

## No meio do caminho tem uma praia: Sobre arquitetura na Praia do Meio, Natal.

*There's a beach half way through Natal:  
On architecture at Praia do Meio, Natal.*

*Por el medio del camino a una playa:  
Sobre arquitectura en la Praia do Meio, Natal.*

DONEGAN, Lucy<sup>1</sup>

*Mestra, doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU-UFRN), email: lucydonegan@yahoo.com.br*

TRIGUEIRO, Edja<sup>2</sup>

*PhD, professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (PPGAU-UFRN), email: edja.trigueiro@gmail.com*

### RESUMO

Este artigo enfoca articulações entre *arquitetura* – abordada em um sentido amplo, englobando configuração espacial e forma construída – e *intervenções recentes* realizadas na Praia do Meio, Natal. O trabalho é parte de tese em andamento que visa contribuir para o entendimento de nexos entre arquitetura e sociedade e identificar variáveis arquitetônicas que promovem mais vida urbana (expressada por arenas de maior diversidade social, avaliação favorável e apropriação) em três praias de Natal. Argumenta-se que as intervenções recentes, a construção da ponte Newton Navarro (2007) e as reformas recentes no calçadão (2015) não parecem capazes de reverter visões que vários setores da população (mídia inclusive) manifestam sobre a área, como decadente e conflituosa. Entendendo que existe uma lógica social do espaço (HILLIER & HANSON, 1984), identificamos que problemas sociais estão relacionados a problemas da arquitetura da área, segmentada por estruturas espaciais dissociadas em setores estanques, nos quais acessibilidade topológica local e global pouco, ou nada, coincidem, formando um enclave, e onde formas construídas diferentes apontam usos e usuários distintos, situação agravada, ainda, pela descontinuidade na frente de orla entre areia, calçadão e o outro lado da rua. As intervenções recentes, pensadas ou na lógica do carro ou em obras pontuais, em vez de endereçar os problemas arquitetônicos identificados, reforçam a segmentação da área, dificultando o movimento e a interação de pessoas e atividades na Praia do Meio.

**PALAVRAS-CHAVE** (3 a 5): Praia do Meio, arquitetura, intervenções, sociedade.

### ABSTRACT

*This paper articulates architecture – approached in a wide sense, concerning both spatial configuration and built form – and recent interventions undergone in Praia do Meio, Natal. The research is part of an ongoing thesis which aims to contribute to understanding nexus between architecture and society and to identify architectural variables that promote more urban life (expressed by arenas of more social diversity, favourable evaluation and appropriation) in three beaches of Natal. It is argued that recent interventions, the construction of the Newton Navarro Bridge (2007) and recent refurbishments on the beach's promenade (2015) seem incapable of reverting general views (media included) regarding the area as a tension prone and decadent area. Understanding that there is a social logic of space (HILLIER & HANSON, 1984), we have identified that social*

*issues are related to the area's architectural problems, which is segmented by spatial sectors dissociated into stagnant sectors, in which local and global topological accessibility barely coincide, forming an enclave, and where different built forms point to distinct users, a situation aggravated, still, by the discontinuity in the waterfront between sand, promenade and street. The recent interventions, either idealized for cars or based on punctual constructions, rather than addressing the identified architectural problems, reinforce the area's segmentation, by hindering local movement and people and activities interaction at Praia do Meio.*

**KEY-WORDS:** Praia do Meio, architecture, interventions, society.

### **RESUMEN**

*Este artículo centra en enlaces entre la arquitectura - dirigida en un sentido amplio, abarcando la configuración espacial y la forma construida - y las intervenciones recientes en la Praia do Meio, Natal. El trabajo es parte de la tesis en curso con vistas a contribuir a la comprensión de vínculos entre la arquitectura y la sociedad, e identificar variables arquitectónicas que promuevan una mayor vida urbana (expresada por arenas de más diversidad social, evaluación favorable y apropiación) en tres playas de Natal. Se argumenta que las intervenciones recientes, la construcción del puente Newton Navarro (2007) y las recientes reformas en el paseo marítimo (2015) no parecen capaces de revertir la opinión de muchos sectores de la población (incluidos los medios de comunicación) sobre la zona, como decadente y de confrontación. Entendiendo que hay una lógica social del espacio (HILLIER & HANSON, 1984), hemos identificado que los problemas sociales están relacionados con problemas arquitectónicos de la zona, segmentada por estructuras espaciales disociadas en sectores separados, en los que la accesibilidad topológica local y global poco, o nada, coinciden, formando un enclave, y donde diferentes formas construidas enlazan diferentes usuarios, situación agravada por la discontinuidad en el borde frontal de la arena, paseo marítimo y el otro lado de la calle. Las últimas intervenciones, planeadas para los coches o de obras puntuales, en lugar de abordar los problemas arquitectónicos identificados, refuerzan la segmentación de la zona, dificultando el movimiento y la interacción de las personas y las actividades en la Praia do Meio.*

**PALABRAS-CLAVE:** Praia do Meio, arquitectura, intervenciones, sociedad.

### **INTRODUÇÃO**

Neste artigo são enfocadas articulações entre *arquitetura* e *intervenções recentes* realizadas na Praia do Meio, frente a problemas sociais identificados ali. O trabalho é parte de tese de doutorado em andamento que visa contribuir para o entendimento de nexos entre arquitetura e sociedade, e identificar variáveis arquitetônicas que contribuam para promover maior diversidade social, modos menos conflituosos de apropriação e melhor avaliação do ambiente em três praias de Natal – RN (Redinha, Praia do Meio e Ponta Negra).

