entre o escuro e o claro [...] às vezes até à noite é mais claro do que o dia"⁸.

Sobre possíveis alterações na iluminação urbana, de uma maneira geral, as falas são difusas. Muitas vezes há aceitação, mas com a condicionante de melhoria do policiamento ou da violência. Muitos entrevistados foram categóricos ao considerar segurança como sinônimo de quantidade de luz. Pensam ser incompatível modificações na iluminação que contribuíssem com a fauna e flora ou para a visibilidade do céu noturno, apesar de valorizarem estes aspectos. Uma moradora disse que adora ver a lua e reconhece que com a iluminação artificial se perde a percepção do céu e que nos distanciamos da Natureza. No entanto, relata que não vê como temporizar os animais de hábito noturno e a questão da segurança, ainda mais com os episódios de violência já ocorridos na Lagoa.

Por outro lado, há moradores na Lagoa que questionam a efetividade da iluminação em relação à segurança: "Mas o que adianta ter iluminação e não ter segurança, porque a luz não brecia a violência, não é a luz que vai diminuir a violência [...]. Outros reconhecem essa

⁸ Entrevista com uma moradora da Lagoa, 2022.

ambiguidade, apesar da percepção de mais segurança com a iluminação mais intensa: "Eu tenho a sensação só que é mais seguro, eu não sei se tem métricas falando que teve diminuição de assaltos, de violência, eu não sei sobre esses dados [...]". Há tentativas de mediação em prol da fauna e da flora. Uma moradora, que vive nas bordas do Morro dos Cabritos, disse: "não precisa jogar um holofote, porque ninguém vai andar na mata [...]. Ilumina as ruas para a gente ter o ir e vir com tranquilidade e com segurança, mas que não prejudique".

Muitos moradores não tinham informação sobre os possíveis impactos da iluminação urbana sobre a fauna e a flora, mas alguns consideravam esta possibilidade. O pescador

entrevistado comenta "se a luz incomoda a gente imagina os animais". Outra entrevistada compreende que "assim como nós humanos ficaríamos incomodados com uma luz superforte perto da mata, imagina os bichos, porque aquilo não é natural". Ela diz que em seu condomínio, situado no Morro da Saudade (ver Figura 10), as luzes são menos intensas. Usa-se mais luz indireta e isso é um diferencial, mas não soube dizer se são diretrizes ambientais pela proximidade à área de proteção.

75



Figura 10.
Halo de luz gerado pela iluminação da Lagoa, entre os morros dos Cabritos e da Saudade. Fonte: Tatiana Ferreira, 2022.

Potencialidades do projeto paisagístico

Os processos sociais, que moldaram a paisagem da Lagoa Rodrigo de Freitas ao longo do tempo, nos mostram valores associados ao domínio e afastamento da natureza, seja através do controle de suas águas, florestas, mangues e restingas, ou da consolidação de uma nova estética com as luzes da cidade. As singularidades dos processos naturais noturnos foram colocadas em segundo plano, priorizando uma paisagem pública iluminada artificialmente. Há muitos impasses em conceber a iluminação como algo que afeta as dinâmicas ambientais, pois ela foi construída intrinsecamente com a urbanização da cidade, sobretudo, como símbolo de modernidade e progresso. Entretanto, as discussões ambientais ao redor da biodiversidade nos mostram que a iluminação das cidades precisa ser repensada a partir de novas estratégias projetuais que considerem o habitat noturno, como argumenta Challéat (2018).

Na contemporaneidade, identificou-se que a paisagem lagunar do estudo de caso e sua natureza são de extrema relevância para os habitantes da cidade. O desejo de proximidade e vivência dessa natureza remanescente foram expressos nas falas dos moradores entrevistados. Lynch (1981) já falava da importância da presença da natureza na cidade, no sentido de conexão mental com ela, especialmente com a rede de criaturas vivas — o que seria uma satisfação básica e de profunda sensibilidade em termos de vitalidade para a boa forma da cidade. Hough (1995) defendeu a importância da visibilidade dos processos naturais como um princípio do projeto paisagístico, como forma de inter-relacionar a vida humana com a fauna e a flora. Para o autor, as cidades são desenhadas para ocultar os

processos ambientais que sustentam a vida — o que gera um empobrecimento sensorial do meio em que vivemos.

Sobretudo, o projeto paisagístico também pode contribuir com a visibilidade dos processos naturais, estimulando as conexões com rios e com o mar, visto que, atualmente, a conectividade entre os corpos d'água da região e a Lagoa é controlada e limitada através da canalização dos rios e do uso de comportas. Afora ser essencial para o movimento da biodiversidade, a conectividade é uma forma de também compreendermos que as águas participam de um movimento contínuo e interligado, em que montanhas, planícies e mar constituem uma identidade paisagística (Costa, 2006).

Em contraposição à visibilidade das dinâmicas ambientais diurnas, a noite traz outra lógica, pois as dinâmicas ambientais noturnas precisam de escuridão. A paisagem iluminada, que permite a experiência noturna do espaço público na Lagoa, é a mesma que deveria fornecer abrigo sem exposição à luz artificial para animais e plantas. Ao mesmo tempo em que há afetos por essa paisagem e críticas sobre como ela é iluminada, o medo da vivência no espaço público da Lagoa Rodrigo de Freitas e a percepção de que a qualidade espacial é proporcional a maiores níveis de luz para segurança fomentam ainda mais esses impasses. Assim, argumenta-se que o projeto paisagístico não pode ser limitado a essas questões, ainda mais, como foi explicitado nas entrevistas, há questionamentos sobre a real eficácia da iluminação em relação à segurança do espaço público⁹.

Outro aspecto da temporalidade da paisagem é o olhar para seus processos naturais,

⁹ Sobre este debate, ver Ferreira (2024).

sobretudo para os seus ciclos de luz ao longo do dia e da noite. Lynch (1972) já defendia a relevância dessa percepção, seja pela mutabilidade da luz nas superfícies ou da vegetação ao longo das estações. A paisagem é um meio rico em sensações e aspectos fenomenológicos, um bioma, vivo, sujeito a fluxos e mudanças de seus ciclos e processos naturais ao longo do tempo (Corner, 1992). Suas qualidades espaciais, bem como a luz que a permeia, texturas e ambiências estão sempre sujeitas à modificação. Sobretudo, os ciclos de luz fornecem pistas ambientais persistentes para os demais seres que habitam a Terra conosco.

77 Esses aspectos reforçam o que se pode aprender com as gradações de luz e cores na paisagem, como o projeto de iluminação urbana precisa ser mais flexível, conforme a abordagem paisagística, que demanda a consideração de fluidez e dos processos ao longo do tempo (Corner, 2006). Essas discussões vão ao encontro de Lynch (1972), ao mencionar que as luzes da cidade poderiam ter mais movimento, não somente marcar diferentes referenciais urbanos, mas transparecer a marcação do tempo e do clima, contrastar com a lua e as nuvens, pulsar, acender ou apagar, mudar de intensidade, além de serem mais interativas com as pessoas. Em consonância com o autor, Narboni (2003), argumenta que é necessário dar atenção à passagem do tempo, que é lenta e gradual, assim, o desenho de iluminação não deve ser uma ruptura ou oposição completa aos ritmos cíclicos.

O reconhecimento destes processos na paisagem noturna é uma forma de considerar os outros seres, que são fortemente regidos por esses ciclos, mas que precisam ser conciliados com as necessidades humanas também.

Se é almejado considerar a biodiversidade e sua dimensão noturna, torna-se relevante considerar alguns aspectos do desenho de iluminação, tais como temporalidade de acionamento da luz, menor intensidade luminosa, menor temperatura de cor e faixa espectral possível, sobretudo, incorporar ao projeto as noções de interesclaridade e interdisciplinaridade (Ferreira & Costa, 2022).

Por último, cabe ressaltar que a Lagoa Rodrigo de Freitas, enquanto um espaço verde público com vegetação projetada — que contém diferentes estratos vegetais —, e que possui um extenso espelho d'água, além de margens úmidas com microhabitats, contém um potencial de articulação entre os demais espaços verdes, áreas de floresta e corpos hídricos na cidade. Segundo Farinha-Marques (2022), formações vegetais multiestratificadas combinam uma diversidade de árvores, arbustos e herbáceas (com diferentes volumes, formas, cores, texturas e nichos ecológicos), e contribuem com uma diversidade biológica e sensorial no espaço urbano.

A vegetação na Lagoa é também fundamental como suporte biofísico para a conectividade. De acordo com Costa (2015), a vegetação na prática projetual da arquitetura paisagística não se limita a questões de composição, ela possui um desempenho multifuncional, tornando-se central nas dinâmicas ambientais, na experiência urbana e para a expansão da biodiversidade na cidade. Sob esta perspectiva, muito se defende o uso de espécies vegetais nativas em projetos paisagísticos em diferentes escalas, seja em áreas públicas ou privadas. Um dos principais argumentos é a dependência da fauna da vegetação original e que a introdução de uma nova espécie pode até levar à anulação de outra.

Por outro lado, Costa (2015) argumenta que paisagistas como Roberto Burle Marx, defensor incansável da flora brasileira em seus projetos, introduziu, juntamente com o botânico Luiz Emygdio de Mello Filho, espécies exóticas na paisagem urbana — como a paineira-vermelha (*Bombax ceiba*). Eles também introduziram no Rio de Janeiro espécies de outros biomas brasileiros, como o abricó-de-macaco (*Couroupita guianensis*), que é natural da Amazônia. Ambas as espécies citadas se encontram ao redor da Lagoa — onde o estudo mostrou que a maioria das espécies vegetais é exótica e não endêmica — e, não deixam de ter importância para os animais que habitam essa paisagem, apesar de não pertencerem originalmente ao bioma da Mata Atlântica. Outro exemplo é a amendoeira (*Terminalia catappa*) presente na Lagoa, espécie asiática, tornou-se fonte de alimento para morcegos na cidade, que por sua vez, contribuem com sua rápida dispersão (p. ex. Motta *et al.*, 2004).

Outro aspecto é que além da conectividade territorial e física entre os fragmentos de áreas verdes, há a chamada conectividade funcional, que se refere à perspectiva e motivação das espécies (Hilty *et al.*, 2019) — o que exige maior aprofundamento nas relações entre animais e plantas que habitam o espaço urbano. Assim, através da interdisciplinaridade, o projeto paisagístico pode expandir os papéis de abrigo, alimentação e relações interespecíficas com a inserção de espécies vegetais chave. A introdução de mais vegetação nativa tem o potencial de ampliar a conectividade ecológica, fomentando ecossistemas urbanos mais integrados, a diversidade e riqueza de espécies (p. ex. Pinheiro *et al.*, 2018). No caso da Lagoa,

é uma oportunidade de expandir sua biodiversidade, dando suporte para espécies mais sensíveis ecologicamente se moverem pela densidade urbana. A palmeira jerivá que é nativa, por exemplo, tem o potencial de atrair animais noturnos, como morcegos e a paca (Ferreira, 2024), sendo que para esta última, enquanto mamífero terrestre, a conectividade também dependerá de caminhos permeáveis entre as florestas ao redor e a Lagoa.

Considerações finais

O objetivo deste artigo foi discutir potencialidades do projeto paisagístico para o espaço verde e público para o fomento da biodiversidade urbana e noturna. A partir do estudo de caso da Lagoa Rodrigo de Freitas, buscou-se explorar as diferentes temporalidades da paisagem, como os processos naturais e culturais se transformaram ao longo do tempo, além das transformações entre os ciclos diurnos e noturnos. Sob uma perspectiva histórica, verificou-se que mesmo com a urbanização da paisagem lagunar, que contribuiu para um distanciamento dos processos naturais, há valores que persistem e expressam afetos pela floresta e pela própria Lagoa, como também por sua paisagem noturna. Ver o céu e os astros é algo ainda relevante na atualidade, assim, vivenciar a paisagem noturna é algo que persiste.

Esses impasses dão continuidade à sobreposição dos valores ambientais da noite, sobretudo devido às percepções de insegurança no espaço público. Por outro lado, o estudo indica que a iluminação urbana existente não é propícia para a biodiversidade que resiste na cidade. A pesquisa revela uma porção da biodiversidade urbana da Lagoa, mostrando uma diversidade que geralmente

não é contemplada nos estudos ecológicos, conforme a escassez ou inexistência de estudos dedicados aos grupos taxonômicos selecionados, principalmente em relação à fauna noturna. Ainda há na Lagoa setores que podem abrigar espécies e dinâmicas mais sensíveis ambientalmente e que seguem expostas à intensa iluminação — como suas margens e microhabitats e seu próprio espelho d'água.

79 Dessa forma, o estudo destaca algumas estratégias do projeto paisagístico com o potencial de expandir a biodiversidade urbana e noturna. Primeiro, tem-se o desafio de compreender a complexa estrutura de relações da paisagem, reconhecendo as inter-relações entre suas dimensões sociocultural e ambiental, a partir das quais o projeto paisagístico deve alinhar diversidade social e ecológica com o desenho do espaço público. Segundo, deve-se considerar que a paisagem noturna abriga diferentes dinâmicas e uma lógica de não visibilidade dos processos naturais, em que a escuridão é relevante para a conectividade ecológica noturna. Terceiro, o desenho de iluminação, em conjunto com o paisagismo, deve ser mais flexível, não se constituir uma infraestrutura rígida e uma ruptura aos ritmos da paisagem.

Por fim, ao considerar a vegetação urbana como multifuncional e multiestratificada, o desenho paisagístico colabora com a conectividade ecológica, seja através da flora nativa ou com o emprego de espécies vegetais chave, que possam atrair uma diversidade de animais, sobretudo, os noturnos. Seja na Lagoa Rodrigo de Freitas como em qualquer outro espaço aberto e público nas cidades, torna-se fundamental expandir as potencialidades de suas conectividades em meio ao tecido urbano, como uma das formas de contribuir com a movimentação das espécies entre os fragmentos de Mata Atlântica e demais espaços verdes. Nessa direção, o projeto paisagístico se destaca como importante estratégia para a ampliação e manutenção da biodiversidade nas cidades.

Agradecimentos

As autoras agradecem ao CNPq (processo: 141355/2019-0) e à CAPES, no âmbito do Programa CAPES-PRINT da Universidade Federal do Rio de Janeiro (processo 88887.701607/2022-00), pelo fomento desta pesquisa. Ademais, agradecem aos entrevistados pela participação e atenção dadas.

Bibliografia

Abreu, Mauricio (2006 [1987]). *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* (4º ed). Jorge Zahar.

Alves, Maria Alice & Pereira, Érika F. (1998). "Richness, abundance and seasonality of birds species in a lagoon of an urban area (Lagoa Rodrigo de Freitas) of Rio de Janeiro, Brazil", in *Ararajuba*, 6 (2), pp. 110-116. http://www.revbrasilornitol.com.br/BJO/article/view/0903/pdf_166

Barreiros, Eduardo Canabrava (1965). *Atlas da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro: ensaio 1565-1965*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

Barata, Carlos Eduardo & Gaspar, Claudia B. (2015). *A Fazenda Nacional da Lagoa Rodrigo de Freitas na formação de Jardim Botânico, Horto, Gávea, Leblon, Ipanema, Lagoa e Fonte da Saudade*. Cassará.

Borja, Jordi (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial.

Cabral, Alfredo do Vale (1882). *Guia do viajante no Rio de Janeiro*. Typographia da Gazeta de Notícias. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil. http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/or113106/or113106.pdf

Cauquelin, Anne (1977). *La ville la nuit*. Presses Universitaires France.

Challéat, Samuel (2018). "Le socioécosystème environnement nocturne: Un objet de recherche interdisciplinaire", in *Natures Sciences Sociétés*, 26(3), pp. 257-269. <https://doi.org/10.1051/nss/2018042>.

CNC Flora, Centro Nacional de Conservação da Flora (2012). *Lista Vermelha da flora brasileira - versão 2012*, JBRJ. <http://cncflora.jbrj.gov.br/portal/pt-br/listavermelha>

Corner, James (1992). "Representation and landscape: Drawing and making in the landscape medium", in *Word & Image*, 8(3), pp. 243-275. <https://doi.org/10.1080/02666286.1992.10435840>.

Corner, James (2006). "Terra Fluxus. In Charles Waldheim", in *The Landscape Urbanism Reader*. Princeton Architectural Press, pp. 21-34.

Corner, James (2014 [1997]). "Ecology and Landscape as agents of creativity", in Alison Bick Hirsch & James Corner (Eds.), *The Landscape Imagination: Collected Essays of James Corner 1990-2010*. Princeton Architectural Press, pp. 257-284.

Costa, Lúcia Maria S. A. (2006). "A paisagem em movimento", in Denise Barcellos Pinheiro Machado (Ed.), *Sobre Urbanismo*. Viana & Mosley: PROURB, pp. 149-157.

Costa, Lúcia Maria S. A. (2015). "Vegetação nativa: Desdobramentos e perspectivas no processo paisagístico", in Márcia Nogueira Batista, Mônica Bahia Schlee, Eduardo Barra & Vera Regina Tângari (Eds.), *A Vegetação nativa no Planejamento e no Projeto Paisagístico*. Rio Books, pp. 271-282.

Costa, Sonia S. (2009). *Saneamento e melhoramento da Lagoa Rodrigo de Freitas: A preparação de um espaço urbano para as elites* [Dissertação de Mestrado não publicada]. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense.

Dunn, Nick (2016). *Dark Matters: A Manifesto for the Nocturnal City*. Zero Books.

Ecolibra, Engenharia & SMAC (2020). *Parque Natural Municipal da Catacumba, Avaliação Ecológica Rápida (AER)*. Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade (SMAC).

Farah, Ivete (2010). "A Arquitetura Paisagística no período entre 1976 e 1985", in I. Farah, M. B. Achlee & R. Tardin (Eds.), *Arquitetura paisagística contemporânea no Brasil*. Senac São Paulo, pp. 77-117.

Farinha-Marques, Paulo, Lameiras, J. M., Fernandes, C., Silva, S., & Guilherme, F. (2011). "Urban biodiversity: A review of current concepts and contributions to multidisciplinary approaches", in *Innovation: The European Journal of Social Science Research*. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/13511610.2011.592062>

Farinha-Marques, Paulo (2022). "Planear e projetar a biodiversidade na cidade", in M. A. Martins-Loução & R. Oliveira (Eds.), *Um pouco por toda a parte. A Ecologia no séc. XXI*. Afrontamento, pp. 297-312.

Ferreira, Tatiana de A. (2025). "O desenho da paisagem noturna do Rio de Janeiro: inter-relações e dissensos entre valores socioculturais e ambientais (1850-2000)", in *CIDADES, Comunidades e Territórios* [NO PRELO].

Ferreira, Tatiana de A. (2024). *Cidade noturna: Diálogos entre Biodiversidade, Noite e Paisagem*. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), Repositório da Universidade Federal do Rio de Janeiro. <http://objdig.ufrj.br/21/teses/950233.pdf>.

Ferreira, Tatiana de A., & Costa, Lúcia M. S. A. (2022). "Desvelando a cidade noturna pela paisagem, contribuições para a discussão da biodiversidade noturna", in *Anales de Investigación en Arquitectura*, 12(1), Artigo 1. <https://doi.org/10.18861/ania.2022.12.1.3204>

Hilty, Jodi A., Keeley, Annika T. H., Jr, William Z. Lidicker, & Merenlender, Adina M. (2019). *Corridor Ecology, Linking Landscapes for Biodiversity Conservation and Climate Adaptation* (2nd ed). Island Press.

Hough, Michael (1995). *Cities and Natural Process*. Routledge.

IUCN (2023). *The IUCN Red List of Threatened Species*. IUCN Red List of Threatened Species. <https://www.iucnredlist.org/en>

Kessel, Carlos (2001). *A vitrine e o espelho: O Rio de Janeiro de Carlos Sampaio* (Vol. 2). Secretaria das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Lagos, Adriano R. (2004). *Ecologia da Avifauna da Lagoa Rodrigo de Freitas, RJ: Riqueza, abundância e partilha de recursos* [Mestrado em Ecologia]. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação em Ecologia.

Lynch, Kevin (1972). *What time is this place*. The MIT Press.

Lynch, Kevin (1981). *A Theory of Good City Form*. The MIT Press.

Mendonça, Leila L. (2004). *Reflexos da Cidade—A Iluminação Pública na cidade do Rio de Janeiro 1565-1930* (2.^a). Memória de Eletricidade.

Moscatelli, Mário & Almeida, Josimar Ribeiro de (1994). "Avaliação preliminar do reflorestamento de manguezais Lagoa Rodrigo de Freitas", in *Anais do III Simpósio de Ecossistemas da Costa Brasileira*. Subsídios a um gerenciamento ambiental (Vol. 1). Academia de Ciências do Estado de São Paulo, pp. 131-134.

Motta, Adarene G., Esbérard, Carlos, Bergallo, Helena G., Almeida, Josimar R. de, Costa, Luciana. M., Rodrigues, Livia & Santos, Adilson R. dos (2004, novembro). "Árvores do paisagismo e morcegos", in *Revista Vetores & Pragas*, 7(15), pp. 18-21.

Narboni, Roger (2003). *A Luz e a Paisagem: Criar Paisagens Nocturnas*. Livros Horizonte.

