

DESAFIOS NA URBANIDADE DO CENTRO HISTÓRICO DE MACEIÓ/AL

PATRÍCIA SOARES VIEIRA

Arquiteta e Urbanista, Mestranda em Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA/FAU) Universidade Federal de Alagoas (UFAL).
patricia.vieira@fau.ufal.br

FERNANDA MADEIRA CALHEIROS

Arquiteta e Urbanista, Mestranda em Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA/FAU) Universidade Federal de Alagoas (UFAL).
fernandamadeiracalheiros@gmail.com

Este artigo tem como objetivo refletir sobre as catástrofes diárias que comprometem a Urbanidade (dinâmicas de mobilidade e vitalidade urbanas) no cenário das edificações e espaços públicos do patrimônio cultural do sítio histórico do bairro do Centro em Maceió Alagoas. Metodologicamente configura-se pela caracterização das catástrofes e desafios diários na área de estudo, e a observação, ainda inicial, dos desafios acentuados a partir da reorganização da dinâmica urbana com o distanciamento social em tempos de pandemia. Partindo-se da compreensão do espaço como produto e mediador dos processos sociais, entende-se que apesar de ter sido alvo de ações de intervenções e remodelações urbanas, o Centro de Maceió ainda não apresenta condições adequadas de deslocamento e apropriação do espaço público, refletindo em intenso processo de degradação continuada na sua Urbanidade. Destaca-se a relação intrínseca entre mobilidade e vitalidade dos espaços públicos e privados do sítio histórico; e a intensificação deste cenário de catástrofes diárias pelas incertezas da mudança dos paradigmas conhecidos sobre o viver em cidades. Por fim, o artigo defende a necessidade de se pensar uma realidade urbana democrática, inclusiva, acolhedora, acessível e conectada que possibilite o enfrentamento das catástrofes diárias.

Palavras-chave: Centro de Maceió/AL. Urbanidade. Espaço livre público.

Recebido em: 31/05/2020

Aceito em: 11/08/2020

INTRODUÇÃO

O distanciamento social, praticado para reduzir o contágio da doença Covid-19, instaurado a partir de março de 2020 evidenciou desafios já existentes no centro histórico de Maceió/AL quanto à apropriação de seus espaços públicos. A recomendação principal para prevenir o contágio é “fique em casa” e, nesse contexto, o confinamento mandatório ou recomendado propicia a reflexão acerca dos desafios da premissa, de que mesmo em distanciamento social, ter um espaço público, livre e acessível a todos(as) é um pilar da Urbanidade e da dinâmica de funcionamento das cidades e que se exacerba neste contexto.

O espaço público constitui-se como meio para usos e modos de viver de realidades distintas. No Brasil são espaços de transição para a realização de trabalhos e/ou atividades cotidianas; local de circulação e de onde se tira o sustento; plano de fundo das moradias para alguns e moradia para outros (CALHEIROS, 2019; VIEIRA, 2019). Entre as diversas escalas e dimensões formais e informais que constroem as cidades brasileiras, a pandemia do coronavírus e seus desdobramentos afloram as desigualdades e vulnerabilidades – em aspectos socioeconômicos, espaciais e de mobilidade urbana – vividas pelas inúmeras realidades socioeconômicas presentes no país (PENSANDO, 2020; WEBINÁRIO, 2020).

¹ Covid-19 significa Doença do Coronavírus (em inglês, Corona Virus Disease), que teve o primeiro caso registrado em 2019. O vírus popularmente conhecido por Coronavírus é tecnicamente denominado SARS-CoV-2. Em 11 de Março de 2020, com a disseminação da doença globalmente a OMS declarou estágio de pandemia (FIOCRUZ, 2020).

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS), a definição de catástrofe mescla-se às consequências, sociais, econômicas, psicológicas, ambientais, vivenciadas pelas comunidades afetadas:

Independente de como catástrofe é definida, se tem origem natural ou humana, catástrofes afetam comunidades a partir do abastecimento de água, do transporte, da comunicação, da eletricidade, dos sistemas de saúde públicos e privados e do aumento de custos diretos e indiretos, resultando em alterações substanciais nas estruturas de financiamentos. Catástrofes costumam sobrecarregar serviços incluindo serviços sociais, atendimento hospitalar e serviços de emergência como polícias e bombeiros. Além disso, a rotina da comunidade é desajustada. Várias pessoas ficam impossibilitadas de trabalhar, unidades de saúde ficam saturadas, a estabilidade econômica da comunidade e a vida familiar são abaladas. Comunidades levam anos para se recuperar de catástrofes. Em alguns casos, comunidades nunca voltam ao que eram, especialmente aquelas com poucos recursos econômicos (WHO e ICN, 2009, p.4, tradução livre).