A arquitetura é interpretada em sentido amplo, abrangendo configuração espacial e forma construída, e é interpretada como expressão e protagonista de práticas sociais. Partimos da premissa que existe uma lógica social do espaço (HILLIER; HANSON, 1984), uma vez que este configura campos prováveis de encontro e movimento (HILLIER et al., 1987), e que a análise sintática do espaço pode identificar problemas espaciais, contribuindo para projetos urbanos mais bem-sucedidos (KARIMI, 2012). De maneira complementar, trabalhos têm classificado atributos arquitetônicos como

promotores de vitalidade urbana (JACOBS, 1992; MELLO, 2008; TENORIO, 2012) e capazes de favorecer negociação de papéis, tolerância e cordialidade entre diferentes (HOLANDA, 2010). O desenho urbano é interpretado como um recurso cultural que pode ajudar a unir o que a sociedade dividiu (PEPONIS, 1989), facilitando modos distintos de comportamento e convivência de pessoas.

Visões gerais sobre a Praia do Meio – “uma praia que costumava ser boa, e agora é decadente”, costuma-se ouvir – apontam para imagens negativas e sensação de vulnerabilidade. Nossa pesquisa sobre atributos da configuração espacial e da forma construída revelam segmentação da malha viária, frágeis interfaces entre espaços públicos e privados e descontinuidade na frente de orla, achados que indicam a presença de problemas sócio espaciais na área. Apesar da crença dos donos de estabelecimentos ali situados, de que investimentos públicos solucionariam a alegada decadência da área (ABREU, 2011) nossos estudos mostram que intervenções públicas recentes reforçam, ao invés de solucionar ou amenizar, os efeitos deletérios que identificamos na arquitetura.

## DE DITOS E IMAGENS – O PROBLEMA SOCIAL

A Praia do Meio, a mais próxima do núcleo original de Natal, foi uma das primeiras praias usadas como localidade de veraneio e área de lazer no estado. Visões gerais sobre a praia, inclusive na mídia<sup>1</sup>, a descrevem como uma área que, até por volta de 1980, era boa e frequentada por turistas, e agora é decadente e frequentada por gente local, uma visão que além de soar preconceituosa, sugere haver tensões entre frequentadores da área.

A visão que norteia nossa pesquisa situa diversidade social, apropriação e avaliação favorável de determinada área pelas pessoas que a usam, como fatores indicativos de cenários desejáveis, e de boa qualidade urbana. A diversidade social diz respeito a espaços de co-presença entre pessoas com perfis diversos — econômico, cultural, etário, de gênero, de escolaridade. A apropriação indica a maior ou menor familiaridade das pessoas com a área (relacionado à frequência e ao tempo de uso); e a avaliação diz respeito à quão favorável é a imagem que essas pessoas têm do ambiente que usam, neste caso, quanto a aspectos de segurança, limpeza, público que frequenta a praia, paisagem, acesso e estrutura de apoio.

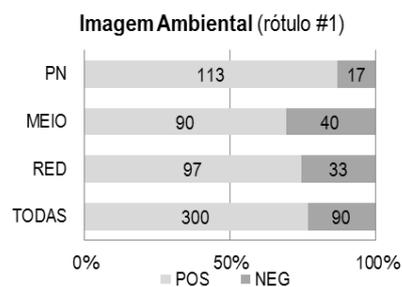
---

<sup>1</sup> [https://pt.wikipedia.org/wiki/Praia\\_do\\_Meiro\\_%28Natal%29](https://pt.wikipedia.org/wiki/Praia_do_Meiro_%28Natal%29)

Resultados da pesquisa de campo (questionários semiestruturados) realizada em novembro de 2014 e janeiro de 2015<sup>2</sup> caracterizam o público entrevistado nessa praia como sendo predominantemente de jovens potiguares, com níveis baixos de escolaridade, residentes em zonas diversas da cidade, na maioria em bairros habitados por pessoas com renda baixa. Apesar da localização central da praia na cidade, a diversidade social é limitada.

Usos intensos foram observados na Praia do Meio e os respondentes informarem níveis de familiaridades que indicam ser elevada a apropriação da área por seus usuários. Entretanto as respostas revelam sentimentos de vulnerabilidade e imagens ambientais negativas que situam a Praia do Meio como a mais desfavorável dentre as examinadas em nossa pesquisa<sup>3</sup>. A Figura 1 mostra a quantidade de respostas positivas e negativas nas praias investigadas, dentre as quais, a Praia do Meio (MEIO) se sobressai com 31% das respostas negativas (contra 25% na Redinha – RED, e apenas 13% em Ponta Negra, PN).

Figura 1 - Imagem ambiental das pessoas nas praias, entre respostas com teor positivo (POS) e negativo (NEG)



Fonte: elaborado pela autora.

A imagem que frequentadores das demais praias investigadas têm da Praia do Meio também foi particularmente negativa, remetendo a aspectos sociais e de insegurança.

