No entorno da rodoviária central e em frente ao rio: um estudo comparativo entre dois espaços públicos fortes

César Henriques Matos e Silva (1) Carolina Gonçalves Silva Cardoso (2) Josefa Luana Oliveira Freire (3)

(1) Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFS, Brasil. E-mail: cesarmatos.br@gmail.com

(2) Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFS, Brasil. E-mail: lollycard@gmail.com

(3) Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFS, Brasil. E-mail: jluanaoliveirafreire@gmail.com

***Resumo**: Os centros das cidades apresentam uma diversidade de espaços públicos significativos para seus habitantes, entretanto alguns deles são mais "fortes" do que outros, considerando a sua relevância no cotidiano, assim como seu significado simbólico e representativo. São polarizações espaciais e sociais, são pontos de intensa urbanidade que, entretanto, podem se transformar ao longo do tempo, perdendo ou ganhando força em função de novos contextos. Para melhor compreendê-los, desenvolveu-se o conceito de "espaço público forte". Neste trabalho apresentamos os resultados de uma investigação sobre dois espaços públicos centrais em Aracaju, capital de Sergipe: a Praça João XXIII, onde se localiza a chamada Rodoviária Velha, e a Av. Rio Branco, às margens do Rio Sergipe. Enquanto a região da Rodoviária é um espaço dinâmico e de intensa movimentação, a Av. Rio Branco é um espaço público pouco atraente e esvaziado, apesar da potencialidade paisagística do Rio Sergipe, e que já desempenhou um papel importante no início da história da cidade. Os resultados atestam que é fundamental a complementariedade entre as atividades de comércio e serviço e os equipamentos públicos e institucionais para termos uma rede diversificada de espaços públicos centrais dinâmicos e com intensa urbanidade.*

***Palavras-chave**: Espaço público forte; Centralidade urbana; Aracaju.*

***Abstract**: One can find in the city centers a great diversity of public spaces which are meaningful for inhabitants, but some of them are "stronger" than others, considering the everyday life and also the symbolic meaning. They are social and spatial polarization, spaces of intense urbanity, but they can also loose or gain strength over the time. To better understand it, the concept "strong public spaces" was developed. In this paper, we present the results of an investigation about two central public spaces in Aracaju, Brazil, the bus station square (Rodoviária Velha) and its surrounding area, and the Avenue Rio Branco, in the waterfront of River Sergipe. The first one is a dynamic space, where many people come and go every day, while the second one is a empty and not attractive space, although the landscape potential of the waterfront.*

***Key-words**: Strong public space; Urban centrality; Aracaju.*

1. INTRODUÇÃO

A cidade brasileira apresenta, entre outros, dois temas fundamentais que preenchem o debate urbano contemporâneo. Por um lado, o centro da cidade suscita perguntas como: esta é uma região decadente ou (ainda) recheada de significações simbólicas para seus moradores? O centro não é mais o centro? Por outro lado, o espaço público é outro tema fundamental: espaço da diversidade ou do medo?

Entendemos o espaço público como materialização de uma esfera pública urbana, e desta forma é um espaço com caráter político onde ideias e pessoas diferentes se encontram, abrigando divergências, consensos, diversidade. A despeito disso, na sociedade contemporânea predomina uma significação

negativa do espaço público, identificado-o com o medo e a insegurança, levando o individuo urbano à reclusão e ao enclausuramento em espaços privados e em espaços de uso coletivo segmentados e homogêneos, como nos *shopping centers*. A este esvaziamento e perda de significado segue, conseqüentemente, uma despolitização do espaço público (SILVA, 2014).

Atualmente com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes, a cidade de Aracaju, capital de Sergipe, vivenciou durante as décadas de 1980 e 1990 uma reorientação em seu processo de desenvolvimento urbano com o surgimento de novas espacialidades, como os *shopping centers* que, para grupos sociais de maior poder aquisitivo, passam a constituir uma nova centralidade, não apenas em termos funcionais como lugar do comércio, mas especialmente como espaço de uma nova sociabilidade. O surgimento destas novas centralidades acarretou, entre outros efeitos, o que comumente é tratado como a "decadência" do centro da cidade de Aracaju.

