ESPAÇO E CULTURA: REABILITAÇÃO DE PATRIMÔNIOS URBANOS

HELEN COSTA PEREIRA
BRUNA INÁCIO

RESUMO

O artigo discute as estratégias de resgate dos patrimônios urbanos e culturais nas cidades contemporâneas, entendendo patrimônios como elementos que estão na estruturação histórica e morfológica das cidades, nesse caso os patrimônios de orla, como rios, ferrovias e áreas portuárias, considerando que a proteção dessas áreas é a garantia de "identidade e democracia urbana". O primeiro campo de análise é a involução da relação entre patrimônio e cidade, no entendimento das rupturas urbanas. O Segundo campo traz a questão da complexidade urbana, dentro das cidades contemporâneas e sua negação das heranças históricas. O terceiro campo analisa as estratégias de reintegração urbana do patrimônio por meio dos projetos Beira-Rio, na cidade de Piracicaba, SP e Dumbo, no Brooklyn, NY. A pesquisa se faz relevante na busca pela reintegração do patrimônio urbano às margens da cidade como elemento socialmente qualificador da paisagem.

1 INTRODUÇÃO

O objetivo dessa pesquisa é demostrar por meio de estudos teóricos e referenciais de projeto que a sobrevivência do espaço revitalizado está condicionado ao elo que se estabelece num conjunto urbano, e não apenas em medidas anódinas de embelezamento que se perpetuam maquiando os problemas. No caso dos patrimônios de orlas verifica-se uma fragmentação desse espaço e os centros urbanos, sendo que esses patrimônios são, em sua maioria, dotados de grandes áreas abandonadas e subutilizadas. Por sua vez, os centros urbanos são carentes em áreas para fins sociais de moradia, espaços públicos de lazer e cultura, sendo a reintegração a resposta à muitos conflitos urbanos enfrentados pelas cidades contemporâneas. Visto que a evolução urbana é parte essencial no entendimento das relações entre patrimônios e cidade se faz necessário diagnosticar o ponto de ruptura e os problemas sociais que fizeram com que esses espaços ficassem no esquecimento, se perdendo junto à memória do lugar. Segue-se então para a análise das cidades contemporâneas e suas transformações de acordo com as mudanças trazidas pelos avanços do século XXI, onde o estilo de vida, que já não é mais industrial, exige novas soluções para habitar a cidade. Como referencial de projetos serão considerados projetos em orlas urbanas que se utilizem de elementos da memória e cultura local na contribuição do resgate do lugar, e que despertem a sensação de pertencimento para manter a vitalidade urbana, como o projeto Beira-Rio de Piracicaba, onde o rio é parte do conjunto patrimonial da cidade, e como o projeto de sua requalificação abraça os elementos históricos e tem resgatado a identidade para a cidade. A cidade precisa de sua memória para acolher seu povo, resgatar suas marcas urbanas significa dar razão ao espaço e reacender a memória de seu povo para que voltem a amá-la, para tanto o tratamento urbano precisa ser completo, como se a cidade contasse sua própria história por meio do elo que se estabelece entre seus geradores e transformadores.

2 PATRIMÔNIO E CIDADE

2.1 Involuções históricas

No Brasil, a política preservacionista começou a se desenvolver com intelectuais modernistas provenientes do movimento designado “Semana de 22”, tendo como foco central a identificação e valorização da cultura nacional da sua produção artística. Foi na essência do pensamento moderno que, encontraram-se justificativas para a busca do passado. Assim, a eleição de sítios e monumentos como referência nacional, deu início a um movimento pela proteção do patrimônio histórico e artístico. Com o objetivo de buscar as raízes e a identidade nacional, os bens escolhidos como patrimônio eram representados pelo conjunto de bens móveis e imóveis, definidos como *obra de arte*. Nesta época, apesar dos elementos urbanos fazerem parte desses bens, estes não eram vistos como o conjunto urbano e arquitetônico, mas sim como únicos e íntegros o que por sua vez utilizavam-se dos mesmos critérios de monumentos isolados.

> “Como acontece com a memória coletiva, que reconstrói o passado a partir do presente, a relação indeterminada dos monumentos com a história, não diminuiu em nada o seu dramatismo. (...) Por não existir uma relação direta entre o significado histórico que se supõe transmitirem e aquilo que significam, os monumentos são, como ruínas, um convite à imaginação do passado e alguns casos, do presente.” (CHOAY, 2001, p.26)

No curso do século XX os entendimentos de cultura e história passaram por significativas modificações que repercutiram na compreensão dos bens considerados patrimônios, até então entendidos como monumentos ou obras de arte. Ao mesmo tempo em que a industrialização avançava e produzia cidades complexas e renovadas, surgia também a inquietação com a conservação das formas urbanas do passado. A edificação do novo passava, aos poucos, a incorporar o antigo, mesmo que para lhe dar outros usos.