Seguindo visões gerais negativas sobre a área, a pesquisa de campo reforça ser este um espaço com muitas tensões entre os passantes, os moradores do entorno, e os frequentadores da praia (cuja diversidade social é limitada), que embora passando ou estando muito próximos uns dos outros, pouco interagem, e temem muito.

<sup>2</sup> Os questionários foram distribuídos em diferentes dias da semana (Quarta, sábado e domingo), e turnos do dia (manhã, almoço e tarde).

<sup>3</sup> A pesquisa também foi feita nas praias da Redinha (Norte da cidade) e de Ponta Negra (Sul da cidade).

## DE FORMAS CONSTRUÍDAS E CONFIGURAÇÕES – O PROBLEMA ARQUITETÔNICO

### ***Configuração Espacial***

Entendemos que a sociedade pode ser vista como um conjunto de encontros e esquivanças configuradas por barreiras e permeabilidades (HOLANDA, 2002), as permeabilidades representando os espaços continuamente acessíveis (vazios), e as barreiras os obstáculos ao movimento (cheios). A Análise Sintática do Espaço trata das relações entre esses vazios, considerados componentes de uma estrutura maior, o todo, que resulta dessas relações e será alterado se forem alteradas as relações entre suas partes.

Pessoas tendem a escolher rotas com menos mudanças de direção, ou mais curtas, em termos topológicos. Dentre os procedimentos da análise sintática do espaço, medidas de acessibilidade são centrais. Estas medidas podem ser calculadas<sup>4</sup> considerando-se: (i) a centralidade de cada espaço em relação a todos os outros no sistema; e (ii) a probabilidade de um espaço servir de intermediação entre os demais, ou seja, a probabilidade de um espaço compor uma rota entre pares de origem-destino.

Espaços a partir dos quais é mais fácil acessar todos os outros, são espaços mais integrados em estudos de configuração espacial e têm se revelado geradores potenciais de movimento para todos os demais espaços em um dado sistema, e ainda, facilitadores do movimento de visitantes (HILLIER, 2009). Espaços localizados em rotas mais curtas entre pares de origem destino, tendem a ser escolhidos como percursos, ou atalhos, entre espaços, e apresentam medidas mais elevadas de *choice* (escolha), são mais percorridos durante o ir e vir cotidiano e representam o movimento potencial entre lugares, tendendo a associar-se a padrões de movimento de moradores.

Essas medidas de acessibilidade são calculadas para o sistema global, ou para distintos raios, de abrangência topológica, considerando-se o número de mudanças de direção, ou para raios de abrangência. Os valores numéricos resultantes dos cálculos são expressos em tabelas e traduzidos para uma escala cromática que vai do vermelho para os espaços mais acessíveis ou mais *integrados*, ao azul para os espaços menos acessíveis, ou mais segregados, em mapas axiais ou de segmentos. Os vazios dos espaços de movimento da cidade são representados pelo conjunto do menor número dos mais longos eixos que cobrem o contínuo de permeabilidades (até que se atinja uma barreira).

---

<sup>4</sup> Dentre outros, no programa *Depthmap*, disponível em: <http://www.spacesyntax.net/software/>

Quando as medidas de acessibilidade são calculadas, para o sistema e para cada eixo, tem-se um *mapa axial*. Quando os eixos são fracionados em segmentos que representam vazios lineares entre cruzamentos, e medidas de acessibilidade são calculadas, para o sistema como um todo e para cada segmento, tem-se um *mapa de segmentos* (*Angular Segment Analysis, ASA*). Nestes podem ser ponderados (e ponderados), ainda, os ângulos formados pela junção dos segmentos, visando contemplar também a linearidade de vias tortuosas, e raios de abrangência em metros lineares.