2. OBJETIVO

Este trabalho tem por objetivo apresentar os resultados de uma investigação a cerca de dois espaços públicos centrais em Aracaju, capital de Sergipe: a Praça João XXIII, onde se localiza a chamada Rodoviária Velha, e a Av. Rio Branco, às margens do Rio Sergipe e historicamente conhecida como Rua da Frente. Estes espaços apresentam-se em condições opostas, pois enquanto a região da Rodoviária é um espaço altamente dinâmico e intenso, a Av. Rio Branco é um espaço público pouco atraente e esvaziado, apesar da potencialidade paisagística do Rio Sergipe, e que já desempenhou um papel importante no início da história da cidade. Ambos foram estudados a partir do conceito de espaço público forte, que traduz as condições de urbanidade e de representatividade simbólica de espaços públicos urbanos.

3. JUSTIFICATIVA

O centro da cidade é aqui considerado um importante objeto de análise não apenas por conter em si espaços públicos fundamentais para a coletividade urbana, em seu uso e formas de apropriação, mas também devido ao seu significado simbólico, histórico e político. O centro também pode ser visto como "o espaço público" por excelência da cidade, fazendo do centro da cidade um terreno fértil para a construção de uma cidade democrática e plural (SILVA, 2014). Temos aqui, portanto, dois temas basilares que se articulam: o espaço público e a centralidade urbana – ambos tomados por processos de desvalorização crescente.

As centralidades urbanas podem absorver, como nenhuma outra região da cidade, a substância política do espaço público. Como afirma Fernandes (2007), uma centralidade não é apenas uma polarização da malha espacial urbana, mas especialmente uma polarização da vida social. Determinados espaços públicos urbanos configuram-se portanto como polarizações espaciais e sociais na malha da cidade, ao apresentarem uma sociabilidade intensa e rica.

Assim, para uma melhor compreensão destes processos de ressignificação das áreas centrais e de seus espaços públicos, desenvolveu-se o conceito de "espaço público forte": apresentam-se como fortes aqueles espaços públicos significativos que detêm viva representatividade no imaginário dos habitantes da cidade e apresentam intensa vida social em função das atividades e edificações ali existentes, como um pólo de intensa urbanidade. Estes espaços não são apenas as clássicas praças centrais – polarizações da malha urbana mais visíveis e óbvias – mas também outros espaços abertos lineares como ruas ou orlas marítimas, que podem combinar-se entre si, ou até mesmo edifícios públicos de uso coletivo, como mercados e estações rodoviárias (SILVA, 2014).

Uma característica importante é que os espaços públicos fortes são mutáveis, podendo transformar-se ao longo do tempo. Afinal, "às transformações de ordem econômica e social se seguem a adequação das estruturas, das formas e das imagens das cidades" (Vaz, 2004). Suas características e sua densidade estão sempre em contínua mutação, em decorrência de novas demandas de funcionamento da cidade e de mudanças na correlação de forças da sociedade.

Em estudo anterior (SILVA, 2014), identificamos cinco áreas no centro de Aracaju que são caracterizadas como espaços públicos fortes em algum momento da história da cidade: a antiga Rua da Aurora, atualmente denominada Av. Rio Branco e que não é mais um espaço forte; o conjunto das

praças centrais de cunho religioso e cívico (Olímpio Campos e Fausto Cardoso), a região dos Mercados Municipais; a Rua João Pessoa, principal rua de pedestres comercial; e, por fim, a chamada Rodoviária Velha e seu entorno.

4. METODOLOGIA

A pesquisa tem como linha condutora a avaliação das condições de urbanidade, de vitalidade urbana, por meio de indicadores de uso e apropriação dos espaços pelos indivíduos, das formas de ocupação e uso do solo das regiões estudadas, assim como da representatividade e significado simbólico dos espaços para os citadinos. O desenvolvimento desta pesquisa passa também pelo estudo morfológico dos espaços públicos fortes estudados, ou seja, a forma urbana e a relação entre espaços construídos e espaços abertos.

Urbanidade é definida por Choay (1996, p. 12) como "o ajustamento recíproco entre uma forma de tecido urbano e uma forma de conviviabilidade". Existe uma questão de escala a ser observada: relembrando de Certeau (1999), é a partir do entrelaçamento entre a materialidade e a subjetividade, através do ato de caminhar, que as diferentes espacialidades se constroem. Por isso, é a escala do pedestre que produz a dinâmica das relações sociais nos espaços urbanos.