Em linhas gerais, essa transição assinalada pela alteração do modelo de desenvolvimento econômico brasileiro, gerou impactos na sociedade. A preservação do patrimônio surgia como uma necessidade exatamente no momento de desaparecimento dos traços urbanos do passado. Os países europeus, ao enfrentarem o processo de industrialização acelerada que descaracterizava, demolia e modificava as estruturas das antigas cidades, foram os primeiros a proclamarem a necessidade de "proteger" edifícios e regiões do desmedido crescimento da cidade que demandava mais e mais espaços. A partir de então, o conceito de patrimônio cultural foi deixando de pensar o monumento isolado para contemplar as áreas envoltórias dos bens culturais, o entorno, os conjuntos urbanos ou mesmo cidades inteiras. Ao Patrimônio também foi atribuído um juízo de valor mais econômico, a partir dos novos interesses relacionados à economia internacionalizada que também refletiram nos aspectos relacionados aos bens culturais, inserindo-os no circuito da mercadoria.

Do mesmo modo, o conceito de Patrimônio Ambiental Urbano foi adotado, com o objetivo de adaptar as questões da preservação ao contexto econômico da época. Além disso, buscava-se e ainda se busca um caminho para a evolução das práticas e políticas patrimoniais, inserindo-se nesse contexto as questões sociais e o processo de fruição do patrimônio, de modo que a sociedade possa absorver e determinar novos significados e usos ao conjunto de bens patrimoniais.

Contudo, ainda nesse contexto de grandes mudanças sociais e econômicas do século XX, é importante ressaltar a implantação de estruturas portuárias em todo o mundo, onde esteve

frequentemente associada às estratégias de incentivo ao desenvolvimento econômico, muitas vezes colocado como símbolo de progresso. Os assentamentos do século XX eram agrários ou industriais, suas configurações exigiam grandes áreas para implantação de seus galpões de produção e beneficiamento de seus produtos, muitos na dependência de água para o beneficiamento, onde se instalavam juntos aos corpos d'água, quando também poderiam recorrer a eles para escoamento dos produtos, o mesmo se estabelecia junto às ferrovias e orlas portuárias.

Estes são elementos que estão nas raízes de muitas cidades e através deles puderam progredir economicamente, nas últimas décadas, porém, com a substituição do modelo industrial por uma economia de caráter mais flexível, baseada, sobretudo, em atividades do setor terciário, as antigas áreas portuárias e industriais entraram num processo de obsolência e degradação, que as transformou em espaços marginalizados dentro do contexto urbano como espaços fragmentados. Nesse processo chamado de "desindustrialização e reestruturação econômica" somado à ampliação do conceito de patrimônio cultural, muitos edifícios e sítios industriais começaram a ser estudados e valorizados, tanto pela sua importância histórica e documental, como também por suas especificidades estéticas, pelo caráter de conjunto responsável pela conformação de paisagens únicas, e pelo espaço de sociabilidade construído em torno das atividades produtivas.

Como pode ser observado, muitas foram as mudanças na cidade nessa época, como mudanças de infraestrutura, escala, crescimento demográfico e populacional, tornando-se temas recorrentes para os estudos urbanos. Porém, ações preservacionistas também ocorreram como estratégia para reinserção desses centros históricos e áreas industriais obsoletas, abandonados pelo novo modelo econômico, o que gerou novos discursos de reabilitações destes espaços e edifícios, como coloca Nádia Somekh:

> "As transformações recentes da indústria, a reestruturação produtiva trouxe para as nossas cidades a convivência de velhos e novos problemas. Esta reestruturação deixou áreas, bem equipadas, vazias, ampliando o processo de expansão e consequente dilapidação dos recursos naturais. As cidades contemporâneas vêm passando por transformações que podem ser elencadas apontando a necessidade de ampliar a importância da proteção do Patrimônio Cultural, bem como dos espaços públicos, garantindo identidade e democracia urbana." (SOMEKH, 2014, p.03)

No caso dos patrimônios às margens da cidade, as áreas de portos e ferrovias sofreram esvaziamento e abandono, devido principalmente ao fechamento de grande número de indústrias manufatureiras, afetadas pelo aumento da concorrência e pela queda dos lucros. Com isso, sobraram áreas devastadas pela falta de recursos, suscetíveis ao abandono e insegurança, além de produzir sobre a paisagem urbana um efeito bastante depreciador. Por sua vez, somado ao desaparecimento de algumas atividades, estes espaços são associados ao vandalismo e violência, além da desestimulação das empresas que buscam implantar atividades em locais próximos, implicando na subutilização das infraestruturas, das redes e dos equipamentos existentes, sinal da desvalorização de todo um patrimônio social.