Oliveira, Lejeune de, Nascimento, Rubem do, Krau, Luiza, & Miranda, Arnaldo (1957). "Observações hidrobiológicas e mortandade de peixes na Lagoa Rodrigo de Freitas", in *Memórias do Instituto Oswaldo Cruz*, 55(2), pp. 211-275. <https://doi.org/10.1590/S0074-02761957000200005>

Pacheco, José Fernando et al. (2021). "Annotated checklist of the birds of Brazil by the Brazilian Ornithological Records Committee – second edition", in *Ornithology Research*, 29(2), pp. 94-105. <https://doi.org/10.1007/s43388-021-00058-x>

Paula, Carlos H. R. de, Andreato, Regina. H. P., & Andreato, José V. (2001). "A vegetação da Lagoa Rodrigo de Freitas, RJ", in *Eugeniana*, 25, pp. 11-21.

Pesavento, Sandra Jatahy (2002). *O imaginário da cidade: Visões literárias do urbano—Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre* (2.ª ed). UFRGS.

Pinheiro, R. Torres, Marcelino, Dianas G., & Moura, Dieyson R. de (2018). "Diversidade de espécies arbóreas em canteiros artificiais e naturais de uma cidade planejada", in *Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental*, 7(3), pp. 236-258. <https://doi.org/10.19177/rgsa.v7e32018236-258>

Silva, José. A. D. da (2020). "Birdwatching como uma proposta de valorização do espaço ecoturístico da Lagoa Rodrigo de Freitas, Rio de Janeiro (RJ)", in *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 13(3), pp. 587-599.

Albuquerque Ferreira, Tatiana de & Costa, Lúcia Maria Sá Antunes (2026). "Espaço público e as temporalidades da paisagem: caminhos para a biodiversidade urbana e noturna". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 52-85. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1186>

Relações de Poder no Fazer-Cidade em Torno da Reforma da Orla da Barra, em Salvador - BA (2013—2017)

João Maurício Santana Ramos

Resumo

Este trabalho é um relato etnográfico de uma transformação urbana: a reforma da orla da Barra em Salvador — Bahia, observando fatos ocorridos entre 2013 e 2017. Buscou-se identificar as relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno desta transformação urbana. Partindo das formulações de Agier e Foucault, propõem-se relações de poder no fazer-cidade como as dificuldades aos movimentos de alguns atores impostas por movimentos de outros atores e/ou pelas (re)configurações dos espaços urbanos. Na pesquisa, foram empregadas ferramentas comuns ao método etnográfico, como observação participante, anotações em caderno de campo, conversas gravadas, notícias e publicações em redes sociais. Os resultados indicam relações de poder estabelecidas mediante mudanças no trânsito do bairro, ausência de sombreamento, aumento da frequência de visitantes nos fins-de-semana, entre outros, bem como resistências a algumas dessas relações de poder. Mapear as relações de poder no fazer-cidade pode levar a encaminhamentos na direção de cidades mais inclusivas.

86

Abstract

This work is an ethnographic report of an urban transformation: the reform of Barra shore in Salvador — Bahia, observing events that occurred between 2013 and 2017. The aim was to identify power relations in the city-making that occurred around this urban transformation. Starting from Agier's and Foucault's formulations, power relations in city-making are proposed as the difficulties to the movements of some actors imposed by the movements of other actors and by the (re) configurations of urban spaces. In the research, tools which are common to the ethnographic method were used, such as participant observation, fieldnotes, recorded conversations, news and publications on social networks. The results indicate power relationships established through changes in neighborhood traffic, lack of shadowing, increased frequency of visitors on weekends, among others, as well as resistance to some of these power relationships. Mapping power relations in city-making can lead to steps towards more inclusive cities.

87

Introdução

A reforma de um espaço público urbano pode mobilizar muitos atores que nele possuem interesse. É um momento de investimento de recursos públicos para reconfigurar um trecho da cidade tendo, como resultado, uma transformação urbana que pode ser muito expressiva. Ademais, pode demorar de surgir outra oportunidade de reconfiguração do mesmo espaço público, dados os recursos necessários à realização das obras e os transtornos decorrentes de sua execução. Então, diversos atores e grupos articulam-se para fazer valer seus interesses na reforma de um espaço público.

88 A reforma de um espaço público é um momento acentuado do fazer-cidade. Partindo do conceito formulado por Agier (2015), para quem o fazer-cidade é o meio para instauração do direito à cidade, gostaria de propor um alargamento deste entendimento. Considero que fazer-cidade corresponde aos movimentos e aos resultados dos movimentos de todos os atores nos espaços urbanos, que vão sendo constantemente (re) conformados. Contemplando todos os movimentos de todos os atores urbanos, pensar o fazer-cidade evita priorizar alguns movimentos em detrimento de outros e possibilita colocá-los lado a lado para melhor analisar as dinâmicas do espaço urbano (Ramos, 2020).

A formulação de Agier para fazer-cidade traz uma estreita relação com o direito à cidade proposto por Lefebvre (2011) em 1968, para quem o direito à cidade vai além do acesso aos espaços ou serviços que o espaço urbano oferece, devendo contemplar, também, o direito de participar dos processos decisórios acerca dos espaços da cidade — é, portanto,

a prevalência do valor de uso sobre o valor de troca dos espaços urbanos. É o "direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos" (Harvey, 2014, p. 28). Pensar a cidade que desejamos significa pensar as pessoas que queremos ser, as relações sociais em que queremos nos envolver, que estilos de vida queremos levar, que valores estéticos atraem-nos mais, que tipos de relação com a natureza agradam-nos mais... Esse pensar só se realiza no coletivo, "uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização" (*ibidem*, p. 28).

Michel Agier (2015) defende que a cidade é feita essencialmente de movimento, um movimento que faz e desfaz a cidade permanentemente. Ele utiliza a expressão fazer-cidade para nomear o movimento que efetiva o direito à cidade; afirma que mediante o fazer-cidade o direito à cidade concretiza-se, que o fazer-cidade é o objeto observável do direito à cidade. Ora, esta formulação pode levar a um entendimento ingênuo sobre o que é a cidade — cidade seriam somente aqueles espaços onde pudesse ser verificado o direito à cidade, enquanto todos os espaços onde houvesse distanciamento do direito à cidade não seriam cidade. No entanto, a cidade é encontro e também segregação, é solidariedade e também exploração, é imprevisibilidade e também ordenamento e controle, é troca e também disputa. Quando se usa a palavra "cidade", é preciso recordar sua polissemia; Vasconcelos (2015) fez um detalhado estudo sobre como o conceito de cidade foi se modificando entre os séculos XIX e XXI. Entendo que definir cidade, portanto, é uma tarefa inglória, já que a cidade é um constante

"acontecer', ou, melhor, um lugar onde vários acontecimentos se entrelaçam" (Ingold, 2012, p. 29). O próprio Agier (2011, p. 38-39) propõe deslocar a

questão sobre o que é a cidade — uma essência inatingível e normativa — para a pergunta sobre o que faz a cidade. O próprio ser da cidade surge, então, não como um dado mas um processus, humano e vivo, cuja complexidade é a própria matéria de observação, das interpretações e das práticas de "fazer cidade".

89 A existência de dissensos e conflitos é inerente ao espaço urbano, pois nele convivem pessoas diversas, com diversos entendimentos e desejos. De acordo com Lefebvre (2011, p. 66), "a cidade se manifesta como um grupo de grupos". Harvey (2014) reforça este entendimento, na medida em que concebe a cidade como "o lugar onde pessoas de todos os tipos e classes se misturam, ainda que relutante e conflituosamente, para produzir uma vida comum, embora permanentemente mutável e transitória" (2014, p. 134).

O fazer e refazer-cidade, enfrentando os conflitos de interesses que surgem no processo, depende do exercício do poder coletivo, como afirma Harvey (2014), mas também passa por diversas coletividades ou atores exercendo poder alternadamente e/ou simultaneamente e com foco no mesmo objeto de interesse — um espaço público que passa por reforma, por exemplo. Para analisar os conflitos próprios do fazer-cidade, parecem-me adequadas as ideias de Foucault (2008) acerca do poder. Para o filósofo, o poder circula entre os atores, passando por eles, funcionando em rede. Sob essa ótica, o poder perde a carga negativa de um dispositivo utilizado

para reprimir ou dominar e passar a ser visto como uma força produtiva que percorre todo o corpo social, promovendo algum prazer e compondo saber e discurso — e é deste modo que o poder pode permanecer e ser aceito. Todos os atores têm a possibilidade de, em algum momento, exercer o poder sobre os demais. Nesse revezamento do exercício do poder entre atores que possuem interesses divergentes é que se faz, continuamente, a cidade.

Ainda de acordo com Foucault (1995), o poder coloca em jogo a relação entre indivíduos e ele só existe em ato, quando é exercido por um (ou uns) sobre outro (ou outros): "uma relação de poder é um modo de ação que não age direta e imediatamente sobre os outros, mas que age sobre sua própria ação. Uma ação sobre a ação, sobre ações eventuais, ou atuais, futuras ou presentes." (p. 243). Ora, mas as ações dos atores (indivíduos) só acontecem no espaço. Portanto, intervir no espaço é uma forma de agir sobre as ações de outros, é também uma forma de exercer poder, de estabelecer relações de poder. Santos (1988, p. 24) afirma: "Se o espaço é indispensável ao exercício do mando, é bom lembrar que é suporte necessário e suficiente para que surjam disputas pelo poder.". Portanto, fazer-cidade também é uma forma de exercer poder. Assim sendo, gostaria de propor que as relações de poder no fazer-cidade podem ser verificadas nas ações (ou movimentos) de alguns atores que dificultam ou impedem os movimentos de outros atores no espaço urbano bem como nas (re)conformações do espaço urbano que também dificultam ou impedem movimentos de alguns atores (Ramos, 2020).

Conhecer as relações de poder que permeiam o fazer-cidade em determinado trecho do tecido urbano, a exemplo de um espaço público, pode levar a encaminhamentos na direção de cidades inclusivas tais como pensadas por Marques e Rasteiro (2018): aquelas onde todas as pessoas, independentemente de classe, de gênero, raça, etnia ou religião, estão habilitadas e capacitadas para participar plenamente das oportunidades sociais, econômicas e políticas que as cidades têm para oferecer.

90 Neste trabalho, que é um recorte da pesquisa que desenvolvi no doutorado em Arquitetura e Urbanismo no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, pretendo identificar relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno à reforma da orla da Barra, em Salvador, capital da Bahia, a partir de 2013. Para tanto, proponho uma etnografia de transformação urbana, utilizando ferramentas comuns ao método etnográfico, como observação participante, anotações em caderno de campo, conversas gravadas, notícias, publicações em redes sociais, entre outras. Nesta pesquisa, o objeto não é determinado ator ou grupo social, mas o próprio fazer-cidade e todos os atores e grupos que nele se articulam em diversas relações de poder.

Inquieto acerca das mobilizações contrárias às ações da Prefeitura de Salvador na reforma da orla e noticiadas pela imprensa local, comecei a pesquisa de campo em março de 2015, acompanhando os movimentos dos grupos que se organizavam em torno das questões do espaço público da orla. Aproximei-me da Associação de Amigos e Moradores da Barra (Amabarra) e observei suas ações em

campo. Registrei notícias, publicações em redes sociais da internet e os respectivos comentários. Estive presente em reuniões da associação e conversei com algumas pessoas, fazendo anotações em caderno de campo e gravando conversas. O trabalho de campo foi sustentado, principalmente, pelas contribuições de Hannerz e Ingold. Hannerz (1980) reconhece a observação participante como central na pesquisa antropológica, mas defende o uso da "triangulação": a estratégia de unir dados obtidos em diferentes meios, às vezes encontrando diferentes rotas para o mesmo fato. Ingold (2013, p. 8), por sua vez, propõe substituir a "antropologia de" pela "antropologia com". Paralelamente a estas investidas no campo, fui construindo o aporte teórico que me permitiu analisar os dados.

Um retrato da orla de Salvador antes de 2013

A partir de 2013, ocorreu, em Salvador, um conjunto de ações de reconfiguração de espaços públicos de sua orla — ações chamadas, pela Prefeitura Municipal, de "revitalização" e/ou "requalificação". Este conjunto de ações foi uma das propostas do plano de governo do prefeito ACM Neto, eleito em 2012. ACM Neto, durante a sua campanha para prefeito de Salvador, entendia que o turismo deveria ser tratado como instrumento estratégico para desenvolver a economia da cidade. Ele defendeu que a "recuperação da orla" era fundamental para incrementar o turismo de sol e praia, colocando o turismo como uma importante — talvez a mais importante — justificativa para "requalificação" da orla de Salvador¹.

Entendo que os termos utilizados pela prefeitura para nomear as intervenções urbanísticas — "revitalização" ou "requalificação" — não são adequados, pois sugerem que

¹ Cf. Júnior, Evilásio & Almirante, Juliana (2012, 27 de agosto). "ACM Neto". *Bahia Notícias*. <http://www.bahianoticias.com.br/entrevista/267-acm-neto.html>

se havido perdido vida ou qualidade nestes espaços, a serem reestabelecidos mediante as intervenções urbanísticas. Proponho o uso do termo "reforma", sugerindo a reconfiguração da forma do espaço sem emitir juízo de valor acerca de suas qualidade e/ou vitalidade prévias à reforma. Enquanto emprego o termo "reforma", não esqueço que nela estão também embutidas as intenções de "refuncionalização" dos espaços, ou poderia também ser dito que a necessidade de "refuncionalização" dos espaços é o que mobiliza a "reforma". Lembro Lefebvre (2013, pp. 198-212), que propôs a tríade conceitual forma – função – estrutura para analisar o espaço social, demarcando que a sociedade organizada nas formas de produção e de relação capitalistas (estrutura) demanda espaços adequados (forma) às suas necessidades de consumo (função).

Conforme Souza (2014), desde a década de 1980 a prefeitura de Salvador investe em melhorias urbanas na orla de Salvador com foco no turismo. Em sua tese, o pesquisador constrói um histórico de intervenções urbanas na orla da cidade. O "Projeto de Valorização da Orla Marítima de Salvador", lançado em 1985 pela prefeitura municipal e governo estadual, com custo anunciado de 25 milhões de dólares e focado na ocupação das praias com barracas para atrair turistas para a cidade, causou crescimento acentuado do número de barracas de praia, comprometendo o uso dos espaços públicos e o acesso dos banhistas às praias, além de trazer danos ambientais, devido às soluções inadequadas de saneamento e ao lixo gerado. Ao longo da década de 1990, a prefeitura tentou resolver estes problemas, sem êxito. Em 2006, a prefeitura lançou o projeto "Revitalização

e ordenamento das barracas de praia", propondo a construção de 527 edificações para serviços de alimentação, com instalações elétrica e hidrossanitária adequadas, mas em terreno de marinha e com patrocínio de cervejarias para custear as obras. O Ministério Público Federal propôs, também em 2006, uma Ação Civil Pública, em função da agressão ao meio ambiente e ocupação irregular de área de praia, colocando como réus o Município de Salvador, a Superintendência de Meio Ambiente do Município de Salvador e o Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Tal ação culminou, em 2010, na demolição de todas as quase quinhentas barracas de praia de Salvador, com muitos protestos dos barraqueiros no processo. Alguns dos antigos barraqueiros improvisaram estruturas na praia para dar seguimento ao negócio, em exercício precarizado da atividade comercial que desejavam manter.

ACM Neto assumiu a prefeitura de Salvador em janeiro de 2013, em meio a este cenário problemático na orla da cidade: barracas de praia demolidas, comércio precário e irregular nas praias e orla com problemas de manutenção. Em junho do mesmo ano, o prefeito apresentou o projeto de "requalificação" da orla de Salvador em coletiva de imprensa². À época, as ações contemplavam nove trechos da orla da cidade: São Tomé de Paripe, Tubarão, Ribeira, Barra, Jardim de Alah/Armação, Rio Vermelho, Boca do Rio, Piatã e Itapuã, ao custo de R\$ 111,6 milhões, com recursos municipais e federais. Estava prevista a construção de, ao menos, 134 estabelecimentos nestes trechos, entre quiosques e restaurantes, mas dentro das conformidades legais. Nas areias das praias, nenhuma

² Cf. Borges, Thais (2013, 13 de junho). "Obras dos nove trechos da orla de Salvador vão até maio de 2014". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/obras-dos-nove-trechos-da-orla-de-salvador-vao-ate-maio-de-2014-0613>

estrutura fixa seria permitida — estava prevista a distribuição de 300 kits de sombreros, mesas e cadeiras entre os antigos barraqueiros. O planejamento da época previa concluir todas as obras até maio de 2014, antes da Copa do Mundo. Contudo, o desenrolar dos fatos foi diferente, como veremos adiante.

Fazer-cidade em torno da reforma da orla da Barra

A Barra é um dos bairros mais conhecidos de Salvador: marca a entrada da Baía de Todos os Santos, com o forte de Santo Antônio da Barra e o seu farol; nele está o Porto da Barra, onde desceu a comitiva de Tomé de Souza, primeiro Governador Geral do Brasil, vindo de Portugal em 1549; é palco de um dos maiores carnavais do Brasil, de eventos esportivos, recreativos e culturais, de manifestações sociais, entre outros. Por isso tudo, atrai turistas de todo o mundo, durante todo o ano.

A sua centralidade como atrativo turístico de Salvador fez a Barra merecer, no início da formulação das ações de reforma da orla de Salvador, 45% do total de recursos financeiros planejados, o que correspondia a R\$ 50 milhões dentro do total de R\$ 111,6 milhões previstos para serem investidos em nove trechos³. Posteriormente, os recursos disponíveis e as áreas de intervenção foram se alargando, o que reconfigurou este percentual, mas a Barra permaneceu como o trecho que mais recebeu investimentos, se somados os valores referentes à primeira etapa da obra (do Porto da Barra ao Barra Center), à segunda etapa da obra (do Barra Center ao Clube Espanhol), e às reformas no entorno do Farol da Barra e no morro do Cristo: ao todo, foram R\$ 69,3 milhões investidos na orla do bairro. A Figura 1 assinala o primeiro trecho da reforma da orla da Barra, bem como outros pontos de interesse do bairro citados neste texto.

³ Cf. Henrique, Teo (2013, 13 de agosto). "Revitalização da Barra consome 45% do valor destinado à orla". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/revitalizacao-da-barra-consome-45-do-valor-destinado-a-orla-538558>



Figura 1. Primeiro trecho da reforma da orla da Barra. Elaborada pelo autor.

O projeto de reforma da Barra foi apresentado pelo prefeito aos moradores do bairro em uma reunião na sede da Associação Atlética da Bahia, localizada no bairro, em 21 de agosto de 2013⁴. As obras do primeiro trecho custaram cerca de 60 milhões de reais, com investimento da prefeitura municipal e do governo federal. Aconteceram entre 07 de setembro de 2013 e 21 de agosto de 2014, interrompendo os serviços para realização do carnaval. As ações contemplaram, entre outros itens: instalação de piso compartilhado para pedestres e veículos; substituição da balaustrada em concreto armado por outra em fibra plástica, seguindo o mesmo desenho; instalação de lâmpadas LED na iluminação pública; instalação de dois bicicletários; instalação de lixeiras subterrâneas. Houve também redefinição do trânsito nas ruas do bairro: em um trecho da Avenida Oceânica (a avenida à beira-mar) e em um dos trechos da Avenida Sete de Setembro (ao lado do Porto da Barra) foi proibido o tráfego de veículos motorizados⁵. Os festejos de inauguração aconteceram entre 22 e 24 de agosto de 2014 e incluíram apresentações teatrais e musicais, feiras de gastronomia e artesanato e uma roda gigante de 20 metros de altura instalada ao lado do farol⁶. O portal iBahia, controlado majoritariamente pela família Magalhães (família do prefeito em exercício na ocasião), na sua edição de 23 de agosto de 2014⁷, trouxe montagens fotográficas para ilustrar modificações realizadas na intervenção urbanística, como é possível ver na Figura 2.

⁴ Cf. Da Redação (2013, 22 de agosto). "Prefeito apresenta projeto para moradores da Barra". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/prefeito-apresenta-projeto-para-moradores-da-barra-0813>

⁵ Posteriormente, a Amabarra conseguiu que algumas redefinições do trânsito no bairro fossem modificadas, com o tráfego de veículos motorizados liberado na Avenida Oceânica de segunda a sexta-feira.

⁶ Cf. G1 Bahia (2014, 12 de agosto). "Inauguração da orla da Barra terá oito atrações musicais; veja programação". *G1*. <http://g1.globo.com/bahia/noticia/2014/08/inauguracao-da-orla-da-barra-tera-oito-atracoes-musicais-veja-programacao.html>

⁷ Cf. Lyrio, Alexandre (2014, 23 de agosto). "Antes e depois da Barra: veja o que mudou na estrutura do bairro com reforma". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro-com-reforma-0814>



<https://www.ibahia.com/salvador/antes-e-depois-da-barra-veja-o-que-mudou-na-estrutura-do-bairro>

Figura 2.
Comparação da Avenida Oceânica antes (carros dominando a paisagem e competindo com ciclistas pelo uso da via) e depois (preferência para pedestres, com piso intertravado e mobiliário urbano) da reforma da orla da Barra.

