

SESSÃO TEMÁTICA 8

Configuração urbana e história das cidades









Ministério da Educação







4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Bairros da cidade: morfologia e cotidiano¹

Adriana Oliveira, Elane Peixoto

Faculdade de Artes Visuais, Curso de Arquitetura e Urbanismo (UFG), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (UnB)

Rua 5 n.361/601 Goiânia GO 74115060 (62)96377708, SHIN CA11 lt 6 casa 2 Lago Norte Brasília DF 71.50000 (61)99465005

amvoliveira@uol.com.br, elanerib@hotmail.com

Resumo

Uma história de bairro apresenta uma grande variação de nuanças. Se, por um lado, pode-se construí-la a partir da evolução de sua forma física, por outro, trata-se de materialidade que só se completa pela visualização de sua textura social. Nossa opção é por uma construção histórica intermediária entre os estudos de caráter exclusivamente morfológicos e análises socioetnográficas, mediante um trabalho sobre a matéria objetiva do bairro, como "terra eleita" para as práticas da vida cotidiana. Este texto apresenta o bairro Vila Nova, situado na região leste de Goiânia, perscrutando suas alterações morfológicas e suas práticas culturais e espaciais.

Palavras-chave

Goiânia, morfologia urbana, cidade brasileira, bairro, cotidiano.

Abstract

The history of a neighbourhood reveals a wide range of nuances. If, on the one hand, it is possible to construct such a history based on the evolution of its physical form, on the other, this materiality is only complete after viewing its social texture. This paper offers an intermediate historical construction, grounded between exclusively morphological studies and socio-ethnographic analyses. The neighbourhood's objective matter is investigated as a "promised land" for daily life practices. The present analysis focuses on the neighbourhood of Vila Nova, located in eastern Goiânia, and reveals its morphological changes and cultural and spatial practices.

Keywords

Goiânia, urban morphology, brazilian city, neighbourhood, daily life.

¹ Este artigo integra a pesquisa "Cidade em quadros: estudos de Goiânia", que recebeu recursos da Fundação de Amparo à Pesquisa de Goiás do Estado de Goiás (FAPEG).

Introdução

A cidade é objeto de múltiplas pesquisas, podendo ser estudada como forma, representação, entre outras possibilidades. Ela é, por excelência, um objeto multifacetado, cuja historicidade é indispensável para as suas mais diferentes abordagens.

Esta compreensão norteou a realização de uma pesquisa sobre Goiânia, cidade construída no interior do Brasil na década de 1930, a partir de alguns de seus bairros, abordados tanto em seus aspectos morfológicos quanto antropológicos. Os estudos morfológicos reconhecem a cidade como arquitetura, distinguindo-a como forma e desenvolvendo métodos específicos para assim pesquisá-la. Embora a forma seja a questão central desta natureza de estudos, estes não desconsideram a interdependência que ela mantém com as relações sociais, políticas e econômicas. Por sua vez, os estudos antropológicos possibilitam uma compreensão distinta da cidade, pois se apoiam no vivido, capturado a partir do método etnográfico que possibilita a apreensão da fugacidade do vivido. Acredita-se, assim, que a sobreposição dessas duas orientações de pesquisas colabore para elucidar a cidade como um poliedro.

Goiânia insere-se na história urbana brasileira como uma importante realização do século XX. O projeto urbanístico da nova capital de Goiás conjuga duas vertentes urbanísticas: uma de origem francesa e outra de origem inglesa. Morfologicamente a cidade apresenta aspectos clássicos do projeto inicial de autoria do arquiteto e urbanista Attílio Corrêa Lima associados ao pitoresco característico das cidadesjardins, proposto pelo engenheiro Armando Augusto de Godoi.

Inaugurada em 1937, Goiânia dobrou sua população, quando de seu batismo cultural em 1942. Até esta data, o espaço urbano seguia sob o controle do Estado, sendo responsável pelo seu parcelamento, situação que foi alterada a partir de 1947, quando as terras particulares foram liberadas para loteamento privado. Desse momento em diante, o crescimento da cidade e de sua população dilatou-se, sendo posteriormente acentuado pela construção de Brasília, em 1957. A cidade tornou-se um ponto de apoio para a construção da nova Capital Federal, dela distante apenas 220 quilômetros.

Goiânia chega ao século XXI com aproximadamente um milhão e trezentos mil habitantes, distribuídos em mais de quatrocentos bairros, sendo a sede de uma região metropolitana composta por mais dez outros municípios. Forma com Anápolis e Brasília um eixo regional integrado, com um fluxo relevante de gente e mercadoria em atividades de intercâmbio que tendem a aumentar. Diante da dimensão e complexidade da Goiânia atual, decidiu-se pelo seu estudo recortando-a na escala dos bairros.

A opção pelo bairro liga-se à compreensão de que ele posiciona-se entre o espaço mais íntimo e privado da casa e o espaço desconhecido da cidade. Como ligação entre um dentro (casa) e um fora (cidade), o bairro, pode-se dizer, apreende a vida urbana de maneira abrangente, porque articula diferentes práticas

e dinâmicas e define-se, por semelhança ou diferença, do todo citadino, porém estabelecendo com ele coexistências.

A definição da palavra bairro há muito se associa à ideia de uma parte da cidade. Lira (2014) aponta que os dicionários da língua portuguesa do século XVIII mencionavam a expressão "quartel de cidade" para designar partes da cidade, à semelhança do *quartier* francês, podendo-se traduzir, no seu emprego atual, por distritos. Logo, "quartel de cidade" transformou-se em bairro, definido como uma parcela urbana fiscalizada por algum tipo de autoridade, fosse administrativa ou policial. Completa ainda que, no mesmo período, a palavra bairro designava pequenas povoações ou lugar pequeno nos arrabaldes das cidades, conferindo-lhes coesão em contraposição a outros lugares. Percebe-se que a história da palavra permite a compreensão de seu significado atual:

No Brasil, nas metrópoles e cidades menores, para todo indivíduo, como para as autoridades municipais, bairro continua a ser aquela parte ou divisão costumeira da cidade. É a referência a ele que fornece ao citadino seu endereço e sentimento de pertença – e até mesmo de bairrismo, como expressão de auto-estima ou de um espírito de exclusividade e recesso – assim como o acesso aos poderes administrativos, recursos e serviços públicos. (LIRA, 2014, p. 86).

Apesar dessas definições, os bairros nem sempre coincidem com seus limites administrativos, isto porque não são apenas entidades físicas, passíveis de registros num mapa da cidade, mas são também comunidades, com festividades compartilhadas, histórias partilhadas. Por isso, uma história de bairro apresenta uma grande variação de nuanças. Pode-se construí-la a partir da evolução de sua forma física, mas sua materialidade só se completa pela visualização de sua textura social. A opção desta pesquisa é uma construção histórica intermediária entre os estudos de caráter exclusivamente morfológicos e análises socioetnográficas de bairros. Trabalha-se com a matéria construída do bairro como "terra eleita" para as práticas da vida cotidiana. Este texto apresenta o bairro Vila Nova, situado na região leste de Goiânia, e visa reconhecer suas alterações morfológicas e práticas culturais e espaciais.

O bairro

O plano de Attílio Corrêa Lima para Goiânia contemplava os setores Central, Norte e Sul, além de um esboço do Setor Oeste, que deveria ser projetado posteriormente. Esse plano trazia no seu desenho características do urbanismo francês ensinado no IUP: a monumentalidade das avenidas principais convergindo para um ponto de destaque, no caso o centro administrativo; o rigor no tratamento geométrico do traçado das vias; a indissociação entre plano urbano e arquitetura; a preocupação com a legislação urbana expressa na regulamentação das construções e no zoneamento, entre outras. Os setores Sul e Oeste posicionavam-se em continuidade ao traçado da região central, sendo o primeiro de estrutura radial, originada no centro cívico, e que logo se transformava em uma quadrícula ortogonal convencional, proposta também para o segundo bairro. Os setores Central e Norte do plano inicial de

Corrêa Lima permaneceram inalterados. Contudo, o Setor Sul foi significativamente modificado pelo engenheiro Armando Augusto de Godói, que projetou um bairro residencial cujo traçado orgânico assemelhava-se às cidades-jardins inglesas e, particularmente, inspirava-se em Radburn, nos Estados Unidos. O engenheiro Godói não refez o setor Oeste; em vez disso, eliminou-o do plano da cidade. Ele havia coerentemente optado pelo crescimento da cidade em núcleos satélites, como era próprio ao modelo da cidade-jardim. Por essa razão, o Bosque dos Buritis foi por ele pensado como um limite da expansão da cidade, que deveria ser contornada por um cinturão verde.

Corrêa Lima e Godói não projetaram o Setor Leste, por acreditarem que os bairros iniciais seriam suficientes para abrigar a população estimada de 50 mil habitantes. Ledo engano, pois mesmo antes de o projeto oficial estar concluído, a área a leste do Setor Central já vinha sendo ocupada informalmente pelos imigrantes que vieram construir a nova capital de Goiás.

Os trabalhadores contratados pelo Estado, vindos de vários lugares do país, ocupavam ranchos improvisados em áreas dentro do perímetro urbano, próximas ao córrego Botafogo. Entretanto, outros migrantes desprovidos de recursos para aquisição de lotes, mas movidos pela busca de trabalho e oportunidades, construíam suas casas precárias do outro lado do córrego, em área ainda não parcelada e que se tornaria o Setor Leste da cidade. Essas ocupações informais eram preocupações constantes do governador Pedro Ludovico, a ponto de tomar a decisão de não fornecer energia elétrica e demolir as construções não autorizadas (ÁLVARES, 1942, p.149), o que pode ser confirmado por um relato de quem viveu aquele período, Valdecy Calassa:

[...] porque o Pedro Ludovico nessa época era interventor. Ele assim... eu não sei se é porque era a maneira de governar... não tinha esse negócio de dó dos outros não. Mandava arrancar as pessoas das casas tudo. Derrubava as casas, passava o trator em cima. E meu pai lá na frente, apedrejando para impedir, sabe. (MATTOS, 2008, p. 66).

Uma das invasões mais consolidadas estava localizada no que atualmente é o Setor Vila Nova. Gonçalves (2002, p. 95-96) assim explica:

No início da década de 1940, a Vila Nova e o "Bairro do Botafogo" se apresentavam como uma realidade incontestável. O número de famílias que lá residiam demonstrava ser praticamente impossível viabilizar um processo de remoção. [...] O interventor Pedro Ludovico [...], contrariando o Plano de Urbanização de Goiânia, encomendou aos técnicos do Estado, ainda em 1939, a urbanização e regularização do "Botafogo", num trecho que ficava compreendido entre a avenida Anhanguera e a Rua 67, onde atualmente se localiza a Vila Nova [...].

Apesar da intenção do governador, o mesmo autor cita o jornal *O Popular* de 1945, mostrando que a situação ainda permanecia inalterada.

Vila Nova e seu drama doloroso – Vila Nova e Botafogo, habitados por gente ordeira e laboriosa, são os bairros mais pobres desta capital. [...] sua população, quase totalmente constituída de operários, hoje, mais do que nunca, atravessa uma faze [sic] de desalento e de aperturas, por haver a Secretaria de Economia Pública proibido que sejam abertas cisternas [...] o Departamento, acima aludido, não permite, também, a reconstrução dos prédios existentes naquele bairro, por serem eles, em grande parte, de aspecto antiestético e avelhantado. [...] vimos naquele bairro muitas famílias dormindo ao relento, porque suas casas não puderam ser retelhadas, também crianças sujeitas aos ventos frios e cortantes da noite, pelo fato das paredes desmoronadas não poderem ser reconstruídas. (Apud GONÇALVES, 2002, p. 96-97).

Outros relatos esclarecem as condições do lugar² como, por exemplo, o de Lêda Araújo Viela:

Aqui da 1ª Av., aqui da 227 até a 5ª Av. foi invasão, que anoitecia sem casa e amanhecia o pessoal já morando, construía. Nós mesmos construímos lá uma casa de três cômodos, um barracão de três cômodos numa noite, bem feio, alto, numa noite. Numa noite construímos, quando amanheceu o dia. Mais ou menos sete e meia, oito horas, o fiscal passou, a gente já morava dentro. Era rápido, num instantinho, parecia formiguinha trabalhando, do mais velho ao pequenininho, carregando água, amassando barro, fazia aqueles buracos assim com terra fofa, amassava o barro e cada um servia de servente, o pedreiro lá trabalhando a noite toda. Amanhecia já prontinha, só faltava o reboco e o acabamento. A família já estava morando dentro. (MATTOS, 2008, p. 63).

Em 1947, o Setor Leste foi incluído na Planta Geral de Urbanização de Goiânia (Figura 1), sendo aprovado pelo Decreto-Lei 73 de 31 de julho de 1945, compreendendo partes do que é hoje o Setor Universitário, a Vila Nova e a Nova Vila. De fato, como aponta Daher (2003), o parcelamento existia no papel, mas o espaço ainda continuava ocupado de forma desordenada e irregular. A situação dos moradores só foi regularizada a partir da desapropriação dos terrenos e da doação dos lotes feita pelo Estado no ano seguinte (**figuras 1 e 2**).

² Depoimento recolhido e registrado por Silvia Mattos (2008) em sua dissertação de mestrado.



Figura 1. Planta Geral de Urbanização de Goiânia, 1947. Fonte: SEPLAM, 2012. **Figura 2.** Planta urbanística inicial do Setor Vila Nova Fonte: SEPLAM, 2012.

O projeto do Setor Leste foi feito pelos técnicos da Secretaria de Obras do Estado, sob a coordenação de José Amaral Nedermeyer e de Eurico Viana, compreendendo a Vila Nova e o Setor Universitário. No que tange à Vila Nova, seu traçado caracteriza-se pela organização a partir de uma praça central, de onde irradiam oito vias até os limites do bairro, gerando quadras irregulares a elas lindeiras e outras, regulares, com divisão ortogonal dos lotes. Os limites do bairro eram a sul a Avenida Anhanguera e o Setor Leste Universitário, a norte o Setor Nova Vila, a oeste o Parque Botafogo e o Córrego Botafogo, a leste não existia parcelamento formalizado. Com exceção da praça principal, há apenas outra pequena praça no bairro e poucas áreas institucionais, o que indica a intenção do Estado em gerar um grande número de lotes para abrigar os invasores e futuros migrantes com poucos recursos, que não paravam de chegar, como manifesta o pioneiro Joaquim Cardoso Sales:

Vila Nova nasceu praticamente junto com Goiânia. [...] Vila Nova era cidade onde o pessoal que veio trabalhar aqui, oitenta por cento dos migrantes que vieram trabalhar em Goiânia, residiam todos em Vila Nova. Então aquela região nossa de Correntina, do oeste da Bahia, de uma maneira geral, ficaram quase todos em Vila Nova. (MATTOS, 2008, p. 23).

O número de moradores da Vila Nova crescia e a falta de investimentos da Secretaria de Economia Pública gerava reivindicações de melhoria para o bairro, que eram atendidas, em decorrência da expressividade que adquiria dentro da cidade. Isso pode ser observado nas notícias sobre a passeata de dezenas de mulheres da União Feminina de Goiânia contra a carestia. Essas mulheres de Campinas, Vila Nova, Nova Vila e Botafogo reivindicavam a abertura de armazéns municipais (*Jornal Debate*, n.19, 6 jun. 1948), mas também

[...] pedindo enérgicas providências repressivas à exploração que está liquidando a economia da população goianiense [...] tendo ficado resolvido que a prefeitura instale três armazéns, nesta capital, sendo um em Campinas, outro no Botafogo e um

terceiro na Vila Nova, servindo também à população de Nova Vila [...]. (*Jornal Debate*, n. 20, 13 jun. 1948).

Passados alguns anos da regularização, o governo construiu um conjunto habitacional de cinquenta casas populares, chamado de Conjunto Presidente Juscelino Kubitschek, cuja inauguração contou com um representante do presidente da República – o ministro do Trabalho Parcifal Barroso – e o governador de Goiás José Ludovico de Almeida (*Folha de Goyaz*, n. 3671, 4 fev. 1958). Provavelmente, essas casas foram construídas a partir da doação feita em 1948, pelo governador de Goiás Jerônimo Coimbra Bueno, para a Fundação Casa Popular (FCP), de quatrocentos lotes na Vila Nova, ainda que muitos desses lotes tenham sido permutados pelo Estado ao longo do tempo (GONÇALVES, 2002).

Para os pioneiros do bairro, a memória que ficou é de que essas casas populares eram "casas do Getúlio", porque teriam sido conseguidas durante o governo Vargas, por empenho de um mestre de obras e vereador local Boaventura Moreira de Andrade (MATTOS, 2008). Essas casas somavam-se às outras habitações do lugar, sem muita distinção. Eram modestas em dimensão e estrutura arquitetônica, contavam com um pavimento e eram construídas com materiais convencionais, como tijolos e telhas cerâmicas, afastadas dos limites do terreno como impunha a legislação urbana. Com o passar do tempo e o crescimento das famílias, os lotes subdividiam-se e construíam-se outras moradias para abrigar filhos e parentes, muitas delas coladas aos limites do lote, moldando uma nova característica para o lugar. Surgiam os lotes com barrações, pequenas casas de meia-água (figuras 3 e 4).



Figuras 3 e 4. Casa popular tradicional e barracões na Vila Nova. Fotos: Adriana Vaz, 2012.

A chegada de recursos para a consolidação do bairro se dava de forma lenta, pois toda a cidade estava em construção. Notícias do jornal *Folha de Goyaz* (1958) dizem que caminhões da prefeitura jogavam água nas ruas da Vila Nova porque a poeira era muita. Valdecy Calassa (MATTOS, 2008, p. 75) lembra: "Vila Nova sem luz, sem asfalto, sem nada. Só tinha as casas, aquelas casinhas. Tudo assim, casa de vila. Não tinha a praça, não tinha nada, nada, nada". Importante lembrar que os outros bairros da capital

eram conhecidos como setores, esse setor leste era vila, Vila Nova. Seria uma referência às vilas operárias existentes em outros estados?

Além das casas do bairro, destaca-se a praça principal, que, no início, era um vazio em chão batido, mas, ainda assim, cumpria seu papel de centralidade ao agrupar no seu entorno a igreja católica, a feira livre, moradias e estabelecimentos comerciais. Nos anos de 1950 foi local de moradia, como lembrou o pioneiro Manoel Rodrigues Santana: "[...] aí aonde é essa praça, nos anos 50, ali bem no centro morava uma família [...]. ali ele tinha umas plantações, criava galinha, criava porco, tudo ali, no meio da praça" (MATTOS, 2008, p. 99).

A praça iria se chamar Coração de Jesus, mas recebeu o nome de Boaventura, em homenagem ao falecido líder comunitário do bairro mencionado anteriormente. Local de jogos de futebol, brincadeiras de criança, realização de comícios e instalação eventual de circo, a praça funcionava como um centro de sociabilidade, espaço de comunicação entre vizinhos e *footing* aos finais de tarde. Com a construção do mercado e a urbanização da praça na década de 1960, o movimento foi intensificado, inclusive por abrigar atividades cívicas como desfiles do 7 de Setembro. Em foto de 1967 de Hélio Oliveira (**figura 5**), nota-se que a praça está urbanizada, com canteiros ajardinados e iluminação pública. Nesse período, em função do crescimento acelerado da capital e da sua verticalização, a horizontalidade do bairro, caracteristicamente residencial, foi modificada nas imediações da praça, com o aparecimento de edifícios de alguns pavimentos, além da construção de uma pequena escola e de uma igreja evangélica. A partir de então, intensificou-se a movimentação na praça e de seus arredores, atraindo pessoas de vários lugares da cidade, que vinham ao mercado, principalmente, à procura dos produtos ali oferecidos.

Figura 5. Praça Boaventura, 1967. Fonte: Oliveira, 2008.

Uma área institucional na Avenida Anhanguera foi destinada à construção do Instituto de Educação de Goiás (IEG), outro local importante para o bairro. O Instituto era o novo nome dado à Escola Normal do Estado, destinada à formação de professoras. Em 1950 iniciou-se a construção desse edifício, mas disputas políticas prolongaram-na por vários anos. Houve um momento em que a construção foi invadida

por cem famílias, mas em 1956, após o retorno de Pedro Ludovico ao poder, foi concluída (BRZEZINSKI, 2006). A partir daí, tornou-se uma referência para o ensino feminino no Estado, ultrapassando os limites do bairro. O pioneiro Edson Alves Barros (MATTOS, 2008, p.131) conta que "[...] ali se tornou um colégio não da Vila Nova, mas um colégio da cidade. [...] era uma referência para normalista, para mulher na época".

As transformações no bairro acentuaram-se a partir da década de 1960, creditadas, por alguns, à própria existência do Instituto de Educação, que atendia às moças da elite goianiense. Em 1963 a Avenida Anhanguera, a linha limítrofe ao sul do bairro que o divide do setor Leste Universitário, foi retratada no local onde seria implantada a Praça do Botafogo, outro importante marco do lugar. Observa-se que, às margens da avenida principal de Goiânia, surgiam também alguns edifícios de mais de um pavimento, efetivando a conexão do centro com o bairro. Entretanto, a Vila Nova ainda tinha ruas não asfaltadas e sua ocupação horizontalizada diluía-se em meio à presença da arborização abundante (figura 6).



Figura 6. Avenida Anhanguera, 1963. Setor Vila Nova à esquerda. Fonte: Oliveira, 2008.

O crescimento da cidade acarretou mudanças positivas e negativas para o bairro. A melhoria da infraestrutura e a urbanização de seus espaços públicos contribuíram para a valorização da Vila Nova. A horizontalidade foi substituída por edifícios em altura, e a proximidade do centro da cidade atraiu uma nova população para o lugar, além de novos serviços. Paralelamente à "modernização" do bairro, detectou-se o crescimento do índice de criminalidade, como pode ser observado na notícia do jornal *O Popular*, de 14 de novembro de 1993.

Grande incidência de crimes – Delegado do 2º distrito policial Claudimiro Nogueira da Silva: causas: alto contingente populacional e grande número de residências e estabelecimentos comerciais. A maioria dos delitos são furtos. A Praça Boaventura é um problema sério, segundo o delegado, semanalmente prendem-se receptadores e ladrões (os caxangueiros).

Como mencionado na notícia, a Praça Boaventura abrigava a Feira da Marreta, nas manhãs de domingo, destinada à comercialização de vários produtos, novos ou usados, de distintas procedências. Essa feira reunia uma grande quantidade de pessoas que comercializavam seus produtos sem qualquer controle legal, o que gerava suspeitas de sua procedência. Desse modo, a criminalidade apontada estava diretamente relacionada à feira, como recordou a moradora Mara Sandra P. Lemos: "a Praça era dia de domingo, era Praça da Marreta, sabe aquele povo que vinha vender coisas que roubavam [...]. Só dava gente, assim, mau elemento, sabe como que é? Você queria achar uma coisa que roubaram em Goiânia era vir na Feira da Marreta" (MATTOS, 2008, p. 103). No final dos anos 1990, a feira foi transferida para outro local, fora dos limites do bairro.

Nos anos não se observam alterações substanciais no que tange à morfologia do bairro. A verticalização crescente da cidade dos últimos anos não atingiu o Setor Vila Nova como ocorreu em outras regiões urbanas. Os grandes equipamentos de qualquer natureza também não foram ali localizados. O bairro é ainda um espaço de resistência à especulação urbana, seu casario permanece na mesma escala, o entorno da Praça Boaventura continua a receber a feira de produtos rurais e ainda em suas imediações sobrevive seu antigo mercado. Até quando?

As práticas do bairro

Certeau (1996) ensinou que, muito mais do que ver a cidade, deve-se praticá-la. Praticar a cidade significa reconhecer seus usuários ordinários, porque são eles que a escrevem sem poder lê-la. Desse modo, as práticas cotidianas são as que conferem maior legibilidade ao espaço. No caso do bairro, couberam a observação, os registros e a conversa informal com os praticantes de alguns lugares representativos na sua história. O exercício aproximou-se de uma etnografia, na medida em que o propósito é "adotar um olhar sobre a cidade e sua vida cotidiana, voltado para suas expressões sensíveis, na qual cada detalhe dessa vida da rua faz parte de um conjunto ao qual apresenta ao observador atento as imagens que a compõem" (ROCHA; ECKERT, 2013, p.14).

As mudanças provocadas pela proximidade com o Centro não interferiram nos vínculos dos moradores mais antigos com o lugar. Boa parte de sua população constitui-se de um grupo expressivo daqueles que chegaram nas décadas de 1930, 1940 e 1950, compondo uma população idosa que vivenciou a construção da cidade. Tiveram seu cotidiano marcado pela consolidação de seu bairro e estabeleceram relações sociais de proximidade entre si. Os hábitos e comportamentos se ligam a um passado sofrido – os moradores da Vila Nova são geralmente oriundos do interior rural goiano ou de outros estados. Muitas casas resistem ao tempo, ainda que parcialmente alteradas, e muitas lembranças as unem a seus moradores. Em algumas partes do bairro ainda é comum avistar pessoas sentadas nas cadeiras dos alpendres fronteiriços a espiar o movimento da rua.

A contiguidade ao setor Central não enfraqueceu o comércio do bairro, pois ainda é motivo de atração para muitos de várias regiões da cidade. O comércio de lojas e supermercados de grandes redes misturase aos tradicionais do lugar. Existem produtos e serviços que são encontrados somente na Vila Nova e muitos deles concentram-se nas imediações da Praça Boaventura e no mercado local.