Este conceito é interpretado neste artigo observando os desafios impostos pela situação extrema da pandemia do coronavírus que atingiu o planeta no ano de 2020, relacionando-os com os desafios diários no último ano (CALHEIROS, 2019; VIEIRA, 2019) no Centro de Maceió/AL. Apoiando-se na definição apresentada pela OMS, faz-se um destaque na relação entre espaços públicos e edificações do patrimônio histórico e as atividades tradicionais de comércio e serviços que expressam sua Urbanidade. O Centro de Maceió foi o primeiro núcleo de formação da

cidade e pode-se perceber, na sua materialidade e dinâmica urbana, uma estrutura espacial moldada pelas contínuas intervenções e remodelações urbanas ao longo dos anos. Como sítio histórico, concentra e registra em sua materialidade a presença de traços e fragmentos memoriais de Urbanidades passadas.

Por **Urbanidade** entende-se, não como a definição em si de vitalidade, apesar de conter tal característica, mas a materialização do espaço como mediador e integrador da experiência do encontro entre atores socialmente diferentes (NETTO, 2012). A Urbanidade não está presente em toda e qualquer espacialidade. Seguir o conceito que todo espaço apresenta Urbanidade de maneira quantitativa – em maior ou menor intensidade – “(...) terminaria por igualar urbanidade e reprodução do urbano. E uma definição de urbanidade que inclua socialidades hostis e espaços de segregação e violência (...)” (NETTO, 2012, p.54) geraria o conflito com a definição mais básica do termo – a chamada civilidade do convívio.

A Urbanidade é entendida como o caráter do urbano e se materializa na relação e na apropriação do espaço pelo corpo de maneira a propiciar a civilidade ou a naturalização do convívio entre alteridades (NETTO, 2012, p.35). Será observada pelas condições espaciais que potencializam a vitalidade e a mobilidade urbanas acessíveis à pluralidade da sociedade que vivencia o espaço citadino. O papel do Centro de Maceió como produtor e mediador da Urbanidade pode ser expresso pelas suas características de concentração de atividades econômicas e de serviços, relevância histórica e simbólica, segurança viária significativamente maior devido a densidade de desloca-

mentos a pé, baixa velocidade dos automóveis e ao traçado urbano de ruas estreitas. Estes atributos favorecem a apropriação do espaço (CALHEIROS, 2019), conseqüentemente a Urbanidade.

Entretanto, estes por si só não garantem a presença de Urbanidade no Centro de Maceió. Nesse sentido, as autoras defendem a interferência das catástrofes diárias na depreciação da civilidade do convívio, na Urbanidade do Centro de Maceió. As trajetórias de ascensão e queda vivenciadas pelos centros urbanos (CALDANA, 2015) são consoantes aos processos históricos, territoriais, socioeconômicos e culturais das cidades em que estão inseridos. O centro histórico de Maceió, centro urbano e locus de atividades tradicionais de comércio e serviços, formais e informais, enfrenta catástrofes diárias.

As catástrofes diárias observadas no Centro, em contraposição aos atributos descritos anteriormente, expressam-se nas calçadas com baixa qualidade de acessibilidade, na priorização de uma mobilidade ainda voltada ao deslocamento de veículos motorizados (carros, ônibus e motocicletas) rebatendo-se em significativo conflito de espaço para a fruição de modais ativos (deslocamento a pé e bicicleta), na precariedade do comércio e serviços no espaço público, na degradação da paisagem histórica com a subutilização do conjunto edificado, como o esvaziamento e a transformação em estacionamentos.

No período entre a implementação do Decreto Emergencial de Alagoas Nº 69541 de 19 de março de 2020 (ALAGOAS, 2020a) e a sua prorrogação por meio do Decreto Emergencial de Ala-

goas Nº 69844 de 19 de maio de 2020 (ALAGOAS, 2020b) as atividades não essenciais foram acertadamente suspensas, a permanência nos espaços públicos foi proibida, a mobilidade e vitalidade urbanas foram reduzidas a fim de diminuir a propagação do vírus no estado. O Centro de Maceió, antes preenchido por encontros, sons e cheiros, silenciou brevemente diante dos medos do contágio e do contato acarretados pela pandemia.

Este artigo apresenta como objeto de reflexão o bairro do Centro em Maceió/AL; e como narrativa as dinâmicas de mobilidade e vitalidade urbanas no cenário das edificações e espaços públicos do patrimônio cultural deste sítio histórico. Metodologicamente configura-se pela caracterização das catástrofes e desafios diários que impactam negativamente a qualidade de Urbanidade do local, e a observação, ainda inicial, dos desafios impostos pela reorganização da dinâmica urbana com o distanciamento social em tempos de pandemia num sítio histórico que é centro urbano de comércio e serviços.