Durante as obras, as interrupções no tráfego de veículos alteraram a rotina dos moradores, que passaram a conviver com o barulho das máquinas e a poeira, além do acesso dificultado às suas residências⁸. De acordo com a Associação de Moradores e Amigos da Barra (Amabarra), comerciantes tiveram prejuízos e alguns deles chegaram a fechar estabelecimentos, em decorrência das mudanças no trânsito e a falta de estacionamento na orla do bairro⁹. O depoimento da vice-presidente da Amabarra, em 2015, aponta a necessidade de corrigir equívocos de uma obra recém-inaugurada:

Ainda que a intenção tenha sido a melhor de todas, há aspectos negativos que precisam ser corrigidos. Se começou com a suposição de que poderia tirar o carro da Barra sem prejuízo, mas não é. O comércio, os serviços da Barra, são para a classe média. E a classe média se desloca de carro. Se o carro não pode vir para cá, o grande consumidor já não chega. Com isso, os comerciantes passam a ter prejuízo. Você também imagine para quem mora aqui, quando alguém vem visitar e não tem lugar para estacionar¹⁰.

A oferta de um novo espaço de convivência, no qual o pedestre era valorizado e veículos motorizados eram proibidos, atraiu a população da cidade para conhecer e frequentar a Barra nos fins de semana, mas os resultados da reforma não agradaram totalmente os moradores do bairro. Notícias acerca das insatisfações dos moradores e comerciantes da Barra foram publicadas nos jornais da cidade e nas redes sociais da internet; essas pessoas alegavam que a gestão municipal não ouvia suas reivindicações. As queixas foram

⁸ Cf. Adailton, Franco (2014, 07 de agosto). "Comércio anseia pela retomada das vendas após obras da Barra". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/comercio-anseia-pela-retomada-das-vendas-apos-obras-da-barra-623111>

⁹ Cf. Melo, Ruan (2015, 30 de março). "Moradores criticam mudanças na Barra; 2º trecho de obras é iniciado". *G1*. <https://g1.globo.com/bahia/noticia/2015/03/moradores-criticam-mudancas-na-barra-2-trecho-de-obras-e-iniciado.html>

¹⁰ *Ibidem*.

acerca: das alterações no trânsito e redução de vagas de estacionamento; do impacto negativo para o comércio local — com fechamento de muitas lojas; da falta de cobertura nos novos pontos de ônibus; da falta de sanitários públicos; do barulho de shows e eventos esportivos realizados em frente ao farol; do corte de árvores e da falta de arborização; da não execução da fiação subterrânea e dos quiosques de coco e acarajé; do aumento do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), entre outros¹¹.

Diante das insatisfações dos moradores do bairro, em 29 de março de 2015, um domingo, aniversário de fundação de Salvador, a Amabarra promoveu uma manifestação em frente ao Farol da Barra¹². O chamado foi realizado nas redes da internet e mediante panfletagem nos dias anteriores, nas ruas do bairro. A convocação era para as 7h e as pessoas começaram a chegar cerca de vinte minutos depois. Participantes da manifestação portavam uma fita preta de tecido, amarrada no braço. Um dos líderes do movimento falava ao microfone de um carro de som, explicando as razões da manifestação, e franqueava a palavra a moradores do bairro que apoiavam o movimento e queriam dar seu depoimento acerca da "requalificação" na Barra. As falas eram acerca das reivindicações já registradas nos jornais e redes sociais; um momento de constrangimento entre alguns manifestantes foi quando uma senhora, ao microfone, afirmou: "a Barra está sendo favorecida", referindo-se aos moradores de rua e pessoas que frequentavam o bairro nos fins de semana, mas ninguém desconstruiu, em seguida, o que ela havia dito. Enquanto isso, outras pessoas passavam por perto, nos seus exercícios de caminhada, corrida ou pedalada,

¹¹ Cf. Almeida, Luana (2014, 08 de novembro). "Entidades e moradores pedem ajustes na Barra". *A Tarde*. <https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/entidades-e-moradores-pedem-ajustes-na-barra-648075>

¹² A partir daí, utilizou-se o método da observação participante para acompanhar a movimentação em torno da reforma da Barra.

e pareciam dar pouca atenção ao que estava sendo dito. Policiais militares e integrantes da Guarda Municipal assistiam, das proximidades, o protesto. Os cartazes e faixas dos manifestantes traziam frases como "A Barra pede socorro", "Revisão do projeto já", "A Barra não está boa para os comerciantes", "A Barra não está boa para os moradores", "A Barra não está boa para os idosos". Estendeu-se uma faixa vertical, que descia por uma das janelas do Edifício Oceania, situado em frente ao farol, onde se lia "A Barra pede socorro". Sob o convite de uma das lideranças da manifestação, realizou-se um abraço simbólico no bairro, com as pessoas dando-se as mãos em frente ao Farol da Barra, como é possível ver na Figura 3. Em seguida, os manifestantes saíram em caminhada pela Avenida Oceânica, utilizando o carro de som para chamar a atenção das pessoas, retornando depois ao Farol da Barra, onde o movimento dispersou-se.



Figura 3.
Manifestantes dão-se as mãos em frente ao Farol da Barra, em abraço simbólico ao bairro.

Fonte:
fotografia do autor em 29 de março de 2015

Quando o grupo de manifestantes saía em direção à Avenida Oceânica, uma senhora que caminhava na direção contrária gritou: "Bando de desocupados! Vão procurar o que fazer! A cidade é de todo o mundo!". Tive a oportunidade de conversar com ela, que me falou de seus entendimentos, contrários aos da Amabarra. Avaliou positivamente a reforma, que permitiu a caminhada tranquila das pessoas à beira-mar, já que deixara de existir a disputa do espaço com os carros e ônibus. Parece que a aprovação da intervenção é um sentimento presente na maioria das pessoas que vão à Barra a passeio. Conversei com outras pessoas que passeavam na Barra no mesmo dia em que aconteceu a manifestação relatada acima, após a dispersão do

movimento. Revelaram-me que passaram a ir mais à Barra após a reforma daquele trecho da orla da cidade. Sentiam que o espaço fora valorizado e que era interessante não ter carros na rua, para usufruir a orla com mais tranquilidade.

Essa diferença de análise e percepções, entre os que visitam e os que moram ou trabalham na Barra, assinala um conflito de interesses. Na fala dos manifestantes durante a manifestação, não notei comentários contrários à presença das pessoas que vão passear no bairro nos finais de semana, à exceção do episódio envolvendo a senhora que disse que a Barra estava sendo favelizada; contudo, em alguns visitantes pode haver o sentimento de que eles não são bem-vindos no bairro ou de

que os moradores querem restringir o acesso de outras pessoas ao bairro.

Outro conflito de interesses fica demarcado pelas demandas da Amabarra para o bairro e pelas decisões de reforma tomadas pelos gestores municipais, que divergem. Parece que o canal de comunicação entre as partes não esteve aberto ou que, se esteve aberto, muitas das colocações da associação não foram atendidas. A prefeitura dizia que todo o processo foi participativo, enquanto a presidente da Amabarra à época das obras, com quem conversei em uma das reuniões da associação, afirmou que somente tinha sido possível acompanhar o andamento das obras, sem interferir no projeto urbanístico.

98 Além de divulgar as suas ações em um blog, a Amabarra realizava reuniões mensais, na última quarta-feira do mês, na Sala da Diretoria da Associação Atlética da Bahia. As pautas, previamente divulgadas, giravam em torno de temas como transporte coletivo, segurança, limpeza, eventos realizados no bairro, comércio ambulante... A reunião era aberta aos membros da Amabarra, moradores do bairro ou interessados nos assuntos debatidos. Nas reuniões a que compareci, a maior parte dos presentes aparentava ter mais de 50 anos; contabilizavam-se, entre as pessoas, aposentados, comerciantes e pequenos empresários.

Para ouvir as reivindicações dos moradores do bairro, eram convidados, para as reuniões da Amabarra, representantes da gestão municipal, que compunham a mesa da reunião, respondiam perguntas e anotavam reclamações, elogios e sugestões. Alguns dos momentos dessas reuniões eram de tensão para moradores e comerciantes, ao

colocarem os problemas do bairro, e constrangedores para os funcionários da prefeitura, que ficavam sem argumentos para responder às questões. Por exemplo, em 27 de maio de 2015, um dos presentes questionou o representante da Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador)¹³ acerca da interrupção do trânsito de veículos na Avenida Sete de Setembro, no trecho ao lado da praia do Porto da Barra. Essa interrupção impedia embarcar no Porto da Barra, pois os carros que traziam as embarcações não tinham mais acesso à única rampa para descer embarcações à praia, localizada no trecho da avenida interditado para veículos. Em razão da mesma interdição, os grupos de corrida e triatlão, que costumavam se instalar com seus equipamentos na praia do Porto da Barra para realizar seus treinos, não frequentavam mais o bairro. O morador denunciou, dessa forma, a falta de diálogo com todos os grupos que utilizam o espaço e a fragilidade no planejamento. Diante da impossibilidade de refutar o exposto, o representante da Transalvador comprometeu-se a levar a situação para seus superiores, de modo a tentar resolver os problemas. Outra moradora, na mesma reunião, queixou-se da trepidação, do barulho e da poeira causados pelo novo trajeto dos ônibus do transporte coletivo, que antes passavam na Avenida Oceânica e após a reforma passaram a transitar nas ruas internas do bairro; disse que os moradores estavam adoecendo por conta dessa mudança. O representante da Transalvador respondeu que era impossível reestabelecer o tráfego de veículos na Avenida Oceânica, frustrando a assembleia.

¹³ A Superintendência de Trânsito de Salvador é uma autarquia municipal da Prefeitura de Salvador, cuja finalidade é gerir o trânsito e os estacionamentos públicos do município, assim como o exercício das atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

99 Ao fim da reunião, conversei com um arquiteto e urbanista estrangeiro presente no encontro. Ele me contou que tinha experiência de projetos em vários países e que morava na Barra havia cinco anos. Ele confirmou a informação da presidente da Amabarra, de que não houve possibilidade discutir ou alterar o projeto apresentado pela prefeitura: "Foi anunciado como discussão com o povo, mas foi só uma apresentação com um filme 3D. Não foi uma discussão, nenhuma". Comentou também acerca de sua participação no acompanhamento das obras, das sugestões que ele apresentou para o trânsito, da postura do representante da Transalvador na reunião, deixando nítido seu entendimento de que a prioridade dada ao turismo guiou a concepção do projeto, em detrimento das demandas dos moradores do bairro:

Depois eles me convidaram pra, eu não me lembro mais essa... essa câmara dos arquitetos [...]. Ali eu disse pra eles: por que vocês não deixam o trânsito público, os ônibus na orla, tira o estacionamento da orla, você pode passar com o trânsito particular por dentro, sim, pode ser. Eu acho, como você diz, é uma visão do turismo, vamos aumentar o turismo, sem pensar que o impacto do bairro pra os moradores. Eu acho essa é a causa que ele não pôde responder não podemos colocar de novo o trânsito na orla. E depois eles também não podem dividir entre o trânsito público e o trânsito particular, porque são duas coisas diferentes, então eles não têm que passar na mesma rua, juntos.

O arquiteto também falou da insatisfação e da mobilização dos moradores da Barra em torno das reformas feitas pela prefeitura na

orla do bairro, destacando que a insatisfação fora incrementada com o aumento do IPTU dos imóveis da região após a conclusão das obras.

[...] normalmente, a classe média está bem quieta, politicamente. Pra mim, é um sinal bem, não sei, não quero dizer, perigoso, mas é quase como o próximo nível, porque agora eles olham na rua com tanta raiva, com tanta... claro, tantas pessoas perderam a existência, o negócio, eu já conheço tantas pessoas com restaurantes, negócios, em que eles têm que fechar, eles têm a metade do faturamento, porque as pessoas não podem mais vir. Do outro lado eles aumentam o IPTU, eles valorizam os imobiliárias, então as pessoas não podem entender porque eles têm que pagar mais por uma qualidade menor. Está cheio de problemas aqui pra resolver.

O arquiteto relatou a falta de diálogo na condução do projeto, negando a participação que a prefeitura defendia ter havido na reforma. Ressaltou o engajamento dos moradores da Barra — a classe média a que se referiu — nas questões do bairro, em decorrência de seu grande desagrado com os resultados da reforma do local.

Em 04 de junho de 2015, uma das moradoras do bairro criou, no Facebook, o grupo "Os Indignados da Barra", para articular pessoas insatisfeitas com a reforma, realizar denúncias relacionadas à obra e trocar informações acerca de ações nos espaços públicos de Salvador e de outras cidades. Denunciou-se, por exemplo, a falta de planejamento no trânsito, explícita na frequente utilização de

cones para balizar o tráfego de veículos nas ruas após a inauguração das obras da primeira etapa; a utilização de banheiros químicos em grande quantidade e instalados em posição que impedia a fruição da paisagem; a quantidade de lixo deixada nas ruas e praias nos fins de semana; a derrubada de árvores aparentemente saudias na capital baiana. O grupo tinha cerca de 800 membros em abril de 2020 — talvez um número pequeno diante dos cerca de 17.300 moradores do bairro (de acordo com o censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística em 2010), mas indicava a existência de algumas pessoas muito insatisfeitas com a reforma da orla do bairro ou, no mínimo, interessadas em acompanhar as publicações dos integrantes. Este grupo tornava-se ainda mais importante pela participação de pessoas com liderança na Amabarra. Ou seja, o grupo não foi uma iniciativa da Amabarra, não era formalmente apoiado pela associação, mas, individualmente, os associados da Amabarra integravam o grupo, fazendo publicações e comentários. Cabe aqui transcrever a descrição do grupo:

Ola amigos, cansada de tantas lamentações e de ouvir asneiras de referente a reforma da Barra. Resolvi formar um grupo, com o objetivo de nos organizar e partir para uma ação mais contundente!

Não será aceito membros que concordem com a reforma estúpida da Barra, queremos somente, quem não ficou satisfeito, ou melhor, quem ficou indignado! Por uma razão simples: Esse grupo é para tentarmos recuperar o que foi perdido: A PAZ! Caso esse grupo tenha a evolução esperada, vamos nos reunir, para conversamos e tentar algum mais eficiente.

Vamos tentar! Espero contar com vcs para aumentar o grupo. O único objetivo é ter a volta do sossego, da paz e da harmonia entre os moradores e comerciantes do nosso bairro.

A abertura do trafego da Av Oceânica é a nossa Bandeira!

Juntos somos FORTES!

Percebe-se a indignação da autora do texto em expressões como "reforma estúpida" e "ação contundente". É também uma fala exaltada, embravecida, notada nas palavras "PAZ" e "FORTES" em maiúsculas. A indignação também estava presente entre outros participantes do grupo, que a externavam, eventualmente, em publicações denunciando insatisfação com os visitantes da orla do bairro e seus movimentos nos fins de semana. Uma das publicações trouxe duas fotos de uma multidão em frente ao Farol da Barra e o texto: "Carnaval? Ano novo? Não, só mais um domingo na Barra!"¹⁴; dentre os 22 comentários desta publicação (nenhum posicionando-se de forma contrária à mesma), destaco dois: "Um domingo desses me ousei a ir com meu octogenário pai e me atrevi a ir tomar sol, respirar o ar delicioso aas 16h ..Vixe..Senti-me em Sodoma, Gomorra..... (pelo que já li sobre esses pedaços de chão)" e "Nos fins de semana tenho duas opções: passo dois ou três dias fora de casa ou me tranco em casa. Sinto-me exilada...". Ou seja, alguns moradores da Barra sentiam-se tão incomodados com a presença dos visitantes que se declaravam incapazes de conviver com estas pessoas. Transcrevo abaixo outra publicação, que foi ilustrada com três fotos, dentre as quais a Figura 4.

¹⁴ Cf. Fontes, Lara [Publicação em rede social] (2015, 11 de outubro). Facebook: Os indignados da Barra. <https://www.facebook.com/groups/111950949139599/permalink/183119862022707/>

Final de semana de invasão na Barra. Ontem milhares de frequentadores tomaram conta do gramado do Farol que tinha acabado de ser replantado. Muita sujeira e poluição sonora na orla e um caos nas ruas internas. As praias estavam em situação deplorável, os pontos de ônibus pareciam formigueiros. Era impossível andar de bike e o skate era uma arma nos pés de centenas de jovens. O pior de tudo foi ver que a muda que tinha sido plantada para compor o paisagismo do local foi quebrada no meio. Muita maldade a troco de nada! Se existem palavras para definir isso são: Indignação e revolta!¹⁵

¹⁵ Cf. Campos, Wraylan (2015, 3 de agosto). [Publicação em rede social]. Facebook: Os indignados da Barra. <https://www.facebook.com/groups/111950949139599/permalink/146168725717821/>

101



Figura 4. Visitantes no Farol da Barra, em um fim de semana após a inauguração das obras da primeira etapa da reforma da orla do bairro. Fotografia publicada no grupo privado do Facebook: Os Indignados da Barra.

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1473616542957674&set=pcb.146168725717821>
[Link alternativo](#)

A publicação acima qualificava os momentos retratados como uma "invasão" — ou seja, produziu-se um discurso de que os visitantes ocupavam um espaço que não lhes cabia, trazendo transtorno aos moradores, que seriam as pessoas com legitimidade para usufruir da orla do bairro. Pode-se afirmar que esta qualificação revela o desejo de alguns moradores imunizarem-se (Esposito, 2017) contra os visitantes: se, por um lado, atores firmam relações de comunidade, por outro lado buscam imunizar-se contra aqueles que lhes são diferentes ou que lhes parecem ameaças — este é o paradigma da imunidade. Qualificar visitantes como "invasão" incentiva a segregação social.

102

Enquanto isso, a popularidade do prefeito crescia. O Instituto Paraná Pesquisas verificou 82%¹⁶ e 84,7%¹⁷ de aprovação popular de sua gestão em julho e outubro de 2015, respectivamente. O Instituto Vox Populi tinha aferido 51% e 61% de aprovação popular de sua gestão em janeiro e dezembro de 2014, respectivamente.

Nas suas ações junto à prefeitura municipal, a Amabarra obteve algumas conquistas, como abertura do trânsito de veículos motorizados na Avenida Oceânica¹⁸ (somente entre 6h de segundas-feiras e 18h de sextas-feiras — o que levou à paulatina recuperação dos estabelecimentos comerciais da orla — mas caminhões e ônibus deveriam continuar trafegando por ruas internas do bairro) e a construção de quiosques para venda de acarajé e água de coco¹⁹. Contudo, percebia-se, entre os presentes nas reuniões da associação e nas publicações e comentários da página "Indignados da Barra", o sentimento de desterritorialização, causado pela reforma que não contemplou os anseios de moradores

¹⁶ Cf. Da Redação (2015, 29 de julho). "Pesquisa aponta que aprovação de ACM Neto é de 82%". *Correio*. <https://www.correio24horas.com.br/salvador/pesquisa-aponta-que-aprovacao-de-acm-neto-e-de-82-0715>

¹⁷ Cf. "Gestão de ACM Neto alcança 84,7% de aprovação em Salvador, afirma pesquisa" (2015, 22 de outubro). *Bahia Notícias*. <http://www.bahianoticias.com.br/noticia/180475-gestao-de-acm-neto-alcanca-847-de-aprovacao-em-salvador-afirma-pesquisa.html>

¹⁸ Cf. G1 BA (2017, 13 de março). "Carros voltam a circular na Av. Oceânica, na Barra, em Salvador". *G1*. <http://g1.globo.com/bahia/transito/noticia/2017/03/carros-voltam-circular-na-av-oceanica-na-barra-em-salvador.html>

¹⁹ Cf. Amabarra – SOS Barra (2017, 13 de novembro). [Publicação em rede social]. *Facebook: Amabarra - SOS Barra*. <https://www.facebook.com/amabarra.sos/posts/10155772594296678>

e comerciantes do bairro. As pessoas continuaram mobilizadas por canais amplos e efetivos de participação, bem como pela defesa daquilo que elas entendiam por qualidade no bairro onde habitavam.

Repercussões da reforma da Barra nas reformas de outros trechos da orla

Diante do que acontecia com os moradores e trabalhadores da Barra, quando a prefeitura anunciava o início de obras de reforma de outros trechos da orla da cidade, moradores e trabalhadores destas localidades ficavam temerosos. Se, por um lado, os resultados da reforma da orla da Barra foram bem recebidos pela população da cidade, para os moradores do bairro a reforma trouxe transtornos e prejuízos, com a atração de mais visitantes e fechamento de estabelecimentos comerciais que foram à falência. Registrei mobilizações sociais contrárias à reforma das orlas de Stella Maris e do Rio Vermelho, realizadas por alguns moradores destes bairros.

No Rio Vermelho, quando foi anunciado o início da reforma da orla do bairro, organizou-se o coletivo Rio Vermelho em Ação, reivindicando efetiva participação dos vários grupos do bairro (moradores, pescadores, ambulantes, permissionários e funcionários do Mercado do Peixe, entre outros) nas decisões da reforma, mediante a realização de uma audiência pública para debater o projeto da prefeitura. Entre os componentes deste grupo, havia arquitetos e outros profissionais liberais, professores universitários e artistas. O temor de que, no Rio Vermelho, repetisse-se a insatisfação existente entre os moradores da Barra levou os integrantes do Rio Vermelho em Ação a adotarem o grito seguinte, em uma caminhada de protesto

pelas ruas do bairro: "Ei, Netinho²⁰, acabou a farra / Não vem pro Rio Vermelho / Fazer o que 'cê fez na Barra".