O reflexo dos efeitos do processo de desindustrialização está presente nos referenciais trazidos para esse estudo, na área do Dumbo, pertencente ao bairro do Brooklyn em NY, onde a orla do East River acomodou em seus galpões industriais aproveitando-se do rio como escoadouro para seus produtos (NYC, 2007), e Piracicaba, SP, que se vale da legitimidade dos galpões de seus antigos engenhos abandonados e das casas da rua do porto que se debruçam sobre o rio que fez nascer à cidade.

O interesse pela recuperação e valorização destes patrimônios na cidade moderna, se deve ao valor de continuidade com o passado que a cidade antiga possui. Reabilitam-se malhas urbanas antigas em vez de destrui-las e perante os problemas da cidade moderna, a cidade antiga adquire uma dignidade e uma coerência que se estratificam por recurso à memória. Hoje a cidade histórica, insere-se num sistema de atribuição de valores que recorre à categoria de patrimônio e ao mesmo tempo em que é alvo de conservação, é também palco de intervenções urbanas e arquitetônicas. Estas intervenções apropriam-se de valores patrimoniais para operar mudanças, ligadas à cidade existente e são por si só, mecanismos de preservação do património urbano histórico.

Desde então, o papel da preservação do patrimônio cultural nacional ultrapassa, as questões acerca da história e memória, uma vez que começa a desempenhar um papel econômico e social. Assim, intervir em áreas de valor patrimonial implica em desvendar não somente as características culturais, mas, sobretudo, em avaliar possibilidades de ampliar o leque de atividades econômicas. A ocupação de espaços vazios, a reutilização e a requalificação do patrimônio instalado tornou-se, em certo grau, a solução para algumas cidades na busca por afirmação ou formação de imagens que as identifiquem, além do desenvolvimento de atrativos turísticos.

No século XXI, as cidades contemporâneas trazem ainda o debate sobre as identidades urbanas, em relação às intervenções urbanísticas desses espaços marginais. Deixa-se pra trás a cidade moderna para o surgimento das cidades mutantes da contemporaneidade, caracterizadas pela internacionalização da produção capitalista e da fragmentação do território. As grandes transformações que as cidades vêm sofrendo ao passar da cidade industrial para pós-industrial, relacionadas à economia, serviços, ocasionaram áreas secundárias, justificando então, os espaços residuais, como por exemplo, os moinhos presentes na orla ferroviária paulistana. (LEITE, 1999).

Paralelamente, a sociedade adentrou o novo século, com a forte preocupação da preservação ambiental e cultural. Busca-se a identidade perdida e o entendimento das questões de evolução econômica e morfológica das cidades que muito estão ligadas a elementos que estão no centro de sua formação, os patrimônios urbanos. Carlos Leite reflete sobre a metrópole atual e esses espaços residuais:

> "...Permeada por terrenos vagos, determina uma rede de espaços residuais, vazios urbanos,. Um território permeado por fraturas urbanas. Os cidadãos perdem, ntão, o sendo da totalidade, da abrangência da urbe, do seu território. Passamos a ser, então, nas nossas cidades, estrangeiros na sua própria terra." (LEITE, 2014, p.03)

3 CIDADES CONTEMPORÂNEAS

3.1 Cidades Genéricas X Desenvolvimento Contemporâneo

Após a desindustrialização o modo de viver passou a ser muito diferente, ou se é urbano, ou se é rural. As antigas áreas industriais são esvaziadas, os empregos estão na região central, onde as ofertas de serviços são maiores e habitar é mais caro. Surgem as periferias, com poucas ofertas de serviços e de espaços públicos. Sem oferta habitacional os centros das cidades ficam então sendo espaços predominantemente comerciais, densamente ocupado durante o dia e morto durante a noite. Em geral, nos centros históricos a arquitetura protegida pela legislação passa a ser vista como intocável, tendo sua ocupação desestimulada, quando não estão desocupadas são então subutilizadas enfraquecendo o elo que a arquitetura tem

com as ruas e espaços públicos, tornam-se áreas decadentes e não desejadas na cidade. Porém, a cidade que preserva a identidade de sua história e cultura tem muito mais a oferecer do que a cidade que vive do espetáculo, cenários que encantam e cativam e marcam os olhares por serem substanciais e não superficiais como a cidade genérica citada por Koolhaas (1995).