AS CATÁSTROFES DIÁRIAS DE LONGA DATA

O Centro de Maceió é historicamente o centro comercial de longa data da cidade. A estruturação de Maceió/AL, em condição de vila, no século XIX se baseou no modelo burguês-mercantil e por esse motivo suas principais localidades (Centro, Jaraguá, Bebedouro, Levada, Poço, Trapiche e posteriormente Farol) se materializaram por meio da atividade comercial, da agro exportação e da importação de bens manufaturados estrangeiros (BORGES, 2018). Além disso, os eixos de escoamento da

produção e entrada de mercadorias influenciou a configuração do traçado urbano do núcleo central do bairro do Centro, e este é ponto de confluência dos principais modais de transporte ferroviário e rodoviário no território maceioense, sem contar os deslocamentos a pé e de bicicleta.

As trocas comerciais em Maceió, especificamente no Centro, foram historicamente praticadas seguindo dois modelos: o formal e o informal, caracterizado pela apropriação do espaço público para desempenhar atividades econômicas. Em conjunto com a configuração do traçado urbano e do sítio natural, os modelos contribuíram para a consolidação dos fluxos de mobilidade e permanência na área. Cita-se como exemplo a Rua do Comércio, a primeira via do povoado inicial, traçada pela conveniência de locomoção da época, cruzando o povoado no sentido Oceano Atlântico – Lagoa Mundaú. Esta rua foi e continua um dos principais eixos de escoamento, trocas comerciais e de vitalidade urbana da cidade.

Assim, o Centro destaca-se pela sua espacialidade e percepção de Urbanidades anteriores que demonstram, a partir da materialidade do patrimônio construído (edificações modernas, instituições ecléticas, sobrados geminados com testadas estreitas e praças) e imaterialidade da dinamicidade informal das feiras ambulantes (Figuras 1 e 2) a continuidade de sua essência urbana. Uma Urbanidade ancorada na tradição e nas dinâmicas socioespaciais de longa data.

O comércio e serviços informais de Maceió praticado por ambulantes²,

caracterizados por barracas móveis que podem ser deslocadas de acordo com a conveniência, e camelôs (barracas fixas) teve origem nos séculos XVIII e XIX com o crescimento do povoado. Alguns merecem destaque: os mascates, responsáveis pelo comércio porta à porta e pela rápida interiorização dos produtos que chegavam ao Porto de Jaraguá; as quituteiras que vendiam seus produtos em locais estratégicos com grande movimento de pedestres; e outros trabalhadores sem propriedade privada que se apropriavam das praças e calçadas para oferecer serviços como de sapateiro e engraxate (LIMA JÚNIOR, 2014).

A construção socioeconômica das atividades do Centro de Maceió, tendo a atividade ambulante como base e associada aos altos níveis de desemprego e informalidade, proporcionaram a contínua reprodução dessas dinâmicas de comércio e serviços informais. A tática utilizada pelos ambulantes é o posicionamento de suas barracas em pontos estratégicos com alta circulação de pessoas de modo que suas vendas possam ser realizadas de forma rápida e prática por estar no caminho de passagem do transeunte.

Os ambulantes fazem parte da realidade sociocultural do bairro Centro de Maceió e se constituem como atributo imaterial deste sítio histórico. Além disso, influenciam e fazem parte da construção das dinâmicas de mobilidade, permanência e atração do espaço público. Mas, enfrentam desafios diários quer seja pela insegurança da atividade desenvolvida ou hostilização dos comerciantes formais.

No ano 2012, a Prefeitura de Maceió

² Será utilizado ao longo do texto a denominação ambulantes para se referir à ambos os praticantes de comércio informal no Centro de Maceió: ambulantes e camelôs.