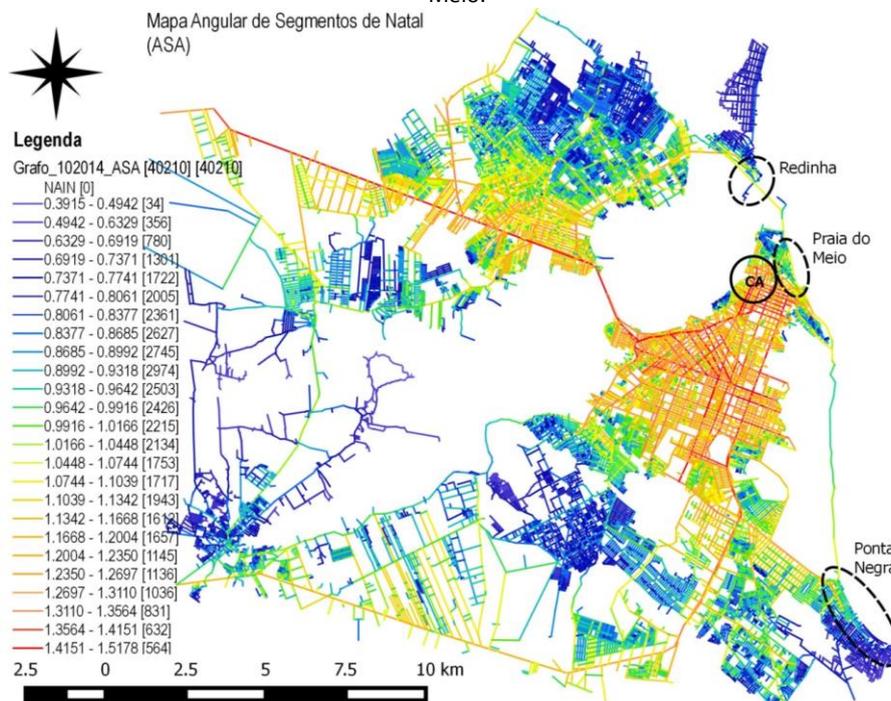
Propriedades da configuração espacial têm contribuído para a geração de cenários mais favoráveis ao pleno desenrolar da vida urbana: (i) espaços com níveis elevados de acessibilidade tendem a apresentar mais movimento, a favorecer a valorização imobiliária, levando, portanto, a renovações edilícias frequentes, a atrair a localização de magnetos, estes também geradores de fluxos (MEDEIROS, 2013); (ii) A confluência positiva entre raios topológicos diversos, refere-se a espaços com maior sincronia entre medidas em abrangência local, intermediária e global, relacionaram-se a maior legibilidade, e funcionaram bem como sistemas independentes (MEDEIROS, 2013; PERDIKOIANNI; PENN, 2005), e (iii) espaços com resiliência de acessibilidades, i.e., consistência de grandezas entre medidas de acessibilidade (integração e *choice*) por sucessivos raios métricos, apontam para um espraiamento de acessibilidade no qual confluem movimentos potenciais para e entre espaços. Este atributo foi chamado de co-presença potencial por Laura Vaughan e colegas (DHANANI; VAUGHAN, 2013; VAUGHAN; DHANANI; GRIFFITHS, 2013), e caracterizou espaços de maior mistura de funções, com interdependência entre viagens e atividades diversas, e com maior adaptabilidade ao longo do tempo.

As vias mais acessíveis globalmente em Natal (e.g. Integração global normalizada, NAIN, figura 2) expandem-se, a partir do Centro Antigo (CA), em direção ao sul. A Praia do Meio está metricamente próxima destas vias e apresenta, em média, níveis médios-altos de acessibilidade global, mas também apresenta vias pouco acessíveis globalmente, expressas visualmente em tons verdes e azulados (Figura 2).

Na Praia do Meio, as vias mais acessíveis em raio global ora fazem parte do conjunto das vias mais integradas da cidade (mais próximas ao centro antigo) ora do circuito costeiro, que conecta o litoral da cidade de norte a sul, estas vias estão separadas entre si por uma faixa de vias tortuosas com baixa acessibilidade global. Existe pouca continuidade entre conjuntos de vias próximas metricamente, de modo que a configuração espacial revelando três sintaxes distintas.

A Praia do Meio tem baixo-média confluência entre raios topológicos, e apresenta baixa resiliência de acessibilidades. Os raios métricos que apresentam correlação positiva entre *choice* e integração se concentram em raios locais, mostrando uma baixa resiliência de acessibilidades, funcionando espacialmente como um enclave, onde movimentos entre e para lugares não confluem de maneira mais abrangente. Estas características reforçam a descontinuidade entre espaços da Praia do Meio e do seu entorno.

Figura 2 - Mapa ASA de Natal mostrando Integração Global Normalizada (NAIN), marcando o centro antigo (CA) e a Praia do Meio.



Fonte: elaborado pela autora.

### Forma Construída

Em relação a formas construídas que promovem espaços de maior vitalidade urbana, a diversidade de usos do solo foi interpretada como benéfica ao atrair diferentes usuários, em horários diversos, (JACOBS, 1992), interfaces entre espaços públicos e privados mostraram promover maior vigilância natural (MELLO, 2008; VAN NES, 2009), e a continuidade entre rua, calçada e areia a favorecer qualidade e quantidade de interações sociais da comunidade local (APPLEYARD; LINTELL, 1969).

Em conformidade com a descontinuidade da configuração espacial do entorno da Praia do Meio, a forma construída da área apresenta conjuntos edifícios com perfis distintos, revelando uma arquitetura segmentada em três faixas (figuras 3 e 4):

- (i) Em áreas mais próximas do litoral, situados de um a três quarteirões a partir da orla existem construções esparsas de portes médios (com até seis pavimentos), terrenos vazios, residências, estabelecimentos comerciais, restaurantes e serviços de hotelaria. Usos não residenciais (e espaços vazios) se concentram à beira-mar, que apresenta elevadas acessibilidades em raio global;
- (ii) Em faixas situados de dois a quatro quarteirões da orla, as vias são mais acessíveis localmente, apresentam edificações simples na maioria térreas ou de um pavimento, densamente construídas, muitas das quais são residências, pontuadas por pequenos comércios, atividades comunitárias, e espaços dedicados ao culto religioso. A área em destaque na figura 3 mostra uma concentração de usos de apoio à comunidade local em segmentos com proeminente acessibilidade local (e.g. *choice* normalizado R400m);
- (iii) Subindo o morro em direção ao Centro Antigo, em quadras que se localizam no limite sudoeste do entorno estudado, as vias apresentam elevada acessibilidade global (beirando o conjunto das vias mais acessíveis do sistema). Esta faixa apresenta construções de maior porte, como edifícios residenciais de luxo de elevada verticalização (alcançando 30 andares) e estabelecimentos institucionais, incluindo o centro de turismo e o Hospital Onofre Lopes (além de outros espaços com atividades voltadas à saúde, como consultórios).