Uma pessoa integrante do coletivo Rio Vermelho em Ação, partindo dos acontecimentos na Barra, produziu a montagem vista na Figura 5, registrando a diferença entre o proposto para a orla da Barra, observado na parte superior da montagem (uma das imagens de divulgação do projeto de reforma, publicada pela prefeitura no início das obras), e o executado naquele espaço, observado na parte inferior da montagem. É nítida a diferença: a perspectiva do projeto previa áreas verdes em canteiros e sombreamento, enquanto que a reforma resultou em um espaço árido, quase sem vegetação, pouco convidativo à permanência das pessoas. Na ilustração, o prefeito foi chamado de "ACMentinho", um trocadilho com a palavra cimento, em alusão à prevalência de áreas pavimentadas na orla da Barra após a reforma.

²⁰ Forma popular de chamar o prefeito ACM Neto.

Seguir os rastros das modificações do projeto de reforma da orla da Barra, entre sua elaboração e execução, que levaram às diferenças vistas na Figura 5, poderia levar à identificação de tomadas de decisões por planejadores e/ou gestores públicos que privilegiaram os interesses de determinados grupos em detrimento de outros. O privilégio dado a certos grupos e seus interesses termina por estabelecer relações de poder no fazer-cidade, mediante a reconfiguração do tecido urbano. Contudo, seguir estes rastros de modificações do projeto fugiu ao escopo da presente pesquisa.

104



Figura 5.

Comparação entre a perspectiva ilustrativa do projeto de reforma da Barra (imagem de cima) e o resultado da obra (imagem de baixo), publicada na página do coletivo Rio Vermelho em Ação no Facebook.

<https://www.facebook.com/riovermelhoemacao/photos/pb.1445401089101664.-2207520000.1448827080./1469074780067628>

Algumas análises possíveis

105 A análise da reforma da primeira etapa da Barra revela o estabelecimento de relações de poder no fazer-cidade. Durante as obras, as interrupções e mudanças no tráfego de veículos, a presença das máquinas e operários, a sujeira, a poeira, as valas abertas para realizar as obras de infraestrutura... tudo isso levou à restrição de movimentos de alguns atores — moradores precisaram reorientar suas rotinas, visitantes passaram a evitar a orla do bairro, clientes diminuíram a frequência a bares, restaurantes e outros estabelecimentos comerciais. Após a inauguração das obras, estabeleceram-se outras relações de poder. A proibição do trânsito de veículos automotores na Avenida Oceânica, por um lado, continuou afastando clientes do comércio local e, por outro lado, atraiu grande número de frequentadores nos fins de semana. O deslocamento do trânsito para ruas internas do bairro levou moradores a lidar com poeira, ruído e trepidação. A decisão da gestão municipal pela falta de vegetação de porte que proporcionasse sombreamento na orla também estabeleceu uma relação de poder, na medida em que desestimulou a permanência de pessoas ali em períodos de insolação intensa. A presença dos visitantes nos fins de semana levou moradores a evitar passear na orla nestes momentos. Houve resistência a algumas dessas relações de poder, mediante solicitações da Amabarra feitas junto à prefeitura, que lhe renderam algumas vitórias, como modificações no trânsito e construção de quiosques para venda de água de coco e acarajé.

Os dados obtidos em campo poderiam ter sido analisados sob a predominância de outras correntes teóricas, como os estudos

estruturais das cidades — linha adotada por muitas pessoas que pesquisam o urbano. Citei, no texto, alguns pensadores desta corrente, como Lefebvre (2011; 2013) e Harvey (2014). Contudo, optei por aderir mais intensamente aos estudos culturais das cidades, buscando construir, alternativamente, uma análise menos frequente nos estudos urbanos.

Os estudos estruturais da cidade contribuem significativamente para entender dinâmicas urbanas, mas, casualmente, outras correntes parecem ser mais adequadas para análises mais abrangentes. Por exemplo, um entendimento comum nestes estudos é o de produção social do espaço — as relações capitalistas passam a ser determinadas pelo processo de produção do espaço, que assume o valor preponderante de troca para valorizar o capital. Assim, a cidade é tratada como mercadoria e o valor de uso do espaço é liquidado, com conseqüente degradação das relações sociais mediante aumento da segregação (Carlos, 2020). Este cenário, contudo, não corresponde aos dados da pesquisa: a reforma da Barra enfraqueceu o comércio local, com vários estabelecimentos fechando devido ao redirecionamento do trânsito, contrariando a valorização do capital; alguns moradores demonstraram insatisfação com os resultados da reforma, com o aumento de impostos e com o aumento da frequência de visitantes no bairro, mas não ocorreu segregação social e sim o aumento da convivência entre pessoas de classes sociais e/ou com hábitos diversos. É evidente, portanto, a inadequação dos estudos estruturais das cidades para analisar os dados desta pesquisa. Por outro lado, os estudos culturais permitem ampliar a compreensão

dos diversos interesses conflitantes em torno do espaço público e mapear as relações de poder firmadas.

106 À luz dos estudos culturais, parece-me que a reforma da Barra representa uma investida da gestão municipal para alavancar o capital político do então prefeito ACM Neto. Esta hipótese tem os seguintes indícios: a maior parte dos recursos de reforma da orla da cidade foram direcionados para a Barra, importante atrativo turístico; a reforma atraiu mais visitantes para a Barra e contribuiu para aumentar a popularidade do prefeito; a satisfação dos visitantes com os resultados da reforma possibilitou à gestão municipal ignorar as reclamações de moradores do bairro, dando continuidade à pequena participação deste grupo nas deliberações acerca da reforma, o que vinha ocorrendo desde a apresentação do projeto; o não-atendimento das demandas de moradores insatisfeitos ocorria simultaneamente à presença de representantes da prefeitura nas reuniões da Amabarra, o que permitia a manutenção do discurso de promoção da participação por parte da prefeitura, ainda que esta participação não se revertesse em efetivas reconfigurações do espaço público. Se esta hipótese de incremento do capital político do prefeito for verdadeira, é coerente que a gestão municipal priorize atender demandas de visitantes, ainda que este atendimento custe a sua reprovação por parte de um grupo de moradores da Barra. Esta pesquisa, contudo, não contemplou comprovar a veracidade desta hipótese.

Considerações finais

Buscou-se, neste trabalho, mapear relações de poder no fazer-cidade ocorrido em torno à reforma da orla da Barra, em Salvador, a partir de 2013. Os dados apontaram para interesses conflitantes entre gestão municipal, que priorizou os aspectos de valorização do turismo no bairro, e moradores, que defendiam seus anseios. Estes interesses divergentes resultaram na instauração de relações de poder, com restrição dos movimentos de alguns atores e ações de resistência.

Mapear as relações de poder no fazer-cidade pode ser um instrumento valioso para seguir na direção de cidades mais inclusivas. As relações de poder, quando intencionalmente firmadas, são, geralmente, o dispositivo utilizado por alguns atores para impedir ou dificultar movimentos de outros atores — seja mediante ações sobre ações, seja mediante a própria (re)conformação do espaço urbano. Observar estas relações pode auxiliar o planejamento urbano e gestões públicas comprometidas com a promoção de cidades inclusivas, seja mediante processos ampla e efetivamente participativos para elaborar projetos de intervenção no tecido urbano, seja mediante medidas de permanente mediação na negociação de interesses divergentes no fazer-cidade.

Acredito que o relato construído neste trabalho pode inspirar a realização de pesquisas semelhantes ou subsidiar ações de planejamento e gestão urbana com foco em cidades inclusivas.

Bibliografia

Agier, Michel (2011). Antropologia da cidade: Lugares, situações, movimentos. Terceiro Nome.

Agier, Michel (2015). "Do direito à cidade ao fazer-cidade. O antropólogo, a margem e o centro". *Mana*, 21(3), pp. 483-498. <https://doi.org/10.1590/0104-93132015v21n3p483>

Carlos, Ana Fani A. (2020). "Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o 'direito à cidade'". *Revista Direito e Práxis*, 11(1), 2020, pp. 349-369. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/48199>

Esposito, Roberto (2017). Termos da política: Comunidade, imunidade, biopolítica. UFPR.

Foucault, Michel (1995). "O sujeito e o poder", in H. Dreyfus & P. Rabinow (Eds.), *Michel Foucault, uma trajetória filosófica: Para além do estruturalismo e da hermenêutica*. Forense Universitária, pp. 231-249.

107 **Foucault, Michel (2008).** *Microfísica do poder*. Graal.

Harvey, David (2014). *Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana*. Martins Fontes.

Hannerz, Ulf (1980). "Conclusion: The construction of cities and urban lives", in Hannerz, U. *Exploring the city: Inquires towards an urban anthropology*. Columbia University, pp. 242-315.

Ingold, Tim (2012). "Trazendo as coisas de volta à vida: Emaranhados criativos num mundo de materiais". *Horizontes Antropológicos*, 18(37), pp. 25-44. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832012000100002>

Ingold, Tim (2013). *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*. Routledge.

Lefebvre, Henri (2011). *O direito à cidade*. Centauro.

Lefebvre, Henri (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Marques, Carlos Almeida & Rasteiro, Domingos M. S. (2018). "Aprender a planear a cidade inclusiva". *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, 18(1), pp. 141-154. <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/2018.1.Marques>

Ramos, João Maurício Santana (2020). Relações de poder no fazer-cidade: Articulações em torno da reforma da orla do Rio Vermelho em Salvador - BA (2015-2019) [Tese de doutoramento não publicada]. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia.

Santos, Carlos Nelson Ferreira dos (1988). A cidade como um jogo de cartas. EDUFF & Projeto Editores.

Souza, Luiz Antônio de (2014). O urbanismo na interface do turismo: Usos e apropriações especulativas do litoral da Bahia [Tese de doutoramento]. Repositório Institucional da Universidade Federal da Bahia. <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/15156>

Vasconcelos, Pedro de A (2015). "As metamorfoses do conceito de cidade". Mercator, 14(4), pp. 17-23. <https://doi.org/10.4215/rm2015.1404.0002>

Santana Ramos, João Maurício (2026). "Relações de Poder no Fazer-Cidade em Torno da Reforma da Orla da Barra, em Salvador - BA (2013-2017)". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 86-109. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1049>

"Caminhos do Romântico" no Porto e os Impactos na Percepção Ambiental com a Implementação da Ponte Ferreirinha: Uma perspectiva da Neurociência Aplicada ao Urbanismo

Patricia C. C. N. De O. Fontoura

Resumo

110 Os "Caminhos do Romântico" constituem uma série de percursos pitorescos localizados na cidade do Porto, em Portugal, conhecidos por sua beleza natural e relevância histórica. No entanto, as exigências contemporâneas de mobilidade urbana, contempladas no Plano de Recuperação e Resiliência, impõem uma nova realidade a este percurso com a implantação de uma nova ponte sobre o Rio Douro. A localização proposta para a Ponte Ferreirinha tem gerado controvérsias significativas, uma vez que afeta diretamente o traçado do percurso e, conseqüentemente, a percepção ambiental dos que habitam ou frequentam a área. Este artigo recorre a abordagens sob a égide da Percepção Ambiental e da Neurociência aplicada ao Urbanismo para refletir, sob uma nova perspectiva, os impactos potenciais dessa intervenção em um momento ainda anterior à sua efetivação. A paisagem natural, secularmente conhecida, tornou-se essencial para o bem-estar mental e emocional da população, que começa a contabilizar perdas de referências memoriais coletivas irrecuperáveis. Resta a retórica indagação, no atual cenário global: a modernização dos sítios históricos urbanos deve considerar apenas os critérios técnicos definidos em edital como premissas máximas de projeto, em detrimento das expectativas relacionadas ao envelhecimento digno e à preservação da essência desses territórios?

Abstract

The "Romantic Paths" are a series of picturesque routes in the city of Porto, Portugal, known for their natural beauty and historical significance. However, the urban mobility demands of contemporary times, as outlined in the Recovery and Resilience Plan, bring a new reality to this route with the planned construction of a new bridge over the Douro River. The implementation of the Ferreirinha Bridge has sparked significant controversy in the city, as it directly impacts part of the route, drastically affecting the site and, consequently, the environmental perception of residents and passersby. This article employs approaches rooted in Environmental Perception and Neuroscience applied to urbanism to discuss the issue from a renewed perspective, in this preliminary phase before the bridge's construction. The natural landscape, known and cherished for centuries, has become vital for the mental and emotional well-being of individuals who now experience the loss of collective memorial references that cannot be recovered. The rhetorical question remains, in the current global scenario: should the modernization of historic urban sites consider only the technical aspects described in public tenders as the ultimate design premise, at the expense of the expected aging and essence preservation of these urban fragments?

1. Introdução

A cidade do Porto constitui um encontro singular entre história e cultura, onde cada pedra parece carregar séculos de narrativas entrelaçadas. A sua paisagem urbana é um testemunho vivo da evolução ao longo do tempo, reflectindo não apenas a perícia arquitectónica, mas também as vicissitudes sociais e culturais que moldaram a cidade. Um dos percursos mais emblemáticos que compõem essa "tapeçaria" histórica é conhecido como os Caminhos do Romântico, rota que não só proporciona uma viagem no tempo até ao século XIX, como também expressa, de forma imersiva, a identidade cultural da cidade.

112

Este artigo incide sobre um trecho particularmente sensível deste percurso, não apenas pela sua relevância enquanto itinerário turístico, mas sobretudo pela experiência emocional e afectiva que proporciona. Cada rua, edifício e jardim evoca memórias, segredos e histórias que tornam o lugar único — e é precisamente por isso que se impõe uma reflexão crítica sobre as intervenções urbanas previstas para esta zona.

A construção da sétima ponte sobre o Rio Douro, a Ponte Ferreirinha, entra na história da cidade como parte de uma narrativa urbana em constante desenvolvimento, fazendo uma conversa contínua entre passado, presente e futuro. Trata-se de um projecto ambicioso que visa melhorar a mobilidade e a infraestrutura urbana, mas que também levanta importantes questões relativamente ao impacto paisagístico e identitário que poderá causar.

A localização proposta para esta nova travessia, na margem norte do Porto, tem suscitado controvérsia, nomeadamente pela sua incidência directa sobre áreas consolidadas do

tecido urbano, afectando negativamente a integridade visual e emocional do percurso dos Caminhos do Romântico. A introdução de uma estrutura de grande escala nesta zona poderá ser percebida como uma "fratura" na paisagem urbana, alterando de forma irreversível o cenário e a vivência da cidade.

Compreende-se que o desenvolvimento urbano é inevitável numa cidade em constante evolução como o Porto. Contudo, o verdadeiro desafio reside em encontrar um equilíbrio entre progresso e preservação — entre a inovação necessária e a salvaguarda da herança cultural e ambiental. Este é um debate incontornável no actual momento pré-implantação da ponte, e não pode ser tratado de forma ligeira.

É neste contexto que se propõe a aplicação de ferramentas da neurociência ao urbanismo como contributo relevante e inovador para a compreensão e avaliação dos impactos perceptivos e emocionais da nova ponte. Através da análise dos mecanismos neurais da percepção ambiental e da memória afectiva, é possível não apenas antecipar os efeitos das transformações no espaço urbano, mas também propor soluções que mitiguem perdas emocionais e reforcem a ligação das pessoas ao território.

Ao observar a zona de implantação da Ponte Ferreirinha sob a lente da neurociência aplicada ao urbanismo, abre-se uma nova possibilidade de leitura: a de compreender como o ambiente molda as nossas experiências, bem-estar e identidade. Este enfoque multidisciplinar reforça a pertinência de se pensar a cidade de forma holística e sensível, especialmente perante projectos de grande envergadura.

Deste modo, o presente artigo procura não apenas explorar as complexidades inerentes ao desenvolvimento urbano contemporâneo do Porto, como também propor um diálogo interdisciplinar que integre arquitetura, neurociência e planeamento urbano. Apenas através desta escuta integrada será possível construir cidades verdadeiramente resilientes, inclusivas e sustentáveis, sem sacrificar a profundidade emocional e cultural que as define — numa altura em que se antevê, para 2025, o nascimento de uma nova identidade urbana associada à conclusão da Ponte Ferreira.

2. "Caminhos do Romântico": um fragmento da história da cidade do Porto

113 Os Caminhos do Romântico, na cidade do Porto, constituem um percurso carregado de significados históricos, culturais e paisagísticos. Este itinerário reflecte a herança rica e multifacetada da cidade, sendo testemunho vivo da influência do Romantismo oitocentista. Com um traçado sinuoso por ruas emblemáticas e jardins antigos, oferece um vislumbre da transformação urbana e cultural ao longo dos séculos. A Figura 1 ilustra as áreas de interesse analisadas neste artigo, evidenciadas tanto na representação perspectivada (Figura 1a), como na planta baixa (Figura 1b), adaptadas de Guimarães e Babo (2024).

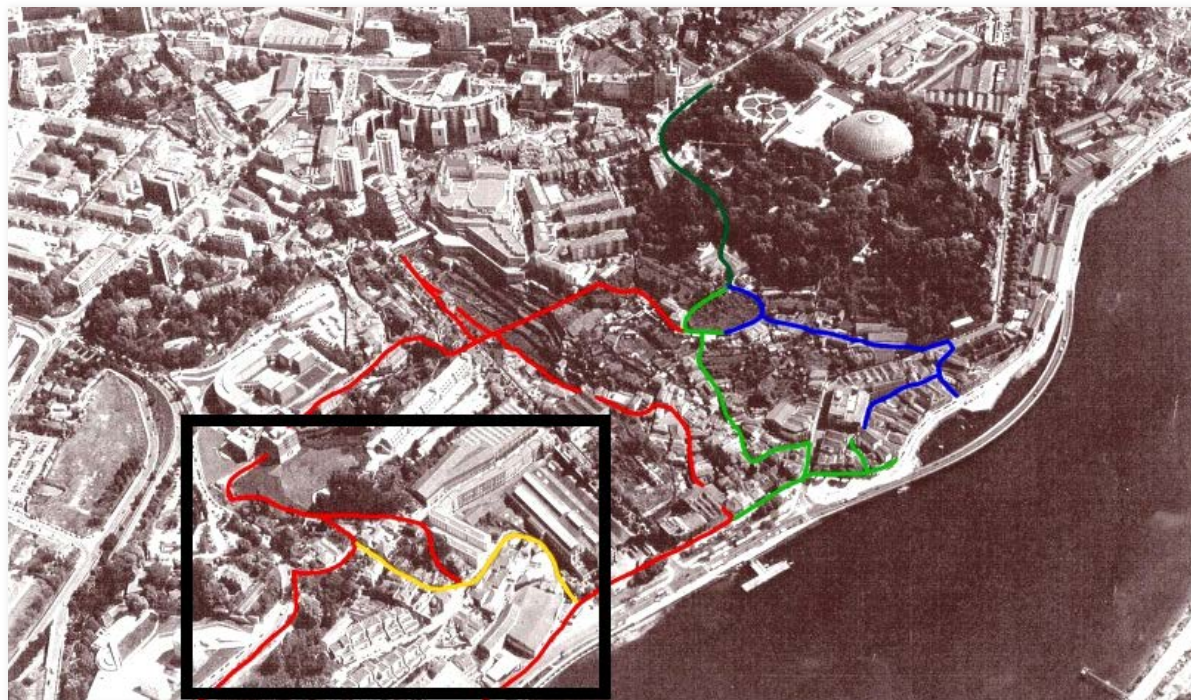
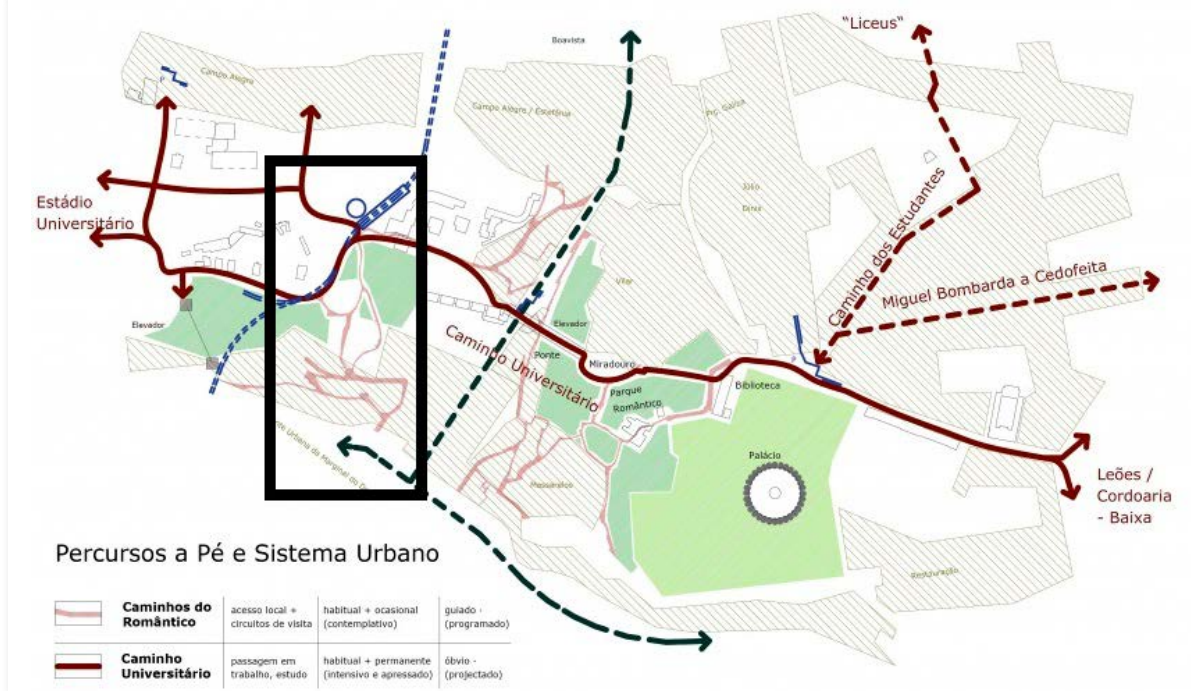


Figura 1.
Caminhos do Romântico:
a) Perspectiva e marcação da área de interesse desse estudo;
b) Planta baixa.
Modificado de (Guimarães & Babo, 2024).