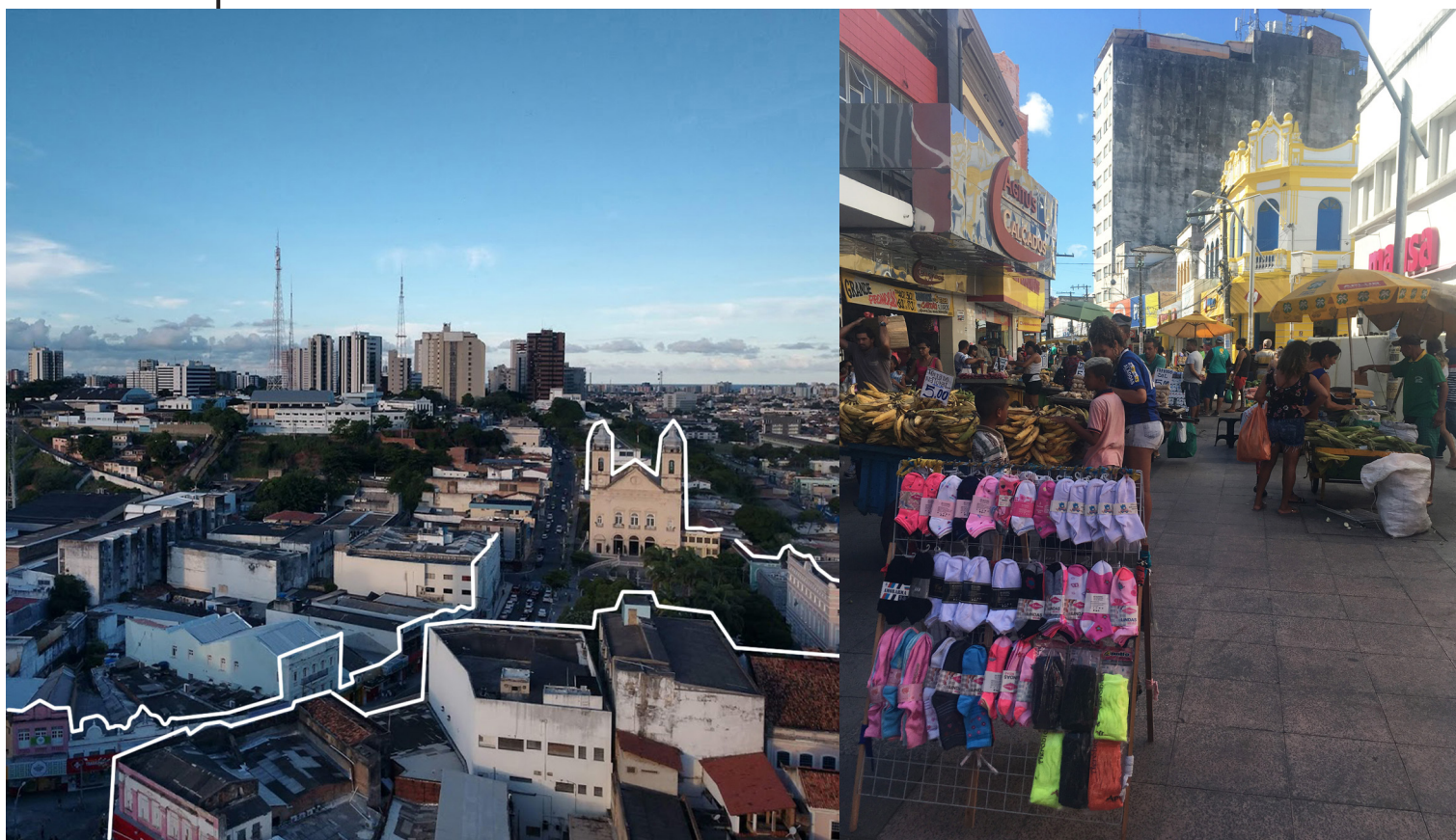


Figura 1: Vista aérea da materialidade do patrimônio construído do Centro de Maceió/AL.

Fonte: Fotografado por Ítalo Monteiro durante visita ao Centro, Maceió/AL, 2019 (adaptado).

Figura 2: Vendedores ambulantes e paisagem construída no Calçadão da Rua do Comércio.

Fonte: Fotografado por Fernanda Madeira durante visita ao Centro, Maceió/AL, 2019 (adaptado).

inaugurou o Shopping Popular Nossa Senhora de Fátima próximo à praça Marechal Deodoro³ como objetivo de ordenamento dos ambulantes. No entanto, por seu posicionamento afastado do calçadão e pelo baixo fluxo de pessoas, parte dos ambulantes voltaram a ocupar o calçadão com a justificativa de que era a solução para conseguirem obter renda adequada para sobrevivência de suas famílias. Os principais motivos apresentados pelo grupo para justificar a prática do comércio ambulante são: a possibilidade de manutenção financeira de suas famílias, a dificuldade para entrar no mercado de trabalho formal e a flexibilidade da jornada de trabalho como ambulante, resultando em melhor organização do tempo para cuidar da

família (ALMEIDA, 2017; CALHEIROS, 2019).

O Centro de Maceió, apesar de diversidade de uso (por volta de 88% dos lotes compartilham os usos comercial, de serviço e institucional) apresenta cerca de 10% dos lotes vazios (CALHEIROS, 2019). Esses usos favorecem o esvaziamento da região principalmente fora do horário comercial e nas áreas com concentração de lotes construídos subutilizados. Percebe-se também um déficit de edificações de uso misto com uso habitacional e de uso exclusivamente residencial. Estes poderiam proporcionar um aumento na qualidade de Urbanidade, influenciando tanto na construção de um desenho urbano com mobilidade mais ativa quanto na vitalidade em diversos horários e atratividade (la-

³ Está em construção o Shopping Central (a céu aberto) próximo à Praça dos Palmares que tem como objetivo abrigar 300 ambulantes com espaço para banheiros, palco para espetáculos culturais, praça de alimentação, ponto de táxi e ponto de ônibus (CALHEIROS, 2019).

zer e serviços) dos espaços públicos próximos e que envolvem as edificações; vantagens locacionais e curtas distâncias para locomoção à trabalho, comércio, serviços e lazer; além da vivência, conhecimento e possibilidade de integração com os elementos que compõem o tecido urbano histórico do Centro.