Em cada um dos espaços públicos fortes citados foram avaliados o significado e a importância das suas edificações no cotidiano da cidade a partir de três critérios: o potencial de atração de pessoas, o potencial de repulsão e o significado simbólico e histórico. Assim temos, por exemplo, a Câmara de Vereadores de Aracaju, localizada na praça Olimpio Campos, que apresenta um potencial de atração considerado como *médio* (normalmente as sessões da Câmara atraem um público pequeno, mas eventualmente há aglomeração de pessoas ou manifestações de protesto à frente do edifício, criando um certo burburinho na rua), e um significado simbólico presumidamente *fraco* (talvez poucas pessoas saibam que onde se localiza a Câmara Municipal). Obviamente que a Rodoviária Velha tem forte potencial de atração e um igualmente forte significado simbólico. Por outro lado, não há espaços ou edificações em seu entorno que seja repulsivo ou transmita medo ao passante.

Em outro lugar do centro da cidade, entretanto, ainda que com grande potencial paisagístico (a paisagem fluvial do Rio Sergipe), a av. Rio Branco é ladeada por diversas edificações abandonadas e mesmo em processo de ruína, produzindo calçadas a serem evitadas pelos caminhantes (forte potencial de repulsa).

Nos espaços estudados, foram desenvolvidos um levantamento de uso e ocupação do solo e, através de observação direta, mapeamento dos fluxos principais de pedestres e áreas de permanência. Com isso, chegou-se a mapas de polos de atração de pedestres e mapas de repulsão (edificações e espaços que afastam pedestres e criam sensação de medo ou incômodo).

5. RESULTADOS OBTIDOS

Os dois espaços públicos estudados apresentam resultados que comprovam a suas diferenças. Por um lado, a Av. Rio Branco, às margens do Rio Sergipe, foi o primeiro espaço público forte da cidade quando da sua fundação em 1855 e que, entretanto, após a transferência do porto nos primeiros anos do século XX para mais ao norte, onde hoje se localizam os Mercados Municipais, perdeu a vitalidade urbana característica daqueles espaços portuários do século XIX: embarque e desembarque de pessoas e mercadorias, espaço de comércio e das trocas sociais. Por outro lado, o entorno da Rodoviária Velha, construída em 1962, é hoje uma das regiões mais dinâmicas do centro. Sua força enquanto espaço público não está apenas no terminal rodoviário (para algumas linhas intermunicipais), mas especialmente no terminal integrado de ônibus urbano e, em última análise, no comércio popular das lojas e vendedores ambulantes que gravita em torno do funcionamento destes terminais.

5.1 Um espaço público potencialmente forte: a Av. Rio Branco

A Av. Rio Branco é popularmente conhecida como Rua da Frente por sua localização às margens do Rio Sergipe. Em um dos seus extremos estão a Praça Olímpio Campos e a Ponte do Imperador, dois espaços significativos para a história da cidade, no outro extremo encontramos dois equipamentos culturais recentemente inaugurados: o Centro Cultural de Aracaju e o Memorial Zé Peixe (figura 1).

Entre estas duas pontas, observamos algumas edificações com valor arquitetônico que atestam o significado histórico da Av. Rio Branco, mas o fato de muitas delas estarem em ruínas ou terem sido demolidas para a construção de estacionamentos comprovam a decadência do espaço. Ainda é possível encontrar algumas lojas de roupas e serviços que atraem uma pequena parte da população que se dirige ao centro de Aracaju. Apenas dois edifícios abrigam uso institucional (Advocacia Geral da União e um órgão do Ministério da Fazenda), mas funcionam com horário restrito e sem atendimento ao público.

Figura 1: Av. Rio Branco e seus espaços mais significativos. Fonte: Google Maps, 2014, alterado por Josefa Luana Oliveira Freire, 2015.

Como consequência desta configuração no uso e ocupação do solo, observamos a retração do comércio e o enfraquecimento dos fluxos de pedestres ao longo da avenida, que passam a usá-la unicamente como local de passagem para os pontos de ônibus, e não como espaço de permanência.