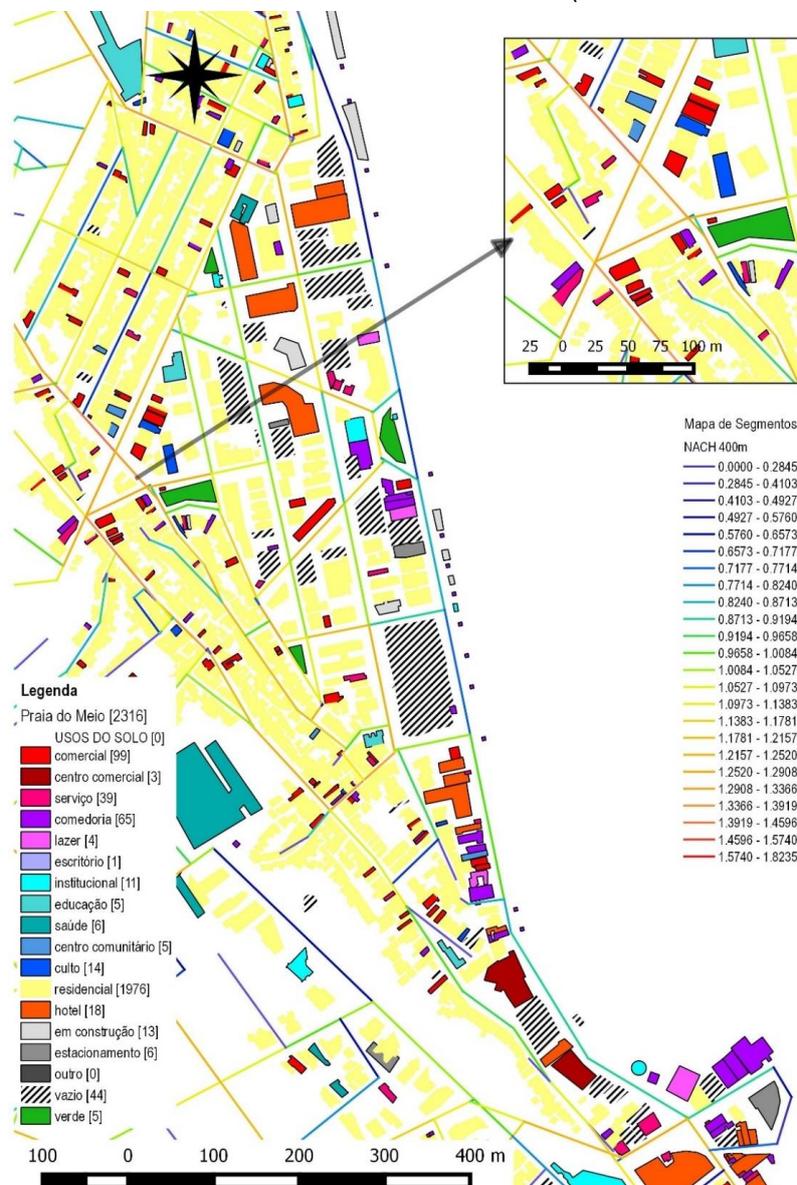
Apesar da Praia do Meio apresentar, no geral, uma diversidade de usos do solo que servem a moradores e visitantes, estas atividades estão separadas em faixas diferentes, descontínuas. Este cenário desfavorece a confluência entre diferentes tipos de viagens e de co-presença entre públicos diversos (cf. VAUGHAN; DHANANI; GRIFFITHS, 2013). A distribuição de usos do solo e de níveis de verticalização se alinha à configuração espacial da área, onde vias de maior acessibilidade concentram usos para visitantes e maiores níveis de verticalização (economias de movimento, HILLIER, 1996).

Na frente de orla também existem problemas de continuidade e de interfaces entre espaços. As fachadas dos edifícios à frente de orla apresentam uma grande proporção de espaços cegos (sem interfaces), relacionando-se à elevada quantidade de espaços vazios próximos ao litoral, principalmente nas proximidades dos locais de concentração de quiosques no calçadão, onde os usos são mais intensos na faixa de areia. Os quiosques no calçadão e os usos na praia se localizam em pontos em que a faixa de areia é mais larga e as condições de balneabilidade são melhores,

concentrando-se nos Ponto Sul (PS) e no Ponto Norte (PN) da figura 4, os quais correspondem aos locais de aplicação de questionários.