Atualmente, a Praça Boaventura é pouco frequentada por moradores do bairro, fato que se explica por sua transformação em uma grande rótula de organização do fluxo de veículos. Alguns dos velhos moradores do bairro se reúnem nos bares da parte externa do mercado voltada para a praça, outros utilizam-na para jogar dama com amigos ou para simplesmente sentar e ver o tempo passar. Durante os dias de semana, há movimento intenso de pessoas a pé e à procura de profissionais de transporte que oferecem serviços de frete nos seus próprios veículos, táxi e mototáxi. O uso do lugar por crianças se restringe ao parquinho cercado nos fins de tarde. À noite, os jovens lancham nos quiosques *e pit-dogs* de alimentação que se distribuem no local. A praça também é frequentada por moradores de rua que se alojam nos bancos sob a sombra das árvores frondosas. Os usos se alteraram ao longo do tempo, mas a centralidade da praça persiste, ela ainda aglutina significados para o bairro (**figuras 7 e 8**).



Figuras 7 e 8. Usos da Praça Boaventura Fotos: Isabela Borba, 2012.

O Mercado Popular da Vila Nova, inaugurado em 1958, situa-se na parte oeste da Praça Boaventura, onde anteriormente existia uma feira de frutas e verduras. Possuía salas comerciais e de serviços nas partes externa e interna, garantindo atendimento para a vizinhança e bairros dos arredores. A sua arquitetura assemelhava-se ao Mercado Municipal do centro da Capital e manteve-se pulsante por cerca de vinte anos. Com o surgimento de outros estabelecimentos comerciais – em especial as grandes redes de abastecimento e *shopping centers* –, o antigo mercado entrou em declínio. O descaso que o atingiu tem suas origens muito antes do que se pensa, como pode ser observado nessa reclamação:

Os comandos sanitários da OSEGO deviam fazer uma visita ao Mercado da Vila Nova. Ali, os preceitos de higiene são desconhecidos ou propositalmente relegados a segundo plano. O mau cheiro dos sanitários é insuportável. Os bares e restaurantes são sujos como as mais sórdidas biroscas das favelas. Os açougues ostentam

péssimo aspecto e as bancas de frutas e verduras são um atentado à saúde pública. (Cinco de Março, 23 dez. 1968).

Nos dias atuais, o Mercado da Vila Nova possui basicamente as lojas da parte externa em funcionamento. A feira de verduras e frutas não existe mais e muitas lojas internas estão fechadas. Grupos de homens, na maioria aposentados, passam o dia conversando nas dependências do Mercado. Assim, as relações de amizade e vizinhança mesclam-se às relações de compra e venda, sendo frequente encontrar antigos vendedores de jogo de bicho, sorveteiros e taxistas desempenhando, simultaneamente, as suas funções profissionais e o seu papel de vizinhos, amigos, fregueses e parceiros de jogos, nos arredores do Mercado.

É um estabelecimento ainda procurado pelos moradores da Vila Nova, por pessoas de regiões vizinhas e mais ainda por aqueles que se mudaram para outros bairros da cidade, mas que possuem vínculos com o lugar. Vários serviços são oferecidos e muito utilizados, como o conserto de panelas e eletrodomésticos, relojoeiro, chaveiro, amolador de alicates e tesouras, entre outros. Os produtos que têm público certo no mercado são a carne, o fumo, as peças de geladeira, sapatos, roupas, utilidades domésticas – em especial aquelas tradicionais como o torrador de café – e outros. As barbearias nunca ficam vazias, estão ocupadas por senhores cortando o cabelo ou fazendo a barba ou até mesmo conversando com outros frequentadores. Aos domingos o movimento é garantido pelas pastelarias que ficam cheias não só de moradores, mas de pessoas de toda a cidade, que apreciam o pastel com suco do mercado da Vila Nova (figuras 9, 10 e 11).



Figuras 9 e 10. Vendedora de fumo da parte interna do Mercado e barbearia na parte externa. Fotos: Isabela Borba, 2012.

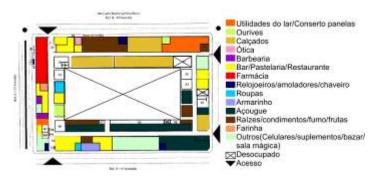


Figura 11. Usos atuais do Mercado da Vila Nova. Fonte: Isabela Borba, 2012.

A feira livre que existia no local do Mercado foi transferida para outros lugares do bairro até fixar-se na 9ª Avenida, onde está até hoje. A Feira Livre acontece todas as manhãs de domingo. Nela são comercializados produtos como frutas, verduras, queijos, farinhas e doces, provenientes, em outros tempos, de sítios e fazendas dentro da cidade e, hoje, com a expansão urbana, de locais fora da cidade, não necessariamente vendidos por quem os produz. As calçadas e ruas são ocupadas por barracas e o automóvel é impedido de passar, dando lugar a um espaço de compra, venda, passeio e encontros.

A feira tornou-se rotina na vida da maioria dos moradores, não se restringindo a eles, e transformou-se em um evento que ultrapassa as fronteiras do bairro, reunindo pessoas de várias partes da cidade. A qualidade e a procedência dos produtos são o principal motivo de atração das pessoas para a feira, mas o fato de ser um local de encontro é um atrativo. Os frequentadores buscam produtos agropecuários orgânicos e, segundo eles, mais frescos e baratos, café torrado na hora, e aproveitam para comer os tradicionais pastéis e os biscoitos de polvilho fritos. Em meio ao burburinho das compras, sempre tem algum artista, como o sanfoneiro que embala os passantes com sua música (figuras 12 e 13).



Figuras 12 e 13. Feira Livre, 9ª Avenida. Venda de carnes e tocador de sanfona. Fotos: Isabela Borba, 2012.

Além da praça, do mercado e da feira, o Instituto de Educação ainda é uma relevante presença no bairro, por ser uma escola estadual de ensino fundamental e médio, funcionando em todos os turnos. A área em que está situado divide espaço com uma instituição estadual de ensino superior e uma escola pública de artes. A calçada que limita seu perímetro é bastante utilizada para caminhadas dos moradores das cercanias e por ambulantes que atendem ao fluxo de alunos (figuras 14 e 15).



Figuras 14 e 15. Instituto de Educação de Goiás. Fachada atual e uso de suas calçadas por ambulantes e pedestres. Fotos: Isabela Borba, 2012.

A Igreja Católica do Sagrado Coração de Jesus existe na Praça Boaventura desde a década de 1940 e ocupa um lugar significativo na paisagem e memória da Vila Nova. O edifício não possui a forma de uma igreja convencional, mas reúne grande quantidade de fiéis, principalmente aos domingos pela manhã, quando o público também é de crianças e adolescentes, geralmente frequentadores da escola dominical. É um ponto de encontro entre velhos e novos moradores e atrai pessoas de bairros vizinhos que se deslocam pela tradição e vínculo com a igreja, há tanto tempo instalada na parte leste da Praça Boaventura.

De todos os lugares que fizeram a história do bairro, o Parque Botafogo e o córrego de mesmo nome não se mantiveram presentes no cotidiano do bairro. O parque foi drasticamente reduzido e separado do bairro pela canalização do córrego, que resultou na construção de pistas de automóveis – as indefectíveis marginais. A cisão foi irreparável. Desse lugar, resta apenas a memória de seus moradores, como as de Valdecy Calassa e Lêda de Araújo Vieira, respectivamente:

Nós andávamos muito ali naquela mata, ali. Brincava muito de pique ali por dentro. Depois que passou a Av. Araguaia, não tinha a Av. Araguaia ali. O bosque era um bosque, direto. (MATTOS, 2008, p.121).

Era muito bom, muito bonito. Tinha aqui, ainda tem, essa matazinha, que a gente chama mata. Ali era mata, mata cerrada mesmo. E daqui da Vila Nova, daqui a gente ia para o Centro, passava em trieiros, aqui não tinha casa. [...] A gente chamava de mata do Botafogo. (MATTOS, 2008, p.119).

Além desses lugares que fazem parte da vida do bairro, destaca-se ainda a Liga dos Amigos da Vila Nova, que desde a década de 1940 congrega moradores interessados em promover o seu lugar na cidade. Fundada em um tempo de luta e de conquistas significativas, nos dias de hoje, a Liga não tem mais a mesma atuação do passado. Ao contrário do que acontece com o time do bairro Vila Nova Futebol Clube, fundado nos anos de 1940 por trabalhadores da construção civil, que se mantém vivo na memória

dos moradores do lugar e arrasta milhares de outros torcedores de regiões próximas e de toda a cidade. O time tornou-se maior que o bairro e nem sempre a sua origem é lembrada e conhecida por todos.

Considerações finais

O bairro Vila Nova nasceu de uma inconformidade no plano urbano da nova capital de Goiás, fruto da ocupação informal da população excluída do parcelamento inicial da cidade. Sua morfologia urbana desprende-se da monumentalidade de Corrêa Lima e da inovação de Godoy. Na arquitetura, a singeleza das construções da Vila Nova aproxima-as das manifestações vernaculares, ao contrário da arquitetura filiada a linguagens eruditas do centro da cidade. O Setor Leste nasceu como vila e como vila se consolidou.

Por vários séculos, conforme Fonseca (2014), a palavra vila foi utilizada em Portugal para designar um aglomerado populacional inferior à cidade e superior à aldeia. No Brasil, a partir do final do século XIX, o termo vila começou a ser utilizado para designar um lugar de habitações precárias, estendendo-se até os dias de hoje. Percebe-se que o bairro estudado traz um pouco desses sentidos na sua apreensão. Um mundo à parte da capital projetada, habitado por trabalhadores migrantes e destituídos de recursos financeiros, com edificações simples, mas pulsante em vida própria. Assim era a Vila Nova, assim é o Setor Leste Vila Nova.

Referências

ALVARES, G. T. A luta na epopéia de Goiânia. Rio de Janeiro: Gráfica Jornal do Brasil, 1942.

BRZEZINSKI, I. Instituto de Educação de Goiás (1937-1972): o movimento instituinte-instituído. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO DE HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO, 6., 2006, Uberlândia. **Anais**... Uberlândia: UFU, 2006. p. 5256-5269.

CERTEAU, M. de. A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1996.

DAHER, T. Goiânia, uma utopia européia no Brasil: Goiânia: Instituto Centro-Brasileiro de Cultura, 2003.

FONSECA, C. D. Vila. In: TOPALOV, C. et al. (Org.). **A aventura das palavras da cidade**: através dos tempos, das línguas e das sociedades. São Paulo: Romano Guerra, 2014. p. 654-665.

GONÇALVES, A. R. Goiânia: uma modernidade possível. Brasília: Ministério da Integração Regional, UFG, 2002.

LIRA, J. T. C. de. Bairro. In: TOPALOV, C. et al. (Org.). **A aventura das palavras da cidade**: através dos tempos, das línguas e das sociedades. São Paulo: Romano Guerra, 2014. p. 85-100.

MATTOS, S. C. **Memória e cidade**: lembranças do Bairro Vila Nova – 1930 ao tempo presente. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

OLIVEIRA, H. Eu vi Goiânia crescer: décadas de 50 e 60. Goiânia: Ed. do Autor, 2008.

ROCHA, A. L. C.; ECKERT, C. (Org.). **Etnografia de rua**: estudos de antropologia urbana. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2013.

Jornais:

CINCO DE MARÇO, 23 dez. 1968.

DEBATE, n.19, 6 jun. 1948.

DEBATE, n. 20, 13 jun. 1948.

FOLHA DE GOYAZ, n. 3671, 4 fev. 1958. O POPULAR, 14 nov. 1993.

Acervo de imagens da pesquisa. Fotos de Isabela Borba (2012), Adriana Vaz (2010-2014). Acervo de imagens da Secretaria de Planejamento do Município de Goiânia (SEPLAM).



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Dinâmica territorial do Distrito Federal. Uma análise a partir da fragmentação das Regiões Administrativas.

Adriano Andrade

PósDoc, Departamento de Geografia, UNB SQN 102 C, Ap 506, Brasília/DF, 70722030, Fone: 61 8476-4201 abittandrade@hotmail.com

Resumo

Este artigo analisa os processos territoriais historicamente demarcados no espaço do Distrito Federal (DF) e sua hinterlândia. Propõe-se uma análise apoiada na Geografia Urbana Histórica. Apresenta uma pesquisa, sustentada em base cartográfica, acerca das estratégias de fragmentação do território do DF em sucessivas Regiões Administrativas. Uma perspectiva inovadora para buscar entender o percurso histórico de ocupação e uso do espaço da capital federal, espaço esse que se complexifica na atualidade formando uma área metropolitana com alcance supra distrital. Tem-se como objetivo principal analisar a dinâmica territorial do DF ao longo de mais de meio século, desde a fundação de Brasília até a atualidade. O texto do artigo apresenta a análise de sete pontos permeáveis, por pertencerem ao conjunto maior que é a dinâmica territorial da região, são eles: o distanciamento entre o planejado e o vivido; a fundação e estruturação de cidades-satélites; a expansão da mancha urbana de Brasília; a definição espacial do que é, efetivamente, Brasília; a estruturação político-administrativa do DF; a densificação demográfica da região; a forte seletividade espacial e exclusão socioeconômica no território do DF.

Palavras-chave

Dinâmica territorial. Cartografia Histórica. Distrito Federal. Regiões Administrativas. Área Metropolitana de Brasília.

Abstract

This text analyzes the territorial processes historically demarked in the space of "Distrito Federal" and its hinterland. It proposes an analysis supported on Historical Urban Geography. It presents a research sustained in cartography base, around the fragmentation strategies of the "Distrito Federal" territory in many Administrative Regions. An innovative perspective in trying to understand the historic path of the use and the space and occupation in the federal capital. This space gets complexity nowadays, forming a metropolitan area with district reach. This project has as a main goal, analyze the territorial dynamics of the "Distrito Federal" in the last half century, since the foundation of Brasília up now. The text of the article presents the analysis of seven permeable points, belong to the larger set which is the territorial dynamics of the region, they are: the distance between the planned and the living; the foundation and structure of satellite towns; the expansion of the urban area of Brasília; the spatial definition of what is, effectively, Brasília; the political and administrative structure of the Federal District; demographic densification of the region; the strong spatial selectivity and socioeconomic exclusion in the territory of Federal District.

Keywords

Territorial Dynamics. Historical Cartography. Federal District. Administractive Regions. Metropolitan Area in Brasília.

Introdução

Diversos são os estudos que tratam da dinâmica urbana de Brasília na contemporaneidade e no desenrolar das últimas seis décadas, desde a sua fundação. São estudos que tentam alcançar uma temática que possui múltiplas nuanças e possibilidades de enfoque. O papel da metrópole brasiliana e a sua unívoca dimensão e dinâmica contemporânea no cenário urbano brasileiro estimulam a continuidade da pesquisa e dos escritos sobre a capital federal e sua hinterlândia.

É nesse contexto que aqui se apresenta uma proposta de análise da dinâmica territorial do Distrito Federal (DF) fortemente apoiada na Geografia Urbana Histórica. Utilizando-se de fontes documentais, de campo e bibliográficas, desenvolve-se uma pesquisa, sustentada em base cartográfica, acerca das estratégias de fragmentação do território do DF em sucessivas Regiões Administrativas. Uma perspectiva inovadora para buscar entender o percurso histórico de ocupação e uso do espaço da capital federal, espaço esse que se complexifica na atualidade formando uma área metropolitana com alcance supra distrital.

São muitos os desafios que se apresentam para quem se arvora a entender o complexo espaço urbano hodierno, notadamente no tocante à Brasília, cidade idealizada a longa data, porém planejada e densificada num breve período histórico. Impõem-se óbices de ordem conceitual, mas também operacional devido à complexidade do trato do território no nosso tempo nas variadas escalas de análise (mundial, nacional e local/regional)¹.

Certamente a capital federal do Brasil guarda diversos elementos comuns às demais manchas metropolitanas do mundo organizado segundo as prerrogativas do capitalismo, com todas as suas modernidades e mazelas, entretanto, certamente, há peculiaridades que a marcam e diferenciam. Nesse sentido, concorda-se com o arquiteto Frederico de Holanda quando este afirma que é redutora a leitura que se faz de que Brasília apresenta os mesmos problemas das outras cidades brasileiras ou, de forma mais abrangente, das cidades capitalistas em geral. Segundo o autor, há amenidades e problemas típicos da capital, dentre os quais ele relaciona:

Há sérios problemas quanto às baixas densidades edificadas, à alta dispersão da ocupação territorial, à perversa relação entre localização de empregos e localização de moradias, com excepcional concentração de comércio e serviços no centro metropolitano. As mais altas densidades habitacionais estão na periferia, contradizendo a realidade das demais capitais brasileiras [...] A infraestrutura urbana é subutilizada, o intenso movimento pendular entre áreas periféricas e o centro metropolitano impõe elevados custos socioeconômicos (mormente para os pobres), a ordem espacial não favorece sistemas de transporte de massa. As características de Brasília metropolitana são captadas mediante estes aspectos: fragmentação, densidade, dispersão, excentricidade e segregação socioespacial. (HOLANDA, 2010, p.47)

¹ Ver, respectivamente, Andrade (2010), Santos; Silveira (2001) e Paviani et.al (2010).

Paviani (2010a, p.84), em 1985, alertava que Brasília se assemelhava às grandes cidades brasileiras em termos de contingente populacional e complexidade funcional, mas era diferente "quanto ao povoamento polinucleado, com ocupação espacialmente dispersa e quanto à dinâmica e peso da intervenção do Estado neste mesmo processo".

Esses autores, dentre outros, propugnam especificidades que caracterizam Brasília, acompanhando esse entendimento, parece fundamental apresentar informações, dados e "diálogos" com outros autores de forma a construir a problemática que define o objeto deste texto.

Nuanças que demarcam a dinâmica territorial de Brasília

A lei 2.874 sancionada em 19 de setembro de 1956 pelo então presidente da república Juscelino Kubitscheck que versa sobre a mudança da capital para o planalto central brasileiro, definitivamente repercutiu espacialmente sobre a organização do território nacional. Para além dos diversos desdobramentos geopolíticos e econômicos², foi espetacular o fenômeno de transformação urbana que se deu naquele pedaço de Brasil: a cidade recém levantada e assim relatada pelo próprio presidente:

> Segue-se um quadro - apenas bosquejado - das condições apresentadas por Brasília na véspera da sua inauguração. Já possuía um ginásio para 1.200 alunos e escolas primárias além de suas necessidades, colégios de irmãs dominicanas, clubes de bridge, duas lavanderias, seis cabeleireiros, um massagista, trinta farmácias, trinta e cinco agências de banco, cinco agências de automóveis, quinze restaurantes, cinquenta sapatarias, dois supermercados, cinquenta médicos, vinte dentistas, dez piscinas, cinco hotéis, seis boates, dezessete times de futebol e pasmem! – um cirurgião plástico. (OLIVEIRA, 1978, p.353-354).

Transformou-se, num curto período de meio século, numa metrópole nacional³ com uma área metropolitana para além do quadrilátero do DF, tanto considerando a RIDE/DF e Entorno (Região Integrada de Desenvolvimento Econômico), com maior alcance territorial incluindo municípios de Goiás e Minas Gerais, como a AMB (Área Metropolitana de Brasília) envolvendo os municípios contíguos ao DF e com maior nível de integração. Além do desdobramento da mancha urbana4 e da oferta de serviços com largo alcance territorial, chama atenção a densa ocupação demográfica da região, com mais de três milhões de pessoas, dois tercos dentro do DF⁵.

Essa brusca transformação espacial estimulou a produção de inúmeros trabalhos acadêmicos que trazem Brasília como tema central, alguns deles abordam especificamente a dinâmica urbana que se instalou na região a partir da fundação da cidade, há outros que se aproximam (direta ou tangencialmente) da proposta de análise aqui defendida.

⁴ Ver imagens em Holanda (2010, p.50) ou Anjos (2010).

² Tema trabalhado por autores como Oliveira (1975 e 1978), Vesentini (1986), Andrade (2001), Oliveira (2005), Vidal (2009), Costa e Peluso (2013), dentre outros.

³ Cf. classificação do IBGE, de 2008, que coloca Brasília no segundo grupo hierárquico da rede urbana nacional, abaixo apenas de São Paulo (Grande Metrópole Nacional) e junto com o Rio de Janeiro como Metrópoles Nacionais.

⁵ Uma cuidadosa análise demográfica foi feita por Vasconcelos (2010).

Relaciona-se a seguir algumas perspectivas e abordagens que interessam pela discussão possível com o trabalho a desenvolvido, notadamente no tocante a sete pontos: o distanciamento entre o planejado e o vivido; a fundação e estruturação de cidades-satélites; a expansão da mancha urbana de Brasília; a definição espacial do que é, efetivamente, Brasília; a estruturação político-administrativa do DF; a densificação demográfica da região; a forte seletividade espacial e exclusão socioeconômica no território do DF. Esses pontos são altamente permeáveis e se tocam no seu desenvolvimento por pertencerem a um conjunto maior: a dinâmica territorial da região.

(1) O distanciamento entre o planejado e o vivido é tema habitual nos estudos urbanos. Nesse sentido, o caso de Brasília é acintoso. Como afirmou Manuel Correia de Andrade (2001, p.51):

Brasília cumpriu a sua dupla finalidade, atendeu aos interesses dos grupos políticos conservadores e reacionários de colocar o governo longe do povo e das pressões populares, e possibilitou grandes negócios às grandes empreiteiras e às empresas industriais. Hoje, está com mais de dois milhões de habitantes e apresenta os mesmos problemas das grandes cidades não-planejadas.

O arquiteto Frederico de Holanda (2010) contribui com o debate sobre a dicotomia entre o planejado e o vivido quando confronta a cidade ideal, planejada e desejada, com a cidade real, do acontecer quotidiano e repleta de problemas que subvertem a ordem do plano. É curioso observar, no último capítulo da mesma obra o desenvolvimento de um exercício prospectivo quando resgata o viés planejador e urbanístico e pensa na cidade de Brasília, segundo o seu ideal, ao final do século XXI.

Laurent Vidal (2009, p.18) lembra de outros casos de transferência de capitais (Madri, Ankara, Tóquio, Ottawa, Bonn, Berna, Pretória) e chama atenção para as novas cidades construídas para este fim como São Petesburgo, Washington, Camberra e Versalhes. Não obstante o desejo, desde os primórdios da ocupação portuguesa no Brasil de criar uma cidade-capital saneada e estrategicamente colocada no desenho do território, a execução da obra está repleta de elementos simbólicos e concretos. É no desenrolar desses acontecimentos no espaço geográfico que a dinâmica do acontecer real choca com os elementos projetados. É significativo como um trecho da entrevista com Lúcio Costa apresentado por Vidal (2009, p.223) revela esse embate, nele o urbanista responsável pelo projeto de Brasília, tratando dos assentamentos para além do Plano Piloto, afirma que "a tese era que as cidades-satélites deveriam aparecer depois. No entanto, aconteceu o contrário, a cidade ainda estava em construção e as cidades-satélites se desenvolviam rapidamente, com total liberdade, de forma que os problemas se desenvolveram de maneira normal".

Considerando a forte influência do modernismo e resgatando as premissas do IV Congresso Internacional do CIRPAC sobre a cidade funcional quando trata das funções habitacionais nos centros urbanos, percebe-se a indicação dos problemas relacionados aos subúrbios de baixa renda que tendem a surgir a revelia do plano inicial "compostos em sua quase totalidade de barracos, mal protegidos contra os elementos externos" como zonas que "se incorporam à vida urbana (a seu regime administrativo) muito

tarde e são a causa do traçado irregular, inexplicável, de muitas zonas novas" (SAMPAIO, 2001, p.79). Não é acaso o entendimento de Lúcio Costa vendo os ajuntamentos humanos que pipocavam para além do Plano com relativa normalidade.

Paviani (2010b, p.99), todavia, salienta que "o maior desvirtuamento [do projeto] aconteceu com a criação, em 1958, de Taguatinga, que serviu para inaugurar sucessivas cidades-satélites", *lócus* de alojamento precário para a população de menor renda que chegava a Brasília. Segundo o autor, essa estratégia polinucleou a cidade "sem nenhuma vantagem aparente para os periferizados".

Márcio de Oliveira faz uma análise histórico-sociológica da fundação de Brasília e dos mitos que envolvem a Capital Federal (da produção da ideia até a construção material da mesma). Quando trata dos desdobramentos concretos nos anos de edificação da cidade, o autor aborda vieses perversos que destronam os mitos idealizados, a exemplo de quando lembra que "segundo os cálculos de Lúcio Costa, de todos os trabalhadores que afluíssem a Brasília, um terço deveria retornar aos seus estados de origem uma vez a capital construída" (OLIVEIRA, 2005, p.243), o restante ficaria dividido entre emprego nas atividades agrícolas próximos ao Plano Piloto e os serviços na administração federal; a realidade se mostrou mais complexa devido ao volume e a impossibilidade de regular os destinos dos milhares de candangos que aqui chegaram e não intencionavam retornar aos seus pontos de origem, produzindo assim os primeiros ajuntamentos humanos não planejados/desejados no plano urbanístico da nova capital.

Segundo Oliveira (2005, p.244) "os candangos não puderam morar em Brasília após a inauguração e tiveram de se contentar em residir nas cidades-satélites que surgiram e se consolidaram no entorno da nova capital". O autor trata das mazelas que envolveram a vida dos primeiros habitantes da cidade ainda em obras (vivendo em acampamentos, barracos sem conforto e energia, com rotinas de trabalho de até 18 horas e, não raros, virotes) e que vieram a ocupar os primeiros núcleos de povoamento marginal "fora" da cidade mitológica que estavam construindo⁶.

(2) Tratando das manchas de ocupação que surgiram para além do Plano, é nodal discutir acerca das cidades-satélites. Resgatando um texto histórico, é possível observar na escrita de Juscelino Kubitschek a referência às primeiras ocupações para além da cidade planejada⁷.

O imenso espaço vazio do Planalto já não se mostrava tão deserto como antes. Operários chegavam de todas as regiões do país em busca de trabalho. No rastro dos candangos, surgiam as atividades comerciais pioneiras. Formara-se o Núcleo Bandeirante, ou melhor, a Cidade Livre, onde era permitido à iniciativa particular desenvolver-se, fornecendo o necessário aos moradores de Brasília. Hotéis,

⁶ Essas observações sobre as dicotomias entre o planejado e vivido abordam fundamentalmente a dinâmica da região, não se apresentou aqui os diversos textos escritos sobre o enfrentamento dessa ordem de problema no interior do Plano Piloto.