As intervenções, durante a segunda metade do século XX em Maceió, apresentaram maior foco em mobilidade urbana em consonância com os planos de revitalização de centros urbanos desenvolvidos nacional e internacionalmente – como o primeiro Plano de Urbanização de Maceió na década de 1950 e Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1982⁴. Os planos, que foram apenas parcialmente executados, propuseram: melhoria das condições de circulação dos pedestres; inclusão de redes cicláveis na malha viária; investimento em transporte coletivo municipal; criação de anel viário para diminuir a circulação de veículos automotores privados no núcleo da área central; estabelecimento de sistema de estacionamentos rotativos, pontos de táxi e áreas de carga e descarga.

Dentro das intervenções mais relevantes na infraestrutura para mobilidade ativa destaca-se a pedestrização em parte do núcleo central (Setor de Preservação Rigorosa - SPR 1), conhecido como o calçadão. Seus primeiros trechos, em 1977, foram implementados em parte da Rua do Comércio e da Rua Boa Vista e ao longo dos anos foram aumentando e hoje abrange parcela significativa do núcleo central (Figura 3). Estas pedestrições

influenciaram em mudanças na dinâmica do uso e ocupação do solo, com o afastamento do uso residencial e de serviços como o de agências bancárias e passando a concentrar atividades voltadas ao comércio de tecidos e eletrodomésticos (CALHEIROS, 2019).

Apesar das intervenções que construíram a dinâmica de transporte individual e coletivo com a expansão do calçadão, percebe-se ainda a precariedade quanto à infraestrutura de mobilidade ativa do Centro: como o conflito de espaço entre os pedestres, ambulantes, ciclistas e veículos motorizados (individuais e coletivos); muitas calçadas estreitas (entre 0,80 m e 1,20m) e desniveladas, sem acessibilidade, com lixo em alguns segmentos e danificadas; falta de sombreamento, de mobiliário urbano como abrigo para ponto de ônibus e de ciclovias; esvaziamento fora do horário comercial; priorização dos modais individuais motorizados ocasionando no fluxo lento de veículos (principalmente nos horários de pico) visto que estes andam em baixa velocidade pelo próprio traçado urbano do Centro e entre outras motivações como a busca de vagas de estacionamento, busca de passageiro, dar passagem aos pedestres, desviar de buracos e de raízes de árvores. Esta precariedade referente à mobilidade evidencia a necessidade de priorização, no desenho e gerenciamento do espaço público do Centro – atributo histórico, dos modais ativos (pedestres e ciclistas) – e da integração entre os modais coletivos, nesse caso do ônibus e VLT.

Quanto ao patrimônio cultural, os va-

⁴ Este último se baseou em uma série de quatro volumes de estudos realizados pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT): “Estudos especiais - Bicicletas - 1977”, “Recomendações para implantação imediata - 1977”, “Estudo de Transporte Coletivo - TRANSCOL - 1980” e “Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU - 1982”.