> "A Cidade Genérica é a cidade libertada da clausura do centro, do espartilho da identidade. A Cidade Genérica rompe com o ciclo destrutivo da dependência, não é mais do que um reflexo da necessidade atual e da capacidade atual. É a cidade sem história. É suficientemente grande para toda a gente. É fácil. Não necessita de manutenção. Se se tornar demasiado pequena simplesmente expande-se. Se ficar velha, simplesmente autodestrói-se e renova-se. É igualmente emocionante —ou pouco emocionante— em toda a parte. É «superficial»" (KOOLHAAS, 1995)

Quando fala das cidades genéricas Koolhas (1995) coloca o ponto de vista da arquitetura histórica como elemento que obstrui o desenvolvimento das cidades, porém, é um pensamento colocado em check se observarmos cidades tão vivas e dinâmicas quanto Nova York, onde os bairros com carga histórica têm sido intensamente procurados, vivenciados, resgatados e ainda assim não estancam o desenvolvimento da cidade, como a área do Dumbo, NY, referência nesse estudo por ser uma área que teve o início de sua reurbanização de forma espontânea pela população que fugia da conturbada, e genérica, Manhattan Há de se considerar também que "desenvolver" não está atrelado a construções em si, a cidade contemporânea exige racionalidade no uso dos materiais, preservar e reaproveitar é sustentável, e agir prevendo a sustentabilidade nas cidades é ser coerente com o desenvolvimento das cidades contemporâneas.

É inevitável o crescimento das cidades, as cidades se reinventam todos os dias de acordo com as necessidades do modo de vida, o que antes era industrial agora é global, como é o caso de grandes cidades como São Paulo que polarizam as "principais atividades da economia avançada em seus territórios", conforme cita Leite (2012), e ainda destaca a memória urbana como das áreas centrais um elemento potencial de desenvolvimento. Podemos incluir nesse cenário as áreas patrimoniais urbanas em abandono ou desuso, com carga arquitetônica, cultural e histórica que podem suprir as necessidades da cidade contemporânea sem significar um fardo a ela, e nem ser o freio no seu desenvolvimento, rebatendo o receio comentando por Koolhas (1995).

> "(...) o facto do crescimento humano ser exponencial implica que o passado se tornará em dado momento demasiado 'pequeno' para ser habitado e partilhado por aqueles que estão vivos. Nós mesmos o esgotamos. Na medida em que a história encontra o seu depósito na arquitetura, as cifras atuais da população vão inevitavelmente disparar e dizimar a substância existente. A identidade concebida como forma de partilhar o passado é uma proposta perdedora: não só existe —num modelo estável de expansão contínua da população— proporcionalmente cada vez menos o que partilhar, mas a história tem uma ingrata meia-vida —quanto mais se abusa dela, menos significativa se torna (...)" (KOOLHAS, 1995)

É equivocado vincular o desenvolvimento urbano a arquitetura do espetáculo, e que verticalizar seja a solução para todas as mazelas sofridas pela "involução urbana" desenfreada, onde se vale da máxima de que "os fins justificam os meios" e a história da cidade se permita ser sufocada e dizimada para dar lugar ao espaço sem significado. Vide a Avenida Paulista que perdeu seus grandes casarios da época da glória cafeeira em troca de arranha-céus, em sua maioria sem expressão arquitetônica, ou mesmo como a destruição da

mansão Matarazzo que virou estacionamento, restando apenas poucos exemplares sufocados em meio a verticalização da área. Na ausência das leis de proteção o processo de verticalização destruía o patrimônio das cidades, como ocorrido em São Paulo (SOMEKH, 2014).

Figura 2 - Casa das Rosas, construída em 1930, Avenida Paulista.

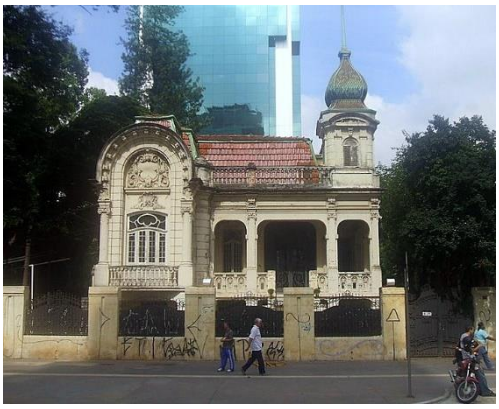

Figura 1 - Casa de Joaquim Franco de Melo, construída em 1905, Avenida Paulista.