⁷ Como nos mostra Costa; Peluso (2013), mesmo os ajuntamentos humanos pré-existentes à construção de Brasília, foram tão densamente ocupados que se transformaram em outro nível de ocupação urbana.

pensões, bancos, empresas de aviação, padarias, açougues, agências de automóveis, postos de gasolina forma surgindo construídos de madeira, no atropelo do formigueiro humano que se organizava. (OLIVEIRA, 1978, p.129).

Abordando ainda do "surgimento" da Cidade Livre, o mesmo autor registra que ela nascera como consequência da construção de Brasília em uma região despovoada e suscita algum nível de previsibilidade quando informa textualmente que "imaginou-se, pois, a criação de um núcleo populacional, fora do Plano Piloto, com um comércio regular que satisfizesse às necessidades daqueles milhares de trabalhadores", faz ainda, no mesmo texto, uma analogia às cidades do "Velho Oeste norte-americano", uma clara ideia de desbravamento do território, mas também de alocação com alguma informalidade e grande liberdade construtiva e urbanística, diferente do Plano Piloto.

É significativo quando Juscelino escreve, em 1978, a sua impressão de que

a cidade improvisada não iria parar. Pior ainda: iria se transformar num problema social. Esse problema surgiu quando menos se esperava, no dia 28 de maio de 1958. Cerca de 5 mil flagelados, tangidos pela seca do Nordeste, chegaram a Brasília e invadiram a Cidade Livre. Formara-se assim, a primeira favela de Brasília. [...] Israel Pinheiro providenciou, então, para que fossem alojados em Taguatinga. (OLIVEIRA, 1978, p.264).

O mesmo autor relata ainda que além da Cidade Livre que "crescia espantosamente, do outro lado de Brasília existia Taguatinga" com mais de 15 mil habitantes e havia também Sobradinho "outra cidadesatélite – cujo desenvolvimento era espantoso até para mim que com frequência a visitava". (OLIVEIRA, 1978, p.374).

Corroborando com esse dado, Vidal (2009, p.284) informa que

os quase 70 mil trabalhadores, presentes no dia da inauguração de Brasília, residem em sua maioria nas cidades-satélites traçadas rapidamente pelas autoridades durante a construção. No dia 21 de abril de 1960, a população "indesejável" já se divide entre oito cidades-satélites (Planaltina, Brazlândia, Cidade Livre – hoje, Núcleo Bandeirante –, Cruzeiro, Taguatinga, Paranoá, Sobradinho, Gama). Logo, portanto, a maior parte da população de Brasília reside fora do Plano Piloto.

As vicissitudes que levaram ao adensamento de núcleos urbanos e posterior aparecimento de novos núcleos periféricos ao Plano Piloto pareciam, se não no volume que aconteceram, estar dentro das expectativas dos planejadores de então.

A Carta de Atenas, documento síntese do Urbanismo dos CIAM e elemento norteador das práticas modernistas de funcionalismo e racionalidade presentes no projeto urbanístico de Brasília. Propugna como princípio geral que

a cidade tem de ser estudada como parte do conjunto econômico da região que ela influencia. Um plano que abarque em sua totalidade a unidade econômica do conjunto "cidade-região" deve, pois, substituir o acanhado plano urbanístico de uso corrente. (SAMPAIO, 2001, p.120).

Parece evidente que o planejamento restritivo do Plano Piloto "previsto para acolher 500 mil habitantes, ele não admite nenhuma extensão futura. É protegido por um cinturão verde. [...] cidade fechada" (VIDAL, 2009, p.223), sugere, por si só, extensões de "informalidade" para além dos seus muros, entretanto coparticipantes de uma nova realidade urbana que se apresenta visto que o core, planejado, está umbilicalmente vinculado à periferia que se adensava e adensa rapidamente.

Holanda (2010, p.19) chega a sugerir com muita perspicácia que "melhor seria denominá-las [as cidades-satélites] 'bairros', este é seu papel no todo a que pertencem". Significativo observar que a Empresa Brasileira de Correios também adota essa terminologia para os ajuntamentos urbanos do DF.

Moura (2010, p. 282) é conclusiva quando afirma que "a área urbana do DF tem crescido por meio da proliferação de 'cidades-satélites'". A autora chama a atenção para as diferentes terminologias (cidades-satélites, cidades, regiões administrativas, setores habitacionais, unidades de planejamento) como "múltiplas camadas sobrepostas de gestão de populações e territórios por parte de diferentes agentes políticos e econômicos".

De toda forma, concorda-se com Paviani (2010b, p.146) quando este enfaticamente afirma que as cidades-satélites "não podem ser consideradas como componentes de planejamento urbano, como o fora o núcleo central". Efetivamente elas surgiram mediante as pressões socioeconômicas, habitacionais e demográficas decorrentes ou do saldo migratório ou do forte crescimento natural nos primeiros anos da capital.

(3) Fato é que com a expansão urbana da mancha de Brasília, esses núcleos⁸ foram se multiplicando adensando e conurbando, inclusive com unidades municipais externas ao DF, compondo o complexo quadro urbano contemporâneo da área metropolitana de Brasília.

Este é um terceiro grupo temático que merece algumas reflexões por se aproximar decisivamente do objeto proposto para estudo.

Brasília não é mais apenas o núcleo planejado, para apreender a sua dinâmica atual é fundamental discernir os seus contatos com os outros núcleos urbanos do DF e com a própria periferia metropolitana.

Analisando dados das décadas de 1950 a 1970, Ignez Ferreira alertava para o "incremento populacional total de 1950 para 1960 da ordem de 73%" na região contígua à Brasília. A autora analisa dados demográficos, trata da implantação/construção do Plano Piloto e do surgimento das primeiras cidades-

7

⁸ Inicialmente cunhados como cidades-satélites (termo utilizado desde 1960 na Lei Nº 3.751) e, desde 1998 (no governo de Cristóvão Buarque), conforme Decreto de Lei Nº19.040 de 18Fev1998, passam a ser designados apenas como cidades, não obstante não possuírem autonomia política, nuanças da estrutura político-administrativa do DF.

satélites apontando para um claro "processo de seletividade espacial e de segregação" (FERREIRA, 2010, p.73).

A autora ressalta que

os núcleos periféricos, caracteristicamente dormitórios do início da década de 1970, agora já mais equipados, vêm recebendo os excedentes de população de classe média do centro e também de algumas atividades especializadas, que já têm dificuldade em se localizar nos espaços a elas destinados pelo plano. (FERREIRA, 2010, p.78).

Paviani (2010a, p.89) propõe uma periodização em três fases para o povoamento do DF até 1985: 1º, a execução das obras e afluxo dos operários da construção civil; 2º, quando se multiplica por quatro a população urbana do DF; 3ª, com a consolidação da capital federal. "Nesta década, com a duplicação da população, a capital viu surgir outra cidade dentro dela: estabelece-se, nitidamente, a diferenciação entre o *core* e a periferia".

Ratifica-se desta forma a rápida ocupação do território do DF e a influência da transferência da capital para Brasília impactou na expansão da mancha urbana na periferia metropolitana.

Tratando dos impactos demográficos e habitacionais para além do DF, Ferreira (2010, p.79) informa que "só no município de Luziânia, a população urbana já atingia os quase 80.000 habitantes em 1980", escreve ainda que, em 1985, Brasília era "um aglomerado urbano de cerca de 1.700.000 habitantes que ultrapassa os limites do quadrilátero do DF, com uma população de 396.207 no núcleo central, 1.099.608 na periferia próxima e 132.644 na periferia imediata". Dados demográficos que impressionam para uma formação urbana tão jovem.

Sobre essa ocupação para além do Plano Piloto (DF e municípios circunvizinhos), Gonzáles (2010, p.118) faz uma importante ressalva quando a variação qualitativa no nível instalação de equipamentos de engenharia e habitação, ela chama atenção para a "expansão periférica de áreas de localidades dispersas (cidades-satélites) cujas distâncias do Plano Piloto de Brasília variam entre 12 e 43 km", ainda que o Plano permaneça com um saldo negativo (até hoje!) da população prevista para a saturação (500 mil habitantes conforme projeto de Lúcio Costa).

Parece-nos evidente a rápida consolidação de um espaço metropolitano polinucleado com significativo desnível entre a sede nuclear, o Plano Piloto, e a dispersa ocupação periférica (tanto espacialmente como na perspectiva socioeconômica).

(4) Há um outro tema que passa ao largo da discussão que se pretende desenvolver, porém merece menção por aparecer em diversos textos e representar um cuidado terminológico, trata-se da definição espacial do que se chama de Brasília.

Laurent Vidal (2009, p.284) apresenta esse imbróglio quando questiona que

A imagem de Brasília pouco a pouco ficou turva. Os atlas de geografia hesitam hoje na forma de representar a capital do Brasil: Plano Piloto estático recebendo menos de 200 mil habitantes? Acrópole do século XX tombada no patrimônio da Humanidade pela Unesco em 1988? Ou conjunto urbano espalhado em 19 localidades em um Distrito Federal totalizando 1.800.000 habitantes?

Concordando com Ferreira (2010, p.80-81), parece evidente que Brasília não pode ser considerada apenas como o Plano Piloto, área planejada ou Região Administrativa 1 (recorte espacial formal do Governo do DF que leva o nome da Capital). Ela é na atualidade uma metrópole que vai para além da circunscrição do DF.

Paviani (2010a, p.83) escreveu que, em 1985, o conjunto urbano de Brasília contaria com "cerca de 1.500.000 habitantes ou o triplo da população que havia sido estipulada para o Plano Piloto por seus idealizadores, quando do planejamento inicial". O autor sugere na década de 1980 duas terminologias distintas, o "Plano Piloto" e o "conjunto urbano de Brasília", este mais amplo e adequado para entender a dinâmica territorial que aquele.

Num belo texto, Holanda (2010, p.19) corrobora com esse entendimento levando em consideração elementos simbólicos de pertença a um dado território. O autor informa que

A dicotomia "Brasília" para o todo, "Plano Piloto" para a sua área mais emblemática, justifica-se historicamente, está nos sinais de trânsito e no imaginário da população: moradores das cidades-satélites consideram-se moradores de "Brasília", pois estão num "bairro" da metrópole. Correto: captam a organicidade do todo e a complementaridade de suas partes.

Esse interessante enfoque humanístico e simbólico é certamente válido para tratar de localidades de dentro do DF, há, entretanto, que se considerar que na noção de RIDE ou AMB, a inclusão de municípios vizinhos oblitera esse sentimento de pertencimento a Brasília. Parece improvável que um morador de Luziânia se "considere" um habitante de Brasília, tão somente por pertencer à sua região metropolitana.

É curioso observar que no sítio oficial do Governo do DF (GDF, 13Nov2013), no espaço destinado às Regiões Administrativas, o texto de chamada da RA-1 é: "A capital de todos os brasileiros é formada por pessoas vindas de todos os cantos do País", ou seja, trata o *core* da área planejada como a Capital Federal, como Brasília.

Nesse mesmo sentido, Peluso e Oliveira (2012, p.59-61) quando tratam da organização administrativa do DF apresentam a questão sobre o que é exatamente Brasília. Estes autores concluem que, legalmente, Brasília se restringe a RA-1. Uma perspectiva que não pode ser desconsiderada, ao menos como terminologia formal. Adiante, na mesma obra, analisando a formação da região metropolitana os autores

informam a RIDE/DF foi criada sob a Lei Complementar Nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, e que há "uma área mais próxima do DF, classificada pelo IBGE como Área Metropolitana de Brasília (AMB), composta por 10 municípios com os quais a relação é mais intensa". (PELUSO e OLIVEIRA, 2012, p.70). A confirmação que, para o entendimento da dinâmica urbana sobre o território, Brasília se estende por toda a sua área metropolitana.

Paviani (2010c, p.244) é enfático ao afirmar que

Embora a Região Administrativa nº 1 (que inclui o Plano Piloto) também se denomine Brasília, defendemos que a cidade de Brasília é constituída pelo conjunto urbano do DF, isto é, a cidade formada pelo Plano Piloto (centro da Cidade) e os demais núcleos, anteriormente denominados de cidades-satélites.

É uma discussão que segue, ainda que periférica, se considerarmos que o elemento nodal é a busca pelo entendimento da dinâmica territorial que se apresenta no complexo espaço urbano da capital federal.

(5) Indubitavelmente a estrutura político administrativa do DF é peculiar frente a realidade brasileira: uma unidade territorial com autonomia política que alcança todo o quadrilátero do DF, entretanto com núcleos urbanos, com *status* de cidades (com imensa diversidade entre si), como indicado alhures, porém sob gerência de administradores indicados pelo GDF, por outro lado, esses elementos internos se "encontram", no contexto da AMB com outros municípios que orbitam em torno da Capital Federal e possuem os elementos típicos da organização municipal do Brasil.

O entendimento acerca da criação e das funções de órgãos gestores, ao longo da curta história de Brasília, ajuda a apreender essa complexa relação supra exposta. Tanto assim, já no ato de criação da capital, há notícias sobre a ação da recém criada NOVACAP, Juscelino Kubitschek de Oliveira (1978, p.173), aponta que

Tudo estava sujeito ao mais rigoroso planejamento de forma a se evitar que, pela liberdade concedida à iniciativa privada, surgissem construções que se chocassem com as características urbanísticas da nova capital. Esse ordenamento rígido, que impunha aos construtores a necessidade de se ajustarem às peculiaridades de cada zona urbana – já que Brasília era dividida em setores nitidamente diferenciados –, acabara por exasperar alguns inconformados.

Ainda que pareça inocente desconsiderar a força de coerção dos agentes imobiliários na produção do espaço da nova cidade, fica evidente o papel central da NOVACAP na regulação da construção e, por conseguinte, do uso da terra no espaço urbano de Brasília, ao menos nas primeiras décadas desde a sua elevação.

Seguindo esse raciocínio acerca da ação de órgãos gestores do espaço construído e em construção, dentro do DF, Peluso e Oliveira (2012) apresentam uma proposta de entendimento da urbanização do DF dividindo a segunda metade do século XX em dois períodos: o primeiro, da implantação de Brasília e

surgimento das primeiras cidades-satélites até o final da década de 1980, com regimes autoritários e tentativas estratégias de controlar o crescimento desordenado por meio do Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do DF (PEOT, em 1977); o segundo período é marcado pelo regime democrático de eleição do governo do DF; neste período, acontece a importante ação na área de habitação com o "Programa de Assentamento das Populações de Baixa Renda do DF" (1989 a 1994) que levou à formalização de ajuntamentos humanos em Santa Maria, Recanto das Emas e São Sebastião.

Gonzáles (2010, p.119) complementa informando que três mecanismos institucionais induziram a ocupação socioeconômica e urbanística desigual entre Plano Piloto e demais núcleos urbanos do DF, foram eles: "a Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), a Companhia Imobiliária do DF (Terracap) produzindo solo residencial e a Sociedade de Habitações de Interesse Social (SHIS), construindo uma grande parte das unidades residenciais populares através do Sistema Financeiro de Habitação (SFH)".

Essa ação reguladora se deu, e se dá, evidentemente, segundo uma estrutura de fragmentação administrativa do território do DF em Regiões Administrativas. Atualmente somam 31 RAs⁹ que foram criadas ao longo dos últimos 54 anos e que são o viés explicativo desse plano de estudo para apreender a dinâmica do território do DF.

As RAs são reguladas originalmente pela Lei 4.545 de 10Dez1964, onde aparecem no rol da administração descentralizada sem personalidade jurídica. Informa-se textualmente que

Art 9º O Distrito Federal será dividido em Regiões Administrativas para fins de descentralização e coordenação dos serviços de natureza local. § 1º A cada Região Administrativa corresponderá uma Administração Regional à qual caberá representar a Prefeitura do Distrito Federal e promover a coordenação dos serviços em harmonia com o interesse público local. § 2º A Administração Regional será Chefiada por um Administrador Regional, de livre nomeação do Prefeito, dentre servidores de comprovada idoneidade e experiência administrativa, integrantes ou à disposição do sistema de administração do Distrito Federal. § 3º O Administrador Regional deverá residir obrigatoriamente, na sede de sua Região, desde que lhe sejam proporcionadas condições para este fim. Art 10. Os órgãos e serviços enquadrados no regime de Administração Regional ficam subordinados à autoridade do Administrador Regional, sem prejuízo da orientação normativa, do controle técnico (VETADO) dos órgãos centrais competentes de cada Secretaria. § 1º A supervisão global do sistema de Administração Regional competirá à Secretaria do Governo. § 2º Cada Região Administrativa terá anexo próprio no Orçamento Geral do Distrito Federal. Art 11. Aplicam-se às Administrações Regionais as disposições do artigo seguinte e seu parágrafo único. Art 31. O Distrito Federal será dividido em 8 (oito) regiões administrativas, a saber: Taguatinga, Planaltina, Sobradinho, Braslândia, Gama, Jardim, Paranoá e Brasília [em 1964]. Parágrafo único. A Região Administrativa compreenderá áreas urbanas, áreas de expansão urbana e áreas rurais a serem fixadas por decreto do Prefeito do Distrito Federal. (JUSBRASIL, 13Nov2013)

_

⁹ Peluso e Oliveira (2012) apresentam um breve histórico e mapeiam as 31 RAs; trabalho também desenvolvido pela pesquisadora Graciete Costa (2011), em tese de doutorado defendida na FAU/UnB e, de forma mais abrangente e institucional, pela Governo do DF, no sítio oficial na internet (GDF, 13Nov2013).

Há diversos pontos de interesse e pistas no texto formal da lei: (a) a indicação da finalidade de descentralização e coordenação de serviços de natureza local demarca uma ação restritiva no território e vinculada hierarquicamente, inclusive, ou principalmente, sob o aspecto de controle das finanças. (b) O vínculo com as demandas locais parece, de início, interessante como uma alternativa de gestão do território e aproximação democrática dos anseios mais imediatos da população dispersa pelo DF. Só a princípio tem-se essa impressão! A indicação do administrador com forte cunho autoritário continua a concentrar o poder decisório num governo centralizador do DF, distribuindo desigualmente os recursos e interesses na gestão do território. (c) sobre a "comprovada idoneidade e experiência administrativa" dos administradores regionais, pode-se inferir que é um texto pertinente na legislação mas impreciso no toque com a realidade, haja vista os recentes escândalos envolvendo esses funcionários do GDF¹⁰. (d) Das oito Regiões Administrativas existentes quatro anos após a construção de Brasília, já se multiplicaram para 31 em 2013, demonstrando um contínuo processo de complexificação das relações territoriais no interior do DF, especialmente a partir da crença de que cada nova região criada o é a partir de determinantes, demográficos, políticos ou socioeconômicos¹¹.

Nesse sentido, com muita perspicácia, Paviani (2010b, p.106) comenta que os "administradores regionais fazem a ponte com o Poder Executivo, pois nelas não há câmaras de vereadores ou equivalentes para a captação dos anseios populares: as demandas são paternalisticamente atendidas, quando atendidas". Uma estrutura político-administrativa centralizadora que legitima a fragmentação socioespacial do território do DF dando pouca autonomia às unidades periféricas¹².

(6) O processo de densificação demográfica que se viveu na região de Brasília ao longo dos últimos 60 anos certamente merece destaque na avaliação que se pretende fazer acerca da dinâmica territorial do DF. O unívoco crescimento populacional, bem acima dos dados do restante do Brasil, produziu demanda habitacional e de serviços para além da capacidade planejada e produzida no interior do Plano Piloto e foi, por conseguinte fator determinante de expansão da mancha urbana e ocupação de núcleos periféricos.

Já no ato de construção, Oliveira (1978, p.145) relatou que "Os alojamentos eram acrescidos cada semana de novas unidades [...] A Cidade Livre era um microcosmo [...] seis meses após o início do desbravamento do cerrado, a população da Cidade Livre já era de 5 mil habitantes". Para esse período, o governante continua a informar que "em fins de 1958, Brasília já dispunha de 25 mil habitantes, todos alojados em casas de madeira". Comparando com dados contemporâneos, observa-se, segundo Peluso e Oliveira (2012, p.75), que o DF possuía em 2010 uma população de 2.570.161, com um crescimento na

.

¹⁰ Ver CORREIO BRAZILIENSE (13Nov.2013).

¹¹ Ver menção a uma nova RA, a trigésima segunda, em vias de ser criada na atualidade (CORREIO BRAZILIENSE,

¹² Mesmo atualmente, mais de 50 anos que perdura essa mencionada estrutura, a proposta de participação popular para, ao menos, escolher o administrador regional, foi mais uma vez arquivada (CORREIO BRAZILIENSE, 15Nov2013), uma sugestão da manutenção dos privilégios políticos e da centralização de decisões.

última década de 2,28% (quase o dobro da média brasileira) e um crescimento acumulado de 1960 para 2010 de 1.834%! Na Área Metropolitana de Brasília "a população dos 10 municípios [circunvizinhos ao DF] era, em 2000, de 716.337 habitantes e em 2010, de 940.709 habitantes, o que mostra um crescimento de 24% em 10 anos."13

Vasconcelos (2010, p.402) complementa escrevendo que de 1960 a 2000 os censos demográficos confirmam um crescimento populacional de 14 vezes para a AMB, sendo que, "nos primeiros vinte anos, entre 1960 a 1980, o ritmo de crescimento populacional foi muito mais intenso no Núcleo Metropolitano", em larga escala fruto do saldo migratório positivo. A autora apresenta como destaque para o período o forte crescimento da população do DF, para muito além do "Núcleo Metropolitano" e dos municípios da periferia metropolitana. O cenário prospectivo até 2060, mesmo na previsão mínima é de um crescimento para além da média brasileira.

O espantoso crescimento populacional da região (Plano Piloto, DF e municípios circunvizinhos) foi um componente fundamental para a breve ocupação do território em núcleos urbanos tão diferenciados sob aspectos socioeconômicos, boa parte deles com mais de 100.000 habitantes, entretanto integrados na múltipla realidade da metrópole polinucleada.

(7) Um dos componentes da rápida ocupação do território do DF e periferia metropolitana, especialmente por conta da forte imigração de baixa qualificação (trabalhadores rurais em busca do "eldorado" na cidade das oportunidades, na cidade da esperança, tão anunciada pela mídia), foi a severa exclusão socioeconômica. Elemento que distingue visivelmente porções do território fragmentado em Regiões Administrativas.¹⁴

Observando na atualidade, à luz da atual fragmentação do espaço do DF e da forte exclusão socioespacial, é possível verificar quanto inócuo foi o discurso de JK (OLIVEIRA, 1978, p.156) quando afirmou que "a cidade que se erguia no Planalto não era minha. Não era do Governo. Nem mesmo do Brasil. Era a cidade do humilde operário. A cidade que ele – igual a milhares de outros, também chicoteados pelo sol e cobertos de poeira – construía como se fosse para seu uso exclusivo". A mera comparação dos dados entre as RAs que compõem o DF confirmam que a cidade construída, o Plano Piloto idealizado e erguido segundo o plano de Lúcio Costa, não se tornou tão democraticamente de todos. O valor da terra urbana é outro viés para observar essa forte distinção entre os espaços no interior do DF.

-

¹³ Convém consultar todo os dados do Capítulo IV de Peluso e Oliveira (2012, p.75-89) para uma apreciação mais detalhada acerca da evolução demográfica, ocupacional e urbana do Df e de cada uma das suas RAs.

¹⁴ Uma possibilidade para confirmar essa seletividade espacial forjada pela administração pública do GDF é a avaliação dos dados socioeconômicos de cada RA. Possivelmente verificar-se-á uma forte homogeneidade interna.

Esse espaço fragmentado e seletivo não decorre de um acontecer espontâneo, mas de um planejamento e atuação entre agentes hegemônicos na produção do espaço urbano¹⁵ (proprietários imobiliários, incorporadoras, proprietários de meios de produção, a demanda solvável e o Estado¹⁶). Paviani (2010b, p.76) aponta os interesses escusos na pulverização/construção da metrópole.

Vidal (2009, p.239), utiliza de texto de Umberto Eco em que este comenta que "Brasília, da cidade socialista que queria ser, tornou-se a imagem mesmo da diferença social". Laurent Vidal, tratando da exclusão que se reflete na organização do espaço do DF, comenta ainda que, para os que estão fora do Plano, "o acesso à cidade lhes é pura e simplesmente negado: são relegados a várias dezenas de quilômetros além do cinturão verde". (VIDAL, 2009, p.224).

É significativo como a menção a esse "cinturão verde" isolando o *core* de mais alta renda e melhor infraestrutura urbana do restante do DF aparece em vários estudos. Frederico Holanda (2010) trabalha com a ideia de "deserto verde" para fazer menção aos espaços intersticiais entre o Plano Piloto e as demais ocupações urbanas periféricas.

Gonzáles (2010, p.142), abordando a dura realidade habitacional, escreve que "nas 'Invasões', a ocorrência da sublocação é a regra geral, única forma de burlar a fiscalização que impede a construção de novos barracos, dentro do 'anel sanitário' do Plano Piloto".

E Laurent Vidal (2009, p.256), num texto repleto de beleza e simbolismo, aborda a distinção territorial entre o *core* e a periferia do DF quando escreve que

O cinturão verde, ao não limitar a perspectiva visual do habitante do Plano Piloto, dá a ilusão de uma cidade aberta, simplesmente inserida em uma natureza selvagem. Porém para o residente exterior, para o habitante das cidades-satélites, o cinturão verde é o espaço de transição obrigatório para penetrar no santuário da cidadania: ele marca a transição entre o mundo profano de fora e o espaço sagrado de dentro, da mesma maneira que o portal de uma catedral marcava para o cristão da Idade Média a separação entre a luz de fora com a sombra da vida interior e a sombra de dentro com a luz da vida exterior.