lores patrimoniais de um sítio estão expressos e materializados em con-

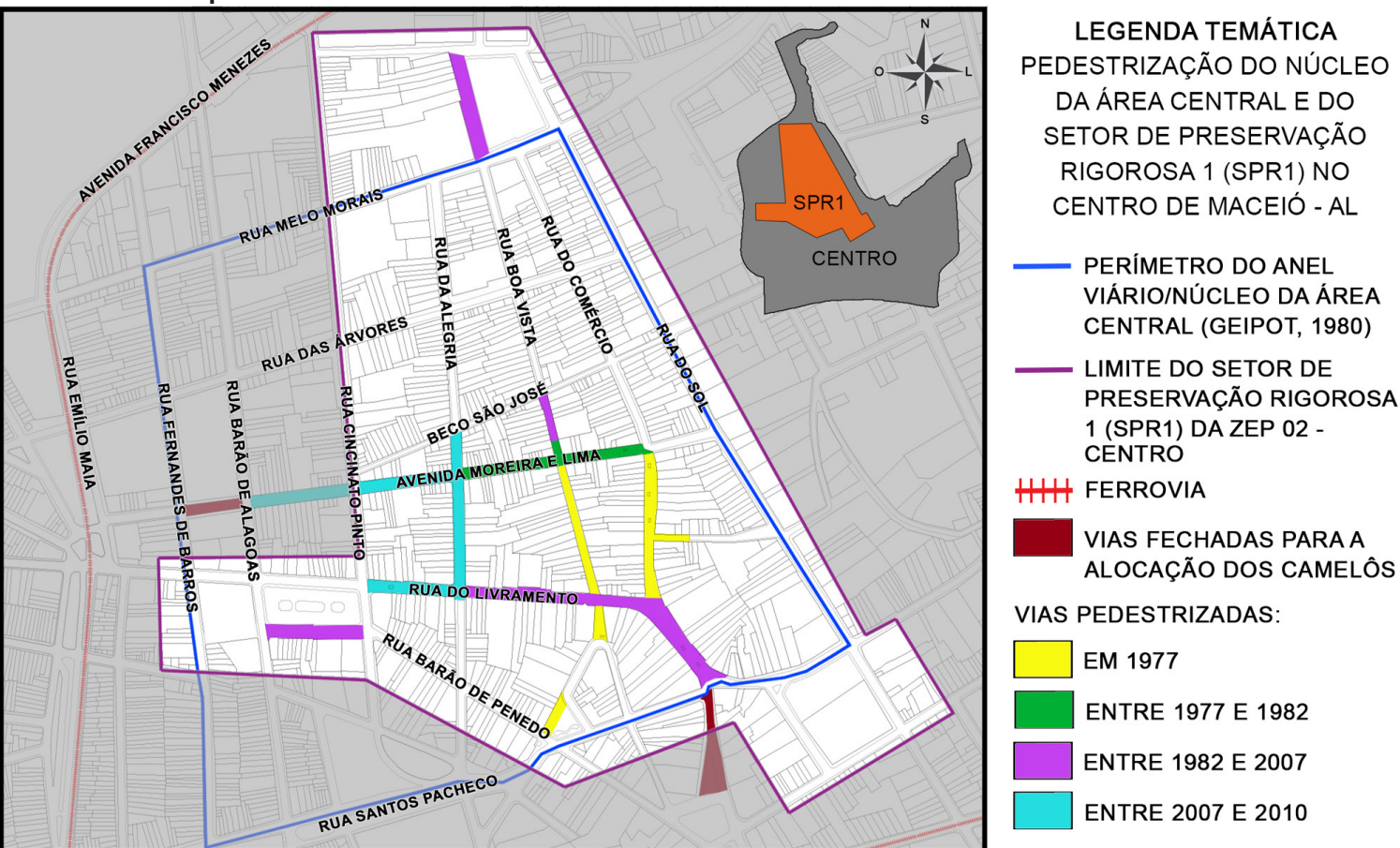


Figura 3: Mapa de pedestização do Setor de Preservação Rigorosa 1 (SPR 1) do Centro, Maceió/AL.
Fonte: CALHEIROS, 2019, p.35 (adaptado).

junto e não apenas em um bem isolado, e nos usos que animam essa paisagem cultural. No Centro de Maceió consideram-se como atributos patrimoniais os conjuntos urbanísticos das praças e das ruas, pois se destacam pelos marcos que representaram na história da cidade e no traçado urbano. Como ilustração tem-se os conjuntos arquitetônicos das Ruas do Comércio, do Sol e do Livramento que permanecem com uma concentração significativa de sobrados de uso comerciais e de serviços, e com lotes profundos com testadas estreitas, característicos desde a formação da cidade (VIEIRA, 2019).

Apesar das potencialidades de vantagem locacional, permeabilidade entre

ruas por lotes, o calçadão, local para permanência e acesso a transporte público, percebe-se a degradação de sua Urbanidade referentes a mobilidade e uso e ocupação do solo no cenário deste sítio histórico (VIEIRA, 2019). Entende-se que a degradação com o esvaziamento e poluição visual do conjunto histórico construído; a precariedade quanto a rede de mobilidade e sua integração adequada com a escala e desenho urbano do centro histórico; e o gerenciamento referente aos diversos usos que constroem a dinâmica urbana e vivacidade do Centro dificultam a percepção dos valores materiais e imateriais existentes.

REFLEXÕES INICIAIS SOBRE AS CATÁSTROFES DIÁRIAS EM TEMPOS DE PANDEMIA

A partir da publicação do Decreto Emergencial de Alagoas Nº 69541 em 19 de março de 2020 (ALAGOAS, 2020a) até a publicação do Decreto Emergencial de Alagoas Nº 69844 em 19 de maio de 2020 (ALAGOAS, 2020b), observou-se no Centro de Maceió uma diminuição de fluxos com impactos visíveis na apropriação e reprodução das atividades comerciais e de serviços. Não havia mais o frenesi no ir e vir cotidiano.

As catástrofes diárias foram exacerbadas mesmo no silêncio que se instalou no Centro. Em todo o período citado observou-se que para muitas pessoas as recomendações de reclusão e distanciamento social presentes nos decretos publicados apenas apresentavam um cenário de possível crise econômica, impulsionando a pressão para o retorno das atividades empresariais. Neste contexto pandêmico, como pensar em um retorno ao cotidiano com diversas restrições que repercutem nas catástrofes diárias, já tratadas no artigo, mas nunca solucionadas? De acordo com a National Association of City Transportation Officials (NACTO)

As ruas devem ser configuradas para que as pessoas possam se mover com segurança pela cidade. As necessidades de mobilidade de trabalhadores essenciais são fundamentais; devemos garantir que as pessoas que prestam cuidados médicos, alimentos e serviços que permitem que a maioria de nós fique em casa possam se deslocar com segurança e eficiência (NACTO, 2020, p.6, tradução livre).