Este percurso remete ao período do Romantismo, movimento que no Porto se manifestou de forma singular através da integração entre arquitetura e paisagem. A valorização da natureza e da estética pitoresca, pilares desse movimento, consolidou-se na morfologia das quintas e jardins que ainda hoje estruturam o traçado urbano e a identidade visual da cidade.

É amplamente reconhecido que os Caminhos do Romântico constituem uma jóia patrimonial do Porto, integrando história, cultura e paisagem natural. Contudo, a construção da nova Ponte Ferreira levanta um desafio crítico, ao ameaçar a integridade visual e experiencial deste percurso de forma potencialmente irreversível. Esta realidade exige uma reflexão rigorosa sobre o equilíbrio entre desenvolvimento urbano e preservação do património cultural e ambiental — questão que este artigo procura discutir de forma crítica e propositiva.

2.1. O traçado e a paisagem romântica

O percurso inicia-se nas proximidades da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP) e percorre diversas ruas históricas, como a Rua de Entre-Quintas, a Rua de D. Pedro V e a Rua da Macieirinha. Nestes locais, encontram-se edifícios e jardins que são testemunhos vivos da época romântica. Destacam-se, entre outros, o Jardim das Virtudes, o Palácio de Cristal e a Casa Tait, que encapsulam a essência do Romantismo através de paisagens cuidadosamente desenhadas e vistas panorâmicas sobre o Rio Douro (Vieira, 2016).

Com uma extensão aproximada de 3,5 quilómetros, o percurso abrange importantes pontos de interesse da cidade e representa um

mergulho na sua história urbana, celebrando a herança cultural e a ambiência sensível do século XIX. O presente artigo centra-se no troço actualmente mais afectado pela intervenção urbanística associada à implantação da nova ponte.

Os edifícios e jardins ao longo do trajecto constituem exemplos notáveis da arquitectura romântica, caracterizada pela integração harmoniosa com a paisagem natural e pelo uso de elementos que evocam nostalgia e contemplação. O Palácio de Cristal, inaugurado em 1865 e demolido em 1951, manteve o seu nome e o traçado dos jardins, perpetuando-se como marco simbólico na memória colectiva da cidade. A sua valorização paisagística e o contacto com a Natureza demonstram, até hoje, efeitos positivos na saúde emocional e nos vínculos afectivos com o lugar (Silva, 2018).

Outro exemplo emblemático é a Casa Tait, residência do século XIX com jardins exuberantes e arquitectura pitoresca, que alberga espécies botânicas centenárias, como o tulipeiro-da-Virgínia (*Liriodendron tulipifera*). Esta árvore, que pode atingir os 60 metros de altura e viver até 250 anos, constitui um marco visual notável da cidade, mesmo não sendo originária da região. Estes elementos reforçam o valor paisagístico e simbólico do percurso, enquanto espaços de memória colectiva onde história, cultura e paisagem se entrelaçam, criando — do ponto de vista da neurociência — laços de identidade e pertença com o território.

2.2. Preservar a memória, respeitar o bem-estar

Chega-se, assim, a um ponto de inflexão que transcende o debate técnico-científico: a preservação de trajectos históricos, como os Caminhos do Romântico, torna-se essencial para assegurar a integridade identitária das cidades. O desafio reside em compreender o imperativo do desenvolvimento urbano e a pressão exercida por novas infra-estruturas — como a Ponte Ferreirinha —, sem negligenciar o diálogo necessário entre o novo e o antigo.

É imperativo que qualquer intervenção urbana considere o valor destes locais para a memória colectiva e para o bem-estar da população. Tal como amplamente debatido no processo participativo em torno da nova ponte, torna-se crucial que o planeamento urbano adopte uma abordagem sensível, que reconheça a importância do património cultural enquanto componente estruturante da saúde urbana e da coesão social (Planeamento, 2021).

3. Neurociência aplicada ao Urbanismo: percepção ambiental e os mecanismos neurais da memória afetiva do Lugar habitado

A percepção ambiental e a memória afectiva são conceitos fundamentais para a compreensão da forma como os indivíduos interagem e se relacionam com os espaços, e o tecido urbano não é diferente. Estes conceitos são especialmente relevantes para o presente estudo, que avalia em que medida o percurso dos "Caminhos do Romântico" na cidade do Porto, a sua paisagem natural e o seu património histórico se conjugam para criar uma experiência única e emocionalmente rica, tanto para quem aí vive como para quem percorre e conhece a cidade. Para além disso, é feita uma primeira avaliação do impacto

que a implementação da nova ponte sobre o rio Douro poderá ter no sítio consolidado e residencial assinalado como área de interesse para um futuro estudo e comparação muito mais alargados das propostas apresentadas ao concurso internacional de 2021.

Para começar, convém salientar que a percepção do ambiente e a memória afectiva dos lugares são processos complexos que envolvem não só a captação de estímulos sensoriais, mas também a sua interpretação e associação a experiências emocionais passadas. No centro destes processos estão vários mecanismos neuronais que actuam em conjunto para formar e consolidar estas memórias. Um aspecto fundamental é a codificação da informação sensorial pelo sistema nervoso. Quando uma pessoa é exposta a um ambiente, como uma rua movimentada ou uma paisagem tranquila, os estímulos visuais, auditivos, tácteis e olfactivos são processados por diferentes regiões do cérebro, como o córtex visual, auditivo e somatossensorial (Fuster, 2001). Esta informação sensorial é depois integrada em áreas corticais associativas, como o córtex parietal e o córtex pré-frontal, onde ocorre a percepção consciente do ambiente.

Além disso, os estudos mostram que a formação de memórias afectivas de lugares envolve a ativação de circuitos neuronais associados às emoções. Por exemplo, a amígdala, uma estrutura cerebral envolvida no processamento de emoções, desempenha um papel crucial na associação de estímulos ambientais a experiências emocionais. Esta associação pode influenciar a forma como percebemos e recordamos um determinado local (LeDoux, 2007). Por exemplo, uma pessoa pode associar um parque agradável

a sentimentos de felicidade e relaxamento devido a experiências positivas nesse local, enquanto outra pessoa pode associar a mesma área a sentimentos de medo devido a experiências negativas anteriores.

A plasticidade sináptica, a capacidade do cérebro de modificar as suas ligações em resposta à atividade neuronal, é também um mecanismo fundamental na formação e consolidação da memória afectiva dos lugares (Sweatt, 2016). Através deste processo, as sinapses entre os neurónios são reforçadas ou enfraquecidas com base na frequência e intensidade da atividade neuronal, o que pode levar à formação de associações duradouras entre estímulos ambientais e experiências emocionais.

Assim, se a percepção ambiental se refere à forma como as pessoas percebem, compreendem e respondem ao ambiente que as rodeia, Kaplan e Kaplan (1989) referem que os ambientes naturais promovem o bem-estar psicológico, facilitando a restauração mental e a redução do stress, que é o caso da área de interesse na implementação da nova ponte. Estudos de Hartig et al. (2011), mostram que a exposição a ambientes naturais melhora o humor e a função cognitiva, sugerindo que percursos como os "Caminhos do Romântico" têm um valor intrínseco para a saúde mental dos visitantes e, sobretudo, dos residentes, por vezes famílias que vivem na mesma propriedade há quatro décadas. Verifica-se, assim, que a integração de elementos históricos e culturais num ambiente natural proporciona uma experiência sensorial enriquecedora, onde todos os aspectos do ambiente contribuem para a criação de um espaço memorável e emocionalmente significativo.

Assim, somos convidados a compreender como esta experiência espacial e, portanto, sensorial, é criada/estimulada no cérebro humano: a memória afectiva é a capacidade de recordar experiências passadas associadas a emoções. De acordo com Kandel et al. (2014), as experiências emocionalmente intensas são armazenadas de forma mais robusta no cérebro devido à ativação da amígdala e do hipocampo, regiões cruciais para a formação e recuperação de memórias. Espaços que evocam uma forte resposta emocional, como os "Caminhos Românticos", têm o potencial de criar memórias duradouras e significativas e a interrupção abrupta desta ligação pode causar perturbações de identidade que levam a doenças profundas, tanto a nível físico como emocional.

Por esta razão, estudos em neurociência urbana indicam que ambientes urbanos bem concebidos podem influenciar positivamente o bem-estar mental individual e coletivo. Ellard (2015) sugere que a presença de elementos estéticos, como vistas panorâmicas e arquitetura histórica, pode reforçar a ligação emocional das pessoas com o lugar. A construção da nova ponte sobre o rio Douro, a Ponte da Ferreirinha, representa uma interrupção significativa no percurso dos "Caminhos do Romântico" e na percepção de lugar dos residentes: haverá certamente mudanças drásticas no ambiente que podem afetar negativamente a percepção e a memória afectiva das pessoas (Tuan, 2001), decorrentes de muito mais do que a alteração do espaço envolvente percebida por neurotransmissores mas pela construção(de) da identidade individual e colectiva da área de implantação, em particular estudada na cidade do Porto.

Os espaços verdes urbanos desempenham um papel crucial na promoção da saúde mental e do bem-estar: quando uma pessoa é exposta a ambientes naturais, ocorrem vários mecanismos neurais que contribuem para reduzir o stress e melhorar o humor. Estudos de neurociência mostram que a presença de elementos naturais, como árvores, plantas e áreas ajardinadas, ativa áreas do cérebro associadas ao relaxamento e à recuperação mental, como o córtex pré-frontal e o hipocampo (Berman, Jonides & Kaplan, 2008). A interação com espaços verdes pode levar a uma diminuição da atividade da amígdala, uma área cerebral relacionada com o processamento de emoções negativas e stress, promovendo assim um estado mental mais calmo e equilibrado (Bratman, Hamilton & Daily, 2012).

Outro aspeto a referir é que a exposição regular a espaços verdes está também associada à libertação de neurotransmissores e hormonas que beneficiam a saúde mental. Por exemplo, a dopamina e a serotonina, neurotransmissores que regulam o humor e a felicidade, têm as suas concentrações aumentadas em ambientes naturais. Além disso, a exposição à luz natural e ao ar fresco estimula a produção de melatonina, uma hormona que regula o sono, contribuindo para um ciclo de sono mais saudável e para um maior bem-estar geral (Kuo, 2015). Esses efeitos neurobiológicos ajudam a explicar porque as pessoas frequentemente relatam sentir-se revigoradas e revitalizadas após passarem algum tempo em parques e jardins urbanos e, por essa razão, cita-se a perda irrecuperável com a implantação da nova ponte retirando parte da vista ou mesmo o ambiente bucólico junto à sua superestrutura.

É, portanto, muito importante compreender o assunto para consolidar o tecido urbano face à libertação de hormonas ligadas ao bem-estar físico e emocional e à vitalidade correlacionada que reside na presença de espaços verdes. A exposição à natureza tem sido associada a uma diminuição dos níveis de cortisol, uma hormona relacionada com o stress. Estudos mostram que os indivíduos que passam mais tempo em ambientes naturais tendem a ter níveis mais baixos de cortisol, o que indica uma resposta reduzida ao stress e uma maior capacidade de recuperação emocional. Além disso, a interação com a flora local pode aumentar os níveis de endorfinas, hormonas responsáveis pela sensação de prazer e bem-estar (Ulrich, 1984).

A abordagem sensorial dos espaços verdes não só melhora a saúde individual, como também promove benefícios colectivos. Ambientes urbanos que incorporam elementos naturais tendem a facilitar a coesão social, reduzindo comportamentos agressivos e incentivando interações positivas entre os residentes (Sullivan & Chang, 2011). Os relatos nas petições dos argumentos dos moradores das freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos sobre a implantação da superestrutura da ponte confirmam o receio de perda de saúde (e o efeito nocivo que a expectativa tem gerado na população local) com a alteração drástica do visual e a perda da vegetação que circunda o bairro. Isso sem falar na perda de horas de sol que o tabuleiro da nova ponte provocará. Em mais uma situação, podemos ver que os benefícios dos espaços verdes vão além do indivíduo, contribuindo para uma comunidade mais saudável. Como mitigar a perda biológica neural é, de facto, o grande desafio desta questão.

4. Sobreposição de interesses nas zonas da Ponte da Ferreirinha e do percurso dos "Caminhos do Romântico"

A construção da Ponte da Ferreirinha, projeto escolhido em concurso internacional realizado em 2021, propõe um novo elemento de infraestruturação urbana com impacto significativo nos "Caminhos do Romântico" no Porto, numa área das freguesias de Lordelo do Ouro e Massarelos. O projeto tem gerado um intenso debate entre urbanistas, historiadores e a comunidade local, devido à potencial alteração da paisagem e perda de referências culturais e ambientais. O traçado da ponte sobrepõe-se a troços significativos dos "Caminhos do Romântico", zonas habitacionais, parte do campus da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Porto, como mostra a Figura 2.

119

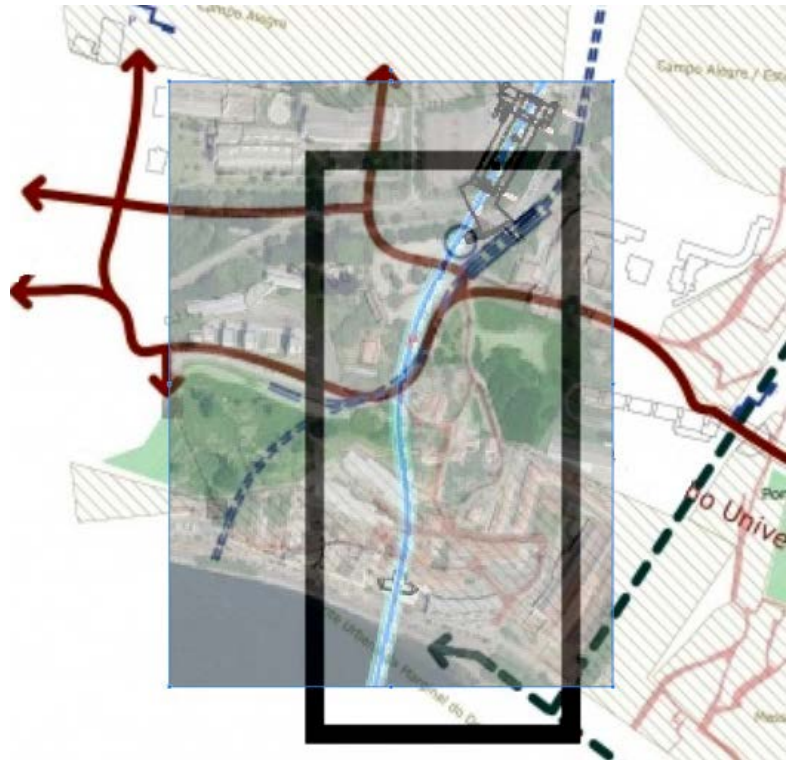


Figura 2.
Área implementação da Ponte da Ferreirinha quando do anúncio do concurso público internacional, modificado de (LDA, 2023) e (Guimarães & Babo, 2024).

A série de documentos técnicos divulgados pela Metro do Porto sobre a execução da Marginal do Porto – a margem direita do projeto – mostra claramente a interposição de interesses, que tem sido evidente desde que o concurso foi proposto (Figura 3). A instalação da superestrutura, bem como a entrada do túnel subterrâneo em curva descendente antes da Rua do Gólgota, provocou uma série de argumentações da população quanto aos impactos negativos sobre o bairro, apresentadas em abaixo-assinados, individuais e colectivos, buscando esclarecimentos e formas de amenizar os muitos prejuízos iminentes.

120

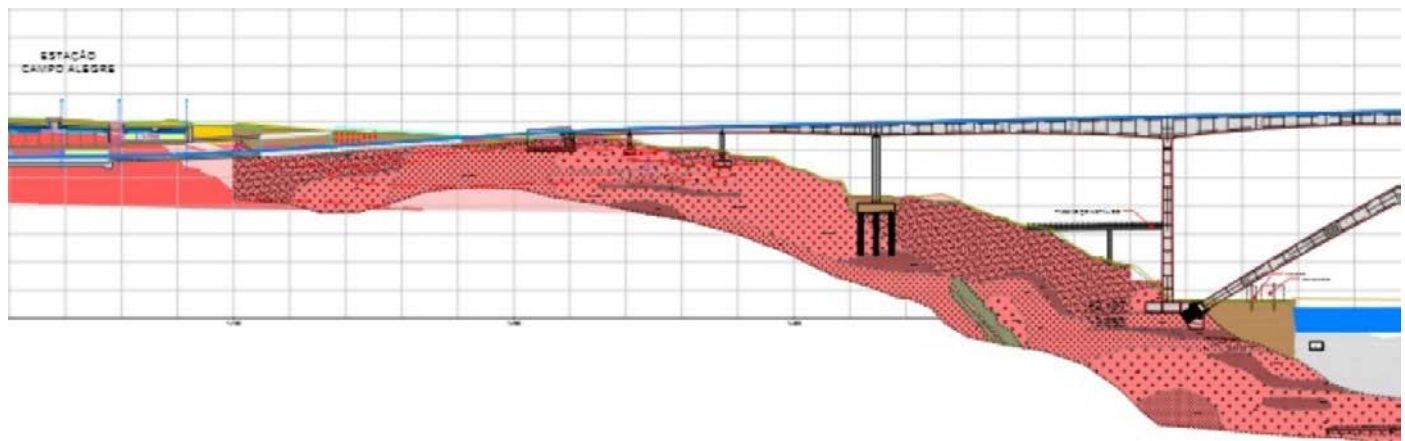


Figura 3.
Implementação
da Ponte
Ferreirinha
e Linha Rubi
da Metro
em Corte
longitudinal.
Modificado
de (Metro do
Porto, 2024).

Algumas delas:

I. Circulação pedonal a nível das aberturas e, por vezes, acima de muros das residências;

II. Demolições e expropriações;

III. Impactos em ruas com memória histórica e afetiva consolidada;

IV. Alteração das condicionantes ambientais: som, vibração com a circulação dos comboios das 6h às 23h;

V. Visuais do rio Douro e da paisagem local;

VI. Exposição solar reduzida ou condicionada pelo tabuleiro da ponte;

VII. Obstrução visual com a superestrutura da ponte;

VIII. 1015 dias de trabalho com ruídos que ultrapassam o limiar de dor estabelecido nas normas técnicas de conforto ambiental;

IX. Alteração da flora e, conseqüentemente, da fauna locais;

X. Comprometimento das condições de habitabilidade de muitos edifícios;

XI. Desvalorização dos imóveis;

XII. Preocupações com possíveis danos estruturais em edifícios históricos durante a construção com recurso a explosivos ou maquinaria pesada;

XIII. Escassez de áreas de estacionamento na zona de implantação;

XIV. Interferência com as condutas de água e sistemas de drenagem existentes;

XV. Perda de saúde emocional e física dos residentes diretamente afectados.

Neste estudo, algumas das ruas dos "Caminhos do Romântico" são mencionadas tendo em conta a sua proeminência no impacto da implementação da ponte, tais como a Rua do Ouro, a Rua do Bicalho, a Calçada da Boa Viagem, a Rua da Boa Viagem, a Rua do Gólgota e a Via Panorâmica. Estes locais caracterizam-se pela ambiência essencial à identidade cultural local e, por esta razão, a situação torna-se oportuna para a multidisciplinaridade do tema. Vejamos cada uma destas ruas e o seu diagnóstico neural. A Rua do Ouro é conhecida pela sua localização pitoresca nas margens do rio Douro, oferecendo vistas deslumbrantes e um ambiente tranquilo ou mesmo estival em pleno inverno, quando o sol ilumina a paisagem a poente e a ponte da Arrábida, Figura 4. Esta rua é histórica e mantém a essência do Porto antigo, com casas tradicionais e um ambiente sereno. A presença de vegetação ao longo da rua contribui para a sua importância ambiental e patrimonial.



Figura 4.
Vista da Ponte da Arrábida antes da construção da Ponte da Ferreirinha, coleção pessoal (Fontoura, 2024).