As análises postas apontam para um processo de ocupação diferencial no território do DF com uma evidente segregação socioespacial entre ninchos "eleitos" pelo capital e pela ação formal dos órgãos institucionais (nacionais e internacionais – haja vista a regulação do espaço tombado como Patrimônio Mundial) e núcleos periféricos dispersos com pouco nível de autonomia interna. A grande dependência destes em relação aqueles produz impactos de toda ordem a exemplo do forte fluxo pendular diário, do alto nível de marginalização em áreas periféricas e da forte informalidade na ocupação territorial em

-

¹⁵ Ler sobre esse tema em Andrade (2005).

¹⁶ Não o Estado moderno Rousseauniano, legal e impessoal (BOBBIO, 2000, 425-431), mas o Estado formado por pessoas que vivem na cidade e que dela desfrutam o acontecer quotidiano, por pessoas sujeitas ao *lobby*, ao poder e a manipulação ensejada pelo capital.

diversas localidades no DF. Ou seja, uma exclusão que respinga problemas para os dois lados dado à dinâmica que integra todos no conjunto da polinucleada metrópole brasiliana.

Considerações finais ou orientações para uma análise do território à luz da Geografia Histórica

O texto aqui desenvolvido, está circunscrito no âmbito da geografia urbana histórica. Em síntese, trabalha-se com o espaço social e o instrumental da Geografia Histórica permite a busca por configurações territoriais de processos vividos em tempos pretéritos. É uma tipologia de pesquisa que objetiva apreender dinâmicas espaciais passadas numa tentativa de iluminar o acontecer no espaço a partir da reconstituição de paisagens e eventos que se deram tempos recuados.

O geógrafo Milton Santos aborda o desafio de tratar de configurações espaciais vividas/estruturadas em outros tempos com o instrumental analítico de agora. Ele estimula o pensar com o seguinte questionamento:

A geografia histórica pretende retraçar o passado, mas ela o faz assentada no presente, isto é, a partir do momento em que é escrita. Em que medida ela pode revelar o que arbitrariamente se chama de passado, quando, em vez de mostrar a coerência simultaneamente espacial e temporal de um mesmo momento, apenas reúne instantes disparatados e distantes da mesma flecha do tempo? (SANTOS, 1997, p.42).

O rigor metodológico é certamente o caminho prioritário para superar esse problema e, ainda que o arcabouço conceitual e a centralidade do espaço geográfico na análise histórica careçam de um aprofundamento teórico, especialmente na discussão sobre as bases metodológicas para sustentação da pesquisa empírica, há trabalhos que apontam para este horizonte. Tratando da Geografia Histórica Urbana, Vasconcelos (1999), confirma a existência da pequena quantidade de estudos teóricos e propõe uma metodologia de abordagem calcada em quatro etapas articuladas: periodização, contextualização, identificação dos agentes de produção do espaço e avaliação das transformações espaciais. Tal metodologia já foi utilizada em estudos de mestrado e doutorado (ANDRADE, 2005 e 2013a) em diferentes recortes temporais e espaciais (nos níveis do urbano e do regional).

A primeira etapa dessa proposta metodológica é a definição do recorte temporal, a periodização. No caso aqui proposto há um recorte temporal curto com dois momentos distintos na produção do espaço do DF, da construção de Brasília ao ocaso do período ditatorial e da redemocratização à atualidade. Entretanto, conforme sugerido alhures, propõe-se utilizar as datas de criação de Regiões Administrativas como recortes temporais para entender os processos que sucessivamente e cumulativamente foram repercutindo na expansão da Área Metropolitana de Brasília.

A segunda etapa sugerida por Vasconcelos (1999, p.199) é a da contextualização. Há a necessidade de apreender uma dinâmica a partir de focos multiescalares. Esse exercício poderá se dar no contexto de cada RA ou no conjunto do período estudado.

O terceiro passo metodológico é a identificação dos agentes de produção do espaço, um exercício fundamental para compreender quais demandas levaram à fragmentação do espaço e determinaram novas nuanças para aquele território.

Enfim, o quarto passo é a observação e análise das transformações espaciais demarcam o entendimento da configuração espacial resultante como síntese de um período. Para esse fim, utiliza-se amplamente da cartografia e iconografia para compor cenários espaciais, a partir de fontes primárias e secundárias.

Esse "caminho" metodológico pressupõe, todavia, segurança conceitual e, nesse sentido, há uma premissa para o estudo sobre o espaço do passado que deve ser respeitada:

A compreensão do espaço como elemento fundamental nas relações sociais. Utilizando-se da clássica conceituação de Santos (1997, p.90) que propõe o entendimento do "espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações", não é plausível pensá-lo como mero receptáculo.

O espaço é resultado concreto e simbólico das relações sociais, mas também é condicionante dessas ações que aí se dão. Tratando do espaço urbano, Raquel Rolnik (1990, p. 27-28) informa que o entendimento (à luz de Fernand Braudel) da cidade como catalizadora das relações

contrapõe radicalmente à noção da cidade como cenário ou à cidade como espaço inerte, onde se projeta uma transformação cuja origem está além de configurações propriamente espaciais. Ou ainda, aquela idéia de relação especular: a economia produz não-sei-quê, e o espaço é apenas seu continente. O processo, que já aconteceu a nível econômico, simplesmente se rebateria ou se espelharia no espaço urbano.

Nesse caso, para exemplificar essa especulação teórica, pensando em tempos mais recuados na implantação de Brasília, pertencer aquele espaço geográfico, era mais que viver num cenário urbano, tinha um valor simbólico que ainda se propaga por todo o território do DF.

Braudel (1978, p.223) dá um exemplo esclarecedor do papel simbólico de um espaço urbano frente ao longo domínio rural. Tratando de uma ocupação colonial da Bahia, ele apresenta características atuais de uma pequeníssima cidade junto ao espaço rural; entretanto, "é em relação a esses camponeses que o homem de Minas Velha se sente citadino". Pertencer àquele espaço é assumir os elementos que a eles estão associados pela produção social ou na simbologia adotada pela mesma sociedade. Braudel, escrevendo sobre o morador da cidade, sugere que é essa relação com o homem do campo que o faz "sentir-se superior a esses camponeses, hóspedes do sábado, no dia do mercado, a esses clientes desajeitados das lojas, reconhecíveis à primeira vista pelas roupas, pelo sotaque, pelas maneiras e mesmo pelo rosto". É a negação do espaço inerte. Pertencer a um espaço, essencialmente, significa viver

aquela ou aquelas temporalidades técnicas ali presentes e, desta forma, compor uma configuração que não contém ou é contido, mas de conteúdo espaço-social.

Considerando, então, que a produção do espaço é resultante social, não é possível dissociar o construído (objeto técnico) dos sentidos dados a ele. Assim, o arranjo de objetos técnicos, com maior ou menor densidade, repercute diretamente na sociedade que neles e entre eles se articula e vive, transformando-os em ações, também técnicas, e dando sentidos diversos ao que, inicialmente, era apenas material. Tanto assim que a base material resiste no tempo, por outro lado, os sentidos dados a ela são tão dinâmicos quanto a sociedade que nela vive.

Visto desta forma, amplia-se a importância do espaço na análise histórica, pois, mais que a apreensão da base material, a procura pelos sentidos que a sociedade de então dava àquela dada configuração espacial, permite entender a própria dinâmica social, suas temporalidades técnicas, valores e hábitos e, nesse caso, transpor o óbice de olhar o passado como um acontecer estático num palco que guarda suas marcas no presente.

Desta forma, juntando voz ao pequeno texto de Rolnik (1990), deve-se utilizar o espaço como uma essencial fonte de pesquisa, visto que, pela apropriação da sua configuração pretérita, tem-se a possibilidade de entender a dinâmica social do recorte têmporo-espacial estudado e projetar leituras para a atualidade. Esse é o elemento norteador de um trabalho que segue.

Referências bibliográficas

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O espaço em movimento**: a dinâmica da Pituba no século XX. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2005.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. Novas variáveis para o trato do território na contemporaneidade. In: **Revista Finisterra**. v. XLV, Lisboa/Portugal: Departamento de Geografia da Universidade de Lisboa, 2010, p.157-170.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **O outro lado da Baía**. A gênese de uma rede urbana colonial. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2013a.

ANDRADE, Adriano Bittencourt. **A cartografia histórica como instrumento para análises de configurações espaciais pretéritas**. O uso de mapas conjecturais. In: Anais do V Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica. Petrópolis/RJ, 2013b.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Geopolítica do Brasil**. Campinas/SP: Papirus, 2001.

ANJOS. Rafael Sanzio Araújo dos. **Dinâmica territorial**: cartografia – monitoramento – modelagem. Brasília: Mapas Editora e Consultoria, 2008.

ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. Monitoramento do crescimento e vetores de expansão urbana de Brasília. In: PAVIANI, A.; BARRETO, F.F.P.; FERREIRA, I.C.B.; CIDADE, L.C.F.; JATOBÁ, S.U. (Orgs). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, p. 369-396.

BOBBIO, Norberto [et al.]. **Dicionário de Política**. 5ª ed. Brasília: Editora da UnB: São Paulo: Imprensa Oficial do Estado. 2000.

BRAUDEL, Fernand. **Escritos sobre a História**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978. [Ed. Francesa, 1969].

CORREIO BRAZILIENSE. Escutas telefônicas mostram provas robustas na Operação Átrio. Exadministrador de Taguatinga Carlos Jales recebe alta e está na carceragem do DPE. Matéria de Kelly Almeida e Almiro Marcos. Disponível em: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/11/13/interna_cidadesdf,398455/escutas-telefonicas-mostram-provas-robustas-na-operacao-atrio.shtml. Acesso em: 13Nov2013.

CORREIO BRAZILIENSE. **Distrito Federal terá nova região administrativa às margens da DF-140**. Cidade será levantada em local de área verde entre Santa Maria e São Sebastião. Disponível em: http://www.correiobraziliense.

com.br/app/noticia/cidades/2013/10/03/interna_cidadesdf,391496/distrito-federal-tera-nova-regiao-administrativa-as-margens-da-df-140.shtml. Acesso em: 14Nov2013.

CORREIO BRAZILIENSE. **TJ adia discussão sobre participação popular na escolha das administrações**. Matéria de Arthur Paganini. Disponível em: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/11/13/interna_cidadesdf,398454/tj-adia-discussao-sobre-participacao-popular-na-escolha-das-administracoes.shtml. Acesso em: 15Nov2013.

COSTA, Everaldo Batista da; PELUSO, Marília Luiza. **Territórios da memória candanga na construção da capital do Brasil (1956-1971)**. In: Anais do XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Rio de Janeiro: UERJ, 2013.

COSTA, Marco Aurélio; TSUKUMO, Isadora Tami Lemos. (orgs). **40 anos de regiões metropolitanas no Brasil.** Brasília: IPEA, 2013.

COSTA, Lúcio. Brasília revisitada. Decreto n.10.829, de 14 de outubro de 1987. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília.

COSTA, Graciete Guerra. **As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011.** Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, FAU, 2011.

FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. 2ª ed. Brasília: Editora da UNB, 2010, p.61 a 82. [1ª ed 1985].

FRANÇA, Karla C. Batista; FURTADO, Bernardo Alves. Heterogeneidades, fragilidades e alternativas: institucionalidades da governança metropolitana nos países desenvolvidos e na Índia. In: FURTADO; B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. (orgs). **Território metropolitano, políticas municipais.** Por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013, p. 313-333.

FURTADO; B. A.; KRAUSE, C.; FRANÇA, K. C. B. (orgs). **Território metropolitano, políticas municipais.** Por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: IPEA, 2013.

GONZÁLES, Suely Franco Netto. As formas concretas da segregação residencial em Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. 2ª ed. Brasília: Editora da UNB, 2010, p.117-142. [1ª ed. 1985].

GARCIA, João Carlos (ed.) **A Nova Lusitânia**: Imagens Cartográficas do Brasil nas Colecções da Biblioteca Nacional. Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses: Lisboa, 2001.

GARCIA, João Carlos. Reunir, produzir e conservar: os mapas da Comissão de Cartografia. In: SANTOS, Maria Emília Madeira; LOBATO, Manuel (coord.). **O Domínio da Distância**: Comunicação e Cartografia, 2006, p.161-164.

GARCIA, João Carlos. A transmissão do conhecimento geográfico. In: RIBEIRO, Orlando. **O ensino da geográfia**. Porto Editora: Porto, 2012, p.18-28.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL (GDF). **Portal do Governo do Distrito Federal**: Administrações Regionais. Disponível em: http://www.df.gov.br/sobre-o-governo/administracoes-regionais.html. Acesso em: 13Nov2013.

GUICHARD, François. Atlas Demográfico de Portugal. Coimbra/Portugal: Livros Horizonte, 1982.

JUSBRASIL. Lei 4545/64 | Lei no 4.545, de 10 de dezembro de 1964. Disponível em: http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/128628/lei-4545-64. Acesso em: 13Nov2013.

HOLANDA, Frederico de. Brasília – cidade moderna, cidade eterna. Brasília: FAU/UNB, 2010.

MOURA, Cristina Patriota de. "Condomínios" no DF: clubes, favelas ou cidades? In: PAVIANI, A.; BARRETO, F.F.P.; FERREIRA, I.C.B.; CIDADE, L.C.F.; JATOBÁ, S.U. (Orgs). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, p. 281-306.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek. Por que construí Brasília. Rio de Janeiro: Ed. Bloch, 1975.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek de. **Meu caminho para Brasília**. 3º v. Cinquenta Anos em Cinco. Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A., 1978.

OLIVEIRA, Márcio de. Brasília: O mito na trajetória da nação. Brasília: Paralelo 15, 2005.

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. 2ª ed. Brasília: Editora da UNB, 2010a. [1ª ed. 1985].

PAVIANI, Aldo. **Brasília, a metrópole em crise**: ensaios sobre urbanização. 2ª ed. Brasília: Editora da UnB, 2010b. [1ª ed 1989].

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: PAVIANI, A.; BARRETO, F.F.P.; FERREIRA, I.C.B.; CIDADE, L.C.F.; JATOBÁ, S.U. (Orgs). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010c, p. 227-252.

PAVIANI, A.; BARRETO, F.F.P.; FERREIRA, I.C.B.; CIDADE, L.C.F.; JATOBÁ, S.U. (Orgs). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010.

PELUSO, M. L.; OLIVEIRA, W. C. de. **Distrito Federal**: paisagem, população e poder. 2 ed. Brasília: Editora Candido Calazans, 2012.

QUEIROZ, Eduardo Pessoa de. **A formação histórica da região do Distrito Federal e entorno**: dos municípios-gênese à presente configuração territorial. Dissertação (Mestrado), Departamento de Geografia, UnB, Brasília, 2008.

ROLNIK, Raquel. História Urbana: história na cidade? In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de F. **Cidade e História**. Salvador: UFBA / Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992, p. 27-30.

SAMPAIO, Antônio Heliodório Lima. **(Outras) Cartas de Atenas**: Comtextos originais. Salvador: Quarteto Editora/PPGAU UFBA, 2001.

SANTOS, Milton. **Técnica**, **Espaço**, **Tempo**. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1997. [1.ed. 1994].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

VASCONCELOS, Ana Maria Nogales. Cenários demográficos para a Área Metropolitana de Brasília: In: PAVIANI, A.; BARRETO, F.F.P.; FERREIRA, I.C.B.; CIDADE, L.C.F.; JATOBÁ, S.U. (Orgs). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, p.397-426.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: VASCONCELOS, P. de A.; SILVA, S. B. de M. (org.) **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**. Salvador: UFBa/Mestrado em Geografia, 1999, p.191-201.

VESENTINI, José W. A capital geopolítica. São Paulo: Editora Ática, 1986.

VIDAL, Laurent. **De Nova Lisboa a Brasília**: a invenção de uma capital (séculos XIX – XX). Trad. Florence Marie Dravet. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2009.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

O Centro de Angra dos Reis, RJ: paisagem, morfologia urbana e identidade Ana Nascimento, Andréa Sampaio

PPGAU, Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense Rua Passos da Pátria, 156, bloco D, São Domingos, Niterói, RJ. 55(24) 2629-5490 arqurbana@hotmail.com, arsampaio_uff@yahoo.com.br

Resumo

A compreensão da Área Central da cidade de Angra dos Reis como um mosaico de lugares, instiga a presente reflexão, proposta como uma leitura articulada dos aspectos morfológicos e simbólicos de sua paisagem. Para analisar a forma urbana de significados múltiplos, buscando desvelar a dialética forma-conteúdo, construímos uma leitura do Corpo e da Alma do lugar, numa busca que vai além das fronteiras formais para identificar o invisível, o imaterial, a dimensão simbólica, através de um olhar que reconheça a cidade como um organismo vivo, cuja materialidade é animada por subjetividades do cotidiano. Ao mesmo tempo dinâmica e sensível, a presente leitura, através das percepções coletivas e colaborativas sobre suas paisagens e lugares, resultou na identificação de uma sintaxe do Corpo e da Alma do Centro de Angra dos Reis em suas dimensões concretas e subjetivas. Esperamos contribuir para a reflexão sobre as metodologias emergentes que possam abrir novos caminhos para estudos da forma urbana, a partir de leituras dinâmicas da cidade, correlacionando a forma e sua dimensão simbólica, e assim propiciar uma atuação sensível e humana, evitando abordagens que não levam em conta os significados urbanos, os desejos das pessoas, o imaginário do lugar e sua identidade.

Palavras-chave

Morfologia Urbana, Lugar, Paisagem, Imaginário, Identidade.

Abstract

The understanding of Central area of the city of Angra dos Reis as a mosaic of places, instigates this reflection, proposed as a comprehensive reading of the morphological and symbolic aspects of its landscape. To analyse the multiple meanings urban form, seeking to uncover the dialectical form-content, we build a reading of the Body and Soul of the place, a search that goes beyond the formal boundaries to identify the invisible, the intangible, the symbolic dimension, through a look that recognizes the city as a living organism, which materiality is animated by everyday subjectivities. Yet dynamic and responsive, the present reading, through collective and collaborative perceptions of its landscapes and places, resulted in the identification of a syntax of Body and Soul of Angra downtown area, in its concrete and subjective dimensions. We expect to contribute to the reflection on emerging methodologies that can open new grounds for urban form study, from dynamic readings of the city, by correlating the form and its symbolic dimension, and thus provide a sensitive and human acting, avoiding approaches that fail to take into account urban meanings, people wishes, the place imaginary and its identity.

Keywords

Urban Morphology, Place, Landscape, Urban Imaginary, Identity.

1. Introdução

Angra dos Reis é uma cidade do litoral sul do Estado do Rio de Janeiro localizada na região da Costa Verde¹. Caracterizada por uma exuberante paisagem montanhosa, o sítio de Angra dos Reis presenciou um significativo processo de transformação urbana, intensificado principalmente a partir da década de 1970 pela implantação de indústrias e de um novo acesso rodoviário (Rio-Santos) que permitiram o estabelecimento de novas trocas e estimularam a atividade turística na região. A atração de novos moradores acarretou alterações no cotidiano da cidade, nas relações sociais e sobretudo, na paisagem com a inserção de novas formas de apropriação e edificação no espaço, resultando em conflitos diversos.

Neste contexto, o Centro exerce forte influência no restante da cidade, sendo um referencial como lugar de trabalhar e consumir, de transitar e de ter acesso a serviços diversos, além de constituir um palco concentrador para atividades culturais e a principal saída para os atrativos turísticos existentes na cidade. Encontra-se, portanto, como protagonista das principais funções da cidade, margeado por diversos bairros de morfologias diversas, conformando uma tessitura variada e plural.

A compreensão do Centro de Angra como um mosaico de lugares instiga a presente reflexão, proposta como uma leitura articulada dos aspectos morfológicos e simbólicos da paisagem, com apoio de referenciais da morfologia urbana e fenomenologia. Para tanto, buscando lidar com a dialética formaconteúdo, concebemos a definição de Corpo e a Alma do lugar, numa busca que vai além das fronteiras formais para identificar o invisível, o imaterial, a dimensão simbólica. O Corpo e a Alma do lugar foram definidos neste estudo, portanto, com a intenção de desvelar a dialética forma-conteúdo e possibilitar um olhar que reconheça a cidade como um organismo vivo, cuja materialidade é animada por subjetividades do cotidiano.

A leitura que propomos busca compreender a constituição e formação, as sobreposições temporais, as diversas estruturas formais que compõem o tecido urbano, juntamente com os referenciais e significados ensejados. Ou seja, analisar formas construídas por sobreposições temporais e conteúdos múltiplos que se relacionam e caracterizam uma dinâmica urbana e uma paisagem única.

Iniciando pelo entendimento do processo histórico e da construção da forma urbana, propomos ampliá-lo a partir de uma leitura cognitiva da paisagem através das percepções de uma rede colaborativa de

¹ Angra tem um território espraiado ao longo de 130km da rodovia BR-101, Rio-Santos, estando a 157km do Rio de Janeiro, a 363km de Santos e a 396km de São Paulo. Possui aproximadamente 800km² de área territorial. O Centro situa-se aproximadamente em seu ponto médio litorâneo, tendo como acesso terrestre a Estrada BR-101 - a Rio-Santos - e o acesso pelo mar, onde estão presentes inúmeras ilhas habitadas e a Ilha Grande, que mantém forte relação com o Centro. Esse recorte territorial compreende 21 bairros e possui uma população de aproximadamente 35mil habitantes, o que corresponde a 20%¹ do total de 169.511 habitantes da cidade (Censo, 2010).

usuários. Para tanto, utilizamos como ferramenta de coleta as redes sociais e e-questionários aplicados virtualmente. A metodologia se propõe a mesclar dados quantitativos e informações qualitativas, a partir de narrativas e memórias, resultando em análises apresentadas em forma de cartografias dinâmicas e gráficos *tags*.

Fundamentadas em referenciais da morfologia urbana e da geografia cultural, as análises discorrem sobre as substanciais transformações do Corpo do lugar e consequentemente, de sua imagem, que acarretam em discursos que destacam a "perda de identidade", principalmente pela dificuldade de reconhecer aquela paisagem rapidamente transformada.

Para perceber, sentir e compreender a Alma, concebida a partir de referenciais da fenomenologia e antropologia, como o "genius loci", a identidade, os valores, as subjetividades e os significados, partimos dos lugares identificados, ancorando as memórias e as percepções individuais e coletivas, compreendendo, assim, a trama de significações do recorte estudado. Com isso, traduzimos os significados urbanos sobre a forma urbana e identificamos as linhas imaginárias de afetos e desafetos.

A leitura da cidade, da paisagem e dos lugares, portanto, possibilita a abertura de novos caminhos para se pensar as relações humanas ancoradas ao seu suporte físico. Esta leitura reconhece as diferenças, identificando os espaços urbanos como únicos, singulares, específicos e diferenciados, e que tem como foco desvendar o fenômeno urbano do lugar. Reconhecer as diferenças é também considerar a multiplicidade de "vozes" que se relacionam e que significam estes lugares em múltiplas camadas. Reunir e religar estas "vozes" para a análise do material e do inefável que compõem a cidade é identificar os elos entre a morfologia, a identidade e o imaginário coletivo.

A análise do Corpo, como foi abordada, identifica as articulações e as conexões do lugar, as atividades e fluxos gerais, a sua localização espacial e a forma como foi implantada no sítio natural. Identifica também as sobreposições temporais responsáveis pela produção de seu espaço urbano, através de pesquisas históricas, iconográficas e cartográficas, e de sua imagem, através de uma leitura cognitiva individual no encontro com a paisagem. A leitura do Corpo constitui uma abordagem clarificadora das regionalidades, dos lugares e dos arranjos formais, mas não é capaz de dar conta do conteúdo complexo que significa e anima o lugar. Para isso, a análise da Alma, que sugere uma rearticulação das "vozes" da cidade, é um componente indispensável a uma leitura sensível ao lugar e à sua carga simbólica. Ao mesmo tempo dinâmica e sensível, a presente leitura, através das percepções coletivas e colaborativas sobre suas paisagens e lugares, resultou na identificação de uma sintaxe do Corpo e da Alma em suas dimensões concretas e subjetivas.

2. O Corpo - A estrutura física do espaço

Identificamos no corpo do lugar sua estrutura física, as cicatrizes e marcas deixadas pelo tempo, sua beleza, vitalidade, "saúde" e "debilidade". Identificamos também as funções, como ele funciona e cresce, como se modifica e desenvolve. O corpo nesta abordagem representa, portanto, sua forma, a paisagem humana constituída, os traçados, a produção e condução de seu espaço urbano ao longo do tempo. Compreendemos, nessa leitura, a constituição e formação do lugar, analisando a morfologia do sítio e do núcleo inicial colonial, avançando historicamente a transformação do espaço construído. A metodologia adotada utilizou mapas, fotografias e narrativas de diferentes períodos da cidade, para o mapeamento da evolução do traçado urbano, identificando graficamente os diferentes períodos de ocupação e seus processos econômicos e políticos. Dessa forma, refletimos sobre a história urbana do lugar a partir de seus acontecimentos, das atividades alojadas no espaço construído, das mudanças e das permanências que o transformaram e conduziram o traçado ao longo do tempo². Numa aproximação gradativa do olhar, analisamos os traçados, as ocupações, as formas urbanas e as dinâmicas espaciais, identificando os lugares da cidade e analisando suas características, compreendemos os usos, as apropriações e as possibilidades de arranjos formais que dispõe para o funcionamento, a orientação e a identificação³.

2.1. A construção da forma urbana

A herança da cidade colonial implícita no tecido urbano remonta da instalação da vila do Reis Magos a partir de 1624. Os colonizadores portugueses implantaram o núcleo urbano, seguindo sua tradição em escolher uma baía abrigada voltada para o sul, protegida por um conjunto montanhoso e ilhas, com excelentes condições de porto natural. Assim sendo, a morfologia do Centro de Angra - uma espécie de paisagem fechada pelos morros e pelo mar - fez com que o sítio natural se tornasse um importante "abrigo", um refúgio seguro para as embarcações de corsários e viajantes...