A NACTO apresenta sugestões e experiências como o fechamento de ruas ao tráfego automobilístico; criação/aumento temporário da malha ciclo-

viária; aumento da frota de ônibus para diminuição da aglomeração no transporte coletivo; criação de mercados abertos com funcionamento de acordo com as recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS); expansão no espaço de paradas de ônibus de maneira a desafogar fluxos de pedestres nas calçadas estão sendo testadas em diversas cidades do mundo (NACTO, 2020). Essas experiências, por valorizarem os modos ativos de deslocamento, visam a continuidade da vivência cidadina e atender ao direito do cidadão de circular pela sua cidade com segurança e acessibilidade e entendem que a mobilidade urbana é formada por um sistema intermodal conectado, dando iguais oportunidades de uso aos diversos modais para que o cidadão escolha o modo que deseja para circular.

O Centro já apresentava diversas fragilidades, entendidas neste estudo como catástrofes diárias, de apropriação e esvaziamento de seu conjunto histórico construído, dos conflitos de espaço entre as diversas maneiras de deslocar-se e permanecer pela não prioridade da escala humana que o bairro demanda. Os que tiravam o sustento da profusão de transeuntes e atividades do uso diário do local, em especial do uso do espaço público, estão em situação de risco e vulnerabilidade agravada. As catástrofes diárias não cessaram, ampliaram-se.

De acordo com as possíveis medidas graduais de reabertura das atividades econômicas, não são percebidas proposições de reconfiguração e de funcionamento dos espaços urbanos no Centro (mesmo que temporariamente como maneira de testar novos arranjos espaciais e experiências) para assegurar que todos os cidadãos pos-

sam circular e desempenhar atividades necessárias de forma mais segura. O direito ao livre deslocamento pela cidade e ao uso do transporte público é para todos(as), e deve ser pensado inclusive em momento de pandemia, como afirma a publicação “Transporte Urbano COVID-19: Mensagens-chave” da Onu-Habitat:

O transporte público continua sendo um serviço essencial durante a pandemia. Mesmo quando uma grande parte da população permanece em casa, as cidades devem fornecer acesso prioritário às pessoas que mais necessitam de transporte a preço acessível e seguro, incluindo pessoas com deficiência e trabalhadores essenciais, como os da área da saúde. Moradores dos assentamentos informais mais distantes dos centros urbanos precisam utilizar o transporte público para garantir a continuidade das suas atividades de trabalho e renda (ONU-HABITAT, 2020, p.1).

Além das questões de mobilidade, vitalidade e conservação patrimonial que podem interferir nas condições de Urbanidade no centro histórico de Maceió, somam-se os desafios relacionados a significativa concentração de moradores em situação de rua e moradores de rua da cidade ⁵ – pela quantidade de serviços (abrigo, albergues, restaurantes) ofertados no Centro. Estas pessoas não possuem moradia adequada, vivem e trabalham em locais abertos, estando expostos à diversas doenças e à margem das medidas de prevenção contra a Covid-19. Estes grupos são também afetados por não conseguirem mais o sustento tirado das atividades locais

(como de carregadores e ambulantes ocasionais). Novamente, as catástrofes diárias não cessaram, ampliaram-se.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os momentos de crise socioeconômica no ambiente urbano geram questionamentos acerca das formas de planejamento e intervenções urbanas, oficiais e não oficiais, praticadas historicamente nas diversas escalas da cidade. Estas práticas são apontadas por diversos autores como processos geralmente desarticulados às condições físico-territoriais e socioculturais, provocando acentuamento da exclusão socioeconômica, das limitações à mobilidade e vitalidade urbanas, sendo este fenômeno mais intenso nos centros históricos.

Apesar das centralidades emergentes diante da expansão da cidade, o Centro, como primeiro núcleo ainda concentra atividades econômicas de comércio, serviço e institucionais que atraem grande parte da população maceioense diariamente. Esta continuidade como centralidade ao longo dos anos, pode ser explicada pela vantagem locacional e infraestrutura para circulação de pedestres em conjunto com os fluxos de modais, principalmente do transporte coletivo (ônibus e VLT), que fazem conexões com os outros bairros da cidade.

Mediante ao isolamento social, muitos estabelecimentos comerciais e de serviços estão fechados ao público, apenas os considerados essenciais como de venda de alimentos, de produtos de higiene e limpeza, de tecidos

⁵ Em seu trabalho, Tenório (2019, p.60) constrói mapa acerca da concentração da população de rua no bairro do centro destacando os espaços públicos das praças, como locais de permanência e moradia em que se pode observar seu uso por meio da realização de atividades cotidianas de uma casa.

e farmácias se encontram abertos. Por esse motivo, empresários e vendedores ambulantes buscaram estratégias para manutenção de seus negócios e de suas famílias. Após pouco mais de dois meses do primeiro decreto que impedia a prática de atividades comerciais durante o período de isolamento, os vendedores ambulantes voltaram a ocupar os calçadões e calçadas.