Hoje a massa construtiva presente na Avenida Paulista, genericamente falando, é pouco significativa arquitetônica e urbanisticamente, salvo exceções como o Masp e o Conjunto Nacional que se abrem para o público e o acolhem. Já foi referência do moderno, e aí estão seus tempos de glória que sucederam a era cafeeira, mas hoje, talvez, o espaço acabe por se tornar genérico em demasia, diria neutro durante os dias de semana onde é nada mais do que um centro comercial e executivo, a vida é mecânica, diferente dos domingos, dia em que a avenida se fecha para os carros e se abre para os pedestres virando um grande parque urbano e é vivenciada por vontade e prazer. Constata-se outro nó da cidade contemporânea, se livrar da herança fordista, a cidades devem ser refeitas para as pessoas.

No caso dos territórios periféricos o valor vai além de sua arquitetura histórica, o peso está também no valor de seu conjunto como como elemento socialmente qualificador da paisagem urbana e detentor de grande área adequada as respostas sociais contemporâneas. Dentre os males das cidades contemporâneas estão as necessidades de vencer as distâncias entre casa e trabalho, em ter a cidade ao alcance do pedestre, caminhável e com opções de lazer, propícias aos encontros, além de suprir a falta de moradia para as classes desfavorecidas, desafios já apontados por Jane Jacobs. E porque não se valer do que a cidade já tem a oferecer? Espaços e arquitetura enraizados na história da cidade, culturalmente significativas ao entendimento e pertencimento ao lugar. Os patrimônios urbanos, impulsores no desenvolvimento das cidades e remanescentes em meio ao espaço urbano são elementos potenciais para suprir as necessidades da cidade contemporânea, ofertam grandes áreas com peso histórico e cultural, propícios ao desenvolvimento da cidade sem que esta seja taxada de genérica.

4 OS ESPAÇOS QUE QUEREMOS

Estamos na transição do pensamento modernista que ainda aparece em nossas cidades contemporâneas, e que divide a cidade por funções. A cidade contemporânea é dinâmica, morar, trabalhar, se divertir cada vez mais exigem espaços dentro das cidades, que já abarrotadas de construções lutam pelos espaços nos centros urbanos. As mudanças no *modus vivendi* das cidades contemporâneas tem levado os profissionais a repensar a cidade de forma

versátil integrando os usos e reestruturando as formas de habitar a cidade. Para domar os avanços dessa cidade sobre suas memórias é preciso que os projetos que envolvam o patrimônio sejam inclusivos, levando o patrimônio para dentro do conjunto urbano, se misturando a ele e não apenas identificado como um sítio intocado. Ele deve fazer parte do cotidiano e deve se tornar necessário aos anseios da população, como um modelo para seus habitantes locais e não apenas um modelo de turismo internacional. Esse desafio tem sido bastante discutido no meio urbano e tem exigido que as políticas de preservação também se moldem aos novos tempos. O poder público por si só não consegue garantir a proteção do patrimônio.

4.1 Cenário Internacional

Para as cidades contemporâneas os projetos de revitalização do patrimônio arquitetônico aliado ao urbano representam para a cidade não só a preservação de sua memória, mas o ganho de espaços que eram deficitários, ganha-se áreas de convívio e trocas sociais, áreas de lazer, comércio e cultura, aliados à habitação resgatam a vitalidade urbana que havia se perdido. Um exemplo atual de resgate é a área da praça Dumbo, distrito histórico no bairro do Brooklyn, em Nova York. Área de antigas indústrias, o local que nos anos 70 foi reduto de artistas, viveu um declínio após o processo de desindustrialização da área, ficou à mercê das mazelas urbanas, subutilização e insegurança. Mas as mudanças do modo de viver no século XXI fez a região ressurgir, contrariando o pensamento de Koolhas (1995) quando diz que "Na medida em que a história encontra o seu depósito na arquitetura, as cifras atuais da população vão inevitavelmente disparar e dizimar a substância existente". Segundo Urbanland (2014), grandes galpões de armazéns que foram abandonados, hoje acomodam galerias de arte e start-ups tecnológicas, e também estão sendo adaptados para receber habitação, prática muito comum em Nova York onde não há espaços sobrando, um ótimo casamento entre preservação e o atendimento das necessidades sociais atuais. Com a volta do crescimento populacional dessa área o poder público passou a se dedicar em levar aos novos habitantes áreas de lazer e que pudessem refazer também o contato com a orla do East River, em uma sequência de recuperação urbana contagiada pelo retorno da vitalidade na área. Novos condomínios também chegaram ao Dumbo, alimentando o mercado imobiliário, passou a ser uma das regiões mais caras para morar em Nova York.