Recentemente duas edificações vazias sofreram um processo de reciclagem arquitetônica: a antiga Alfândega e o antigo Terminal Hidroviário[1] passaram a abrigar novos usos culturais. O primeiro tornou-se o Centro Cultural de Aracaju, gerido pela Prefeitura Municipal, e o segundo tornou-se o Espaço Zé Peixe, administrado pelo Governo do Estado, que homenageia um personagem peculiar da história da cidade e sua relação com o Rio Sergipe[2]. Inaugurados há pouco tempo, eles surgem como estratégia para fomentar o turismo cultural, mas possivelmente não produzirá impactos relevantes na dinâmica do entorno mais imediato, não atraindo um significativo fluxo de pedestres em função de suas características funcionais pouco abrangentes e suas pequenas dimensões. Especialmente o Memorial Zé Peixe, inaugurado em 19 de maio de 2015, tem um objetivo turístico bastante claro[3], pois seu reduzido programa de necessidades[4] prevê algumas atividades voltadas para atender ao turista, e

1 Desde os anos 80 havia um sistema de transporte hidroviário com lanchas que levava passageiros para o outro lado do Rio Sergipe, para a sede municipal da Barra dos Coqueiros e para a praia da Atalaia Nova, no mesmo município, a partir deste terminal hidroviário. Seu fim acontece em decorrência da construção da Ponte Construtor João Alves, inaugurada em 2006.

2 José Martins Ribeiro Nunes, o Zé Peixe (1927-2012), foi um prático que trabalhava no Porto de Sergipe, quando este ainda estava localizado em Aracaju, e tornou-se bastante famoso por guiar a nado os navios na entrada e saída do rio, sem utilizar barcos de apoio.

3 Segundo a Secretaria de Estado da Mulher, da Inclusão e Assistência Social, do Trabalho e dos Direitos Humanos (SEIDH), "a iniciativa vai fomentar o turismo no centro comercial de Aracaju" (NOVAES e ESTÁCIO, 2015). Já em 2012, quando da concepção do empreendimento, estava evidente que a preocupação principal era o turismo: "espaço (será) transformado numa estrutura de atração turística homenageando o célebre prático José Martins Ribeiro Nunes, o 'Zé Peixe', falecido recentemente. Com esta ação, o Governo do Estado oferecerá mais um equipamento turístico na região central de Aracaju" (SERGIPE, 2012).

4 O Espaço Zé Peixe possui dois pavimentos com loja de artesanato sergipano, mirante para o Rio Sergipe, cafeteria, um ponto Banese (Banco do Estado de Sergipe), ambos ainda sem operação, restaurante, loja de doces

não o morador da cidade (como lojas de artesanato e de doces caseiros). Neste sentido, e também pela dificuldade de acesso (a complicada travessia da avenida, como já mencionado, é agravada pela inexistência de semáforos para pedestres no local), entendemos que este equipamento cultural trará um impacto muito pequeno na dinâmica do espaço urbano em que está localizado.

Já o Centro Cultural de Aracaju, inaugurado em 20 de outubro de 2014, tem um perfil cultural mais diversificado[5], voltado para atender diversos tipos de público, ainda que relativamente elitizado. Mas a sua relação com a Av. Rio Branco é secundária, pois está de costas para ela e tem sua entrada voltada para a Praça General Valadão. Portanto, também este equipamento urbano não produz nenhuma alteração significativa nas formas de uso e apropriação do espaço da Av. Rio Branco.

Em toda a extensão da avenida existem pontos de ônibus que garantem o fluxo constante de pessoas na região, que se conectam com duas importantes ruas comerciais exclusivas para pedestres, as ruas São Cristóvão e Laranjeiras. Enquanto espaço viário, a avenida é constituída por uma via central com duas faixas para tráfego exclusivo de ônibus, em cujas margens estão localizados os referidos pontos de parada, ladeada por duas vias para outros veículos com duas faixas de circulação em cada sentido. Esta configuração resulta em um total de seis faixas de circulação (figura 2), constituindo uma ocupação bastante significativa do espaço urbano reservada para veículos e, portanto, uma barreira que desestimula, senão impede, a travessia das pessoas para acessarem a calçada que margeia o Rio Sergipe, assim como o Memorial Zé Peixe.

Assim, a principal motivação para estar na Av. Rio Branco são o acesso ao transporte coletivo através das paradas de ônibus. Identificamos apenas outros poucos espaços de permanência na avenida. As esquinas das Ruas Laranjeiras e São Cristóvão são pontos de referência (pontos de encontro) prediletos para pessoas que desembarcaram dos ônibus ou esperam por carona de alguém que vem de carro. Nestas esquinas também estão os vendedores ambulantes que assediam os usuários de transporte coletivo que chegam ou saem dos pontos de ônibus.