Com a instalação da sede⁴, iniciou-se a construção do núcleo inicial da ocupação e o primeiro caminho, a antiga Rua Direita, seguida da implantação de ruas paralelas e transversais, sendo esta fase de implantação realizada pelos próprios colonos⁵. O Centro Antigo, portanto, apresenta características morfológicas oriundas da tradição urbana de seus colonizadores que estabeleciam uma forte adaptação ao ambiente e à paisagem através da escolha do sítio em locais de topografia acidentada para facilitar a

² Esta análise da produção do espaço urbano foi realizada a partir de conceitos e reflexões trazidos por Kostof (1991), Lamas (1993) e Panerai (2006).

³ Lynch (1981), Jacobs (1995), Appleyard (1981), Gehl (2013) e Norberg-Schulz (1984) são autores que orientam a leitura proposta, através de seus conceitos, reflexões e abordagens.

⁴ Inicialmente os colonizadores ocuparam a Ilha da Gipóia e, ao cruzarem o mar, ocuparam o lugar conhecido como Vila Velha. Mais de um século depois foi transferido o primitivo povoado para "uma pequena planície situada a leste da antiga, distante dela seis guilômetros" (LIMA, 1889, p.90.

⁵ Estas características de formação do núcleo primitivo são similares em boa parte das cidades de origem colonial portuguesa.

proteção e a defesa. Partindo da definição do sítio, o traçado se estruturava no confronto com as particularidades topográficas e naturais e era definido os melhores pontos para a implantação de edifícios singulares, surgindo os primeiros percursos urbanos e os espaços de confluência, como largos e praças, conforme figura 1 e figura 2.



Figura 1. Angra dos Reis no século XVIII, de autoria desconhecida. Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal.



Figura 2. Implantação do núcleo urbano original da cidade, demarcadas as edificações de importância e os primeiros caminhos. 1 – Convento do Carmo; 2 – Igreja de Santa Luzia; 3 – antigo Convento da Ordem Franciscana; 4 – Casa de Câmara e Cadeia; 5 – Igreja Matriz; 6 – Sede da Prefeitura; 7 – Chafariz da Carioca; 8 – Convento de São Bernardino de Senna; 9 – Igreja da Lapa; 10 – Mercado de Peixe.

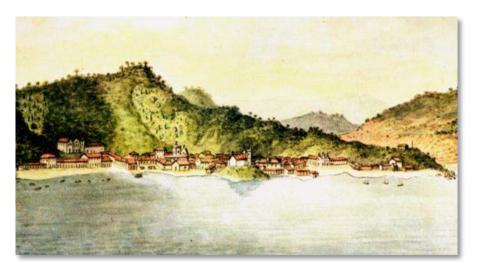


Figura 3. Vista geral de Angra dos Reis em 1827. Aquarela de Jean Baptiste Debret. Um dos primeiros registros locados em acervos públicos. Fonte: Memórias de Angra dos Reis, Camil Capaz

A presença das Ordens Religiosas com suas igrejas e conventos tiveram um papel extremamente importante na estruturação do núcleo colonial, onde os locais escolhidos para a implantação de tais edificações tornaram-se focos polarizadores do crescimento urbano, conforme **figura 3**. Também seus adros, pátios e terreiros tornaram-se importantes elementos estruturadores do espaço urbano. Esses edifícios singulares eram implantados em pontos proeminentes, locais de visibilidade e posicionamento dominantes e possuíam uma arquitetura mais cuidadosa que trazia um amplo destaque na malha.

Ao longo de três séculos a cidade manteve as características da arquitetura colonial portuguesa, principalmente em função da ligação ferroviária com o Rio de Janeiro destinada ao escoamento da produção do interior. Somente em 1930, com o aumento de exportações do café e a necessidade de escoamento da produção do aço⁶, foram implantadas a linha férrea e as instalações portuárias, que alteraram substancialmente o antigo núcleo de ocupação. Com a atividade portuária, surgiram novas construções, foram implantadas novas vias ao traçado e realizaram inúmeras obras de melhoramento. Muitos trabalhadores são atraídos para a cidade e, para acomodá-los, surgem os primeiros parcelamentos nos morros e algumas ocupações espontâneas.

A partir da década de 50 novamente a condição abrigada da baía atraiu grandes investimentos federais, iniciado com a implantação do Estaleiro Verolme e seguido da implantação da Rodovia BR-101, impondo uma nova dinâmica espacial ao território municipal. Neste período, ocorreram profundas transformações econômicas, sociais e políticas. De imediato, os terrenos ao longo de toda orla e das ilhas do município sofreram uma grande valorização, acarretando a "expulsão" da população nativa de seus locais de origem e provocando o adensamento da ocupação nos morros, numa incessante subdivisão de terras e implantação de novas construções. Também a várzea foi aterrada dando lugar a novos bairros.

Na década de 70, em decorrência da implantação de outros empreendimentos federais, sendo eles o Terminal de Petróleo e a Central Nuclear, ocorre nova expansão da ocupação e atração de grandes levas de trabalhadores que ocasionaram uma "explosão urbana" ao longo das encostas. Nos anos 80 e 90 a cidade recebe novos aterros ao longo da orla com a finalidade de criar largas avenidas destinadas ao fluxo crescente de automóveis e à necessidade também crescente de estacionamentos para acomodálos.

⁶ Proveniente da Companhia Siderúrgica Nacional instalada em Volta Redonda-RJ

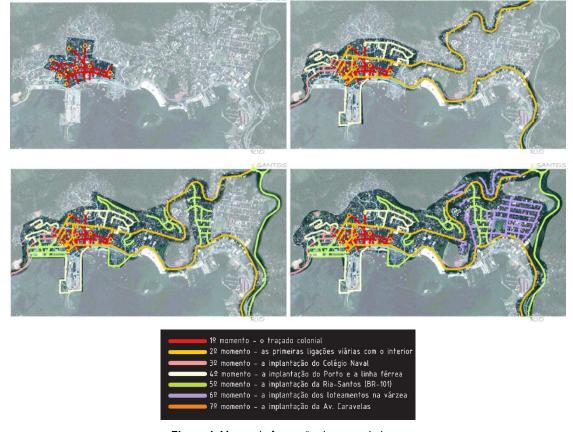


Figura 4. Mapas de formação do corpo do lugar

2.2. Formas e conteúdos - estruturas e ambiências urbanas

Através da análise dos traçados e ocupações de morfologias diversas⁷, (conforme **figura 5**) responsáveis pela estrutura urbana que compõe o corpo do lugar, propomos correlacionar as formas com seus conteúdos, usos e apropriações. Ou seja, propomos uma análise das dinâmicas espaciais a partir das características formais dos lugares de modo a compreendermos seu funcionamento, sua orientação e identificação.



Figura 5. Amostras territoriais analisadas inseridas no Google Earth. Em vermelho os desafetos e em verde as afetividades demarcadas.

⁷ Essa abordagem possibilita uma leitura a partir dos conceitos propostos por Panerai em "Análise Urbana" que analisa traçados, parcelamentos e ocupações para definir o perfil morfológico do lugar.



Figura 6. Traçado urbano, densidade de ocupação do Centro Antigo. Base: Google Earth

O traçado de origem colonial portuguesa do Centro Antigo possui características marcantes. Suas ruas possuem dimensões humanas⁸ que trazem estímulos e fomentam o encontro, a circulação e a permanência das pessoas. Seus quarteirões, curtos e diversificados fornecem múltiplas opções de trajetos e uma infinidade de esquinas que convidam à permanência. O traçado irregular, "pontilhado" por diversas edificações singulares e referenciais simbólicos orientam e trazem forte identificação aos lugares. Com relação ao adensamento, observamos altas taxas de ocupação, com quarteirões 100% preenchidos, tornando-o repleto de usos e funções. A ocupação, em sua totalidade, não possui afastamentos frontais e laterais, formando um todo contínuo que configuram e diferenciam as vias, conferindo caráter e identidade a elas. Além disso, essa disposição torna a área mais propícia às atividades comerciais, à circulação das pessoas e à permanência. Ver **figura 6**.

Com relação aos morros, não há uma única morfologia, conforme observamos na **figura 7**. Suas formas são diversas, ora espontâneas, ora planejadas. A topografia acidentada ocasiona implantações orgânicas, fazendo surgir uma gama de diferentes traçados com vias, largos, escadarias, becos e vielas. Já nas planícies, observamos traçados retilíneos e quarteirões extensos, conforme **figura 8**.



Figura 7. mosaico de tecidos urbanos - traçados e ocupações dos morros

⁸Dimensão humana, segundo Jan Gehl, correspondem a cenários e palcos do encontro e das trocas, repleto de espaços de vivência e permanência das relações cotidianas.

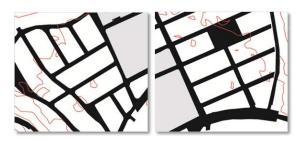


Figura 8. Tracados nas várzeas.

Para compreender os arranjos formais⁹, qualificando os espaços e as ambiências urbanas que estruturam o funcionamento dos lugares, propomos a identificação dos papéis que as ruas e os lugares têm no cotidiano das pessoas, de modo a reconhecermos os valores que estão associados com a vida pública, avaliando-as para além de suas classificações funcionais, pesquisando suas formas e correlacionando com seus usos e apropriações (Jacobs, 1995).

Propomos com esta abordagem compreendermos a escala humana dos lugares e como sua morfologia influencia nas práticas cotidianas e na vida societária. Esta análise torna-se necessária para uma reflexão na perspectiva da (re)concepção dos espaços potencializando suas características de lugar ou revertermos suas qualidades de não-lugar. Para nível de compreensão do processo, apresentaremos, em seguida, as análises dos percursos do Centro Antigo e a antiga várzea (Parque das Palmeiras e Praia da Chácara) como amostragem, adotando para ambos um trajeto de 1300m.

Percebe-se que a escala urbana do Centro Antigo é extremamente propícia ao uso, à apropriação e à permanência das pessoas, em especial nas praças e largos (figuras 09 e 10). No entanto, seu desenho urbano prioriza a circulação de automóveis, onde boa parte das calçadas são muito estreitas e com uma série de elementos urbanos inviabilizando a livre circulação dos pedestres. Possuindo atributos que garantem a imaginabilidade, vitalidade e sentido (Lynch, 1981) a forma urbana do Centro Antigo¹⁰ precisa ser repensada de modo a garantir outras qualidades essenciais aos espaços urbanos, como adequação e acessibilidade (Lynch, 1981).

.

⁹ Allan Jacobs (1995) em seu artigo "Looking, Learning, Making" nos atenta para a importância que os arranjos físicos tem, focando em suas ruas e identificando os elementos físicos fundamentais da cidade.

¹⁰ A área faz parte de um zoneamento especial na legislação municipal, a Zona Especial do Centro Histórico (ZECHAR), onde a legislação incidente contem parâmetros homogêneos, não considerando a presença e a contextualização dos diversos imóveis nos quais incidem o tombamento (de nível Federal e Estadual)

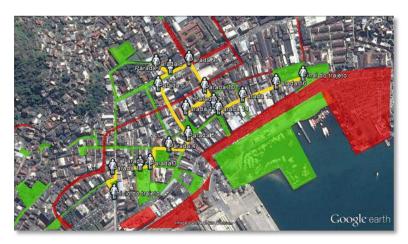


Figura 9. Centro Antigo num percurso de 1300m. Em vermelho os desafetos e em verde as afetividades demarcadas.

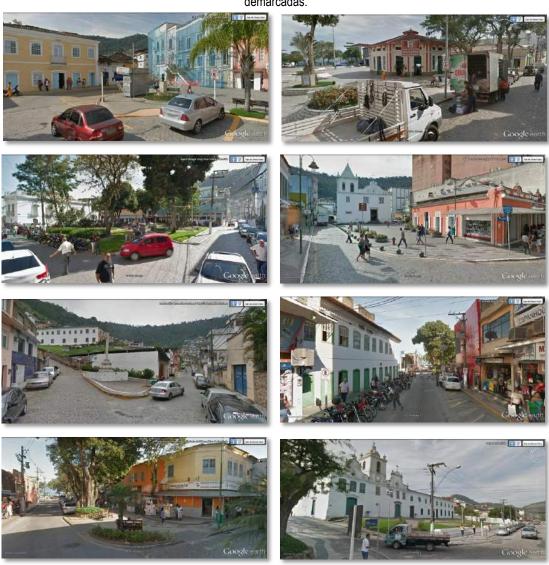


Figura 10. Sequência de algumas imagens do percurso. Fonte: Google Earth.

Por outro lado, observamos que os bairros, Praia da Chácara e Parque das Palmeiras, ao contrário do Centro Antigo, são monótonos e sem vida. Suas características e atributos morfológicos transferem-lhe uma pobreza de significações e usos, apropriações e permanências. Também a falta de espaços de uso

público, como praças e largos, somados ao desenho de suas ruas que priorizam os veículos motorizados tornam estes espaços urbanos inertes e nada atraentes (figuras 11 e 12).



Figura 11. Praia da Chácara e Parque das Palmeiras num percurso de 1300m. Em vermelho os desafetos e em verde as afetividades demarcadas.



Figura 12. Sequência de imagens do trajeto Praia da Chácara e Parque das Palmeiras. Fonte: Google Earth.

3. A Alma do lugar – A dimensão simbólica do espaço

Quando as pessoas concebem um significado para os lugares e estabelecem com eles uma relação de afetividade, sugere-nos que memórias foram ali alicerçadas, o que possibilita a recordação cognitiva destes lugares e a possibilidade de narrá-los. Um lugar vazio de significado, um lugar sem alma, é

representado por aqueles lugares não lembrados, sem o qual não foi estabelecida nenhuma relação afetiva, não se deram acontecimentos importantes nem fatos a serem recordados. Desta forma, só se compreende a alma a partir da apreensão do que as pessoas sentem em suas múltiplas maneiras de interpretar o espaço (TUAN, 1983), suas aspirações, necessidades e os ritmos funcionais de suas vidas.

O homem habita onde ele pode se orientar e se identificar com o ambiente. Quando não há uma identificação, ele não habita de fato, mas vive provisoriamente no espaço sem estabelecer vínculos e identidade. A orientação e a identificação são, portanto, duas funções psicológicas que fornecem o ponto de apoio existencial ao homem. Desta forma, ele é capaz de se orientar, saber onde está, e de se identificar com o ambiente¹¹. O que propomos, portanto, é buscar um caminho para compreender as vivências e as percepções como fruto da interação das pessoas com os lugares (que lhes permitem a orientação e a identificação) através da apreensão dos discursos que se encontram "bloqueados" nas formas urbanas.

As vivências e percepções das pessoas no espaço urbano definem fragmentos de memórias que compõem mentalmente mapas urbanos invisíveis que se tornam discursos e narrativas. Dessa forma, as pessoas são capazes de selecionar as coisas sobre as quais devem ser dirigidos seus valores afetivos. (CANEVACCI, 1993). Os espaços, portanto, contém "coisas" que manifestam e encarnam significados existenciais, como a forte correspondência com o sítio e a influência das circunstâncias históricas (NORBERG-SCHULZ, 1980). Através desta perspectiva antropológica e fenomenológica buscamos resgatar as representações plasmadas e decantadas nos conteúdos simbólicos a partir de múltiplas narrativas (vozes).

3.1. A trama de significações – memórias e percepções

Os significados urbanos são "ancoragens afetivas" de referenciais e signos no espaço transferindo para ele as qualidades de lugar. Cada pessoa possui sua própria rede de significações que permite sua identificação e orientação. Essas redes, quando conectadas, compõem uma Trama de Significações. As intervenções urbanas, quando não levam em conta os significados urbanos ancorados nas formas, podem acarretar prejuízos irreparáveis nas relações que as pessoas estabelecem com o lugar e com a cidade, num processo de desapego e estranheza. Segundo Lynch (1997), os lugares identificáveis são como "cabides" sobre os quais "penduramos" as memórias, os sentimentos e os valores pessoais, sendo a familiaridade a responsável por criar o sentido de lugar.

As memórias correspondem a fatos e acontecimentos vinculados espacialmente, que fornecem significado aos lugares. Identificamos essas memórias ancoradas em seu suporte físico, o que torna

-

¹¹ A identificação é a base para o senso de pertencimento do homem. A orientação é a função que o permite se movimentar (NORBERG-SCHULZ, 1980).

possível transferir uma narrativa, um discurso, uma afetividade ou desafeto para o campo geográfico, para o lugar onde o fato ou acontecimento se deu. Deste modo, podemos identificar memórias como camadas significantes sobre formas urbanas, sobrepondo-as numa composição que possibilita identificá-las em redes de memórias. A partir da apreensão das memórias afetivas das pessoas, foi elaborado um mapeamento (**figura 13**), buscando compreender como essas memórias se estruturam no espaço urbano e desvendar os lugares da cidade onde se concentraram acontecimentos e fatos marcantes para a população.



Figura 13. Mapa das Memórias Territorializadas, elaborado a partir das camadas de memórias inseridas sobre Google Earth.

Já as percepções foram coletadas a partir de duas abordagens¹². Com a interpretação das narrativas geramos camadas de significados sobrepostas e mapeamos os lugares recordados com afetividade e com desafetos. Através da apreensão das redes de significações, conseguimos identificar os lugares de identificação e orientação no espaço. Conectando-os, foi possível sobrepor por camadas essas redes individuais, compondo uma cartografia da Trama de Significações (**figura 14**). Essa trama, portanto, compreende a reunião das inúmeras redes de significados a partir de uma lógica de interação, de mutualismo e de interdependência. Através das memórias, vivências e percepções das pessoas com os lugares, conseguimos identificar quais são, de fato, as formas e os conteúdos importantes, os lugares que as retratam e as representam e também os lugares evitados que necessitam de alteração estrutural.

.

¹² A primeira forma de apreensão se deu através da composição de um grupo intersetorial no âmbito da Prefeitura, entre novembro de 2013 e janeiro de 2014. O grupo realizou um levantamento de dados empíricos e definiu sua visão do lugar - os pontos positivos e negativos, as demandas, os desafios e as potencialidades. Os resultados geraram mapas perceptivos como camadas de afetividades e desafetos. A segunda abordagem empírica para apreender as percepções dos diferentes atores/observadores do espaço urbano foi coletada a partir da aplicação de dois e-questionários. O primeiro teve como objetivo coletar as percepções de maneira mais abrangente e o segundo teve a função de avaliar lugares específicos da cidade.



Figura 14 - Sintaxe de afetividades, percepções e memórias - a Trama de Significações identificada. Em vermelho os desafetos e em verde as afetividades demarcadas.

3.2. A Identidade do Lugar - uma sintaxe do imaginário

O imaginário constitui a forma pelo qual o homem se apropria da cidade em seu cotidiano, é a cidade como espaço habitado, vivido, qualificado e socializado. A apropriação dos lugares da cidade esclarece, portanto, a dimensão experiencial do imaginário, que corresponde à relação passado-presente das pessoas com os lugares. Desta forma, os lugares da cidade estão permeados pelo tempo que contracena com as formas urbanas percebidas através dos estímulos sensoriais que as pessoas recebem em seu cotidiano e das imagens referenciais que elas carregam. Essa unidade imagem-imaginário pode ser compreendida como a manifestação da unidade corpo-alma, responsável pela geração do significado do lugar (Ferrara, 2000).

A sintaxe do imaginário, portanto, é representada pela identidade social que repousa na relação com o sítio, nas culturas locais, na paisagem, na história e nas percepções e memórias afetivas que compõem a autoimagem coletiva. A coletividade, desta forma, estabelece sua identidade ao atribuir ao lugar uma relação de pertencimento contido no nível afetivo, onde a identidade corresponde ao compartilhamento e reconhecimento comum, unindo as pessoas, que passam a se ver de forma associativa.

4. Considerações finais

A memória coletiva da cidade de Angra parece estar em constante conflito com a sua transformação e com a absorção dos novos elementos. O imaginário do lugar reúne os contrastes do espaço de ontem

_

¹³ A identidade do lugar, segundo Hall (2006), está sempre sujeita a um processo que ele denomina de "destruição criadora", por conta da ação contínua de reelaboração dos critérios de avaliação pública das pessoas. Esses critérios variam de acordo com a multiplicidade de situações sociais e as transformações econômicas, políticas e culturais ocorridas, proporcionando um contínuo reajustamento das "matrizes identitárias" dessas pessoas. Pudemos observar ao longo da pesquisa uma grande variedade e sobreposições de narrativas e interpretações sobre a identidade do lugar que perpassou ao longo do tempo, nos diversos instantes histórico-culturais da cidade.

com o de hoje, associado a percepções de outros lugares, como base de apoio perceptivo, sobretudo a cidade vizinha, Paraty. Observa-se, que para os moradores, Angra perdeu boa parte de suas qualidades ambientais ao longo de seu processo de crescimento, onde as imagens antigas levam à constatação da "perda" de um importante conjunto urbano colonial, resultado do desejo de progresso e desenvolvimento¹⁴, mudando por completo a imagem da cidade.

Essas transformações passaram a ser consideradas negativas a partir de uma certa supervalorização das formas urbanas históricas e sua destinação como produto turístico. Processo este percebido com "sucesso" na cidade vizinha Paraty, decorrente da apropriação de sua antiga forma urbana, seu Corpo, para o turismo dito cultural. Quando a cidade colonial ganha destaque como um importante produto turístico-cultural, Paraty passa a ser vista como "modelo de desenvolvimento que Angra devia ter seguido".

No entanto, diferentemente de Angra, a cidade vizinha, passou anos de isolamento econômico e social, vivendo da pesca artesanal e de subsistência, o que acarretou em pequenas mudanças físicas em seu conjunto histórico. Com o tombamento federal de Paraty como conjunto paisagístico, torna-se compulsória a conservação das edificações existentes e definindo um "estilo colonial" a seguir quando da implantação de novas construções. Ao percorrer o Centro Histórico de Paraty o que vemos é uma museificação da cidade colonial, onde o antigo morador já não está mais ali, onde os vazios foram preenchidos com "novas velhas" arguiteturas, alterando substancialmente os significados urbanos.

Já Angra teve seu corpo substancialmente alterado no tempo, dotando-o de uma nova imagem. A arquitetura colonial, tão enfatizada nas narrativas como formas perdidas, foi dando lugar a uma mistura heterogênea de formas de edificar e interpretar o espaço construído. No seu intenso processo de transformação urbana, a cidade tenta recuperar sua identidade no passado, o que acarreta em discursos que destacam a "perda de identidade", principalmente pela dificuldade de reconhecer aquela paisagem transformada como sua. No entanto, mesmo com todas as transformações relatadas, as memórias e significados do lugar ainda possuem ancoragem nas formas, manifestações e nos referenciais simbólicos. A identidade matriz aparenta estar guardada nestes elementos, já que os moradores ainda frequentam e utilizam os mesmos lugares, as mesmas vias, as mesmas praças, a mesma padaria, o mesmo ponto de encontro. Apesar de não ter a aparência de um Centro Histórico em sua forma física, o Centro de Angra ainda serve de ancoragem de significados urbanos que transferem o senso de pertencimento e identificação de seus habitantes. Podemos, portanto, classificar o Centro Antigo com uma força de representação simbólica capaz de despertar uma "ilha de afetividade".

_

¹⁴ Durante vários anos a população não queria manter suas estruturas do passado, e ansiava um futuro com outra postura econômica e cultural, ostentando novas estruturas urbanas, que expressasse o "espírito do novo tempo". Os objetos do passado eram vistos, portanto, como entrave ao desenvolvimento econômico da cidade.

Mesmo com tantas transformações em seu tecido urbano e social, Angra, parece ter adquirido uma identidade ainda mais forte, principalmente por conta das condicionantes naturais que estabeleceram seus próprios limites à ocupação, compondo lugares com morfologias diversas. As forças naturais estabeleceram limites físicos que geraram características urbanas que trabalham conjuntamente na conformação de uma paisagem única e singular, com uma forte identidade. Nesse contexto, o Centro Antigo deve ser entendido como o espaço síntese desta identidade.

5. Referências bibliográficas

CANEVACCI, Massimo. A cidade polifônica: ensaio sobre antropologia da comunicação urbana. São Paulo: Stúdio Nobel, 1993.

COSGROVE, Denis. A geografia está em toda parte: Cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato & ROZENDAHL, Zeny (orgs.). Paisagem, Tempo e Cultura. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.123p. p.92-123

GARCIA LAMAS, José M. R. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa, 1993.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. Os significados urbanos. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

KOSTOF, Spiro, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, second edition Thames & Hudson, New York 1999.

JACOBS, Allan. Great Streets. Cambridge, MA: MIT Press, 1995.

JACOBS, A. e APPLEYARD, D. Touvard na urban design manifesto. In: LEGATES, R. e STOUT, R. *The city reader.* Nova York, Routledge, 1996.

LEFÈBVRE, Henri. A revolução urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LIMA, Honório. Notícia histórica e geográfica de Angra dos Reis, Niterói, 1889.

LYNCH, Kevin. A Boa Forma da Cidade. Lisboa: Edições 70.1981

_____ A Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes. 1997

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. *A paisagem como fato cultural*. In: YÁZIGI, Eduardo (org.). Turismo e paisagem. São Paulo: Contexto, 2002, p. 29-64

_____ Morfologia das Cidades Brasileiras. Introdução ao Estudo Histórico da Iconografia Urbana, in Revista USP, 30, São Paulo, CCS-USP, jun.-agos./1996, pp. 144-55.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci: towards a phenomenology of architecture*. Nova York: Rizzoli, 1980 PANERAI, Philippe. *Análise urbana*. Tradução Francisco Leitão. Brasília: UNB, 2006.