> "Os desenvolvedores têm desempenhado um papel fundamental no ressurgimento do entorno (...) do Brooklyn, redirecionando antigos edifícios industriais e criação de habitação para as massas crescentes de trabalhadores do conhecimento que estão migrando para a área. Eles estão no processo de lançamento de alguns ambiciosos projetos de uso misto de grande escala que pode aumentar ainda mais dramaticamente proeminência da área. " (URBANLAND, 2014)

O processo de recuperação do bairro também atraiu muitos comerciantes que com suas lojas e restaurantes contribuem para a sobrevivência do lugar e dão suporte ao turismo que agora aquece a região. A preocupação em manter a história da área por meio de suas edificações históricas também partiu dos grupos de bairro segundo o Wall Street Journal:

> " (...) lutaram para manter a orla do Brooklyn acessível em meio a disparada de taxas de arrendamento de escritórios e aluguel residencial, disseram que estavam cautelosamente otimistas de que os desenvolvedores iriam manter as fachadas dos armazéns intactas (...). " (WALL STREET JOURNAL, 2013)

Entre as fases do projeto de revitalização urbana aconteceu também a recuperação da pavimentação das ruas, originalmente em blocos belgas, iniciada em 2009 conta com o apoio do Departamento de Desenho e Construção (DDC) e Departamento Proteção Ambiental (DEP) de NovaYork, e Corporação de Desenvolvimento Econômico de Nova York, segundo Mineapolismn (2011).

Figura 3 – Vista dos galpões do Dumbo na orla do East River, NY.

Figura 4 – Brooklyn Bridge Park, NY, na altura do Dumbo.

4.2 Cenário Nacional

Muitas são as necessidades das cidades contemporâneas, no brasil temos um exemplo bem-sucedido de intervenção urbana, aplicado para amenizar os rastros deixados pela desindustrialização tanto no âmbito social quanto ambiental. O projeto beira-rio a partir de seu programa se mostra como elemento de inclusão social, a arquitetura foi revitalizada para usos comunitários permitindo que a cultura chegue a todos de forma indiferenciada por meio desses espaços. Piracicaba resgata os patrimônios arquitetônicos para o convívio social.

Foi na década de 70 que as preocupações com a qualidade das águas do Piracicaba fizeram com que os olhares da população e do poder público se voltassem para o rio, sendo um tema incluído nas pautas administrativas desde então, envolvendo também os municípios ao longo de sua bacia e que contribuíam para o comprometimento da qualidade das águas, surgindo Consórcio Intermunicipal das Bacias dos Rios Piracicaba e Capivari (1989) como medida de controle ao uso da água. O projeto que integra as duas margens do rio está setorizado em sete trechos com diferentes especificidades: 1. Parque do Trabalhador, 2. Parque João Hermman Neto, 3. Parque do Bosque, 4. Parque do Engenho, 5. Parque do Mirante, 6. Parque da Rua do Porto e Projeto Beira Rio, 7. Nova Avenida Renato Wagner. Destacam-se a Rua do Porto e o Parque do Engenho como detentores do patrimônio arquitetônico que carrega a identidade histórica de Piracicaba, integrando edifícios de relevância histórica que compõem a paisagem da orla ao sistema de parques lineares. (CADUS, 2015)