A implementação da ponte fará parte da vista que se dirige para leste, Figura 5, e como tal, poderá afetar a vista e o ambiente natural que define esta área e, fatalmente, levará à fragmentação do espaço urbano, resultando num sentimento de desorientação, no sentido em que se perdem as referências do lugar construído ao longo dos anos. Outros estudos mostram que ambientes familiares activam o córtex pré-frontal, que está associado a um sentimento de segurança e identidade (Berman, Jonides & Kaplan, 2008). A perda deste estímulo visual e a introdução de uma nova estrutura pode aumentar os níveis de cortisol, uma hormona do stress, e reduzir a produção de neurotransmissores como a serotonina e a dopamina, essenciais para o bem-estar (Kuo, 2015).



Figura 5.
Vista da parte oriental da Ponte da Arrábida e da implementação da Ponte da Ferreirinha, coleção pessoal (Fontoura, 2024).

A Rua do Bicalho destaca-se pela sua proximidade ao rio Douro e pela arquitetura característica dos seus edifícios. É uma rua que reflecte a história industrial do Porto, fazendo mesmo parte do percurso dos "Caminhos do Romântico" com esse nome. É marcada por edifícios que remetem para um passado de manufatura e comércio fluvial. A arquitetura preservada desta rua tem sido fundamental para manter a narrativa histórica da cidade. A construção da nova ponte poderá alterar significativamente a paisagem urbana e o contexto histórico desta rua. Num

levantamento fotográfico realizado em março de 2024, quando os estaleiros ainda estão a ser montados por toda a cidade para albergar as equipas que irão coordenar a construção da ponte com 6,3 km de extensão (Metro do Porto, 2024), é possível observar a dimensão do impacto que a superestrutura terá nesta rua, Figura 6. O traçado na porção continental da margem direita do rio, Porto, já se encontra planeado numa aplicação de telemóvel para localização da cidade, Figura 6(a). As imagens 6(b) e 6(d) mostram onde passará o tabuleiro da ponte.

123



Figura 6.

Rua do Bicalho. Os cabos aéreos pretos na fotografia estão muito próximos do que será o trajeto do tabuleiro da ponte: a) Modificada a partir da Rua da App (Seite, 2024); b) Vista a poente do futuro encontro da ponte (Fontoura, 2024); c) Vista a nascente do futuro encontro da ponte (Fontoura, 2024).

Com as imagens locais apresentadas, fica claro que a presença da ponte interromperá as vistas panorâmicas dessa parte da cidade e comprometerá as áreas verdes, o que é fundamental para a saúde mental pelos argumentos já destacados no tópico anterior. A redução das áreas verdes e a perda da identidade local devido a alterações significativas podem reduzir a ativação do córtex cingulado anterior e da ínsula, regiões do cérebro associadas à empatia, ao prazer sensorial, ao processamento da dor — física e emocional, à tomada de decisões, ao controlo

cognitivo, à motivação, à consciência, entre outros (Ulrich, 1984). A diminuição do contacto com a natureza pode resultar numa maior incidência de ansiedade e depressão entre os residentes (Hartig *et al.*, 2011). Na área apresentada na Figura 7(a), podemos observar o cuidado da população com esta área — canteiros de flores e outras espécies vegetais cuidadas com muito apreço, bem como a pintura das paredes com motivos infantis decorando esta parte da cidade, Figura 7(b), criando laços com o local e educando as próximas gerações neste contexto, Figura 7(c).

124



Figura 7.

Calçada da Boa Viagem:
a) localização (Seite, 2024);
b) painel de graffiti na escadaria (Fontoura, 2024);
c) vista do miradouro da praça central (Fontoura, 2024).

A Calçada da Boa Viagem é uma estrada histórica que dá acesso a pontos de interesse cultural e natural. Este percurso é emblemático pelo acesso a vistas panorâmicas sobre o rio Douro, a linha do horizonte do Porto, Figura 8, e a Ponte da Arrábida.

125



Figura 8.
Rua da Boa Viagem:
a) localização (Seite, 2024);
b) Céu e ambiência da Calçada
da Boa Vista (Fontoura, 2024).

O passeio é uma parte essencial da circulação do bairro, oferecendo uma experiência única de integração urbana e prevê-se que a nova ponte possa comprometer essa integração, afectando negativamente a percepção ambiental da área, tal como descrito pelos mecanismos neurais demonstrados. A perda do acesso visual e físico a estes espaços pode resultar no aumento da atividade da amígdala, elevando os níveis de ansiedade e stress (Bratman, Hamilton & Daily, 2012). Esta ambiência é também encontrada na Rua da Boa Viagem, que oferece amplas vistas para

o rio Douro e está também rodeada de zonas verdes. Este local é valorizado pela sua importância histórica, bem como pelo seu valor estético e ambiental. A preservação desta rua é fundamental para manter o ambiente característico dos Caminhos do Romântico. A construção da ponte poderá interferir com a tranquilidade e a estética natural que a definem, Figura 9.



Figura 9.
Rua da Boa Viagem:
a) localização (Seite, 2024);
b) Vista da Alameda de Basílio Teles, acervo pessoal de (Fontoura, 2024).

A Rua do Gólgota, por outro lado, é conhecida pelas suas referências históricas e culturais e foi durante muito tempo a morada de escritores e outras personalidades da cidade. Os seus edifícios remontam a épocas passadas e são símbolos do património arquitetónico do Porto. A rua também oferece acesso a áreas naturais que compõem os Caminhos em estudo. O projeto da nova ponte tem um impacto significativo na integridade histórica e na perceção ambiental desta rua, alterando a experiência dos residentes e visitantes — um dos aspectos a observar é a quantidade de luz solar nas casas e nas ruas.

Isto levanta algumas das questões a serem levantadas com a implementação da nova ponte na cidade do Porto, uma vez que as respostas neurais a mudanças significativas no ambiente envolvem várias áreas do conhecimento — incluindo a perceção sensorial, o processamento emocional, a formação da memória e a plasticidade sináptica. A adaptação a um novo ambiente pode ser um desafio e induzir stress, mas também pode levar ao crescimento neuronal e à resiliência cognitiva ao longo do tempo, dependendo da natureza das mudanças e do apoio social e ambiental disponível para os residentes. Eis alguns dos mecanismos neurais e a sua responsabilidade face à estimulação espacial:

- A perceção sensorial será alterada quando os residentes experimentarem mudanças no ambiente. As regiões do cérebro responsáveis pelo processamento sensorial, como o córtex visual (para alterações na paisagem visual), o córtex auditivo (para alterações no ambiente sonoro) e o córtex somatossensorial (para alterações na interação física com o ambiente), são activadas (Fuster, 2001). É inevitável que ocorra um processo de adaptação

e a medida em que esta perceção alterará o comportamento de cada residente dependerá também da experiência anterior de uma situação semelhante;

- Regulação do ritmo circadiano, que está associado ao relógio biológico humano (Czeisler & Gooley, 2007);

- Processamento Emocional das alterações percebidas. As amígdalas são as estruturas cerebrais de fundamental importância no processamento das emoções e na formação de memórias emocionais que serão ativadas. Alterações no ambiente familiar podem causar estresse e ansiedade e a resposta emocional ao novo ambiente pode variar de pessoa para pessoa, dependendo de suas experiências prévias e da significância emocional do local alterado (LeDoux, 2007);

- Regulação emocional. A estrutura do córtex pré-frontal envolvido na tomada de decisões e na regulação emocional ajuda os indivíduos a planear e ajustar as suas rotinas diárias em resposta às novas condições ambientais. Este ajustamento pode incluir a redefinição de percursos de deslocação, a alteração de hábitos e a adaptação a novos espaços sociais (Fuster, 2001);

- Produção de Melatonina e os ciclos do sono;

- Formação da Memória a partir de então. O hipocampo é crucial na formação e reconstrução das memórias. As alterações no ambiente podem levar a um processo de atualização das memórias espaciais e contextuais. Os residentes terão de reconstruir as suas memórias para integrar as novas características do ambiente, processo que envolve a plasticidade sináptica (Squire & Zola-Morgan, 1991);

- Desempenho Cognitivo que tem a ver com déficits de memória e criatividade;

- Adaptação à nova realidade. A plasticidade sináptica é um mecanismo ativado que fará com que os residentes reajam e se reorganizem em resposta a novas informações sensoriais e emocionais locais. Trata-se de um mecanismo essencial que permite ao cérebro adaptar-se às mudanças no ambiente permite (Guimarães & Babo, 2024);

- Respostas ao stress e ao bem-estar mental. Sem a menor dúvida, as drásticas e inesperadas alterações da nova configuração urbana local activaram o denominado eixo HPA (hipotálamo-pituitária-supra-renal). Infelizmente, a hormona associada ao stress é libertada e esta pode afetar negativamente o hipocampo e o córtex pré-frontal, impactando a memória e a regulação emocional (McEwen, 2007).

Neste estudo ressalta-se o facto de que no contexto do urbanismo e da arquitetura, os princípios da neurociência aplicada podem levar ao desenvolvimento de ambientes urbanos que favoreçam a saúde dos moradores, principalmente no que se refere à exposição adequada à luz solar direta. Em ampla divulgação desde o concurso de conceção da sétima ponte sobre o Rio Douro percebe-se que a dimensão do tabuleiro previsto para a circulação do metro e transeuntes acaba por fazer sombras generosas ao longo do dia e isso fora alvo de vários dos questionamentos realizados à época, Figura 10.

128



Figura 10.

Rua do Golgota: a) vista no final da rua; b) da escadaria; c) ao final do perso. Imagens (Fontoura, 2024).

129

A Via Panorâmica é famosa pelas vistas espectaculares que proporciona sobre o rio Douro e a cidade do Porto. É um troço crucial dos Caminhos do Romântico, oferecendo uma experiência visual que combina natureza e urbanismo histórico, Figura 11. A preservação desta via é essencial para manter o valor paisagístico e cultural do percurso. A construção da ponte pode afetar dramaticamente as vistas e a harmonia visual desta área, comprometendo a experiência sensorial e a identidade cultural local.



Figura 11.
Avenida Panorâmica. Imagens (Fontoura, 2024).

Com tudo isto em mente, percebe-se que a construção da ponte pode ter impacto nas vistas panorâmicas e nos espaços verdes que são fundamentais para a saúde mental dos moradores. Como vimos, com a ausência ou a significativa alteração das visuais quotidianamente visitadas pelos moradores ao longo do seu percurso pode não ocorrer a ativação do córtex pré-frontal e do hipocampo, sabidas áreas do cérebro associadas ao prazer e à memória positiva. Isto pode resultar num aumento do stress e da sensação de desconexão com o ambiente (Berman, Jonides & Kaplan 2008).

5. Considerações finais

A análise do impacto da construção da Ponte Ferreira da Silva no troço pertencente aos "Caminhos do Romântico" revelou um dilema sensível entre o progresso urbano e a preservação do património cultural. Ao longo deste estudo, evidenciou-se que o percurso em causa transcende a sua função meramente física, constituindo um espaço carregado de significado histórico, afectivo e identitário para os habitantes do Porto. Para além do valor simbólico, destaca-se o seu contributo para a saúde e o bem-estar dos residentes, por meio dos estímulos neuroambientais proporcionados. A eventual supressão ou alteração drástica deste ambiente poderá desencadear respostas comportamentais adversas, incluindo estados de sofrimento psicológico — uma preocupação premente expressa pelos moradores da zona afectada pela implantação da nova ponte. Neste contexto, a percepção ambiental e a memória afectiva revelam-se premissas de projecto fundamentais, especialmente em intervenções urbanas situadas em áreas com forte densidade histórica e narrativa. Estudos

de neurociência aplicados ao urbanismo, aqui integrados, sustentam que alterações abruptas em ambientes familiares tendem a provocar stress, afectando negativamente o bem-estar psicológico e contribuindo para a fragmentação da identidade local.

A implantação da superestrutura da ponte, ao obstruir vistas panorâmicas e transformar os espaços verdes já consolidados, reforça a legitimidade das preocupações manifestadas e introduzem condicionantes reais a um processo projetivo, que leva em consideração as condições de vida quotidiana e à relação dos habitantes com o território. Durante o concurso público realizado, urbanistas e membros da comunidade científica alertaram para a necessidade de uma abordagem equilibrada, baseada numa escuta sensível e multidisciplinar, capaz de conjugar as exigências de desenvolvimento infraestrutural com a preservação do carácter cultural e histórico da cidade — o que não fora considerada premissa de projeto.

O presente artigo sublinha a importância de considerar premissas de projecto que integrem saberes transversais da arquitectura, do urbanismo e da neurociência, particularmente na concepção de obras de grande impacto territorial. E tem-se, portanto, repertório para futuras intervenções que uma visão mais particular à memória e simbolismo dos lugares no colectivo, localmente devastada na área de interesse estudada.

Bibliografia

Berman, M. G., Jonides, J. & Kaplan, S. (2008). "The cognitive benefits of interacting with nature". *Psychological Science*, 19(12), pp. 1207-1212. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9280.2008.02225.x>

Bratman, G. N., Hamilton, J. P. & Daily, G. C. (2012). "The impacts of nature experience on human cognitive function and mental health". *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1249(1), pp. 118-136. <https://doi.org/10.1111/nyas.12236>

Czeisler, C. A. & Gooley, J. J. (2007). "Sleep and circadian rhythms in humans". *Cold Spring Harbor Symposia on Quantitative Biology*, 72, pp. 579-597. <https://doi.org/10.1101/sqb.2007.72.064>

Ellard, C. (2015). *Places of the heart: The psychogeography of everyday life*. Bellevue Literary Press.

Fontoura, P. C. (2024, março 5). *Fotos do Rio Douro* [Arquivo pessoal].

131 **Fuster, J. M. (2001).** "The prefrontal cortex—an update: Time is of the essence". *Neuron*, 30(2), pp. 319-333. [https://doi.org/10.1016/S0896-6273\(01\)00285-9](https://doi.org/10.1016/S0896-6273(01)00285-9)

Guimarães, G. N. & Babo, A. P. (2024). *Caminhos do Romântico*. GNG.APB. <http://gngapb.com/pt/projectos/134/caminhos-do-romantico>

Hartig, T., Berg, A. E., Hagerhall, C. M., Tomalak, M., Bauer, N., Hansmann, R., ... Waaseth, G. (2011). "Health benefits of nature experience: Psychological, social and cultural processes", in K. Nilsson (Ed.), *Forests, trees and human health*. Springer, pp. 127-168. <https://doi.org/10.1007/978-90-481-9806-1>

Kandel, E. R., Koester, J. D., Mack, S. H., & Siegelbaum, S. A. (2014). *Princípios de neurociências* (A. Rodrigues et al., Trans.). AMGW Editora.

Kaplan, R., & Kaplan, S. (1989). *The experience of nature: A psychological perspective*. Cambridge University Press.

Kuo, M. (2015). "How might contact with nature promote human health? Exploring promising mechanisms and a possible central pathway". *Frontiers in Psychology*, 6, 1093. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2015.01093>

LDA, P. A. (2023). "Relatório de conformidade ambiental do projeto de execução – Linha Casa da Música - Santo Ovídio" (Vol. 1). Agência Portuguesa do Ambiente. https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE542/volume%202a-recape%20linha%20rubi_rb2023816174450.pdf

LeDoux, J. (2007). "The amygdala". *Current Biology*, 17(20), R868-R874. <https://doi.org/10.1016/j.cub.2007.08.005>

McEwen, B. S. (2007). "Physiology and neurobiology of stress and adaptation: Central role of the brain". *Physiological Reviews*, 87(3), pp. 873-904. <https://doi.org/10.1152/physrev.00041.2006>

Metro do Porto (2024, maio 7). "A Linha H é Rubi". <https://linharubi.metrodoporto.pt/>

Ministério do Planeamento (2021). "Plano de recuperação e resiliência - Recuperar Portugal, construindo o futuro". https://www.portugal2020.pt/wp-content/uploads/planoderecuperacaoeresiliencia_consultapublica.pdf

Payne, E., Loi, N., & Thorsteinsson, E. B. (2020). "The restorative effect of the natural environment on university students' psychological health". *Journal of Environmental and Public Health*, 2020, 4210285. <https://doi.org/10.1155/2020/4210285>

132 **Seite, D. (2024, maio 5).** "Street Dir PT". <https://www.streetdir.pt/Impressum?lng=pt>

Silva, M. A. (2018). *Palácio de Cristal e Jardins Românticos do Porto*. Edições FAUP.

Squire, L. R., & Zola-Morgan, S. (1991). "The medial temporal lobe memory system". *Science*, 253(5026), pp. 1380-1386. <https://doi.org/10.1126/science.1896849>

Sullivan, W. C., & Chang, C. Y. (2011). "Mental health and the built environment", in S. D. Clayton (Ed.), *The Oxford Handbook of Environmental and Conservation Psychology*. Oxford University Press, pp. 106-116. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199733026.013.0023>

Sweatt, J. D. (2016). "Neural plasticity and behavior – Sixty years of conceptual advances". *Journal of Neurochemistry*, 139(2), pp. 179-199. <https://doi.org/10.1111/jnc.13580>

Tuan, Y. F. (2001). *Space and place: The perspective of experience*. University of Minnesota Press.

Ulrich, R. S. (1984). "View through a window may influence recovery from surgery". *Science*, 224(4647), pp. 420-421. <https://doi.org/10.1126/science.6143402>

Vieira, J. (2016). "O Romantismo no Porto: Patrimônio e paisagem". *Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, 12(3), pp. 45-58. <https://doi.org/10.1234/rev.eur.2016.003>

Fontoura, Patricia C. C. N. de O. (2026). "Caminhos do Romântico' no Porto e os Impactos na Percepção Ambiental com a Implementação da Ponte Ferreira: Uma perspectiva da Neurociência Aplicada ao Urbanismo". *Revista Espaço Público | Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 110-134. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1009>

A qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (1998-2023): peças de um Atlas, hipóteses para um projeto metropolitano

João Rafael Santos

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Tomás Nunes

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Marina Carreiras

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

José Duarte

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Ariana Marques da Silva

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Ana Beja da Costa

CIAUD – Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Que racionalidades informam e suportam as políticas e os projetos de qualificação do espaço público?

Que lugar para o espaço público no projeto de um território metropolitano mais robusto, descarbonizado e inclusivo?

Como pontos de partida para uma reflexão sobre os 25 anos de qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (AML) subsequentes à Expo 98, estas duas questões sintetizam o quadro crítico do projeto de investigação *MetroPublicNet – Construir os fundamentos de uma Rede Metropolitana de Espaço Público* como suporte da cidade robusta, descarbonizada e coesa: Projetos, lições e perspectivas em Lisboa. As peças deste ensaio gráfico destacam fragmentos de um Atlas produzido no âmbito deste projeto, retratando os contornos da experiência de qualificação do espaço público na AML no período 1998-2023. Recorrendo a uma abordagem desenhada a diversas escalas e com recurso a uma codificação gráfica própria e especificamente desenvolvida, são evidenciados os elementos que permitem uma leitura de conjunto e multi-sistémica, ultrapassando as limitações de representação e análise centradas numa única escala, programa, autor ou delimitação administrativa.

O *MetroPublicNet* explora ainda, como hipótese propositiva, a ideia de uma Rede Metropolitana de Espaço Público como instrumento de concetualização, de construção de políticas e de conceção projetual do espaço público à escala do território metropolitano. O enquadramento temporal e o território de foco do projeto proporcionam um universo de grande riqueza e diversidade de experiências. Durante este período evidenciou-se uma progressiva transição de uma lógica metropolitana assente na expansão urbana para um modelo orientando para uma maior compacidade e baseado na regeneração urbana; por outro lado, a AML tem sido um verdadeiro laboratório de aplicação de várias políticas de qualificação urbana, em particular as que

se relacionam com a aplicação de fundos comunitários, colocando-se a necessidade de uma leitura e interpretação críticas para futuros ajustamentos e recomendações. Nesse sentido, foram consideradas intervenções de natureza e tipo muito diversificado, considerando três lógicas orientadoras da investigação, que correspondem também a grandes linhas de programação e de política pública neste domínio:

1) **as infraestruturas verdes e azuis**, que incidem na gestão da água no meio urbano, na integração da agricultura urbana, na reconversão de espaços abertos e de áreas pós-industriais, articuladas com a criação ou requalificação de espaços verdes, parques urbanos e corredores verdes;

2) a requalificação de estradas, ruas e praças com o objetivo de promover a **caminhabilidade e a mobilidade ativa**, promovendo a acalmia de tráfego, integrando transportes coletivos e ciclovias e melhorando as condições de conforto e de segurança dos espaços públicos;

3) as intervenções nos espaços públicos de bairros de habitação social e ou de zonas críticas ou precárias, contribuindo para a sua **conexão e coesão socio-espacial**.

A exploração gráfica aqui apresentada é o resultado de um processo de '*research-by-mapping*', seguindo uma metodologia que visa responder ao objetivo de identificar, decodificar, avaliar e discutir a implementação de um universo de mais de mil intervenções de requalificação de espaço público na AML nos últimos 25 anos. Deste exercício resultou a construção do 'Atlas dos Espaços Públicos da Área Metropolitana de Lisboa', que poderá ser considerado como uma ferramenta de

reconhecimento e de representação do vasto universo de intervenções no espaço público, na sua diversidade tipológica e relações a diversas escalas. A sua organização e síntese em oito imagens percorre várias escalas de leitura e de descodificação sistémica e tipológica, propondo um retrato poliédrico, embora incisivo, deste notável universo.