REIS, B. Apontamentos para a história de Angra dos Reis. Angra dos Reis: Conselho Municipal de Cultura, 1988.

SHUMACHER, Thomas. *Building and Streets: Notes on gonfiguration and Use*. Cambridge, MA, 1978.

TUAN, Yi Fu. Espaço e lugar: a perspectiva da experiência. Tradução: Lívia de Oliveira. - São Paulo: Difel, 1983.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Passado, presente e futuro: regeneração urbana na zona ribeirinha oriental de Lisboa

Ana Nevado

DINÂMIA'CET-IUL, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa Av. Forças Armadas, 1649-026 Lisboa anacnevado@gmail.com

Resumo

A regeneração urbana representa o futuro das cidades contemporâneas, buscando a melhoria das condições de vida. Enquanto processo e instrumento político, insere-se em linhas estratégicas de desenvolvimento comunitário internacional, implicando uma constante atualização/revisão de diplomas de ordenamento, planeamento e gestão urbanística, e novos modelos de desenvolvimento territorial com base na competitividade e globalização económica, sustentabilidade e coesão social. O rápido desenvolvimento urbano europeu e português focam a regeneração urbana como ação prioritária. No caso de Lisboa, a expansão e posterior deslocalização industrial geraram novas centralidades urbanas, externas à cidade mas inseridas atualmente na área metropolitana, requerendo organizações técnico-políticas específicas. Destacamos o caso da zona ribeirinha oriental de Lisboa pela sua complexa evolução histórica e urbana e o estado atual de declínio que coloca problemas, desafios e oportunidades de intervenção aos técnicos envolvidos nos processos de regeneração urbana. No atual contexto de indisponibilidade financeira pública, urge repensar globalmente as estratégias de gestão urbana, fomentando a intervenção a partir das pré-existências, da história e do património.

Palavras-chave

Regeneração urbana, planeamento/gestão urbana, zona ribeirinha Oriental de Lisboa, Área Metropolitana de Lisboa

Abstract

Urban regeneration represents the future of contemporary cities, seeking for better life conditions. As a process and political instrument, it is inserted in strategic guidelines of international communitarian development, implying a constant updating/revision of the legal diplomas of urban planning and management, and new models of territorial development based on economic competitiveness, globalization, sustainability and social cohesion. The rapid European and Portuguese urban development focus urban regeneration as a priority. In the case of Lisbon, the expansion and the subsequent industrial dislocation shaped new and external urban centralities that are currently inserted in the metropolitan area, requiring specific technical-political organizations. We highlight the case of the Eastern waterfront area of Lisbon due to its complex historic and urban evolution and by its current situation of urban decline that introduces problems, challenges and opportunities of intervention to the technicians that are involved in urban regeneration processes. In the actual context of public financial unavailability, urges to globally rethink urban management strategies, stimulating the intervention departing from the pre-existences, history and heritage.

Keywords

Urban regeneration, urban planning/ management, Eastern waterfront area of Lisbon, Metropolitan Area of Lisbon

Introdução

Perante o rápido desenvolvimento urbano da Europa – e de Portugal, em particular -, os desafios impostos e os impactos desencadeados pelos fenómenos de globalização económica e de metropolização do território, é necessário um olhar crítico por parte da governança, dos técnicos (e.g.: Arquitectos e Urbanistas), políticos e demais agentes envolvidos sobre a cidade contemporânea. Inseridas no âmbito do desenvolvimento comunitário, as políticas urbanas atuais buscam sustentabilidade, coesão social e competitividade territorial, de onde se destaca a regeneração urbana como ação prioritária (GUERRA ET AL, 2005). No caso de Lisboa, o desenvolvimento urbano deve-se, sobretudo, à expansão e deslocalização industrial, que geraram novas centralidades urbanas em áreas externas à cidade. Selecionamos a zona ribeirinha oriental de Lisboa (ZROL) como caso de estudo, pelo seu legado histórico industrial e patrimonial (CUSTÓDIO E FOLGADO, 1999), a sua importância no desenvolvimento da capital, as constantes transformações urbanas e infraestruturais (rodo e ferroviárias), a presente situação de obsolescência e a potencial emergência no âmbito da reabilitação e regeneração urbana. Considerando a complexidade da questão das áreas pós-industriais ribeirinhas (CRAVEIRO, 1997), colocam-se ainda, paralela e transversalmente, três questões:

- i) a crescente amplitude dos centros urbanos requer estruturas administrativas mais complexas e especializadas, reforçando os mecanismos de participação pública (ALVES, 2001) e assegurando as necessidades coletivas das populações;
- ii) nas áreas metropolitanas e territórios na sua área de influência, é necessário articular e salvaguardar globalmente os interesses da população;
- iii) os núcleos suburbanos constituintes das áreas metropolitanas integrados na periferia das grandes cidades (e.g.: ZROL, Olivais e Algés Lisboa), requerem uma organização administrativa, técnica e política específica.¹

Todavia, a periferia é hoje também cidade (ANDRÉ, 2012). Tendo perdido a sua conotação negativa, carece de intervenção e oferece novas possibilidades de redefinição, articulação com outros territórios e (re)criação de centralidades. Neste sentido, a criação de uma autarquia supramunicipal (i.e.: preservando as autarquias municipais existentes na AML, gerando uma nova autarquia, de nível superior) poderá ser uma possibilidade para a gestão urbana contemporânea? Perante tal cenário e, especificamente em casos pós-industriais, a regeneração urbana – enquanto objetivo e instrumento estratégico, de gestão territorial – representa o futuro. Para além disso, representa também a possibilidade de legar novos marcos na cidade, promovendo-a mediante a (re)construção de um património para o futuro, i.e., um bem passível de ser herdado, preservado e valorizado pelas gerações vindouras (CAMPOS 1998, pág. 7). Deste modo, considerando que o recurso ao passado justifica e fundamenta a intervenção na cidade na atualidade – utilizando a história, o património e as pré-existências como ferramentas -, questionamos

¹ Baseado em: http://administrativistassub3.blogspot.pt/2012/12/os-novos-fenomenos-urbanos-e-os-municipios.html e http://www.pscascais.pt/os-conceitos-de-reabilitacao-urbana-e-de-regeneracao-aplicados-as-periferiassuburbanas/

modos atuais de (re)projetar áreas urbanas por via da regeneração urbana (i.e.: analisando programas, iniciativas, planos, etc.). Cientes da complexidade e especificidade do caso de estudo (NEVADO, 2014a/b) inserido na cidade e na AML, pretendemos contribuir para:

- o conhecimento histórico da evolução urbana de Lisboa e concretamente da área em estudo;
- ii) o campo de intervenção prática, nomeadamente no âmbito do planeamento, da gestão e da regeneração urbana.

Metodologicamente, analisa-se o caso de estudo à luz da evolução urbana e histórica – recorrendo a bibliografia, material e análise cartográfica, e por via empírica (i.e.: visitas ao local, recolha fotográfica) -, considerando: a evolução do conceito de regeneração urbana e a sua premência nos instrumentos de gestão territorial; a atuação da autarquia nesse âmbito e particularmente na área em estudo (e.g.: planos urbanos); a nova lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo (2014), visando, por um lado, a reforma dos diversos diplomas que regulam o planeamento e o ordenamento do território, e, por outro lado, a criação de um novo modelo de desenvolvimento territorial, condições de investimento e de competitividade territorial adequados às necessidades futuras; as diferenças entre os conceitos de reabilitação urbana e regeneração urbana.

Desenvolvimento

As grandes e céleres alterações económicas, sociais e políticas ao longo do século XX, especialmente a partir do término da II Guerra Mundial no caso Europeu, e a partir da Revolução de 1974 em Portugal, consubstanciam-se no fenómeno de globalização. O processo de unificação europeia - "Europeização", onde o tempo e a distância perderam relevância e os cidadãos dos diferentes países ficam em contacto direto e as cidades entram em competição à escala global (CEU 2003, pág. 24) -, reflete-se em políticas e diretivas internacionais. As mudanças radicais governamentais influenciam o ordenamento e a gestão das cidades contemporâneas (CEU 2003, pág. 24). A competitividade incita a adoção de modelos empresariais de gestão das cidades, por exemplo, por via do marketing urbano e de investimentos promocionais, conduzindo, por vezes, ao afastamento da participação pública das políticas estratégicas e dos poderes locais (ALVES, 2001; CEU 2003, pág. 24). Nesse sentido, o desenvolvimento de processos inovadores de democracia local constitui um desafio importante, de modo a assegurar a participação pública, a promoção de interesses, do bem-estar coletivo e de uma identidade urbana partilhada, denotando uma evolução cultural (CEU 2003, pág. 26). Esses objetivos poderão ser atingidos sob novas formas de cooperação, em contextos de redes de cidades (CEU 2003, pág. 29; FONSECA FERREIRA, 2007a). O processo de globalização manifesta-se por uma dispersão mundial da produção, assim como uma concentração da gestão e das funções nas grandes cidades, o que pode conduzir, por um lado, ao crescimento acelerado das regiões metropolitanas, e, por outro lado, a assimetrias territoriais e disparidades sociais (CEU 2003, pág. 31-32). Atualmente o espaço urbano é um contínuo urbanizado, tendo desaparecido a dicotomia centro/periferia (ANDRÉ, 2012). As atividades económicas são atualmente influenciadas, simultaneamente, pelos efeitos da globalização e pela especialização (no âmbito regional e/ou local) (CEU 2003, pág. 14). Hoje, mais do que nunca, as atividades económicas baseiam-se no conhecimento e na aplicação de tecnologias inovadoras, quer na produção, quer nos serviços (CEU 2003, pág. 14).

A procura e os diversos debates técnico-científicos sobre novos modelos urbanos para a Europa, onde as cidades assegurem a coerência entre o passado e o futuro, por via do presente (CEU 2003, pág. 22) relevam a regeneração urbana como ação prioritária, onde o desenho urbano e a composição urbana serão os elementos essenciais para o renascimento das cidades (CEU 2003, pág. 21). Inserida em novos sistemas de governança sob uma visões coerentes e estratégicas contemporâneas - que permitem e convidam ao envolvimento dos cidadãos nos processos de tomada de decisão, recorrendo às novas tecnologias de informação e comunicação (CEU 2003, pág. 38) -, a regeneração urbana ultrapassa a questão da conservação/preservação do Património cultural e natural (CEU 2003, pág. 19) permitindo reconstruir cidades existentes. Inscrita em lógicas económicas atuais e de contenção, a regeneração urbana celebra novos territórios. Todavia, ao partir das pré-existências, não significa que se mantenham ligações estritamente afetivas, mas antes se reconhecem e recuperam elementos e lógicas que valorizam a vivência urbana. Consideramos que não basta reabilitar o edificado e mantê-lo fiel ao estado original, mas sim adaptá-lo à contemporaneidade, de acordo com leituras e estratégias prospetivas. Consequentemente, é importante analisar o território através do seu passado:

- i) ativo (TERÁN, 2009), social e economicamente, adequando-o ao presente e aos recursos disponíveis, definindo, contudo, soluções adaptáveis futuramente, através da elaboração de planos de prevenção e adaptação;
- ii) *produtivo*, contrariando as tendências atuais de declínio urbano e rentabilizando as préexistências do território.

Nos territórios portuários pós-industriais, é notória a presença da História e do passado (RUFINONI, 2014). A preservação e conservação constituem desafios presentes e futuros, já que urge:

- i) adaptar estruturas pré-existentes;
- ii) criar intervenções inseridas em lógicas de economia de recursos e meios;
- iii) assegurar a necessidade de interligação dessas áreas eminentemente técnicas e complexas com o resto da cidade (e.g.: ZROL).

Apesar de poderem ser independentes da história dos sítios (CEU 2003, pág. 14), esta pode constituir uma mais-valia e fundamento para as intervenções de arquitetura e, sobretudo, no domínio da regeneração urbana, considerando que o passado nos oferece lições para o futuro (CEU 2003, pág. 9). A História é aqui compreendida como vantagem competitiva, evidenciando a singularidade e diversidade, fomentando a relação entre o território e a população e a identidade (CEU 2003, pág. 15). A História tem

vindo a demonstrar que o futuro é determinado pelo passado (CEU 2003, pág. 23; TERÁN, 2009). São necessárias novas regras para o desenho e composição urbanos, interligando e melhorando:

- i) zonas antigas e/ou degradadas com áreas recentes (e.g.: expansão urbana);
- ii) espaços não construídos/expectantes e espaços construídos, a diferentes escalas (e.g.: redes de cidades VS território global da Europa) (CEU 2003, pág. 32).

O desenvolvimento urbano resulta tanto de gestos informais, não planeados do passado, como de momentos de planeamento contínuo, resultando formas e espaços urbanos variados que hoje são marcados por novas tecnologias de informação e de comunicação (CEU 2003, pág. 31). O recurso ao passado justifica e fundamenta a intervenção na cidade na atualidade (NEVADO 2014a; TERÁN 2009).

A problemática da regeneração urbana surge, antagonicamente, com a melhoria das condições de vida. Considerando o atual contexto de crise/indisponibilidade financeira no contexto europeu, é importante questionar os modos atuais de (re)projetar áreas urbanas por via da regeneração urbana recorrendo à história, o património e as pré-existências como ferramentas e suportes teóricos de intervenção. Perante a crescente degradação de áreas urbanas (centrais e/ou periféricas) e, especificamente nas zonas ribeirinhas pós-industriais, colocam-se questões, desafios e oportunidades relativos aos modos actuais e futuros de (re)projetar essas áreas urbanas por via da regeneração urbana. O caráter singular e histórico da cultura urbana europeia, requer a atuação de técnicos profissionais que possuam a consciência e o know-how a fim de compatibilizar as novas formas, padrões e fluxos urbanos com as necessidades das populações e comunidades locais atuais (CEU 2003, pág. 33). A questão da reabilitação, conservação, destruição das pré-existências, em particular do património, tornou-se central nos nossos dias. Contudo, do que se trata efetivamente? De entre os elementos que contribuem para o tema, salientamos:

- i) a necessidade de cada lugar ter a sua identidade;
- ii) a crescente importância do turismo para incrementar a economia;
- iii) a tendência *retro* que nos conduz ao passado, devendo, porém, ser adaptada a cada contexto específico, prevendo cenários futuros.

Inserida em teorias económicas com vista ao fomento e à correção de situações urbanas, sociais e económicas, a regeneração urbana traduz-se em políticas, instrumentos, planos e programas de cariz estratégico (FONSECA FERREIRA, 2007a). A competição e competitividade global/internacional são hoje realidades, exigindo a cooperação e a especialização das cidades (FONSECA FERREIRA, 2007a/b), onde a riqueza e diversificação das atividades económicas urbanas e a qualidade do ambiente urbano constituem fatores decisivos para a localização das empresas (CEU 2003, pág. 27), a escolha do lugar para habitar e trabalhar. Perante a depredação de recursos (não renováveis), o aumento dos níveis de poluição do ar, as mudanças climáticas (CEU 2003, pág. 29) e a produção de resíduos, urge repensar os impactos ambientais, a preservação do ambiente físico e das paisagens urbanas. Considerar os ecossistemas deverá, porquanto, estar implícita no planeamento e gestão estratégicos, operações

integradas e regeneração das cidades por parte da governança (CEU 2003, pág. 30; CHAMUSCA, 2012). Para além desses desafios, o contexto económico-financeiro de crise atual induz à economia de meios nas intervenções urbanas e à procura de equilíbrio entre a economia e a melhoria de condições de vida. Apesar da exaltação dos fatores competitivos importantes para as cidades (e.g.: a identidade histórica característica dos lugares/comunidades) com vista ao seu desenvolvimento, as novas lógicas urbanas não deverão conduzir a processos de exclusão social e a situações de precariedade (CEU 2003, pág. 28).

A proteção e conservação da paisagem têm vindo a ser proclamadas, sobretudo, desde o final da II Guerra Mundial, como espelha a *Convenção Europeia da Paisagem* (CEP) (CONSELHO DA EUROPA, 2000).² Esse instrumento de promoção, gestão e planeamento das paisagens europeias consiste no primeiro tratado internacional exclusivamente dedicado à paisagem, tendo sido ratfiicado em 2005 em Portugal.

O conceito de regeneração urbana advém e contém os de reabilitação e revitalização, e terá surgido aquando das expansões urbanas periféricas e consequente despovoamento de áreas centrais a partir de meados do século XX na Europa e nos Estados Unidos da América, tendo-se afirmado na segunda metade do século com a substituição da atividade secundária pela terciária, entretanto alojada nos centros das cidades. Sendo um conceito vasto, abrangente e plural (GUERRA ET AL, 2005; MOURA ET AL, 2006), ultrapassa a escala da intervenção pontual, no edificado e/ou no espaço público, representando intervenções globais e abrangendo o campo social, cultural e identitário, i.e., imaterial (e.g.: intervenção Expo'98/Parque das Nações, em Lisboa). A sua importância é clara na atualidade, espelhando-se nos diplomas legais portugueses inseridos num quadro de desenvolvimento sustentável e de coesão social (e.g.: Lisboa 2020). A própria Constituição da República Portuguesa (2005) incumbe o Estado de garantir os direitos e deveres dos cidadãos, por via de organismos próprios e através do envolvimento e participação pública, nomeadamente na proteção e valorização do património nacional, a preservação do ambiente e de recursos naturais e a necessidade de assegurar um correto ordenamento do território (e.g.: Artigo 9.º - Tarefas fundamentais do Estado; Artigo 66.º - Ambiente e qualidade de vida). Como tal, o planeamento estratégico do território e o urbanismo são indispensáveis para garantir esses objetivos, contemplando as dimensões económica, ecológica e social, com base na participação e responsabilização dos atores e através de uma gestão ponderada e de equipas multidisciplinares, considerando a riqueza e diversidade das cidades e regiões europeias (CEU 2003).

Apesar da vasta e complexa legislação afeta às operações e estratégias de regeneração urbana, existem diversos diplomas legais em vigor em Portugal, que se sobrepõem e ora complexificam, ora simplificam e

⁻

Disponível em: http://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/2000-convencao europeia da paisagem-conselho da europa.pdf e

relevam a atividade da regeneração urbana.³ Salientamos a importância do processo de revisão contínua dos documentos legais afetos ao planeamento e à gestão urbana (CEU 2003, pág. 38; NEVADO, 2014 a/b). Por exemplo, o Regime Jurídico da urbanização e Edificação (RJUE), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2014, de 9 de Setembro e pela Portaria n.º 113/2015, de 22 de Abril, visam agilizar procedimentos, permitindo a realização de determinadas operações aos interessados, nomeadamente as condições de licenciamento e autorização no âmbito da comunicação prévia. Recentemente surgiu a nova Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo de Portugal (2014),⁴ visa a reforma dos diversos diplomas que regulam o planeamento e o ordenamento do território e a criação de um novo modelo de desenvolvimento territorial, condições de investimento e de competitividade territorial adequados às necessidades futuras. Nesse contexto, considera-se a regeneração urbana como ação prioritária. Através da promulgação da Lei N.º 31/2014, de 30 de Maio, introduz inovações com vista à mudança do paradigma urbano português, fomentando um desenvolvimento territorial harmonioso, coeso, integrado e sustentável. Contribui ainda para o relançamento de práticas de planeamento e gestão territorial mais transparentes, sustentáveis, justas e responsáveis⁵.

De acordo com esse diploma legal, é clara a distinção entre os conceitos de *reabilitação* e *regeneração urbana*, já que, apesar de constituírem conceitos próximos e transversais, se diferenciam pelo seu âmbito de atuação. Enquanto que a reabilitação se consubstancia na intervenção territorial integrada que visa a valorização do suporte físico de um território - mediante intervenção física sobre o edificado (e.g.: reconstrução e renovação), infraestruturas e sistemas naturais -, a regeneração diz respeito à intervenção territorial integrada, conjugando ações de reabilitação, obras de demolição, construção nova e medidas ajustadas de revitalização cultural, socioeconómica e de coesão territorial. Consequentemente, essas ações são incumbidas ao Estado Português, às regiões autónomas e às autarquias locais a promoção da reabilitação ou regeneração das áreas urbanas críticas, através da programação, monitorização das respetivas operações ou por via da concessão de apoios e outros incentivos financeiros e fiscais. A reabilitação e regeneração urbana são aliás evidenciadas em diversos artigos, tais como: Artigo 13.º (Direitos dos proprietários); Artigo 19.º (Estruturação da propriedade); Artigo 23.º (Domínio privado e políticas de solos).

Em pleno contexto de crise e de mudança, consideramos necessária, por um lado, a reforma dos diversos diplomas que regulam o planeamento e o ordenamento do território, e, por outro lado, a criação de novos modelos de desenvolvimento territorial, condições de investimento e de competitividade territorial adequados às necessidades futuras. Nesse contexto, a interligação económica entre regiões (nacionais e internacionais), o crescimento de sistemas Europeus de inter-relações económicas, com vista à

³ Para obter mais informação, consultar a DGOTDU (recurso disponível na WEB: www.dgterritorio.pt).

⁴ Consulta disponível na WEB: http://dre.pt/pdf1sdip/2014/05/10400/0298803003.pdf

⁵ Baseado em: www.dqterritorio.pt

⁶ Vd. Artigo 61.º - Reabilitação e regeneração, da Nova Lei de Bases do Ordenamento do Território (2014).

prosperidade, coesão social e económica e equilíbrio urbano, são essenciais (CEU 2003, pág. 15). O conceito de *cooperação* (económica) é recuperado (FONSECA FERREIRA, 1987). Os processos de planeamento e gestão urbana – enquanto instrumentos que visam o desenvolvimento sustentável e a coesão social -, deverão gerar compromissos entre os atores envolvidos, salvaguardando interesses coletivos, apdatando-se ao contexto competitivo global com vista ao desenvolvimento económico, adotando as técnicas do pensamento estratégico às políticas urbanas (CEU 2003, pág. 33).

O planeamento e a gestão do território são, essencialmente, processos complexos com base no trabalho de equipas multi e transdisciplinares, e, face às constantes transformações dos quadros políticos, sociais e económicos de cada país, é necessário compreender que o papel dos técnicos envolvidos evolui à medida da sociedade, legislação e políticas de ordenamento e gestão territorial (CEU 2003, pág. 33). No caso português, a elaboração, implementação, gestão, monitorização e revisão de estratégias e políticas de (re)desenvolvimento é competência da Administração Pública e das Autarquias em particular (e.g.: Planos Diretores Municipais), sendo a sua atuação fundamental para atingir o sucesso e a coerência das cidades contemporâneas (NEVADO, 2014a/b). Considerando que o planeamento ultrapassar a mera elaboração de planos urbanos, sendo, primeiramente, um processo político com vista a atingir o equilíbrio e a melhoria dos sistemas urbanos, exige-se ainda uma aproximação humanista e científica para atingir um consenso social (CEU 2003, pág. 34). Destacam-se os casos das Parcerias para a Regeneração Urbana (PRU) (MAOTDR 2007a/b), relevando o papel da participação pública (i.e.: populações e comunidades locais) da Autarquia nesse processo (NEVADO, 2014a/b) e a necessidade de articulação de estratégias locais e regionais inseridas nos quadros globais (e.g.: "Pensar globalmente, Agir localmente") (CEU 2003, pág. 35). Urge também repensar e redefinir atividades económicas, destacando-se a secundária (industrial). O desígnio da reindustrialização é premente, onde o Quadro de referência Estratégica Nacional (QREN) terá de se encontrar disponível no âmbito das regiões.⁷

A origem da AML remonta à constituição da *Região de Lisboa – Plano Diretor da Região de Lisboa* (MOP 1965) (**figura 1**) -, decorrente dos sucessivos processos de urbanização e suburbanização, os fenómenos de metropolização e globalização económica (NEVADO, 2014a). O crescimento urbano, ora contínuo, ora fragmentado, provocou descontinuidades no território. Consideramos que, no caso de Lisboa, a evolução das áreas periféricas/suburbanas da cidade - inicialmente definidas como a *Região de Lisboa*, e, posteriormente como área metropolitana definida administrativamente -, foi determinada pela evolução da ZROL e sua consequente desafetação socioeconómica.

_

⁷ Informação baseada em: http://www.e-dre.dre.min-economia.pt/portal/seminariosir/SIRDRELVT.pdf



Figura 1. *Plano Diretor da Região de Lisboa* (Planta à escala.1:50000; Autoria: MOP/Eng.º Miguel Rezende; Fonte: CDI CCDR-LVT).

Atualmente, a devolução da frente ribeirinha à população é essencial e conduz ao futuro (re)desenvolvimento da cidade, constituindo, aliás, um dos dez objetivos patentes no regulamento no PDML (CML 2012b, pág. 7; NEVADO, 2014b). Especificamente na área em estudo, a Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem vindo a implementar planos, programas e instrumentos de gestão territorial (IGT) com vista à transformação do território ribeirinho da margem Norte de Lisboa e, especificamente para a ZROL, tais como: o *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa* (POZOR) (**figura 2**); diversos planos urbanos de conjunto (e.g.: *Plano de Estrutura da Zona Oriental* (CML, 1992); *Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental* (CML, 2001); *Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental* (**figura 3**); *Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024*, 2009; documento *Da necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa* (CML, 2012a).

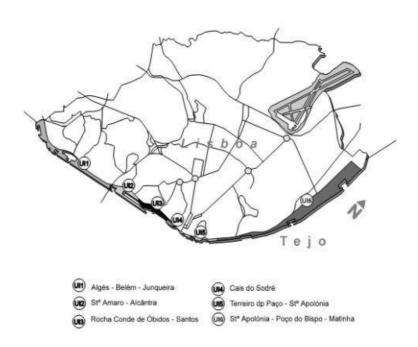


Figura 2. *Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa* (POZOR). (Autoria: CML, 1995; Fonte: Sousa e Fernandes, 2012. Recurso disponível na WEB: http://confins.revues.org/7702).