A análise dos espaços e edificações com potencial de atração e repulsão na Av. Rio Branco nos mostra um quadro desanimador. Consideramos com potencial de atração forte o espaço que seja convidativo e que apresente serviços e atividades, públicas ou não, que produzem no dia-a-dia um fluxo de pessoas consideravelmente alto. Já para a classificação de potencial médio de atração consideramos o fluxo razoável de pedestres, que por algum motivo necessitam ir a estes determinados lugares. E para classificar em potencial fraco ou inexistente consideramos a existência de um fluxo de pessoas bastante reduzido em relação aos outros dois citados (ver figura 3).

caseiros, espaço reservado para o Memorial Zé Peixe e sua trajetória de vida, além de exposição de painéis do artista plástico Elias Santos (NOVAES e ESTÁCIO, 2015).

5 O Centro Cultural conta com biblioteca, cinema, teatro, cybercafé, cafeteria, revistaria, museu, salas de exposição permanente e temporária, a sede do Núcleo de Produção Digital Orlando Vieira (NPDOV), e ainda contará ainda com livraria, oficina educativa, além de salas de montagem, som e edição audiovisual (SADER e ESTÁCIO, 2014).

Figura 2: Av. Rio Branco vista do Centro Cultural de Aracaju. Foto: Josefa Luana Oliveira Freire, 2015.

Figura 3: Espaços com potencial de atração e de repulsão na Av. Rio Branco. Fonte: Google Maps, 2014, alterado por Josefa Luana Oliveira Freire, 2015.

Já em relação ao potencial de repulsão, podemos considerá-los como espaços que causam especialmente nos pedestres o sentimento de repulsa, de afastamento, visto que produzem sensação de medo ou não tem um uso do solo atraente (como os estacionamentos de veículos), então o pedestre prefere tomar outro caminho. Por exemplo, edificações em ruinas repelem as pessoas, cuja calçada em frente o pedestre procura evitar, se possível. Na Av. Rio Branco, destacam-se negativamente (em azul, da esquerda para a direita na figura 3) a calçada nos fundos do Centro Cultural de Aracaju; os diversos estacionamentos de automóveis; e a sequencia de edificações abandonadas ou em ruinas (figura 4). Ao mesmo tempo, podemos identificar a calçada nas margens do Rio Sergipe como um espaço pouco utilizado pela dificuldade de acesso (difícil travessia da avenida, como vimos), ainda que a experiência urbana ali produzida (a contemplação da paisagem do rio) não seja obviamente repulsiva. A tradicional Ponte do Imperador, construída em meados do século XIX para recepcionar Dom Pedro II, também rechaça as pessoas em função do estado de abandono em que se encontra, tornando-se um espaço do medo, ao mesmo tempo em que detém, contraditoriamente, forte potencial paisagístico.

Figura 4: Edificação em ruína na Av. Rio Branco. Foto: Portal Infonet, 2010. In: <http://www.infonet.com.br/cidade/ler.asp?id=101495&titulo=especial>.

5.2 Um espaço público forte: a Rodoviária Velha

Em uma matéria publicada na imprensa em 24/07/2015 (ROLEMBERG, 2015), foi divulgada pelo Governo do Estado a existência de um projeto de intervenção no Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, popularmente conhecido como Rodoviária Velha. Considerando as condições de funcionamento e o significado deste terminal, uma eventual intervenção projetual pode produzir impactos relevantes na dinâmica deste espaço, pois se trata de um equipamento público que funciona há mais de 50 anos e criou toda uma vitalidade urbana em seu entorno.

A Rodoviária Velha é fundamental não só para Aracaju e seus habitantes, como também para os habitantes do interior de Sergipe que afluem à capital para acessar serviços públicos e comércio do centro da cidade. O Terminal Rodoviário Governador Luiz Garcia, popularmente conhecido como Rodoviária Velha, foi inaugurado em 1962 no Governo de Luiz Garcia (1959-1962) em um lugar onde existia um grande morro de areia (Morro do Bonfim). A derrubada do morro do Bonfim marcou a evolução e modernização de Aracaju e a construção da Rodoviária tornou-se uma das mais importantes intervenções urbanísticas da época. Trata-se de uma edificação de linhas modernistas, implantada de forma isolada no centro de um quarteirão, criando desta maneira um amplo espaço aberto em seu entorno, a Praça João XXIII, e passou a ser o ponto de maior potencial de atração dessa região. Em seu entorno imediato não demoraram a surgir atividades com relações intrínsecas a uma estação rodoviária, como hotéis, pensões e um diversificado comércio varejista e atacadista com preços mais baixos, voltado principalmente para a população do interior em visita à capital (SILVA, 2014). Em 1979 foi substituído por um novo Terminal Rodoviário localizado próximo à BR-101 e hoje recebe linhas suburbanas e algumas interurbanas.