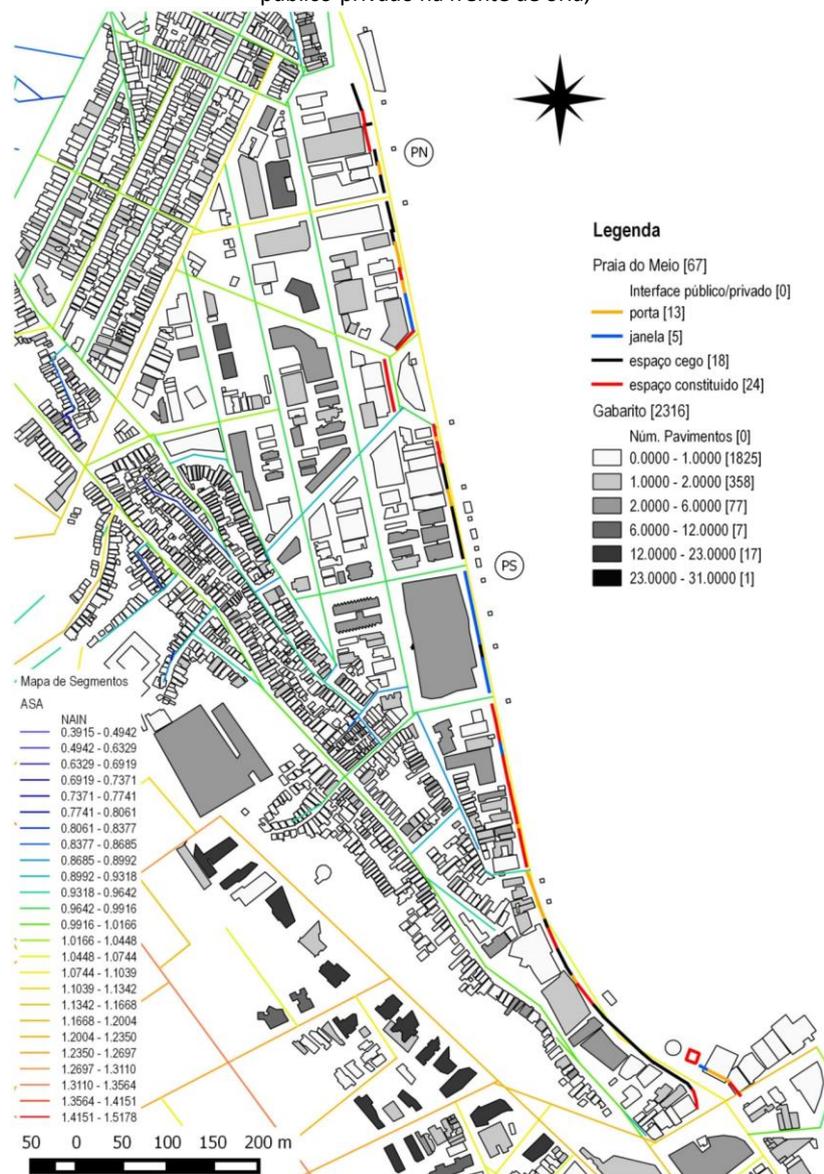
A via que acompanha a orla (Avenida Café Filho) apresenta médio-alta acessibilidade em raio global de análise (figura 2 e 4). A elevada acessibilidade não parece ser aproveitada para a animação da vida local, já que o movimento se refere a um intenso fluxo veicular que, ao contrário, secciona a vida local. A dificuldade de se cruzar esta avenida é sugerida pelas fracas interfaces público/privado, e pela pequena diversidade de usos do solo.

Figura 3 - Usos do Solo na Praia do Meio e medidas de acessibilidade local (*choice* normalizado - NACH - R400m).



Fonte: elaborado pela autora.

Figura 4 - Verticalização na Praia do Meio, medidas de acessibilidade global (integração normalizada NAIN), e interfaces público-privado na frente de orla;



Fonte: elaborado pela autora.

Outras características da arquitetura na frente de orla dificultam o movimento local: entre o calçadão e a faixa de areia existe uma diferença de nível, que prejudica a acessibilidade visual entre os espaços, limites que são reforçados por guarda-corpos contínuos com poucos pontos de acessos (figuras 5 e 6).

Dentre as características arquitetônicas investigadas como promovendo maior vida urbana, a Praia do Meio apresenta baixos desempenhos. Isto se dá tanto em relação à configuração espacial, ao apresentar médio-baixa confluência entre acessibilidades topológicas e baixa resiliência entre

acessibilidades, quanto em relação à forma construída, com atividades diversas separadas, fracas interfaces entre espaços públicos e privados na frente de orla, e descontinuidade entre rua, calçadão e areia.

Figura 5- Faixa de areia na Praia do Meio e calçadão à direita (em janeiro de 2015).



Figura 6 - Vista do calçadão da Praia do Meio (em janeiro de 2015)



Isto sugere que a arquitetura da Praia do Meio apresenta problemas que se relacionam àqueles identificados na sociedade, que por sua vez apresenta uma limitada diversidade social e uma avaliação acentuadamente negativa, apontando para tensões entre os que ficam na praia, e os que passam por ali.

## INTERVENÇÕES RECENTES

Quando comparamos os problemas arquitetônicos identificados, com as consequências de intervenções recentes, notamos que, ao focar na lógica do automóvel e em intervenções pontuais para serem vistas, reforçaram problemas arquitetônicos identificados.

As intervenções públicas recentes que consideramos ter impactado negativamente na Praia do Meio são: (i) a construção da Ponte Newton Navarro, em 2007, que juntamente com a Via Costeira (1985), completou o circuito costeiro; e (ii) as obras no calçadão por ocasião da Copa 2014, terminadas no início deste ano.