Perante a inexistência de um plano global, prevê-se a criação de um *Plano Geral de Intervenção para a Frente Ribeirinha de Lisboa*, o qual, após debate e consensualização governamental, enquadrará os diversos planos e projetos sectoriais que a CML e o Estado promovam para o vasto território do arco ribeirinho do Tejo (CML 2012a, pág. 2; NEVADO, 2014b).

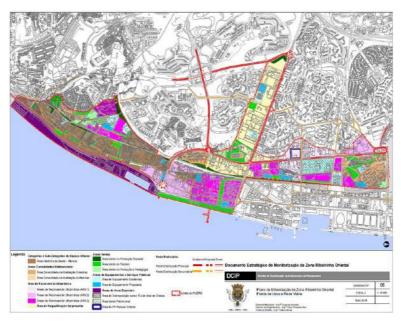


Figura 3. Documento Etsratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental (CML, 2008).

Apesar de os critérios de localização diferirem hoje da concentração de indústrias transformadoras, os territórios ribeirinhos pós-industriais constituem também territórios singulares que merecem olhares e reflexões críticos pela sua evolução histórica e pertinência para as cidades. Selecionamos a ZROL, como caso de estudo, o qual é um território complexo pós-industrial. A sua análise não se pode dissociar da restante cidade e área metropolitana de Lisboa. Como tal, consideramos que «A frente ribeirinha do município de Lisboa não se restringe à faixa marginal sob jurisdição portuária mas sim ao território assinalado no [Plano Director Municipal de Lisboa (PDML)] (...)» (CML 2012, pág. 1) e às suas áreas urbanas contíguas. A ZROL é uma área urbana situada entre dois pólos urbanos de Lisboa, i.e., o Terreiro do Paço e o Parque das Nações, correspondente ao território entre Santa Apolónia e Braço de Prata (inclusive) (figura 4).

Este antigo centro ribeirinho atravessou diversos estágios de transformação urbana (MATOS E PAULO, 1999), sendo atualmente uma área urbana morfologicamente complexa, semi-periférica, caracterizada pela fragmentação e diversidade urbana, que, apesar do evento EXPO '98 e da mega-operação de regeneração urbana associada, não recebeu um investimento global nesse sentido, representando um

caso peculiar na cidade e na Área Metropolitana de Lisboa (AML). Carece, pois, de articulação/relação com outros centros urbanos, a fim de gerar redes estratégicas competitivas.



Figura 4. Delimitação da zona ribeirinha oriental de Lisboa (Santa Apolónia-Braço de Prata). (Diagrama elaborado pela Autora, sobre vista aérea. Fonte: Google Maps, 2014).

A sua evolução histórica e urbana foi determinante para a cidade, considerando a sua íntima relação com a implantação e expansão industrial, atividades portuárias e a crescente circulação de população e mercadorias (NEVADO, 2014a; CUSTÓDIO E FOLGADO, 1999; MATOS E PAULO, 1999) reforçando o seu papel logístico e produtivo ao longo de décadas até à atualidade. A construção de edifícios notáveis (e.g.: Estação de Santa Apolónia) e infraestruturas (e.g.: rodo e ferrovias) conduziram à regularização da margem do rio Tejo, sobretudo nas décadas de 1930-40, estabelecendo uma vocação portuária e fabril até à atualidade (CUSTÓDIO E FOLGADO, 1999; NUNES E SEQUEIRA, 2011). Desse modo, a área rural, fora da urbe, que outrora albergava conventos, quintas e palácios de recreio, deu lugar a um território fabril, preenchido com armazéns, pátios e vilas operárias, suportados por uma malha geometrizada, sobrepondo-se às lógicas anteriores, reconstruindo-as e complexificando-as. A profusão de fábricas instaladas originou elevadas densidades operárias e estabelecendo um novo e importante centro industrial de Lisboa (MATOS E PAULO, 1999). A imagem industrial de uma cidade é essencial para a sua concepção e compreensão cultural, tal como os restantes elementos patrimoniais (e.g.: igrejas, palácios e conventos) (CUSTÓDIO E FOLGADO, 1999).

Posteriormente, a partir das décadas de 1960-70, a deslocalização industrial para áreas periféricas da Região de Lisboa (atual AML), do Porto de Lisboa para os Portos de Setúbal e de Sines, e o processo de

contentorização a partir da Revolução de 1974, encetaram uma fase pós-industrial, num processo de declínio urbano e de despovoamento da ZROL até à atualidade. Porém, essa desafetação socioeconómica permitiu, simultaneamente, o surgimento de novas centralidades em redor do Tejo, expandido e consolidando a AML, que requerem organizações administrativas específicas.

Apesar das inúmeras situações de ruína, abandono e segregação social atuais, denota-se, contudo, a evolução da relação entre a Administração do Porto de Lisboa (APL) e a Câmara Municipal de Lisboa (CML) (CRAVEIRO, 1997). As recentes intervenções no âmbito da regeneração urbana na orla ribeirinha do Tejo gerando centros urbanos, assemelhando-se a um "colar de pérolas" (e.g. Belém, Alcântara, Cais do Sodré, Terreiro do Paço/Ribeira das Naus, Santa Apolónia; Braço de Prata; etc.), cujas intervenções (públicas e privadas) incidem, sobretudo, na requalificação do espaço público, criação de pólos museológicos e equipamentos urbanos. Surgem ainda intervenções pontuais de reabilitação urbana, levada a cabo por privados, no campo da habitação.

Conclusões

Através deste estudo, depreendem-se as seguintes conclusões:

- i) A cidade contemporânea é, simultaneamente, passado, presente e futuro, onde a regeneração urbana desempenha um papel crucial na sua gestão e planeamento urbano, buscando a melhoria da qualidade de vida e ambiental;
- ii) No atual contexto de indisponibilidade financeira pública, urge reavaliar e repensar globalmente as estratégias de gestão urbana, sendo necessárias políticas em contraciclo, destacando a regeneração urbana nesse processo e adotando modos de gestão estratégica no processo de desenvolvimento espacial, ultrapassando a mera elaboração e implementação dos planos urbanos.
- iii) Salienta-se a necessidade de assegurar a colaboração, envolvimento, apoio e articulação entre entidades nos processos de coordenação territorial multiescalar (e.g.: inter e supramunicipal), assim como a participação pública (i.e.: comunidades locais) inseridas em sistemas de cooperação;
- iv) Urge adaptar as propostas locais e regionais às estratégias e políticas europeias, coordenando o planeamento e a gestão urbana de acordo com os princípios e objetivos internacionais comunitários e políticos (Europeus);
- v) Apesar da sua complexidade, as áreas pós-industriais ribeirinhas são territórios potencialmente emergentes e de relação com outros centros urbanos, partindo das préexistências;
- vi) A crescente amplitude dos centros urbanos requer estruturas administrativas mais complexas e especializadas, reforçando os mecanismos de participação pública e assegurando as necessidades coletivas das populações;

- vii) Nas áreas metropolitanas, constituídas por grandes cidades (e.g.: Lisboa) e territórios na sua área de influência, é necessário articular e salvaguardar globalmente os interesses da população;
- viii) Os núcleos suburbanos constituintes das áreas metropolitanas integrados na periferia das grandes cidades, requerem uma organização administrativa, técnica e política específica e articulada com os demais instrumentos legislativos e programas de atuação da administração pública nesse âmbito em vigor (e.g.: ZROL e núcleos ribeirinhos da Margem Sul do Tejo);
- ix) A ZROL é uma área semi-periférica, em declínio urbano, mas constitui um potencial laboratório de ensaios urbanísticos e arquitetónicos no âmbito da regeneração urbana a fim de:
 - a. testar métodos de planeamento e gestão mais flexíveis e alternativos;
 - reinventar cenários urbanos abrangentes, marcados pela forte presença de infraestruturas, espaços públicos, programas arquitetónicos e ambientais (VIEGAS ET AL 1997, pág. 18-19), recriando centralidades.

Finalmente, conclui-se que a articulação entre a investigação, arquitetura, urbanismo, legislação, história e o conhecimento empírico sobre a cidade contemporânea é fundamental na elaboração e implementação de estratégias de regeneração urbana. Face aos desafios impostos na cidade contemporânea, projetar na contemporaneidade através de intervenções de arquitetura e urbanismo requer uma fundamentação histórica, adaptada, porém, às vicissitudes atuais. Urge rever, reformar e atualizar os diversos diplomas que regulam o planeamento e o ordenamento do território, assim como criar novos modelos prospetivos de desenvolvimento territorial, condições de investimento e de competitividade territorial adequados às necessidades presentes e futuras, fomentando o bem-estar coletivo.

Referências bibliográficas

ALVES, S.C.N. **Planeamento colaborativo em contextos de regeneração urbana.** 2001. Dissertação de Mestrado – FEUP, 2001. Disponível em: http://repositorio-aberto.upág.pt/bitstream/10216/12384/2/Texto%20integral.pdf> Acesso em: 03 Janeiro 2015.

ANDRÉ, PÁG. Reabilitação Participada do Território Urbano: Centro e Periferia. **PLURIS'12. Planejamento Urbano Regional Integrado e Sustentável. Reabilitar o Urbano.** Brasília, [s.n.] 2012.

CAMPOS, J. Introdução, in TRIGUEIROS, L.; SAT, C. (eds) **Expo 98 - Exposição Mundial de Lisboa - Arquitectura**. Lisboa: Blau, 7, 1998.

CEU. A Nova Carta de Atenas 2003. A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI. Lisboa: Conselho Europeu de Urbanistas, 2003.

- CHAMUSCA, P. **Governança e regeneração urbana: entre a teoria e algumas práticas.** 2012. Tese de Doutoramento em Geografia FLUPÁG. Lisboa: FLUP, 2012. Disponível em: http://repositorio-aberto.upág.pt/bitstream/10216/67273/2/000198599.pdf> Acesso em: 05 Janeiro 2015.
- CML. Plano de Estrutura da Zona Oriental. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1992.
- CML. Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental. Elementos de Acompanhamento. Relatório, Volumes I e II. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001.
- CML. **Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental.** Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2008.
- CML. Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024. Um Compromisso para o futuro da cidade. Proposta. Documento Síntese. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2009.
- CML. Da Necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha da cidade de Lisboa. Documento de Enquadramento da DMPU/DPU. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2012a.
- CML. Plano Director Municipal de Lisboa. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2012b.
- CONSELHO DA EUROPA. **Convenção Europeia da Paisagem.** Florença, 2000. Disponível em: http://www.culturanorte.pt/fotos/editor2/2000-convencao europeia da paisagem-conselho da europa.pdf e http://www.dgterritorio.pt/ordenamento e cidades/ordenamento do territorio/convencao europeia da paisagem/ Acesso em: 12 Maio 2015.
- CRAVEIRO, T. Breve síntese da política urbanística municipal na zona ribeirinha de Lisboa, 1900-1995. **Mediterrâneo. Revista de Estudos Pluridisciplinares sobre as Sociedades Mediterrânicas**, n.10/11, 47-68, 1997.
- CUSTÓDIO, J.; FOLGADO, D. Caminho do Oriente Guia do Património Industrial. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- FONSECA FERREIRA, A. Por uma nova Política de Habitação. Lisboa: Edições Afrontamento, 1987.
- FONSECA FERREIRA, A. (2007a) **Gestão estratégica de cidades e regiões**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007a.
- FONSECA FERREIRA, A. Lisboa 2020: uma estratégia de Lisboa para a região de Lisboa, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento de Lisboa e Vale do Tejo. Lisboa, 2007b.

- GOVERNO DE PORTUGAL. Regime Jurídico da Urbanização e Edificação (Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro; Portaria n.º 113/2015). Lisboa, 1999. Disponível em: https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=625&tabela=leis e https://dre.pt/application/conteudo/67051303 Acesso em: 21 Maio 2015.
- GOVERNO DE PORTUGAL. **Constituição da República Portuguesa (VII Revisão Constitucional à Lei de 1976).**Lisboa, 2005. Disponível em:
 http://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx Acesso em: 13 Março 2015.
- GOVERNO DE PORTUGAL. Lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de Maio). 2014. Disponível em: http://dre.pt/pdf1sdip/2014/05/10400/0298803003.pdf Acesso em: 21 Maio 2015.
- GUERRA, I.; et al. Políticas Públicas de Revitalização Urbana. Reflexão para a formulação estratégica e operacional das actuações a concretizar no QREN. Lisboa: ISCTE/CET Observatório do QCA III, 2005. Disponível em: http://www.qren.pt/np4/file/1427/12 Pol ticas P blicas de Revitaliza o U.pdf Acesso em: 17 Fevereiro 2015.
- MATOS, J.; PAULO, J. Caminho do Oriente Guia Histórico I e II. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- MOP. Plano Director da Região de Lisboa. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1965.
- MAOTDR. **Portugal Política de Cidades POLIS XXI 2007-2013. Apresentação**. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento e do Território e do Desenvolvimento Regional, 2007a.
- MAOTDR. Cidades inovadoras e competitivas para o desenvolvimento sustentável. Relatório. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento e do Território e do Desenvolvimento Regional, 2007b.
- MOURA, D.; et al. A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. **Cidades, Comunidades e Territórios**, n.12/13, 2006. Disponível em: < http://cidades.dinamiacet.iscte-iul.pt/index.php/CCT/article/view/96> Acesso em: 24 Março 2015.
- NEVADO, A. Planeamento e gestão urbana municipal. (re)projectar a frente ribeirinha oriental de Lisboa. **PLURIS**'14 (re)inventar a cidade em tempos de mudança, Lisboa, 2014a.
- NEVADO, A. The role of municipality in urban regeneration: the case of Lisbon's Eastern waterfront. **ISUF 2014 – Our Common future in Urban Morphology. 21st International Seminar on Urban Form**, Porto, 2014b.
- NUNES, J.; SEQUEIRA, A. O Fado de Marvila. Notas sobre a origem citadina e o destino metropolitano de uma antiga zona industrial de Lisboa. **Fórum Sociológico Série II: Transformação Urbana**, n.21, 2011. Disponível em: http://sociologico.revues.org/382> Acesso em: 10 Maio 2015.

SOUSA, F.; FERNANDES, A. Metamorfoses da cidade portuária: transformações da relação entre o porto e a cidade de Lisboa. **Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia**, n.15, 2012. Disponível em: http://confins.revues.org/7702> Acesso em: 08 Maio 2015.

RUFINONI, M.R. Territórios portuários, documentos de história urbana: as intervenções no porto de Génova e os desafios da preservação. **Cidades, Comunidades e Territórios**, n.29, 12-24, 2014.

TERÁN, F. El Pasado Activo: del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad. Madrid: Akal, 2009.

VIEGAS, L.; et al. Contexto, cenário e impacto das operações de reconversão urbana em "frentes de água". **Mediterrâneo. Revista de Estudos Pluridisciplinares sobre as Sociedades Mediterrânicas** n.10/11, 9-19, 1997.

Recursos disponíveis na WEB:

http://administrativistassub3.blogspot.pt/2012/12/os-novos-fenomenos-urbanos-e-os-municipios.html
http://www.pscascais.pt/os-conceitos-de-reabilitacao-urbana-e-de-regeneracao-aplicados-as-periferiassuburbanas/www.dgterritorio.pt



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

A higiene e o controle do espaço

Ana Paula Silva da Costa, Telma de Barros Correia

UNICAMP, IAU - USP

Rua Saturnino de Brito, 224, Cidade Universitária Zeferino Vaz, Campinas - SP

Telefone/fax: (19) 3521-2307/(19) 3521-2406

anap.scosta.arq@gmail.com, tcorreia@sc.usp.br

Resumo

O trabalho apresenta investigação desenvolvida em dissertação de mestrado sobre os Asilos Colônias, que, seguindo preceitos do higienismo, serviram ao isolamento compulsório dos portadores de hanseníase no Estado de São Paulo durante décadas do século XX. Busca identificar diretrizes e referências que nortearam a influência de preceitos eugenistas e higienistas nos projetos de Urbanismo e Arquitetura de tais estabelecimentos asilares. O tema remonta às influências que o poder, a exclusão, a disciplina e os estigmas tiveram sobre a criação e a utilização de um modelo espacial que resultou em diferentes realidades e definiu a existência e a imagem dos asilados.

Palavras-chave

Asilos Colônias, hanseníase, higienismo, Arquitetura, Urbanismo

Abstract

These paper presents research carried out in master's thesis on Asylum Colonies, which, following precepts hygienism, served to the compulsory isolation of leprosy patients in São Paulo during decades of the twentieth century. Seeks to identify guidelines and references that guided the influence of eugenic precepts and hygienists in Urban Planning and Architecture projects such asylums establishments. The issue dates back to the influences that power, exclusion, discipline and stigmas had on the creating and using of a spatial model which resulted in different realities and defined the existence and the image of asylum seekers.

Keywords

Asylum Colonies, leprosy, hygienism, Architecture, Urban Planning

O movimento sanitário e a eugenia

Munford (1998) relata que nas cidades, até o século XIX, existia um "certo equilíbrio de atividades" e que, com a mudança no modo de produção, a população cresceu espantosamente rápido, modificando as condições espaciais e o comportamento urbano. Segundo Paul Singer, "As condições em que a proletarização e urbanização se deram foram extremamente adversas à saúde" (SINGER, 1988, p. 20). A pouca oferta habitacional e os baixos salários forçavam numerosos grupos de pessoas a ocupar residências coletivas próximas às indústrias. Tais locais, considerados como deturpadores do caráter pela mistura entre sexos, idades e "índoles", eram repudiados, assim como seus moradores. A falta de higiene reinante era vista como prejudicial à economia e produtividade, pois repercutia no rendimento da mão-deobra, nas mortes prematuras e nos gastos médicos (CORREIA, 2004).

No que se refere à residência, não existia, para grande número de trabalhadores, nenhuma escolha. Durante o século XIX, repetidas vezes eles se viram compelidos a viver em distritos urbanos superpovoados porque seus empregos eram, tantas vezes, de natureza casual, que eles tinham de estar no lugar certo, ou perderiam a oportunidade de ganhar a ninharia necessária à subsistência (ROSEN, 1994, p. 158).

Hochman (1998) relata que a interdependência promovida na sociedade urbana e industrial aumentou as dimensões dos problemas coletivos, até que o "encontro entre a consciência e o interesse" das elites vislumbrou a necessidade de legitimar a organização do Estado como:

(...) o resultado da necessidade de regulação das externalidades negativas e da produção de bens públicos e das oportunidades advindas da coletivização dos cuidados com a saúde, da educação e da manutenção de renda. (HOCHMAN, 1998, p. 29)

O fortalecimento do Estado, como instituição, ampliou sua esfera de ação. O seu poder era baseado no sistema econômico e, conseqüentemente, no produtivo, no qual os problemas de saúde interferiam diretamente. Sua ação sobre a saúde da população passou a significar manutenção do consumo e da produção de bens (DONNANGELO, 1976). A visão da saúde como bem público se relaciona, a partir de então, com a formação de uma "comunidade nacional", onde:

As políticas de proteção social emergem de uma articulação entre consciência social das elites e seus interesses materiais a partir de oportunidades por elas vislumbradas com a coletivização do bem estar. (HOCHMAN, 1998, p.15)

Visando à manutenção da ordem urbana, as soluções aos problemas de saúde se configuraram como ações policiais¹, resultando em vigília e punição às infrações (DONNANGELO, 1976; TELAROLLI JÚNIOR, 1996). Com as epidemias, diferentes tipos de controle surgiram sobre a vida dos doentes e, conseqüentemente, sobre as cidades. A teoria miasmática e a contagionista somadas aos avanços técnicos e à descoberta dos microorganismos patogênicos, definiram, no século XIX, os pensamentos que passariam a moldar as cidades. Por não se conhecerem profundamente as causas das doenças, as

-

¹ Mais informações sobre policia médica consultar Foucault (2003) p. 83-4.

ações se dividiam somente entre o isolamento de doentes em hospitais (evitando-se o contágio) ou a fiscalização de produtos, construções e espaços públicos e a estruturação urbana (evitando-se a transmissão pelo meio) (ROSEN, 1994). Descobrindo-se o poder da limpeza sobre as doenças, médicos e engenheiros atuaram conjuntamente na execução de obras de higienização urbana (CAMPOS, 2002). Dessa relação surgiu a engenharia sanitária, resultando nas grandes ações sanitárias urbanas, que tinham a sujeira como inimiga da saúde, logo também os espaços dos pobres e miseráveis.

Margareth Rago (1997) relata que os hospitais, prisões e demais instalações comunitárias se tornaram "laboratórios" para a higiene dos corpos e de comportamentos. O que se descobria era aplicado na ordenação do ambiente urbano, buscando-se um implemento para a produtividade e a saúde. Segundo Munford (1998, p. 483-7), o século XX inicia-se num ambiente regido por ciências ordenadoras do homem e de seu espaço.

No Brasil, as primeiras décadas republicanas foram marcadas pela inquietação diante das condições de higiene do país, entendidas como comprometedoras para a integridade da nação brasileira e de seu progresso. Mota (2005) relata que, para muitos, o Brasil era um país onde "o solo era pobre, o clima inóspito, a natureza traiçoeira [uma terra onde] o homem padecia, mergulhado na indolência e na tristeza. Nada produzira e nada produziria" (MOTA, 2005, p.19). Tal visão contrastava com a daqueles que vislumbravam no país uma "nova Canaã".

Entendia-se que sanear seria também conhecer e rever a educação, saúde, moradia, costumes e cultura da população. "Eis por que os médicos da época aceitariam a missão de restaurar a sociedade avariada: só eles poderiam desvendar — e combater — as causas que tornavam o progresso nacional incerto" (MATTOS, FORNAZARI, 2005, p.20). Segundo Antunes (1999, p. 275), "[...] a medicina passava a submeter-se às demandas conjunturais da coletividade, repercutindo, em especial, na dimensão moral da vida social". Ao se humanizar como ciência, conseqüentemente, a medicina assume uma dimensão de controle de conduta e moralidade. Silva (2003) aponta, ainda, sobre a época republicana, uma inclinação médica para as questões envolvendo a psiquiatria, a criminologia, a hereditariedade de distúrbios e malformações físicas, o que evidenciava ideologias eugenistas.

A eugenia foi um conceito formulado pelo biômetra e antropometrista Francis Galton, em 1883, que, definindo a "ciência do melhoramento biológico do tipo humano" (CASTAÑEDA, 2003, p.2), pregava a dependência do progresso humano diante da herança de características físicas, mentais e morais dos indivíduos. Ele acreditava no "determinismo biológico", isto é, o indivíduo tinha seu caráter definido no nascimento, não havendo margens para a melhora de degenerados: somente a suspensão de sua procriação quebraria o ciclo hereditário de características negativas. A eugenia priorizava a raça branca e defendia sua manutenção mediante ações de controle de miscigenação (CASTAÑEDA, 2003; SILVA, 2003; MOTA, 2005; SANTOS, 2005).

As ações eugenistas se dividiam em: preventivas, controlando pelo saneamento os aspectos desfavoráveis à manutenção das boas raças; positivistas, incentivando e regulamentando a procriação dos melhores; e negativista, evitando a procriação dos inferiores. As ações preventivas e positivistas favoreceram investimentos para o melhoramento de regiões cujos grupos populacionais eram vistos como hereditariamente favorecidos, acreditando-se que boas estruturas físicas desenvolveriam as melhores características latentes. Incentivava-se, para a perpetuação dos melhores gêneros, o casamento entre semelhantes. Já as ações negativistas eram restritivas à procriação e existência de grupos tidos como medíocres e deficientes. Para tanto, instituía-se a segregação e esterilização de tais indivíduos.

A esterilização dá resultados na redução dos degenerados; estes resultados, porém, não são imediatos e só se farão sentir após muitos anos de uma execução perfeita e permanente (...) a esterilização é um auxiliar poderoso da redução dos degenerados, mas isoladamente não resolve o problema da eugenização da espécie (...). Em suma, para a melhora física, moral e intelectual dos nossos semelhantes, é necessário lançar mão da esterilização, sem prescindir, porém, da pratica dos demais preceitos ditados pela eugenia positiva, preventiva e negativa. (KEHL, apud SANTOS, 2005, p. 08)

A seleção racial defendida pelos eugenistas pregava uma padronização do comportamento e dos indivíduos segundo idealizações, "estabelecendo o certo e o errado, o que se devia e o que não se devia fazer no âmbito da sociedade para se chegar ao patamar mínimo de civilização" (MATTOS e FORNAZARI, 2005, p. 51-2). Como resultado da definição dos tipos ideais, surgiram os elementos considerados nocivos à sociedade e que deveriam ser contidos por "medidas de caráter restritivo".

A população brasileira, miscigenada desde a colonização, era vista como destinada ao fracasso e atraso. Uma sociedade mista, sem qualidades e com grande número de miseráveis deveria ser transformada, caso quisesse galgar posições comerciais e econômicas entre as nações desenvolvidas. Mota (2005) acredita que as ações sanitárias brasileiras foram amplamente desenvolvidas segundo critérios eugenistas e que as segregações resultantes buscavam eliminar os indesejáveis ao progresso e ao futuro da nação brasileira. As teorias eugenistas de Galton foram introduzidas e difundidas no Brasil pelo médico paulista Renato Ferraz Kehl, por meio de conferências e publicações. Segundo Santos (2005) Kehl exerceu o cargo de "inspetor sanitário rural do Departamento Nacional de Saúde Pública (DNSP), no qual organizou o Serviço de Educação Sanitária ligado à Inspetoria da Lepra e das Doenças Venéreas" (SANTOS, 2005, p. 05).

O Brasil adentra o século XX buscando uma identidade nacional que garantisse ao país uma imagem de progresso. A busca do desenvolvimento econômico e social abria portas para a ciência e, consequentemente, para ideologias de higiene racial. Silva (2003) afirma que o Brasil foi o primeiro país sul-americano a desenvolver e organizar um movimento eugenista e que São Paulo saiu à frente criando a Sociedade Eugênica de São Paulo.