Assim como em outros países, à medida que o sistema de saúde apresentar queda da taxa de ocupação de leitos para pacientes com Covid-19, haverá uma reabertura de forma gradual ainda no contexto pandêmico. Mas, apesar da pressão econômica, o país ainda apresenta fragilidades quanto a produção – a testagem no Brasil é baixa, ocasionando em subnotificação – e o acesso aos dados sobre a disseminação da doença. Estes não são facilitados aos pesquisadores e cidadãos (PENSANDO, 2020).

Diante do receio da contaminação, questiona-se como o centro histórico de Maceió, cenário patrimonial existente – conjunto dos atributos tangíveis, como os próprios espaços públicos das ruas e praças, e os intangíveis como as trocas comerciais formais e informais – poderá evitar retornar a uma Urbanidade dispersa e diluída numa realidade pós-pandemia? Como proporcionar espaços que atendam às condições de Urbanidade com espaços públicos mais acolhedores, igualitários, seguros, com mobilidade urbana integrada, habitação digna e que valorizam seu legado patrimonial?

Os desafios diários do Centro da cidade de Maceió estão presentes desde a sua formação e, como expresso neste artigo, apesar de intervenções

de planejamento urbano levantam-se questionamentos acerca da eficiência das medidas, mobilizações e políticas públicas para tratar as causas de cada um desses desafios e propiciar a qualidade de Urbanidade por meio da apropriação mais democrática dos espaços públicos do Centro, dentro da realidade extremamente desigual da cidade de Maceió. Espera-se que esta reflexão contribua para demonstrar e acentuar a necessidade de uma realidade urbana democrática, inclusiva, acolhedora, acessível e conectada.

REFERÊNCIAS

ALAGOAS. Decreto nº 69.541, de 19 de março de 2020. Declara emergência no Estado de Alagoas e intensifica medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do COVID-19. **Diário Oficial da União**: seção 1, Maceió, AL, ano 108, n. 1287, p. 1-2, 20 mar. 2020a.

ALAGOAS. Decreto nº 69844, de 19 de maio de 2020. Dispõe sobre a prorrogação das medidas para enfrentamento (...) do Covid-19 (Coronavírus) no âmbito do estado de Alagoas, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado de Alagoas**: Maceió, AL, ano 108, n.1334, p.1-6, 20 maio 2020b.

ALMEIDA, L. S. R. C. de. **"A rua é minha loja"**: Análise das relações do comércio ambulante com o espaço público na Praça dos Palmares e Entorno - Maceió - AL. Maceió, 2017. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário Cesmace, Maceió, 2017.

BORGES, V. **Expressões Arquitetônicas da Modernidade em Maceió**: uma perspectiva de preservação. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2018.

CALDANA, V. Prefácio à terceira edição. In: VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. de. (Orgs.) **Intervenções em Centros Urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri: Manole, 2015.

CALHEIROS, F. M. **Proposta de Requalificação Paisagística da Rua das Árvores no Centro de Maceió/AL**. Maceió, 2019. 135f. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ (FIOCRUZ). **Plano de Contingência da Fiocruz diante da pandemia da doença pelo SARS-CoV-2 (Covid-19)**. 2020. Disponível em: https://portal.fiocruz.br/sites/portal.fiocruz.br/files/documentos/plano_de_contingencia_fiocruz_covid19_2020-03-13_v1-1.pdf. Acesso em: 31 maio 2020.

LIMA JÚNIOR, F. **Maceió de Outrora**. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2014.

NATIONAL ASSOCIATION OF CITY TRANSPORTATION OFFICIALS (NACTO).

Streets for Pandemic Response and Recovery. 2020. Disponível em: <https://nacto.org/streets-for-pandemic-response-recovery/>. Acesso: 23 maio 2020.

NETTO, V. Urbanidade como devir do urbano. In: AGUIAR, D; NETTO, V. (Orgs.) **Urbanidades**. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

ONU HABITAT. **Transporte Urbano COVID-19: Mensagens-chave**. 2020. Disponível em: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/05/urban_

[transport_pt.pdf](#). Acesso em: 21 abr. 2020.

PENSANDO a pandemia nas cidades: da escala regional à escala da casa. 1 vídeo (1h44min). Publicado pelo canal aurbufal. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gPjjJosrCHw>. Acesso em: 4 maio 2020.

TENÓRIO, M. C. **A cidade dos invisíveis** - alternativas urbanísticas para a dignidade dos moradores de rua da cidade de Maceió - AL. 119f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

VIEIRA, P. S. **Conservação e Mobilidade**: Fruição do patrimônio sob a ótica da caminhabilidade e urbanidade na SPR 1 - Centro, Maceió/AL. Maceió, 2019. 110f. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019.

WEBINÁRIO Planejamento urbano e saúde: pandemia, mobilidade e direito à cidade. 1 vídeo (2h25min). Publicado pelo canal ProgradUFAL. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Rtcx85mv3No>. Acesso em: 27 maio 2020.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO); INTERNATIONAL COUNCIL OF NURSES (ICN). **ICN Framework of Disaster Nursing Competencies**. Geneva: International Council of Nurses, 2009.