Ao contrário da Av. Rio Branco, o entorno da Rodoviária Velha até hoje está recheado de um comércio intenso e de edificações significativas para a história da cidade, como o primeiro supermercado de Sergipe, o antigo Paes Mendonça (também construído no início da década de 1960), atualmente Bompreço (Rede Wallmart), além do edifício-sede (1971) onde funcionava o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), atualmente vazio. Além disso, ao lado está localizado um dos principais terminais de ônibus urbano, o Terminal de Integração Fernando Sávio. A proximidade entre os dois terminais é fundamental para incrementar de forma expressiva o comércio da região e, consequentemente, a vitalidade urbana, fazendo deste um dos mais importantes espaços públicos fortes de Aracaju. De modo geral, como salienta Silva (2014), são importantes as relações espaciais de proximidade entre as diferentes atividades urbanas no entorno deste espaço público (rodoviária, terminal de ônibus urbano, supermercado, comércio popular etc.), na medida em que cada uma potencializa as demais, resultando uma configuração urbanística extremamente rica e dinâmica.

Na configuração do uso do solo da região, como se observa na figura 5, predominam as atividades de comércio e serviços de pequeno porte (lojas de vestuário e acessórios, bicicletas, tecidos, armarinhos, lanchonetes, restaurantes), assim como grandes lojas de eletrodomésticos. Como não poderia deixar de faltar, há também em imóveis e terrenos vazios, funcionando de forma bastante precária, diversos pontos de embarque de uma cooperativa de táxi-lotação para as cidades do interior de Sergipe.

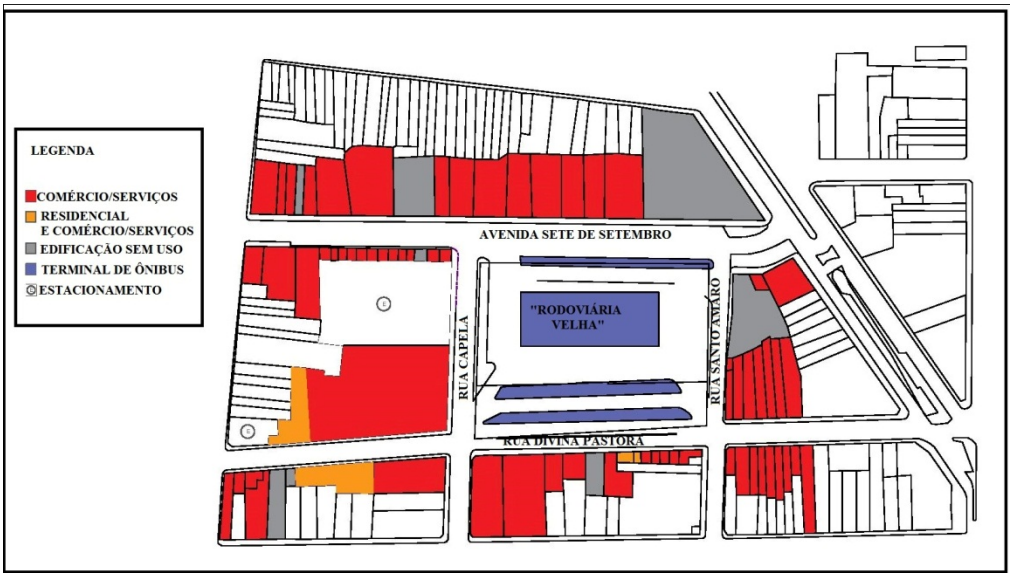

Figura 5: Uso do solo no entorno imediato da Rodoviária Velha. Elaborado por Carolina Gonçalves Silva Cardoso, 2015.

Figura 6: Pequena feira em um dos acessos da Rodoviária Velha. Fonte: Marina Fontenelli/G1, 2013.

Através da Av. Carlos Firpo a Rodoviária Velha se conecta com a região do Mercado Municipal, outro espaço público forte do centro da cidade, e as diversas ruas de comércio popular que o circundam (Ruas Santa Rosa e Apulcro Mota, entre outras). Por este motivo, proliferam no entorno da Rodoviária vendedores ambulantes que comercializam desde produtos eletrônicos clandestinos e acessórios para celular, até hortifrutigranjeiros. Uma pequena feira está instalada em um dos lados da Rodoviária, com barracas fixas de produtos perecíveis que criam um ambiente pouco atrativo, com precárias condições higiênicas e de circulação de pedestres (figura 6).