### ***A ponte***

A construção de uma segunda ponte sobre o Rio Potengi situou a Praia do Meio no centro do circuito costeiro que dá acesso às praias ao Norte e ao Sul da cidade. À época da divulgação do projeto para a construção da ponte, empreendedores afirmavam, como seu primeiro e principal objetivo que a

“Ponte de Todos” beneficiaria a mobilidade dos trabalhadores da Zona Norte. No entanto, a análise da configuração espacial da cidade naquele ano mostrou que o local escolhido não era ideal para atingir tal objetivo, mas sim para completar o circuito costeiro e, ao aumentar a acessibilidade topológica, beneficiar atividades turísticas – então consideradas foco principal de interesse econômico no estado – e ampliar a valorização imobiliária dos terrenos litorâneos (TRIGUEIRO, 2006; TRIGUEIRO et al., 2001). O resultado desse processo alterou, e continua a alterar, radicalmente o perfil edilício de Areia Preta, área adjacente a Praia do Meio, sendo que nesta, ao contrário do que vem sucedendo em Areia Preta, a limitação de gabarito barrou, até certo ponto, a especulação imobiliária na faixa situada entre o morro e o mar.

Para demonstrar a pressão exercida pela ponte sobre a orla da Praia do Meio - a Avenida Café Filho, a via que contorna e dá acesso ao mar, comparamos medidas de acessibilidade da via, inserida na configuração espacial da cidade hoje (tabela 1). Sem a ponte as medidas de acessibilidade para espaços (Integração no mapa axial e Integração normalizada – NAIN – na ASA) da Av. Café Filho estão abaixo da média da cidade, ao passo que com a ponte estas são alçadas para valores acima das médias do sistema. No caso da medida de acessibilidade entre lugares (*choice* normalizado – NACH – na ASA), a Av. Café Filho se situa acima da média com ou sem ponte, mas mais acentuadamente com a ponte.

**Tabela 1 - Valores de acessibilidade em raios globais do sistema atual sem e com a Ponte Newton Navarro.**

Medidas acessibilidade global	SEM A PONTE (exercício)				COM A PONTE			
	Natal				Natal			
	MIN	MAX	MÉDIA	Av. Café Filho	MIN	MAX	MÉDIA	Av. Café Filho
<b>Integração Rn</b>	0.200	0.937	0.6271	0.625	0.199	0.934	0.628	0.712
<b>NAIN – ASA</b>	0.391	1.531	0.981	0.892	0.391	1.518	0.976	1.097
<b>NACH - ASA</b>	0	1.637	0.862	1.183	0	1.633	0.863	1.287

Fonte: elaborado pela autora.

Parece óbvio que o aumento de acessibilidade da Café Filho em nada favoreceu a interação entre a orla marítima e o entorno da Praia do Meio. O fluxo é direcionado linearmente completando o circuito costeiro, e não se articula bem à trama urbana da cidade, situação que contribui para a segmentação da área, promovendo o desequilíbrio entre trechos muito acessíveis e trechos muito segregados e a descontinuidade dos movimentos de pedestres no entorno e na frente de orla.

### **O calçadão**

O calçadão da Praia do Meio foi reformado no começo deste ano, como parte das obras da Copa de 2014, inauguradas com (mais de) seis meses de atraso (AMARAL, 2015). A obra se baseou: (i) na

substituição da pavimentação do piso, antes em pedras portuguesas, por blocos de concreto intertravados (figura 7); (ii) na troca das estruturas de madeira dos guarda-corpos separando o calçadão da praia; (iii) na substituição dos quiosques em fibra de vidro por outros maiores em alvenaria com cobertas em telha cerâmica; (iv) na construção de banheiros em alvenaria revestida por cerâmica; e, finalmente, (v) na criação de faixa para ciclistas separada da via principal por meios-fios elevados, limitada à extensão da orla da Praia do Meio e desconectada do entorno. Foram, ainda, instalados chuveiros e banheiros, por enquanto mantidos pelo poder público. A localização dos novos quiosques e das estruturas de banheiros se aproximou dos pontos em que já existiam quiosques (PS e PN, Figura 4).

Figura 7 - Calçadão da Praia do Meio antes e depois da última intervenção.



Fonte: Foto tirada pela autora em (a) 2013; (b) 2015.

O elevado meio-fio da faixa de ciclismo (Figuras 6 e 7b), que, ademais, não se conecta a áreas do entorno, dificulta o acesso de pedestres ao calçadão, e às paradas de ônibus. A concentração de estruturas grandes no calçadão aglomeradas próximas aos antigos grupos de quiosques, criaram barreiras físicas e visuais, dificultando interfaces rua – calçadão – areia. Apesar dos guarda-corpos terem sido trocados, não se aproveitou a oportunidade para criar novos acessos entre a faixa de areia e o calçadão.

## DISCUSSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados da aplicação de questionários visando averiguar perfis sociais e modos de apropriação nas praias pesquisadas mostraram ser limitada a diversidade social na Praia do Meio, e acentuadamente negativa sua avaliação, tanto por pessoas que lá estão, quanto por pessoas que

frequentavam outras praias, um quadro que remete fortemente aos resultados da análise configuracional e nos autoriza afirmar ser a arquitetura um fator crucial para a avaliação negativa da área, apesar do forte poder de atração que continua a exercer suas areias e seu mar.

Uma configuração espacial segmentada em três arranjos sintáticos descontínuos, os quais correspondem a formas construídas também distintas e descontínuas, quanto a gabarito e usos, às fracas interfaces entre espaços públicos e privados, e a barreiras físicas e visuais entre rua, calçadão e faixa de areia.