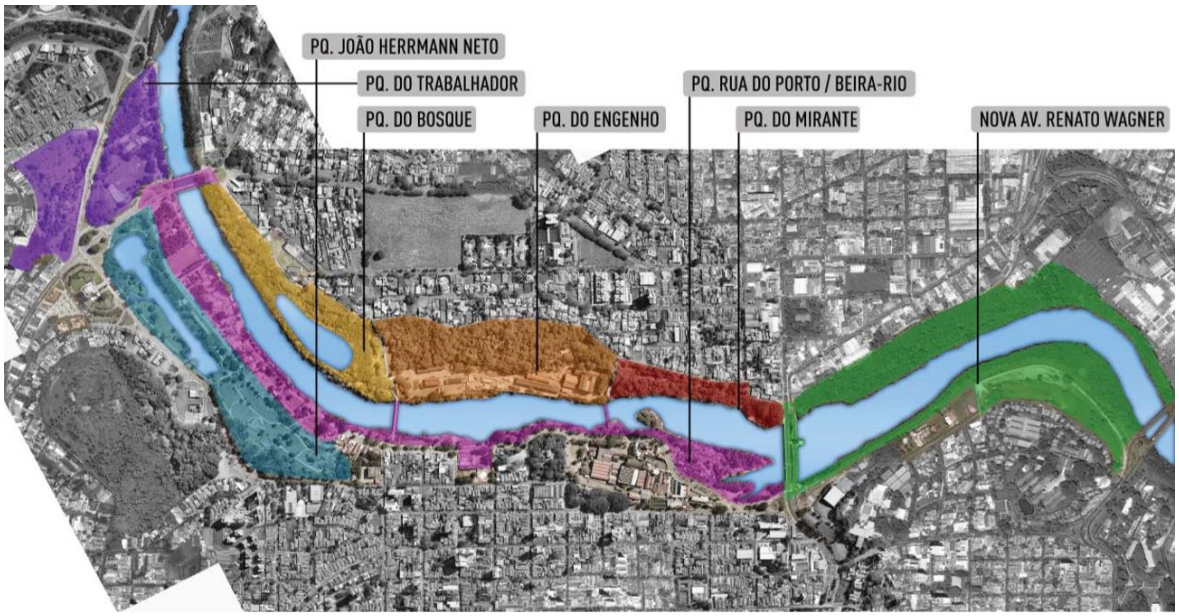

Figura 5 - Sistema de parques integrados de Piracicaba.

O projeto Beira-Rio foi iniciado no ano 2000 e começado a ser implantado apenas em 2007, mas antes dele surgiu, no início dos anos 80, o primeiro trecho do que hoje é parte integrante desse plano, o Parque da Rua do Porto, que com um conjunto de casarios que marcam a história local, medidas como calçadão para pedestres, implantação de áreas de lazer e esporte, aproveitamento náutico para garagem para barcos resgatou a vitalidade do espaço sendo a pedra fundamental aos avanços do resgate do rio como patrimônio urbano da cidade de Piracicaba. O atual Parque do Engenho, situado na margem direita do rio, também teve suas primeiras discussões antes mesmo de ser tombado como patrimônio público em 1989. (CADUS, 2015). Hoje é membro dessa integração de parques, cedendo seu conjunto arquitetônico para uso comunitário, de livre acesso aos visitantes, oferecendo arte, educação e cultura, mantendo-se vivo pelo uso.

> "Iniciaram, então, as obras de urbanização do engenho central com redes subterrâneas de infraestrutura, pavimentação com blocos intertravados de concreto, adaptação do edifício 14 para receber o Salão Internacional do Humor, adaptação do edifício 14A para receber a administração do parque e um espaço para exposições, adaptação do edifício 6 para receber o Novo Teatro do Engenho (...) e adaptação dos edifícios 5, 7A e 7B para receber o Museu do Açúcar." (CADUS,2015).

Figura 7 - Teatro, Parque do Engenho, Piracicaba, SP.

Figura 6 - Rua do Porto, Piracicaba, SP.

A reintegração de uma área urbana envolvendo patrimônio deve ser pensada não apenas com foco no conjunto histórico, visto como um intocado sítio histórico, mas sim integra-se a cidade que é dinâmica e mutante e responder as demandas do século XXI. É importante para a sobrevivência do patrimônio, tanto arquitetônico quanto urbano que usos estejam adequados ao meio, para que não sejam elementos "segregadores", inibindo qualquer tipo de público ou criando um espaço que não corresponde aos anseios da cidade. Em muitos casos a cidade e seus cidadãos que apontam, mesmo que sem querer, para as deficiências urbanas e seus anseios como habitantes, seja pelo uso espontâneo de um território ou lugares evitados. Essa apropriação espontânea refletiu-se na intervenção de Piracicaba:

> "a área do salto, que desde o final do século XIX já se configurava como uma área de lazer, ou como o Mirante, que oferecia um local de contemplação à população e hoje se tornou um parque com equipamentos públicos, alamedas e canais, configurando-se como o primeiro espaço público significativo para a área." (CADUS, 2015)

Visto também no projeto do Dumbo, onde a população se reaproximou espontaneamente do bairro em busca de um local mais tranquilo para viver, e as intervenções acabaram se moldando junto aos usos já existentes e reabilitando as áreas degradadas. Os projetos desse porte podem apresentar algumas inconsistências, como a integração ao núcleo central proveniente do desenho urbano, podendo muitas vezes transforma-se em um oásis urbano, ou uma ilha em meio a cidade, sendo elementos desconexos não alinhavados, como exemplo o projeto para o Puerto Madero, Buenos Aires, que é projeto referência na recuperação de orla e preservação do patrimônio, mas tem sua conexão com o centro ainda prejudicada, não conseguindo vencer a barreira da orla ferroviária de forma peatonal, além de a orla ferroviária nesse ponto ser considerada um acesso vulnerável de insegurança pública.