Devido a estas condições, descritas acima, de forte atividade comercial e intenso fluxo de passantes, a região estudada apresenta muitos polos de atração, como a Rodoviária Velha e o terminal de ônibus interurbano, obviamente, e o supermercado Bompreço. Ao contrário, identificamos poucos espaços de estranhamento e repulsa, comparativamente à Av. Rio Branco. A dinâmica comercial e de passagem de pessoas a todo o momento, em todas as direções, faz com que este espaço público seja de fato forte.

Apenas o terminal de ônibus urbano fechado por grades cria uma situação urbana desagradável para o caminhar ao longo de um dos lados da Praça João XXIII. De modo geral, um eventual sentimento de afastamento e de rejeição deste espaço público forte está na precariedade e na baixa qualidade urbanística da região como um todo, não em função de elementos pontuais como terrenos baldios ou edifícios em ruína.

Quanto aos fluxos, na região estudada percebe-se a existência de vários fluxos que se misturam, como pessoas, mercadorias, carros e ônibus. (figura 7). Através de observação direta, buscou-se mapear os fluxos de pedestres mais importantes e constatamos que eles se encaminham para todas as direções possíveis. O conflito com os fluxos de ônibus não inibe os caminhos dos pedestres. A confusão está estabelecida! Apenas o terminal urbano (que funciona como um terminal integrado, e por isso é fechado por grades) cria uma barreira em um dos lados da Praça João XXIII. É principalmente por causa destes diversos fluxos que se misturam que se criou, no imaginário coletivo, a imagem negativa deste espaço público forte como um espaço caótico, inseguro e precário.

Em direção a outras regiões do centro, podemos identificar dois principais fluxos de pedestres: um em direção à Av. Carlos Firpo e, por extensão, ao Mercado Municipal, outro em direção à Travessa João Quintiliano da Fonseca, que leva aos calçadões principais do centro. Uma terceira região com grande fluxo de pedestres é ao longo da Avenida Sete de Setembro, que possui diversos estabelecimentos comerciais de grande porte, especialmente de eletrodomésticos, como Ricardo Eletro e Lojas Insinuante, assim como algumas edificações com dois ou mais pavimentos que abrigam nos andares superiores consultórios médicos e outros serviços. Nesta região, as calçadas são mais amplas e sombreadas, constituindo-se em espaços para permanência bastante utilizados pelas pessoas, inclusive por comerciantes ambulantes.