138

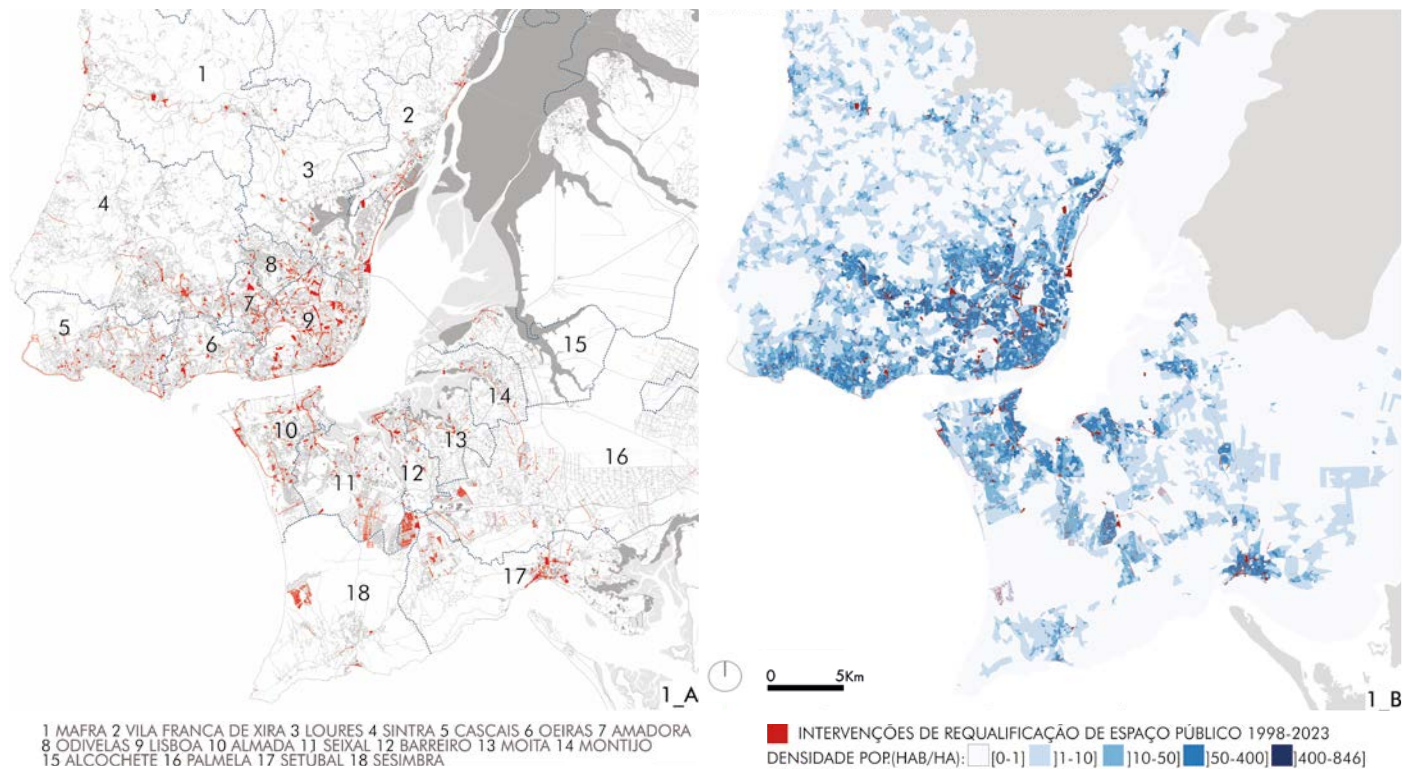


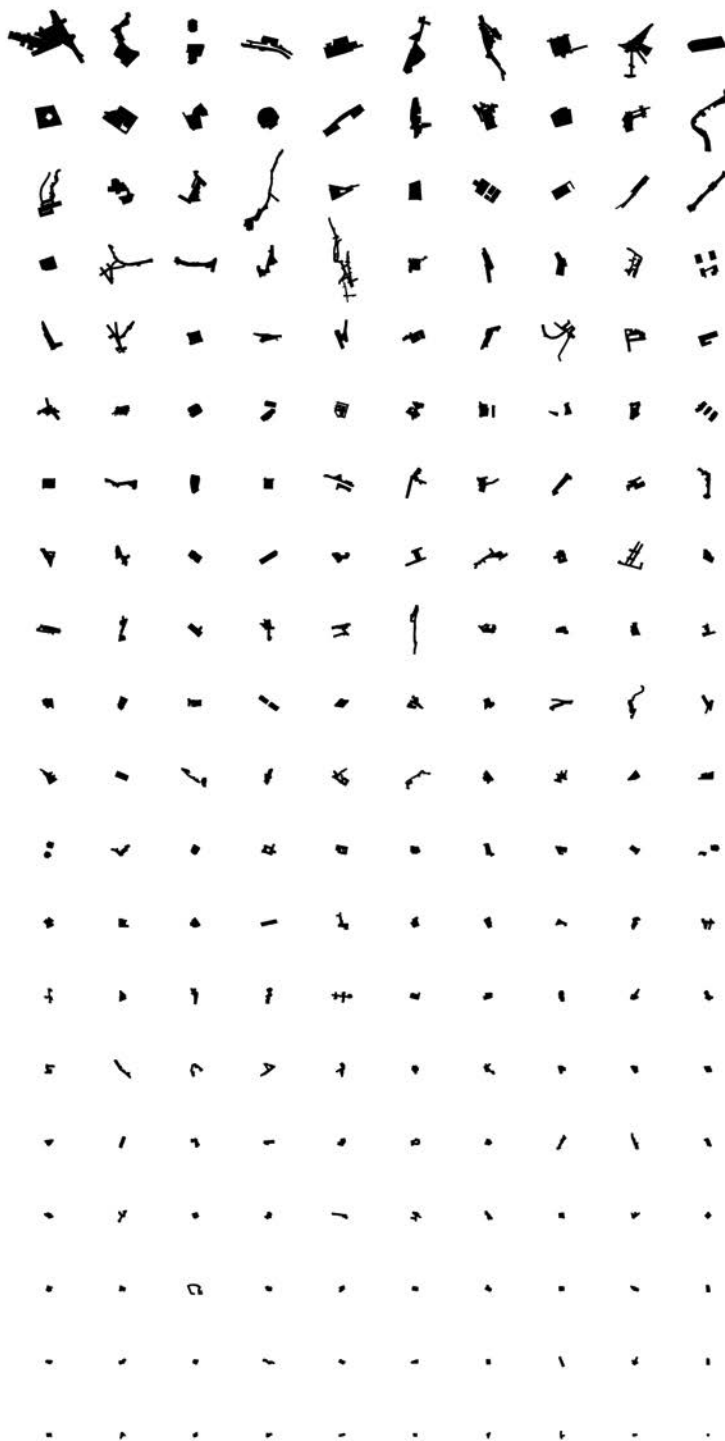
Figura 1.
Leitura metropolitana.
A – Mapeamento das
intervenções na AML;
B – Sobreposição com
densidade populacional.

Com mais de mil intervenções mapeadas e georreferenciadas (figura 1_a), numa área total de cerca de 20 milhões de m² (2000 hectares), este universo ultrapassa a perceção individualizada e fragmentada de cada projeto. Enquanto entidades relacionais, estas intervenções inscrevem-se num tecido urbano e de paisagem contínuo, complexo e estratificado. Mais do que um padrão, a figura que resulta do mapeamento conjunto destes projetos revela uma estrutura territorial subjacente, facilitando o seu reconhecimento e inteligibilidade.

Do confronto deste mapeamento com os dados dos censos 2021 ao nível da subsecção estatística, podem evidenciar-se diversas relações entre a sua distribuição territorial e características socio-territoriais. A relação com a densidade populacional (figura 1_b) traduz uma distribuição geográfica das intervenções que segue, até certo ponto, o padrão da urbanização e da concentração da população residente. De facto, as intervenções concentram-se nas principais aglomerações e acompanham os principais eixos urbanos, sendo tal especialmente visível na cidade de Lisboa e municípios adjacentes, assim como nas frentes ribeirinhas e costeiras entre Vila Franca de Xira e Cascais.

Embora a área total de intervenção seja superior na margem norte do Tejo (62%), face ao valor da margem sul (38%), seguindo o padrão de urbanização da região, também se observam exceções a esta correspondência, com destaque para alguns municípios da margem sul, onde o investimento no espaço público contrasta com a menor densidade populacional, com impactos significativos nos valores per capita de área de intervenção por município. A relação entre área de

intervenção e população residente por município é mais elevada na margem sul (9,5 m²/habitante) do que na margem norte (6,0 m²/habitante). Sesimbra é o concelho onde este valor é mais elevado (24,9 m²/habitante), sendo tal explicado pela regularização das extensas áreas de urbanização de génese ilegal surgidas entre os anos 1960 e 1980, onde se incluem a Quinta do Conde e Lagoa de Albufeira, neste caso com peso significativo de segunda habitação e ocupação sazonal. No extremo oposto, com valores mais próximos de 3,0 m²/habitante, destacam-se os concelhos de Sintra e Odivelas, onde a proporção de áreas (re)qualificadas é comparativamente inferior, face ao elevado peso populacional resultante de processos recentes de (sub)urbanização. A maioria dos valores nos restantes concelhos, incluindo Lisboa, situa-se num intervalo entre 4 a 12 m² por habitante.



A ordenação das intervenções tendo como valor a área da superfície intervencionada (Figura 2), não tem, por si só, uma dimensão qualitativa nem deve ser interpretada de forma linear e direta, uma vez que inclui intervenções de elevada complexidade, custo e impacto urbanístico que podem apresentar uma dimensão relativamente reduzida, mas também outras mais ligeiras e menos complexas, mas de maior extensão. No entanto, a utilização da área de intervenção como um parâmetro objetivo, transversal e harmonizado, permite um primeiro nível de leitura mais simples e abstrata, passível de ser lido em tábuas ordenadas segundo a sua dimensão.

Figura 2.
Tábua de praças, largos
e espaços de exceção,
ordenada por dimensão.



REPERFILAMENTO DE ARRUAMENTOS E VIAS ESTRUTURANTES E INTRODUÇÃO DE CICLOVIAS



CASCAIS



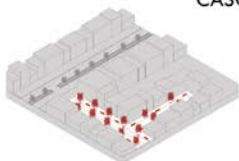
LISBOA



MOITA



MONTIJO



141

REQUALIFICAÇÃO DE ARRUAMENTOS LOCAIS E DE PROXIMIDADE



SINTRA



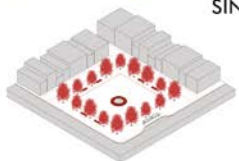
LOURES



OEIRAS



LISBOA



REQUALIFICAÇÃO DE PRAÇAS, LARGOS E ESPAÇOS URBANOS DE EXCEÇÃO



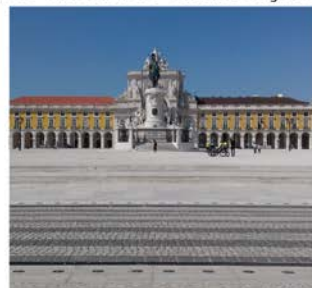
AMADORA



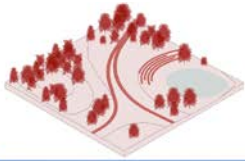
PALMELA



ODIVELAS



LISBOA



criação ou requalificação de espaços verdes



ALMADA



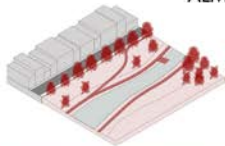
OEIRAS



SINTRA



VILA FRANCA DE XIRA



QUALIFICAÇÃO DE INFRAESTRUTURAS VERDES, REGULARIZAÇÃO HÍDRICA E ESTRUTURAÇÃO DE ÁREAS DE PRODUÇÃO AGROALIMENTAR



SETÚBAL



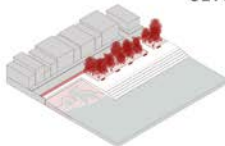
SINTRA



LISBOA



SESIMBRA



ESTRUTURAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE FRENTES DE ÁGUA COSTEIRAS E RIBEIRINHAS



MAFRA



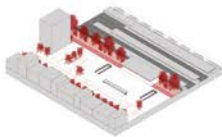
LISBOA



VILA FRANCA DE XIRA



ALCOCHETE



INTRODUÇÃO DE INTERFACES E DE TRANSPORTES COLETIVOS EM SÍTIO PRÓPRIO



SETÚBAL



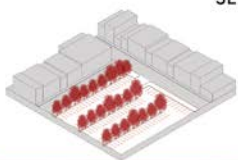
SEIXAL



ALMADA



SETÚBAL



ESTRUTURAÇÃO E ORDENAMENTO DE ESTACIONAMENTO AUTOMÓVEL

143



BARREIRO



LISBOA



MAFRA



LISBOA

Figura 3. (Página 141-143)
Tipos de intervenção
de espaço público.

Para além da dimensão quantitativa, cada projeto é organizado qualitativamente em função de quatro categorias tipológicas principais:

- 1) o enquadramento urbano e atributos territoriais das áreas envolventes aos projetos;
- 2) os tipos de intervenção em função do seu programa e utilização dominante;
- 3) o quadro institucional da promoção e do financiamento utilizado na conceção, planeamento e implementação do projeto;
- 4) o quadro temporal, assente em três intervalos (1998-2006, 2007-2015 e 2016-2023) que podem ser lidos em conjunto e de forma articulada com os períodos de programação de financiamento da UE.

144

A compreensão da natureza de cada intervenção, na relação com o seu enquadramento territorial, temporal e institucional, revela tendências nas formas de resposta aos anseios da população, às expectativas dos vários agentes ou às prioridades de política urbana. Na figura 3, apresenta-se a classificação por tipos de intervenção, traduzindo a sua lógica espacial e funcional, ilustrados numa amostra do levantamento fotográfico realizado transversalmente nos 18 municípios da AML.

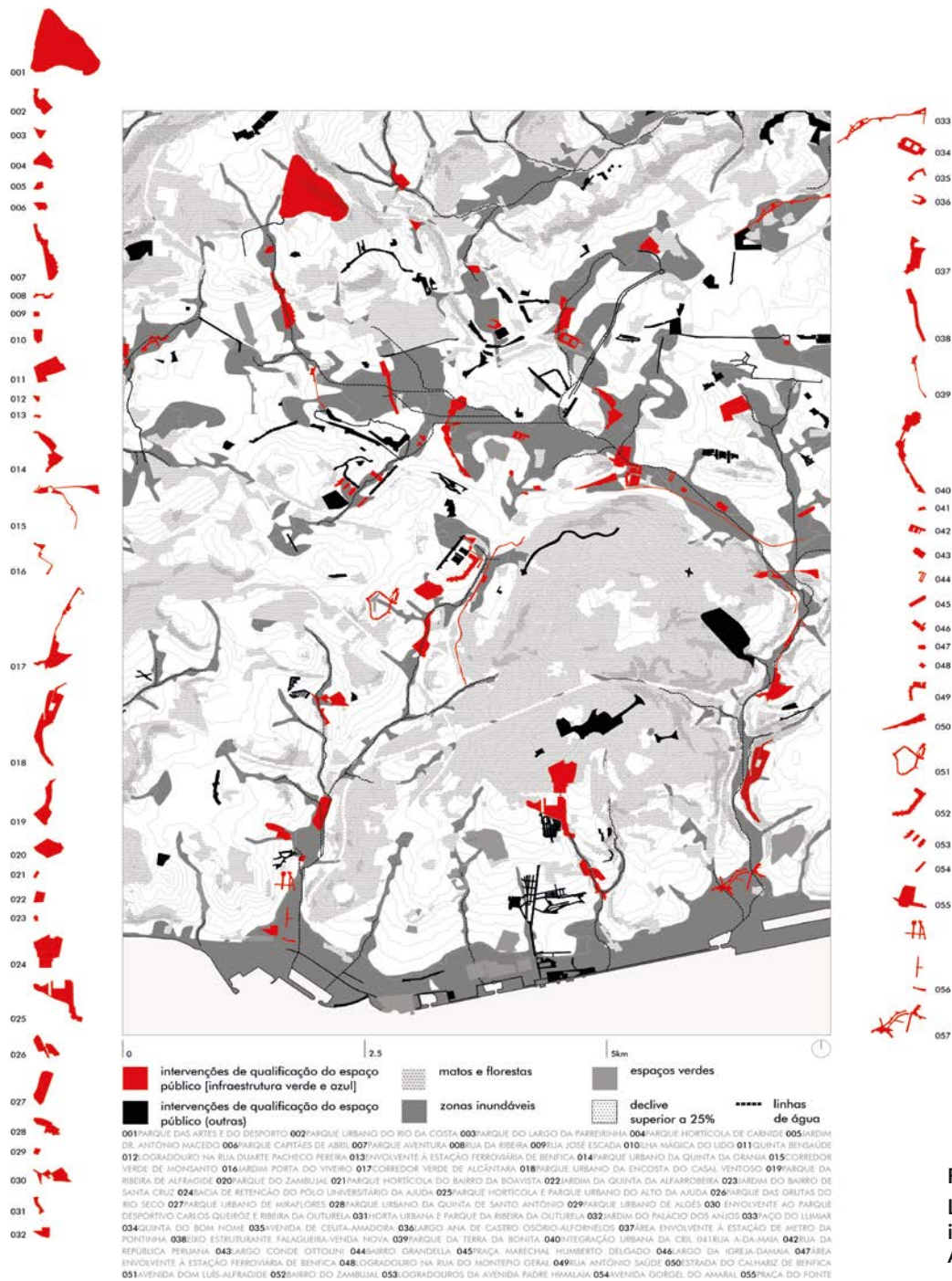


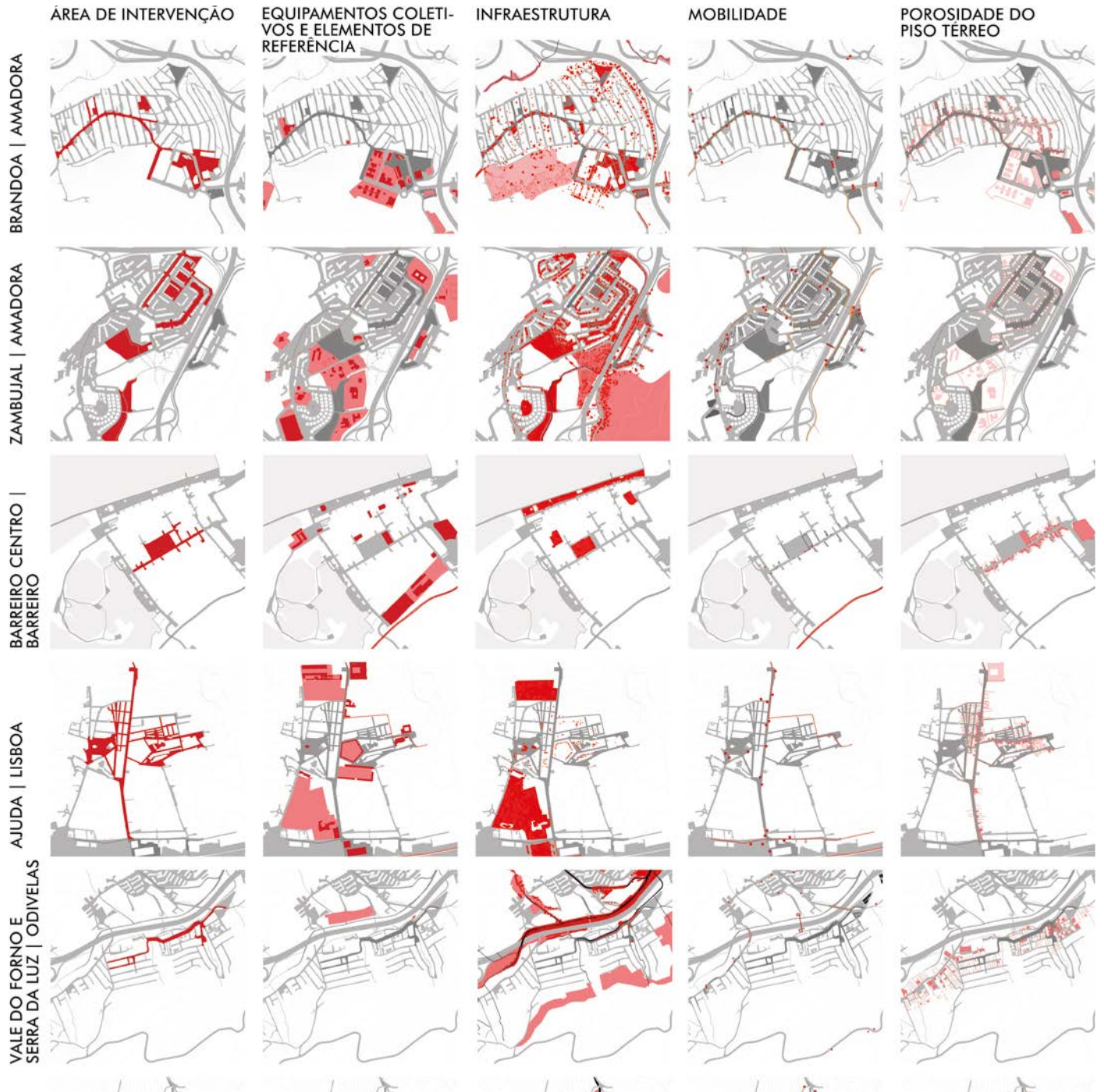
Figura 4.