Intervenções recentes não resolverem nem suavizaram problemas existentes em relação à vitalidade urbana. Parece, ao contrário, ter havido uma involução em relação a situações prévias. As intervenções da ponte promoveram o aumento do fluxo de veículos beirando o calçadão sem considerar a movimentação de pedestres no entorno, ou a interligação desta via com áreas do entorno. A reforma do calçadão reforçou barreiras entre a rua, o calçadão e a areia da praia ao (i) construir elevados meios-fios na ciclovia, (ii) reduzir áreas de circulação e visibilidade pela densidade das construções de quiosques e banheiros; e (iii) reforçar limites entre o calçadão e a praia pela (re)construção de guarda-corpos com poucos pontos de acesso para a areia.

Apesar de se clamar, generalizadamente, por investimentos como resposta à “decadência” da Praia do Meio (ABREU, 2011), as intervenções recentes baseiam-se na lógica do automóvel e em obras pontuais para serem vistas que, ao dificultar fluxos de pedestres e apartar pessoas, percursos e usos, reforçam problemas sócio-espaciais ao invés de resolvê-los ou amenizá-los.

Contrariando a noção de arquitetura como expressão e protagonista de práticas sociais, a qual nos filiamos, tais ações não atentaram para possibilidades de ampliar campos de co-presença pacífica entre atores, um dos ingredientes centrais da vitalidade urbana. O desenho urbano nesses projetos foi, não um recurso cultural para “unir ideias e pessoas” (PEPONIS, 1989), mas, muito ao contrário, serviu para reduzir interfaces e reforçar enclaves.

## REFERÊNCIAS

ABREU, A. Praia do Meio espera investimentos. *Tribuna do Norte*, 19 nov. 2011.

AMARAL, A. Retirada de quiosques em fase final. *Tribuna do Norte*, 27 jan. 2015.

APPLEYARD, D.; LINTELL, M. The Environmental Quality of the City Streets: The Residents' View Point. *Environmental Design Research Association*, v. 3, p. 11–2–0: 11–2–10, 1969.

- DHANANI, A.; VAUGHAN, L. *A Porous Urban Fabric: the structures and scales of London's peri-urban development from 1880 to 2013*. In: NINTH INTERNATIONAL SPACE SYNTAX SYMPOSIUM. Seoul: Y O Kim, H T Park and K W Seo, 2013
- FIGUEIREDO, L. Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades. In: *Urbanidades*. Rio de Janeiro: Folio Digital, 2012. p. 209–234.
- HILLIER, B. et al. Creating Life: Or, Does Architecture Determine Anything? *Architecture et Comportement/Architecture and Behaviour*, v. 3, n. 3, p. 233–250, jun. 1987.
- HILLIER, B. *Space is the machine: a configurational theory of architecture*. London, UK: Space Syntax, 1996.
- HILLIER, B.; HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge, England: Cambridge University Press, 1984.
- HOLANDA, F. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.
- HOLANDA, F. *Urbanidade: arquitetônica e social*. In: I ENANPARQ. Rio de Janeiro: 2010
- JACOBS, J. *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books, 1992.
- KARIMI, K. A configurational approach to analytical urban design: “Space syntax” methodology. *URBAN DESIGN International*, v. 17, n. 4, p. 297–318, 26 set. 2012.
- MEDEIROS, V. *URBIS BRASILIAE: O Labirinto das Cidades Brasileiras*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.
- MELLO, S. S. DE. *NA BEIRA DO RIO TEM UMA CIDADE: urbanidade e valorização dos corpos d’água*. Brasília: UnB, 2008.
- PEPONIS, J. Space, culture and urban design in late urbanism and after. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335, p. 93 – 108, 1989.
- PERDIKOIANNI, I.; PENN, A. Measuring diversity: a multi-variate analysis of land use and temporal patterning in Clerkenwell. *Proceedings 5th International Space Syntax Symposium, Vol 2*, 2005.
- TENORIO, G. DE S. *Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública*. Tese / Thesis— Brasília: UnB, 2012.
- TRIGUEIRO, E. O que há numa ponte? avaliando possíveis efeitos de uma nova ponte sobre a estrutura espacial de Natal e, em particular, sobre seu centro histórico. In: *Natal: intervenções urbanísticas, morfologia e gestão da cidade*. Natal: EDUFRN, 2006. p. 173–189.
- TRIGUEIRO, E. B. F. et al. *Disneyfication Now? Assessing spatial correlates for heritage preservation in Natal, Brazil*. In: 3RD INTERNATIONAL SPACE SYNTAX SYMPOSIUM. Atlanta: 2001
- VAN NES, A. *Measuring the Degree of Street Vitality in Excavated Towns - How can Macro and Micro Spatial Analyses Tools Contribute to Understandings on the Spatial Organization of Urban Life in Pompeii?*. In: 7TH INTERNATIONAL SPACE SYNTAX SYMPOSIUM. Stockholm: D. Koch, L. Marcus and J. Steen, 2009
- VAUGHAN, L. S.; DHANANI, A.; GRIFFITHS, S. Beyond the suburban high street cliché-A study of adaptation to change in London’s street network: 1880-2013. *Journal of Space Syntax*, v. 4, n. 2, p. 221–241, 2013.