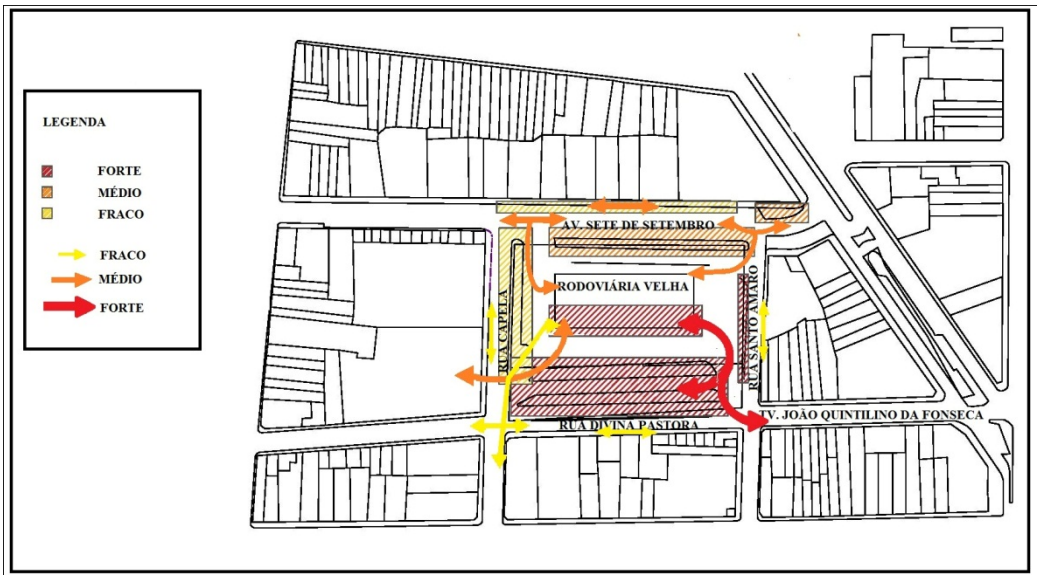

Figura 7: Intensidade de ocupação em áreas de permanência e dos principais fluxos de pedestres. Elaborado por Carolina Gonçalves Silva Cardoso, 2015.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos dois espaços públicos estudados, fica patente que as diversas atividades privadas de comércio e serviços, típicas de um centro de cidade, estão articuladas com serviços públicos e institucionais. Especificamente em um dos espaços, a Rodoviária Velha, cuja dinâmica gira em torno da ligação com o restante da cidade e com o interior do estado, os sistemas públicos de transporte geraram dinâmicas complementares como serviços particulares de transporte (vans e táxis-lotação), lojas de comércio popular e até mesmo feira de alimentos. Por outro lado, a Av. Rio Branco deixou de ser um espaço público forte com o esvaziamento de boa parte dos imóveis ao longo dos anos, apesar de ser ainda um ponto de parada de ônibus relativamente importante. Entretanto, a conformação viária com diversas faixas de tráfego, incluindo faixas exclusivas de ônibus, contribui para que a região seja utilizada basicamente como passagem, com poucos espaços de permanência.

A baixa qualidade ambiental e do desenho urbano não impedem que a região da Rodoviária seja um espaço dinâmico, mas obviamente que intervenções urbanísticas e arquitetônicas que resultassem em uma melhor qualidade espacial potencializariam a sua condição de espaço público forte. Ao mesmo tempo, para a Av. Rio Branco é necessário estimular a ocupação dos lotes e imóveis por atividades de comércio e serviços e/ou equipamentos públicos que se constituam em polos de atração de pessoas, aproveitando o potencial paisagístico do Rio Sergipe, oferecendo aos usuários do centro da cidade uma maior diversidade no sistema de espaços públicos centrais. Também uma reconfiguração viária seria benvinda, aumentando os espaços destinados a pedestres.

Os resultados atestam que é fundamental a complementariedade entre as atividades de comércio e serviço e os equipamentos públicos e institucionais. A Rodoviária tem sua "força" advinda da complexa teia de atividades comerciais formais e informais geradas a partir dos dois terminais de ônibus do local, enquanto a Av. Rio Banco deixou de ser um espaço público forte com a desarticulação desta teia.

7. REFERÊNCIAS

CHOAY, Françoise. *Os Destinos da cidade européia*: séculos XIX e XX. In: RUA. Revista de Arquitetura e Urbanismo, v. 1, n. 6 (jul./dez.). Salvador: UFBA, Faculdade de Arquitetura, Mestrado, 1996, p. 8-21.

DE CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1999.

NOVAES Ícaro; ESTÁCIO, Verlane. *Espaço em homenagem a Zé Peixe é inaugurado em Aracaju*. Portal Infonet, 19/05/2015. In: <http://www.infonet.com.br/cultura/ler.asp?id=172798>. Acesso em 12/08/2015.

ROLEMBERG, Paulo. *Estado já licita projeto para reformar a Rodoviária Velha*. Jornal da Cidade, 24/07/2015, p. B-2.

SADER, Helena; ESTÁCIO, Verlane. *Aracaju ganha novo centro cultural e artístico*. Portal Infonet, 20/10/2014. In: <http://www.infonet.com.br/cultura/ler.asp?id=164659>. Acesso em 12/08/2015.

SERGIPE. ASN – Agência Sergipe de Noticias. *Antigo Terminal Hidroviário será transformado em Espaço Zé Peixe*.23/08/2012.*In*:<http://www.agencia.se.gov.br/noticias/leitura/materia:29932/antigo_terminal_hidroviario_sera_transformado_em_espaco_ze_peixe.html>. Acesso em 12/08/2015.

SILVA, César Henriques Matos e. *Espaços públicos fortes*: transformações e ressignificações do centro da cidade de Aracaju. São Cristovão: Ed. UFS, 2014.

VAZ, Lilian Fessler. *A "culturalização" do planejamento e da cidade*. In: Fernandes, A. e Jacques, P. B. (orgs.). Cadernos PPG-AU/UFBA. Territórios urbanos e políticas culturais. Ano 2, número especial. Salvador: PPG-AU/UFBA, 2004, p. 31-42.