Leitura em território de interface intermunicipal – Lisboa, Amadora, Odivelas, Oeiras.

A leitura de um território de interface intermunicipal (Lisboa, Oeiras, Amadora e Odivelas) permite a leitura das intervenções de espaço público face a um contexto de elevada complexidade, marcado por características geomorfológicas notáveis — da costeira de Loures ao rio Tejo, com Monsanto como elemento proeminente —, pela confluência de sistemas hídricos e ecológicos significativos, com destaque para os vales de Alcântara e de Algés, e por um mosaico de urbanização muito heterogéneo, recortado por infraestruturas de grande envergadura e efeito-barreira.

Do confronto das intervenções com o sistema de vales (figura 4), distinguiram-se — através de uma lente simples e binómica — aquelas em que predomina uma lógica de permeabilidade das que são de carácter mais impermeável. A representação territorial e de conjunto sublinha a importância das relações morfológicas e configuracionais do espaço público face ao seu contexto, sugerindo uma dimensão formal, aberta ao desenho e ao projeto a uma escala alargada.

146



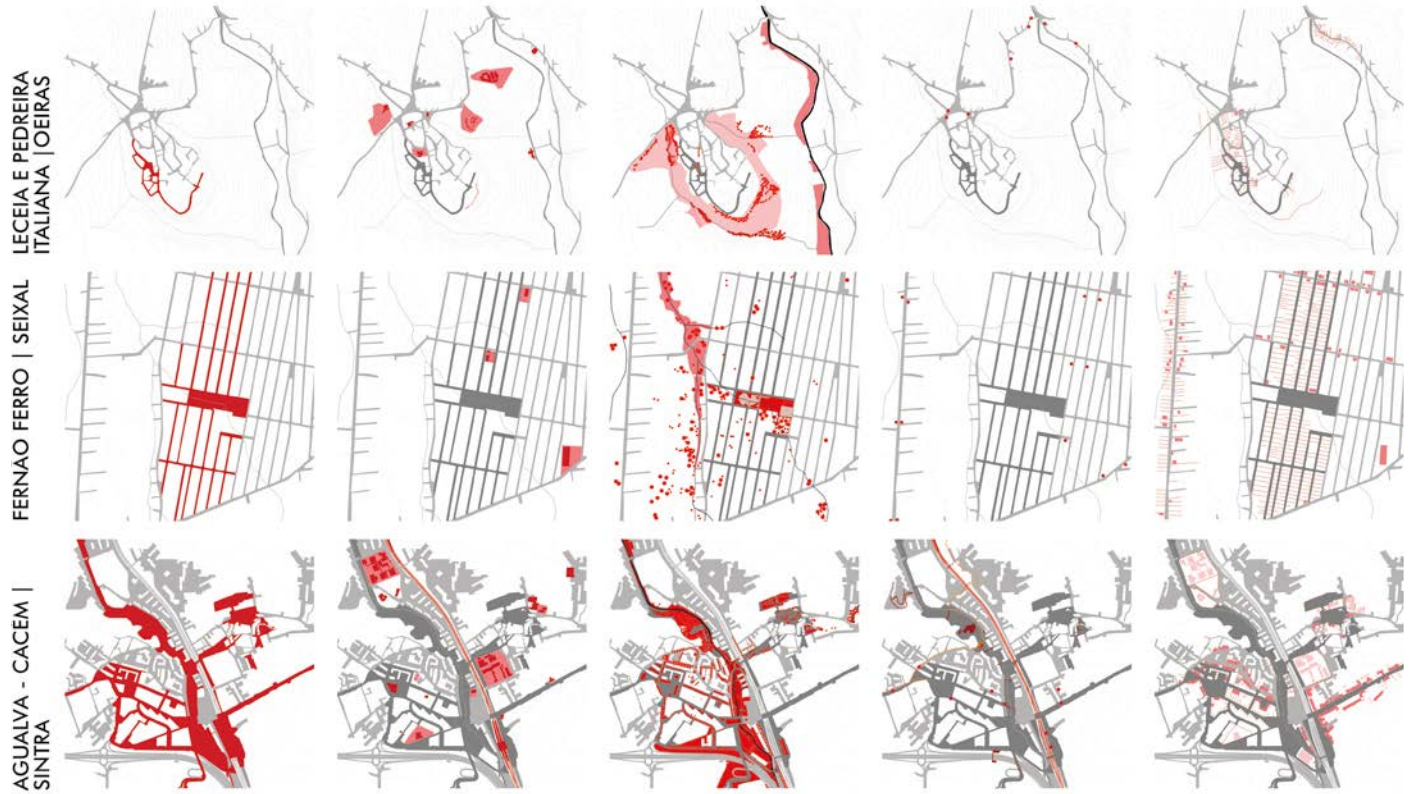


Figura 5. (Página 147-148)
Matriz interpretativa dos
casos de estudo.

Das mais de 1000 intervenções identificadas no espaço público, foram selecionadas 24 para um estudo mais aprofundado, como representativas da diversidade tipológica e da relevância face aos temas centrais da investigação. Cada caso foi interpretado de acordo com o seu enquadramento urbano e territorial, podendo incluir mais do que uma intervenção ou projeto. Para além de uma planta de contexto com a sua localização e delimitação, foram produzidas várias representações desenhadas que o decompõem segundo um código gráfico comum e transversal, evidenciando as componentes sistémicas identificadas em cada projeto — Área de intervenção, Equipamentos coletivos e elementos de referência, Infraestruturas verdes e azuis, Mobilidade, Porosidade do piso térreo. Deste modo, possibilita-se uma comparação não hierárquica das várias intervenções (figura 5), independentemente da sua tipologia ou localização, em função de um conjunto de sistemas e de elementos urbanos que constituem o espaço público. Esta matriz abre novas possibilidades de interpretação menos dependentes de parâmetros quantitativos ou de perspetivas autorais, enfatizando o papel estruturador e articulador do espaço público.

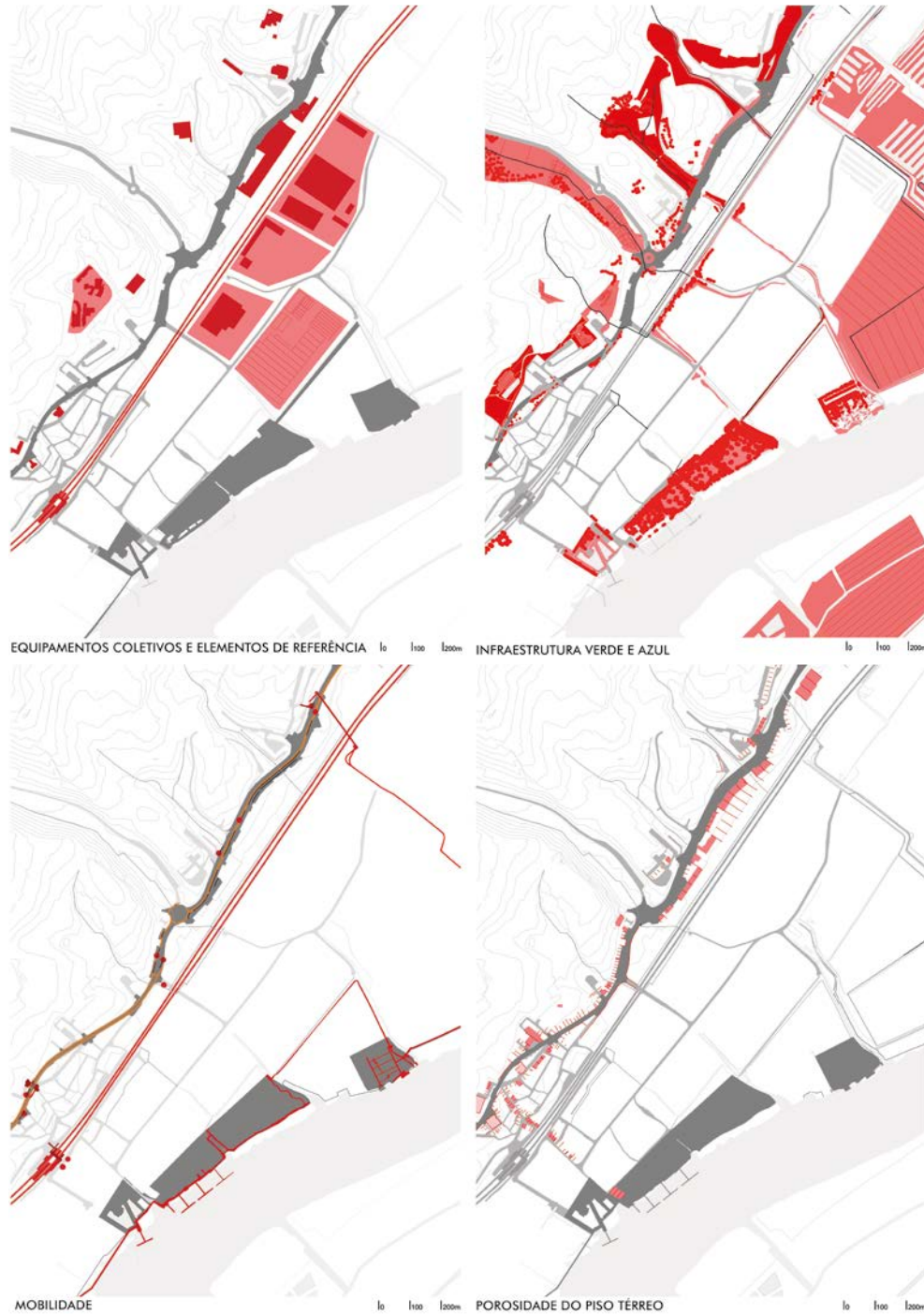


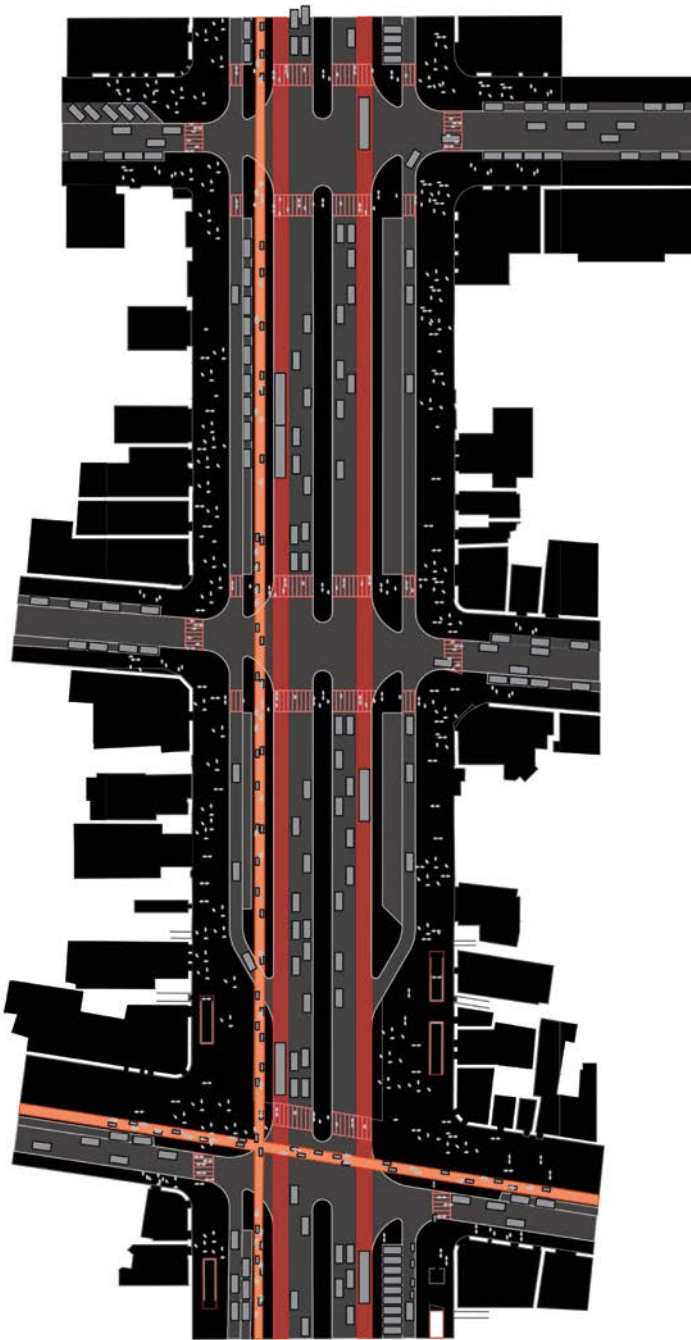
Figura 6.
O exemplo da requalificação da EN10 e dos percursos ribeirinhos, em Vila Franca de Xira.

O caso de Vila Franca de Xira (figura 6) evidencia uma continuidade sequencial de espaços públicos associados a dois eixos lineares, paralelos e conectados entre si: o eixo da Estrada Nacional EN10 entre a Póvoa de Santa Iria e Alverca, e a frente ribeirinha da margem direita do rio Tejo. A sequência incremental de intervenções tem vindo a configurar um sistema articulado e multifuncional, promovendo a continuidade de acesso e ultrapassando fortes barreiras existentes. A sua relação com a estrada nacional tem potenciado a qualidade dos espaços infraestruturais, integrando-os com os tecidos urbanos que se foram formando e consolidando ao longo do eixo, facilitando a mobilidade pedonal e ciclável e disciplinando o tráfego e o estacionamento. Na frente ribeirinha foram criados diversos parques equipados com infraestruturas náuticas e de lazer, articulados longitudinalmente por percursos pedonais que se estendem para sul, a Loures e a Lisboa, valorizando um corredor de singular qualidade paisagística e ambiental.

Da diversidade e complementaridade entre as intervenções implementadas, resultaram contributos relevantes ao nível do robustecimento de infraestruturas azuis e verdes e das lógicas de conexão e coesão de áreas residenciais, num território densamente edificado e com fortes carências de espaço público qualificado. Por outro lado, reconhece-se a diversidade de origens e enquadramentos institucionais na sua programação e implementação, abrindo o debate para futuras formas de planeamento e gestão do espaço público.

Figura 7.

Leitura de proximidade — a porosidade do espaço público no Eixo Central de Lisboa.



DETALHE DA AV. DA REPÚBLICA, LISBOA - RELAÇÃO ENTRE O ESPAÇO PÚBLICO E POROSIDADE DO PISO TÉRREO

A multiplicidade de sistemas que convergem no espaço público, exigem um desenho cuidado e atento às suas (in)compatibilidades e sinergias. Do seu conjunto resulta não apenas a otimização funcional e a qualidade estética e ambiental, mas também a criação de condições de continuidade e conexão a escalas superiores.

A representação dos espaços de porosidade associados à requalificação do Eixo Central de Lisboa, nomeadamente num segmento da Av. da República (figura 7), expande a leitura do espaço público e possibilita novas interpretações. Como expressão do chão da cidade, inclui não só os elementos do domínio público e dos seus sistemas infraestruturais, mas também espaços interiores do tecido edificado que se abrem para a rua. Dessa abertura emergem relações potenciais de vitalidade comercial, de animação e apoio da vida local, de ocupação e colonização temporária, intermitente e flexível do espaço público, como esplanadas, *parklets* e outras estruturas amovíveis.

Síntese

Como peças de base de uma hipótese interpretativa e conceptual, o universo dos projetos de qualificação do espaço público estudados nesta investigação pode ser visto como constituinte de um Projeto Metropolitano. Para além das lógicas específicas e autorreferenciadas que sustentam cada projeto, a sua rerepresentação através de novas lentes de leitura e de sistematização permite explorar o potencial do desenho e conjugar critérios qualitativos úteis para ultrapassar limitações da utilização assente exclusivamente em parâmetros quantitativos, de jurisdição ou de delimitação administrativa.

Como peças de um Atlas mais alargado, estas interpretações gráficas podem sustentar novas lógicas propositivas e de gestão mais articuladas e multi-escalares. A divulgação do Atlas tem por objetivo reforçar a representação gráfica e cartográfica dos espaços públicos da AML como ferramenta de projeto territorial, quer como construção cultural, quer como contributo operacional para a formulação de políticas e de estruturação do território.

Bibliografia

Santos, João Rafael, Matos Silva, Maria & Beja da Costa, Ana (Eds.) (2024). *Towards a Metropolitan Public Space Network: Lessons, Projects and Prospects from Lisbon*. Oxon/New York: Routledge. DOI: 10.4324/9781003408611

Santos, João Rafael & Beja da Costa, Ana (2025). *O Espaço Público na Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do território [1998-2023], vol. IV – Projetos. Perspetivas. Potencial*. Lisboa: FA-ULisboa/CIAUD/ Área Metropolitana de Lisboa. https://urbinlab.fa.ulisboa.pt/EspacoPublicoAML_ProjetosPerspetivasPotencial.pdf

Santos, João Rafael & Beja da Costa, Ana (2023). *O Espaço Público na Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do território [1998-2023], vol. I – as infraestruturas verdes e azuis, vol. II – caminhabilidade e mobilidade ativa, vol. III – bairros coesos e conectados*, Lisboa: FA-ULisboa/CIAUD/Área Metropolitana de Lisboa, https://urbinlab.fa.ulisboa.pt/EspacoPublicoAML_InfraestruturasVerdesAzuis.pdf

154 https://urbinlab.fa.ulisboa.pt/EspacoPublicoAML_CaminhabilidadeMobilidadeAtiva.pdf

https://urbinlab.fa.ulisboa.pt/EspacoPublicoAML_BairrosConectadosCoesos.pdf

Site do Projeto: <https://metropublicnet.fa.ulisboa.pt/>

<http://doi.org/10.54499/PTDC/ART-DAQ/0919/2020>

Este trabalho foi financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto PTDC/ART-DAQ/0919/2020 (MetroPublicNet: Construir os fundamentos de uma Rede Metropolitana de Espaço Público como suporte da cidade robusta, descarbonizada e coesa: Projetos, lições e perspetivas em Lisboa).

Santos, João Rafael, Duarte, José, Nunes, Tomás, et al. (2026). "A qualificação do espaço público na Área Metropolitana de Lisboa (1998-2023): peças de um Atlas, hipóteses para um projeto metropolitano". *Revista Espaço Público / Public Space Journal*, Vol. 1 N. 1, pp. 135-156. <https://www.up.pt/revistas/index.php/rep>. DOI: <https://doi.org/10.34626/esp.v1i1.1033>

Notas biográficas Equipa Editorial

Os Editores

Fernando Brandão Alves — Editor Coordenador — CITTA - FEUP / FCTUC

Fernando Brandão Alves, Arquiteto/Urbanista e Professor Catedrático. Investigador no CITTA com publicações, projetos e consultoria no âmbito do urbanismo em geral, da arquitetura, da cidade inclusiva e resiliente, da resiliência do espaço público e do desenho urbano bioclimático.

José Rio Fernandes — Editor FLUP / CEGOT

José Alberto Rio Fernandes, Geógrafo e Professor Catedrático. Docente na FLUP e investigador no CEGOT com publicações, planos e estudos no âmbito da geografia urbana, urbanismo e ordenamento do território.

Paulo Farinha-Marques — Editor FCUP / CIBIO

Paulo Farinha Marques, Arquiteto Paisagista e Professor Catedrático; Planeador e projetista de parques, jardins, estruturas verdes urbanas, corredores ecológicos, praças e vias arborizadas.

Teresa Calix — Editor FAUP / CENP

Professora Associada na FAUP, onde é coordenadora do perfil de estudos Dinâmicas e Formas Urbanas do Programa de Doutoramento em Arquitectura e regente das unidades curriculares Projecto 5 — projecto urbano — e Urbanística 2 do Mestrado Integrado em Arquitectura.

Os Editores de Secção

Gisela Lameira

Gisela Lameira, Arquitecta e Investigadora Auxiliar da FAUP, integrada no Centro de Estudos Nuno Portas (FAUP/CENP). Desenvolve investigação em Modelos de Habitação contemporâneos, relação entre Arquitectura e Saúde, e Envelhecimento no Lugar.

José Miguel Lameiras

José Miguel Lameiras é arquiteto paisagista e professor na Faculdade de Ciências da Universidade do Porto (FCUP). O seu trabalho centra-se no projeto de espaços verdes urbanos, soluções de base natural, adaptação climática e planeamento da paisagem. Participa e coordena projetos europeus de investigação, colaborando com municípios e instituições científicas no desenvolvimento de estratégias de paisagem urbana sustentável.

Pedro Chamusca

158 Pedro Chamusca, Geógrafo e Professor Auxiliar. Docente na FLUP e investigador no CEGOT, com atividade científica e de planeamento no âmbito da Geografia urbana, coesão e desenvolvimento territorial.

Sílvia Ávila de Sousa

Sílvia Sousa é Planeadora do Território, Coordenadora de Planeamento Estratégico e Gestora de Projetos na Agência de Energia do Porto, e Membro Integrado do CITTA. Atualmente, desenvolve o seu trabalho nas áreas da resiliência urbana, do planeamento energético e da ação climática.