As áreas remanescentes da era industrial, em geral, ocupam áreas de grande potencial urbano e podem ajudar nas questões das deficiências atuais da cidade tecnológica, que necessita mais que o espaço virtual para suas inter-relações. Guardadas as proporções, Piracicaba e o Dumbo respondem as questões da cidade contemporânea. Dumbo, por meio do aproveitamento de sua arquitetura histórica satisfaz as demandas por habitação em uma das maiores cidades do mundo enquanto Piracicaba faz renascer o convívio com as ruas integrando-as a seu patrimônio e a disposição de sua população, ambos resgatam sua identidade livrando-se do conceito de espaços genéricos. A cidade não para, e a cada dia as necessidades mudam, com isso o espaço urbano também pede mudanças, e a arquitetura deve acompanhar essa mutação, como parte de um mesmo corpo, adaptando seus usos as novas necessidades, onde um sem o outro acaba morrendo. Edificações históricas ainda existentes e agora protegidas registram a evolução urbana da cidade.

Tanto Piracicaba quanto o Dumbo mostram que não há sucesso quando há fragmentos, falando não só do elo de espaço urbano e arquitetura, mas também das políticas participativas para que os lugares possam acontecer. A trama deve estar alinhada entre os agentes da cidade, estes locais são exemplos de que o poder público deve atuar em parceria com o poder privado e com a população, que precisa ser ouvida e sempre participativa para que possa abraçar a causa e lutar por ela independente das mudanças políticas. Piracicaba é um exemplo de sucesso nesse quesito, pois vem lutando pelo seu patrimônio, o rio, desde a década de 70 e hoje as medidas para sua conservação estão incorporadas as leis municipais, diferentes governantes já passaram por ali e os planos de conservação e recuperação do patrimônio permanecem em andamento, incorporado ao dia-a-dia da cidade como uma necessidade básica, sendo como deve ser, um trabalho permanente.

5 REFERÊNCIAS

CHOAY, Françoise. Alegoria do Patrimônio. Lisboa, Edições 70, 2010.

LEITE, Carlos; AWAD, Luciana di Cesare Marques. **Cidades Sustentáveis Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano.** Porto Alegre: Bookman, 2012.

KOOLHAS, Rem. **Três textos sobre a cidade : Grandeza, ou, O problema do grande ; A cidade genérica ; Espaço-lixo** / Rem Koolhaas ; [tradução Luís Santiago Baptista]. -- 1. ed. -- São Paulo : Gustavo Gili, 2014.

KRAVITZ, Derek. **Firm Lands Redevelopment. Project on Brooklyn Waterfront: Plan Advances for Empire Stores; New Lease for St. Ann's**. Disponível em: http://www.wsj.com/articles/SB10001424127887324123004579055320644303480. Acessado em: 16 de abril de 2016.

MINNEAPOLISMN. **New York City, NY – Dumbo District (Brooklyn).** Disponível em: http://www.minneapolismn.gov/www/groups/public/@cped/documents/webcontent/convert_264970.pdf. Acessado em: 24 de abril de 2016.

SOMEKH, Nadia. **Patrimônio Histórico, Projeto Urbanos e Urbanidade**. Disponível em:http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/Patrimonio_Historico_Projetos_Urbanos_Urbanidade_IPHAN_1.pdf. Acesso em: 26 de abril de 2016.

Dumbo Historic District Designation Report. **New York City Landmarks Preservation Commission.** December 18, 2007 Disponívelem:http://www.nyc.gov/html/lpc/downloads/pdf/reports/DUMBO_Designation_Report.pdf. Acesso em: 26 de abril de 2016.

Imagens:

Figura 8 - Casa das Rosas, construída em 1930, Avenida Paulista. Disponível em: http://netleland.net/hsampa/mansoesPaulista/mansoes.htm. Acessado em: 23 de abril de 2016.

Figura 9 - Casa de Joaquim Franco de Melo, construída em 1905, Avenida Paulista. Disponível em: http://netleland.net/hsampa/mansoesPaulista/mansoes.htm. Acessado em: 23 de abril de 2016.

Figura 10 - http://www.pierhouseny.com/neighborhood

Figura 11 - http://dumbonyc.com/guides/business/d53603eb087206/brooklyn-bridge-park-334-furman-street-brooklyn-ny-11201/

Figura 5 - Disponível em: http://multiluz.blogspot.com.br/2014/02/galpao-modernizado-com-engenho.html. Acessado em: 16 de abril de 2016.

Figura 12 - Rua do Porto. Disponível em: http://guiaturisticopiracicabasp.blogspot.com.br/2014/05/fds-em-piracicaba-09-1105.html. Acessado em: 16 de abril de 2016.