Buscando assegurar a ordem e a qualidade populacional, diversas instituições de reclusão são construídas no início do século XX, seguindo diretrizes de isolamento dos degenerados e dos

propagadores de más características, além de pesquisas para identificação e modificação de tipos ruins. Hospícios, cadeias, instituições para internamento de menores e de doentes são disseminados e desenvolvidos buscando soluções para o entendimento, controle e eliminação das ameaças ao futuro da nação brasileira. "A segregação em asilos, por sua vez, representaria um método de isolamento dos que eram declarados incapazes de ter 'descendência normal'" (MOTA, 2005, p. 44).

A reforma sanitária e o controle das edificações urbanas

O avanço do pensamento e a disseminação de conhecimentos médicos, somados ao desenvolvimento da aritmética, resultaram em registros sobre as condições da população, os quais se tornaram de grande importância para o entendimento e as intervenções sobre as epidemias (DONNANGELO, 1976; TELAROLLI JÚNIOR, 1996). Em virtude da necessidade política de se conhecerem as condições que compunham os limites de atuação do Estado, foram feitos, em diversos países, relatórios que definiram espacialmente, entre outros aspectos, o nível de saúde de suas populações. Desses documentos resultaram cartilhas de aconselhamento e orientação sanitária. Publicações e ações sobre regras sanitárias urbanas, ou de higiene pública, surgiram na Inglaterra e Alemanha, a partir da segunda metade do século XVIII. A França, já nessa época, tinha regulamentações que regiam as questões de saúde pública e tais preceitos se espalharam pelos países industrializados, motivados pelas epidemias (ROSEN, 1994).

Durante o período colonial, no Brasil, as ações públicas de saúde ocorriam, sobretudo diante das epidemias. As quarentenas eram comuns para quase todas as doenças. No entanto, a vinda da corte para o Brasil modificou os padrões de ação em saúde, pois a presença da família real, junto com o aumento populacional e comercial, exigia mudanças. Procurava-se, por mudanças no meio, combater as supostas causas das doenças, incorporando o espaço urbano ao pensamento e às ações médicas. A medicina do século XIX esquadrinhou o espaço urbano, por meio da geografia, topografia, estatística, etc.

A Lei Federal nº 598, de 14 de setembro de 1850, cria efetivamente a Junta de Higiene Pública, que, em 1857, pelo Decreto Federal 2052, de 12 de dezembro, se transforma em Inspetoria de Higiene e define comissões de saúde para as províncias. Em São Paulo, depois da Constituição Estadual de 1891, criaram-se condições de estabelecer os serviços sanitários estaduais. Em 1892, pela Lei nº 43, de 18 de julho de 1892, já no período Republicano, foi organizado o Serviço Sanitário do Estado e, no ano de 1892, foi promulgado o Regulamento da Higiene, destinado ao controle de edificações da classe pobre. O Decreto nº 219, de 30 de novembro de 1893, regulamentou as desinfecções de objetos e instalações utilizadas por doentes, reforçando o poder policial dado aos funcionários da instituição sanitária. (TELAROLLI JÚNIOR, 1996).

No ano de 1894, surge o primeiro Código Sanitário do Estado de São Paulo, baixado como instrumento de normatização da cidade e da vida urbana. Segundo Rolnik (2007), a legislação sanitária francesa influenciou gerações de higienistas brasileiros e inspirou a criação do Código Sanitário Paulista.

As regras de Higiene, expandidas e estabelecidas pelo Código Sanitário, eram destinadas aos diferentes tipos de edificações e atividades e, posteriormente, influenciaram as demais legislações espaciais. A separação entre atividades residenciais e profissionais (por exigências funcionais, econômicas e higiênicas) alterara a distribuição das edificações nas cidades.

[...] Logo em seguida, agentes do estado começaram a visitar as moradias dos pobres, especialmente os cortiços, procurando por doentes e mantendo estatísticas e registros. Essas visitas geravam reações negativas: era clara para as classes trabalhadoras a associação de serviços sanitários com controle social. Além de controlar os pobres, a elite começou a separar-se deles. (CALDEIRA, 2000, p.214)

Em 31 de outubro de 1894, o Decreto nº 266 regulamentou o funcionamento dos hospitais de isolamento de doentes acometidos por diferentes moléstias. Ressalta-se que hospitalização, nessa época, não significava especificamente tratamento e, sim, acomodação, alimentação e isolamento de doentes.

No caso dos hospitais, a preocupação maior da legislação era com a proteção do meio urbano contra o foco de insalubridade representado por esses estabelecimentos, ficando em segundo plano a regulamentação dos aspectos relacionados ao conforto e ao tratamento dos doentes. Um exemplo são as especificações do Código Sanitário de 1894, que permaneceram inalteradas em suas linhas gerais durante toda a Primeira República. Os hospitais deviam se localizar sempre afastados dos centros urbanos, construídos sobre terrenos secos, saneados e cercados por vegetação exuberante. Para reduzir o potencial contaminador do hospital, as enfermarias não podiam ser muito numerosas, com no máximo trinta leitos, e os hospitais não podiam ter mais de quinhentos leitos. (TELAROLLI JUNIOR, 1996, p. 274)

No início do século XX, para muitas doenças já existia imunização por vacinas. Eliminar o risco das epidemias remanescentes se baseava na higienização dos povos e na mudança de costumes. Surge então a Educação Sanitária – desenvolvida nos Estados Unidos e disseminada pela Fundação Rockefeller (CAMPOS, 2002). O Decreto 1343, de 27 de janeiro de 1906, instaurou o serviço de aconselhamento higiênico sobre os hábitos domésticos, prevendo o que seria a educação sanitária proposta por Paula e Souza em 1925. Nessa época, ocorre uma especialização dos serviços sanitários segundo a compreensão das moléstias, como o caso da Inspetoria de Profilaxia da Lepra (1923), que se transformou em Departamento de Profilaxia da Lepra (1935), definindo leis distintas de ação espacial para a doença (Monteiro, 1995).

Especificações sanitárias para os Asilos Colônias paulistas

Os Asilos Colônias surgiram como solução subsidiada pelos governos e pelas iniciativas de instituições filantrópicas, visando atender às políticas públicas brasileiras de combate à hanseníase. Em cada estado foram edificadas instalações que controlariam a vida dos doentes das diferentes regiões do país. No estado de São Paulo, o funcionamento e configuração espacial de tais instituições, segundo Yara Nogueira Monteiro (1995), diferenciaram-se dos demais pelo estabelecimento do sistema de isolamento compulsório para todos os quadros de hanseníase, contagiantes ou não.

O Decreto n° 2918, de 9 de abril de 1918, foi o primeiro a abordar questões sobre as obras e ações necessárias para a prevenção e tratamento de doenças transmissíveis, como a hanseníase. Os Lazaretos, como eram denominados os leprosários e demais estabelecimentos para assistência aos doentes que oferecessem risco de contágio, eram submetidos as Delegacias Regionais cujo poder de polícia fiscalizava, vigiava e removia aquilo ou aquele que ameaçasse a saúde da população, sendo, portanto, os responsáveis pelo recolhimento dos hansenianos aos lazaretos e pela vistoria das condições de higiene nas edificações.

Durante a década de 1920, algumas modificações foram feitas na legislação sanitária, assim como no Código Sanitário do Estado de São Paulo. Em julho de 1925, criou-se a Inspetoria de Moléstias Epidêmicas e do mesmo modo, a de Profilaxia da Lepra, incumbida do estudo, profilaxia e fiscalização dessa infecção e de organizar a construção de colônias e outros estabelecimentos para os hansenianos. Cria-se também a Seção de Engenharia Sanitária com participação dos politécnicos.

O Decreto de 1925 marca as mudanças inseridas por Geraldo Horácio de Paula Souza, diretor do Serviço Sanitário na época, nos rumos da saúde pública paulista, pois transforma as ações policiais em ações educacionais, mediante a atuação da Faculdade de Medicina, propondo novo comportamento à população urbana e rural do estado.

Em 27 de dezembro de 1926 é decretada a Lei nº 2169, a primeira destinada exclusivamente à profilaxia da hanseníase, considerando a identificação deste problema de saúde como importante para a situação sanitária da época. Nela são definidos os sistemas de notificação dos doentes assim como as ações para a punição daqueles que confrontassem as ordens sanitárias de isolamento. Passam a ser definidos os locais "de acordo com os modernos preceitos de hygiene", mas nenhuma especificação foi dada sobre as condições e normas construtivas. São definidas as instalações dos Asilos Colônias em áreas suficientes para a configuração de vilas, garantindo as condições profiláticas.

Em 1928, o processo de confinamento paulista foi iniciado com a inauguração do Asilo Colônia Santo Ângelo, modelo difundido seguindo orientações estabelecidas pela Legislação Sanitária do Estado de São Paulo. Seguiram-lhe o Asilo Colônia Pirapitingui (1931), em Itu; o Asilo Colônia Padre Bento (1931), em Guarulhos; o Asilo Colônia Cocais (1932), em Casa Branca; e o Asilo Colônia Aimorés (1933), em Bauru

Em 31 de dezembro de 1929, é decretada a Lei nº 2416 alterando as disposições do Decreto 3876, de 1925 e da Lei nº 2169, de 1926, com maior rigidez no combate à hanseníase, exigindo-se total isolamento dos doentes e as convivências e contatos passam a ser amplamente controlados. Fundamenta-se numa diminuição considerável das expectativas de cura da doença e os doentes passam a ser destinados aos Asilos Colônias regionais e têm suas vidas, a partir de então, controladas pela Inspetoria de Profilaxia da Lepra. Definem-se os estabelecimentos asilares como colônias agrícolas com capacidade máxima para mil internos e com divisão de setores de serviços para sãos e doentes. Neles são construídas residências

fixas para funcionários e médicos. Em 1935, pelo Decreto nº 7215, de 18 de junho, criou-se o cargo de Engenheiro-Chefe do Departamento de Profilaxia da Lepra, antiga Inspetoria (denominação modificada, também, nesse ano), desincorporando-o da Seção de Engenharia Sanitária.

Formulações teóricas sobre o controle do espaço urbano

A partir da Revolução Francesa, imprimiram-se mudanças na visão da sociedade urbana. O conceito de Nação surgiu como resultado de uma idealização da história humana. A Revolução representou o marco de ruptura, iniciando a identificação do Povo.

Eis aí, portanto, um dos pólos de projeção das utopias românticas, que, no fundo, constituía mais uma idolatria do tempo e da história: a nação. Nada a estranhar que, numa época de profunda desagregação coletiva, ela pareça constituir-se no único caminho de regeneração e redenção social. Contra o individualismo desagregador, a nação seria a realização completa e última do ideal de associação popular; ela que seria a única capaz de reconciliar a auto-expressão dos homens com uma sociedade mais coesa e mais justa . (SALIBA, 1991, p.63)

Dentro desse contexto histórico, diferentes pensadores, envolvidos com a sociedade burguesa e trabalhadora, propuseram formulações urbanas diferentes, idealizadas, utópicas. Foucault (1967), relacionando as utopias ao espaço, define-as como sítios sem lugares reais, que seguem uma relação analógica direta ou inversa com o espaço real de uma sociedade. Nesses sítios as sociedades são apresentadas de forma aperfeiçoada ou contrárias às realmente existentes. Para ele, as utopias realizadas se situam em locais distintos do espaço real e são denominadas heterotopias; estas, existem em todas as sociedades e assumem formas distintas. As heterotopias estão vinculadas ao abrigo de tipos desviantes do comportamento comum, à variação de funções segundo o desenvolvimento social, às pequenas representações de uma totalidade universalizante, às pequenas parcelas de tempo que rompem uma tradição ou que as acumulam, ao controle da acessibilidade e à compensação e repartição social e espacial.

Jeremy Bentham

Uma das utopias urbanas foi o Panóptico, criado pelo economista inglês Jeremy Bentham, em 1786, na Rússia. Tratava-se de uma proposta para um presídio, baseada em princípios do controle industrial, e que serviria também a escolas, hospitais, hospícios e/ou demais estabelecimentos de internato. Consistia, essencialmente, em um edifício fechado, circular, cujo centro era composto por uma torre de observação que tinha acesso visual à circunscrição, onde ficavam as celas. Foram consideradas, em sua composição arquitetônica, a visibilidade, a economia, a higiene, ventilação e iluminação, mantendo sempre o ideal de isolamento dos indivíduos vigiados (MARKUS, 1993).

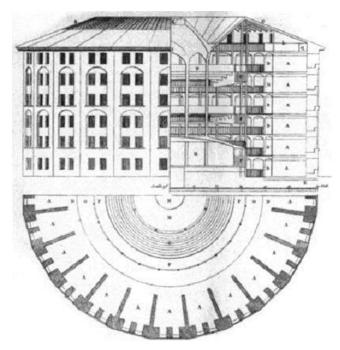


Figura 1. Panóptico. Fonte: MARKUS, 1993, p.123.

A observação pode ser considerada o elemento principal do Panóptico, o que geraria a dúvida da vigilância constante. Buscando a moralização da sociedade abria-se a visitações públicas e instituía-se o sofrimento psicológico mediante a exacerbação da dor, nos castigos e na qualidade da alimentação e do conforto oferecidos, buscando-se valorizar a liberdade e a oportunidade da transformação ali proposta ao indivíduo. Apesar de o Panóptico não ter sido instituído em sua totalidade, a proposta de Bentham se expandiu como conceito e influenciou diversos tipos de edificações pelo mundo, perpetuando-se historicamente.

Saint-Simon

O conde Saint-Simon foi um dos precursores do Socialismo na França do século XVIII. Considerava as transformações urbanísticas como fator importante na reforma social. Segundo Benévolo (1987) sua teoria social partia do princípio de que as classes operária e técnica das indústrias deveriam obter postos de comando destituindo os antigos dirigentes. Tal teoria foi desenvolvida, após sua morte, por um grupo de discípulos e disseminada por meio do jornal "Le Producteur". Após a Revolução de 1830 na França, esse grupo criou uma comunidade monástica.

Charles Fourier

Outro formulador do espaço urbano foi Charles Fourier, que considerava imoral e absurda a disputa de classes e de interesses individuais. Acreditava que se deviam eliminar os contrastes e buscar a satisfação de todos. A cidade proposta por Fourier se estabeleceria no sexto período evolutivo da sociedade e seria composta por três anéis concêntricos, de tamanhos proporcionais às atividades. A Falange seria a comunidade composta no sétimo período da sociedade de Fourier, o de "harmonia universal" (CHOAY, 1997). Após diversas tentativas frustradas de tornar a estrutura real, entre 1840 e 1850, quarenta e uma

comunidades foram fundadas nos Estados Unidos. Entretanto, um incêndio em uma das comunidades mais representativas, situada em Massachussets, no ano de 1846, desencorajou os empreendedores. (BENEVOLO, 1987; MARKUS, 1993).

Jean Baptiste Godin

Segundo Benévolo (1987), Godin foi um jovem industrial francês adepto dos preceitos de Fourier, que começou a realizar, em pequena escala, os ideais do Falanstério, modificando-o seguindo suas próprias experiências. Em 1880 compôs, com seus operários, uma cooperativa que geriria a fábrica e o seu modelo de Familistério. Expôs sua teoria no livro "Solutions Sociales", publicado em 1870, em Paris, que foi difundida, em inglês, por meio de fascículos editados no periódico "Social Solutions", em 1886.

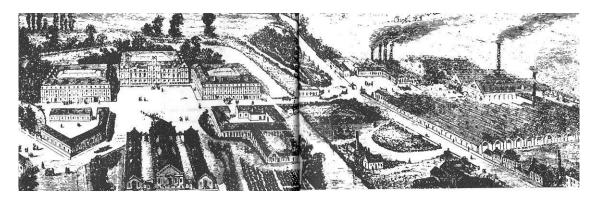


Figura 2. Implantação do Familistério de Guisa. Fonte: (BENEVOLO, 1987, p. 81)

Godin elaborou um completo sistema educacional monitorado que prepararia, desde a tenra idade, os futuros trabalhadores da indústria, dando-lhes conhecimentos técnicos e preceitos morais e sociais. Até 1886, a comunidade compreendeu cerca de 400 famílias, tornando-se um dos exemplos mais concretos de aplicação das teorias utópicas socialistas do século XIX.

Victor Considérant

Victor Considérant, um politécnico, engenheiro militar, que abriu mão de suas atividades para disseminar o Falanstério (1831) e chegou a instalar algumas comunidades nos Estados Unidos. Seria, na sua concepção, a "residência real" para a população "regenerada", que abrigaria, de forma ordenada, aquela mistura de classes, estilos e qualidades que o cercavam pelas ruas da cidade, na época. Entretanto, sua proposta demonstra algumas contradições, pois, ao mesmo tempo em que defendia a harmonia do convívio e da diversidade de indivíduos, propunha a separação espacial por classe social para não confundir o aspecto visual pela mistura de ornamentos das habitações e de "temperamentos", "variedades de gosto" e "caráter" (CHOAY, 1997).



Figura 3. Falanstério de Considérant. Fonte: CONSIDÉRANT, 1848, apud MARKUS, 1993.

Etiene Cabet

Etiene Cabet idealizou Icaria, que foi desenvolvida nos Estados Unidos, em 1840 e aplicada às comunidades comunistas de emigrados europeus. Em sua proposta, as edificações públicas serviriam para as pessoas exercerem seus direitos e estariam espalhadas entre as residências. Cabet tratou amplamente as condições políticas que seriam criadas, buscando a democracia e a formação de uma república. A moralidade seria imposta pela ausência de estabelecimentos de "diversão", como cabarés e bares. Encanamentos, revestimentos impermeáveis, quantidades de janelas, são algumas das iniciativas para a melhoria da higiene habitacional, apresentadas no modelo de edificação para Icaria. Cabet foi a quem "Marx atribuiu a invenção do 'comunismo utópico' [...] que ele afirmava [...] ser 'na verdade uma descrição da organização social e política da comunidade, um tratado científico e filosófico'" (CHOAY, 1997, p. 87).

Benjamin Ward Richardson

A Higeya foi a grande utopia idealizada, em 1876, pelo médico inglês Benjamin Ward Richardson, criador de importantes periódicos em saúde coletiva, como o Journal of Public Health and Sanitary Review. Sua proposta se baseou em conceitos de higiene que se aplicariam à tipologia e à distribuição das edificações, considerando a densidade, o gabarito, os revestimentos e os elementos de ventilação. Ornamentos, considerados como anti-higiênicos, deveriam ser excluídos das edificações. Tudo em Higeya preservaria o "cultivo do corpo", desde suas edificações, seus regulamentos até a inserção de educação física como princípio moral (CHOAY, 1997).

Ebenezer Howard

Ebenezer Howard, um estenógrafo londrino atento ao impacto do crescimento da cidade na qualidade de vida da população trabalhadora, conheceu exemplos de cidades planejadas e vislumbrou a possibilidade de estabelecer suas idéias de transformação social por meio do livro "Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform", em 1898. Este mudaria a concepção urbana do século XX (BUDDER, 1990). A cidade era vista por ele como lugar de agitação, competição, consumo indevido, miséria, além de geradora de ansiedades e outros males para a saúde e, ao mesmo tempo, como um ímã que atraía as pessoas. Em contrapartida, o campo representava um lugar onde existia qualidade natural para promover a saúde e o bem-estar.

Propunha um empreendimento baseado na cooperatividade territorial e financeira, que, segundo ele, igualaria as condições dos moradores e se tornaria um atrativo para o investimento de indústrias que movimentariam a economia local e trariam diversidade de tipos de empregos. Defendia que a radiocentricidade viária do sistema de transporte atenderia a todos os setores e faria uma ligação com as demais cidades.

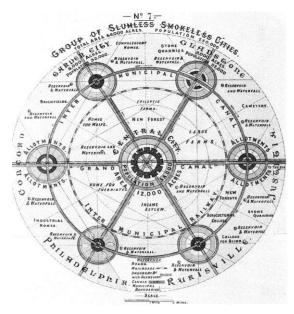


Figura 4. Plano radiocêntrico de Ebenezer Howard. Fonte: WARD 1992, p.4.

Howard concretizou suas idéias inicialmente em Letchworth, a 56 Km de Londres, por intermédio da fundação da Companhia Pioneira Cidade-Jardim, em 1902. (HOWARD, 1996). Welwin, a segunda concretização do Cidade-Jardim, situada a 15 km de Letchworth, também adequou os preceitos howardianos às suas condições físicas. Nos períodos pós-guerras, o Cidade-Jardim teve grande repercussão mundial, como exemplo da possibilidade real de melhoria na qualidade de vida e de moradia dos operários, assim como canteiro de obras para os experimentos de casas de baixo custo executadas com planejamento do espaço urbano (OTTONI, 1996).

Robert Owen

Robert Owen, um trabalhador industrial que foi sócio de uma fábrica em New Lanark, pôde pôr em prática seus conceitos reformadores da sociedade proletária. As instituições de bons e salutares hábitos, assim como a valorização do trabalho manual, seriam norteadores espaciais e ideológicos. A educação dada aos pobres era entendida como um elemento preponderante para sua relação com o trabalho e com a sociedade. O trabalhador era visto por Owen como um consumidor em potencial e deveria ocupar um espaço respeitoso diante da sociedade. Owen foi muito admirado e, ao mesmo tempo, criticado pela sua ousadia em propor tamanha valorização da classe operária e inserção de ações que poderiam ser reivindicadas por outros trabalhadores, principalmente por contrariar a ordem maquinista que se instaurava nas fábricas. Embora algumas ações tenham ocorrido para a concretização de suas ideias,

somente na América do Norte foi possível realizá-las, mas não com o êxito esperado. Entretanto, seu ideal reformista se disseminou (CHOAY, 1997).

Matrizes espaciais de confinamento

Os edifícios são essencialmente produtos sociais e culturais que representam os valores, recursos e poderes prevalecentes de cada época. O modo de produção industrial promoveu grandes transformações nas cidades e nos modos de vida de seus habitantes. Com elas surgiram novas necessidades, que transformaram antigos paradigmas construtivos. Algumas edificações destinadas à exclusão de indesejáveis e de marginalizados já existiam, no entanto, diante das necessidades e interesses da sociedade industrial, novas tipologias foram definidas segundo as causas de inadequação social e o grau de ameaça à estrutura social existente.

No século XVIII, diversos estabelecimentos carcerários já existiam com o intuito de controlar e transformar o comportamento dos indivíduos por meio das edificações. A propagação de doenças modificou a estrutura dos cárceres, fazendo com que se considerassem as influências da ventilação e higiene sobre o comportamento e saúde dos presos. A "contaminação moral" foi um aspecto que repercutiu na divisão dos blocos e instituiu-se a prática de observação dos presos como molde para as edificações (MARKUS, 1993). O século XIX é marcado por uma crença no determinismo arquitetônico, cujas tipologias construtivas assumiram o compromisso de transformação social. Acreditava-se que o sistema aplicado aos presídios induziria à retidão moral.

Com a evolução carcerária e a implantação da obrigatoriedade do trabalho como pena, surgem as penitenciárias com o intuito de "corrigir os costumes dos detentos, a fim de que seu retorno à liberdade não [fosse] uma desgraça nem para a sociedade, nem para eles mesmos" (BENTHAN, apud PERROT, 2001, p. 236). Pentonville, na Inglaterra, representou o mais completo modelo de transformação do sistema prisional do século XIX. Aplicando os preceitos do Panóptico, desenvolveu diferentes sistemas de segurança e de separação dos detentos.

Perrot (2001) afirma que o grande número de jovens entre os delinquentes franceses resultou numa especialização das instituições criminais visando à correção moral. Surgiam as colônias agrícolas de correção como Mettray, construída na França, em 1840, cujo modelo foi difundido para a reclusão e correção de menores no século XIX.

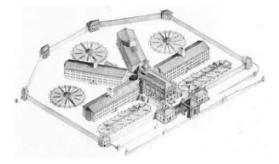


Figura 5. Vista de Pentonville, 1840. Fonte: MARKUS, 1993.



Figura 6. Colônia de Mettray. Fonte: GAILLAC, 1991

Os hospitais existiam, na época medieval, como instituições de salvação espiritual, fundamentados no atendimento de indivíduos pecadores. Suas construções estavam vinculadas às demais edificações religiosas e prezava a participação dos doentes nas cerimônias. A necessidade de contingente militar para as guerras favoreceu a transformação do edifício hospitalar. Priorizava-se o restabelecimento da saúde dos soldados em batalha. Dessa forma, os princípios de ventilação passariam a influenciar as formas das edificações hospitalares.

Um dos primeiros médicos que buscaram a efetiva transformação física dos hospitais foi o francês J.R.Tenon, cujas inovações propostas apareciam na identificação da edificação hospitalar como instrumento de cura independente das práticas terapêuticas utilizadas. O século XVIII representou também a instituição do rigor e da disciplina nos hospitais. A necessidade de regularizar os espaços hospitalares segundo o uso e de evitar a contaminação favoreceu a segregação diferenciada de certos tipos de doentes.

A grande transformação ocorreu na relação entre o operário e a indústria, com a implantação das vilas operárias, onde se criaram condições para que todas as necessidades das famílias fossem supridas em espaços projetados e controlados segundo os interesses dos proprietários. Criavam-se verdadeiras comunidades destinadas a viver segundo crenças de transformação social (CORREIA, 1998).

As indústrias preferiam a localização rural pela "abundância de terrenos baratos", pela oferta de recursos energéticos naturais e também pela menor dependência às leis urbanas. As vilas operárias surgem nesse contexto, garantindo maior controle sobre o trabalhador (CORREIA, 1998).

Port Sunlight, fundada pela indústria de sabão Lever, no final do século XVIII, representava a materialização do ideal industrial na composição do espaço destinado à moradia dos operários. Apresentava traçado irregular e diversidade de tipos de edificações.



Figura 7. Edificação de Port Sunligth. Fonte: CORREIA, 1998.

O modelo de instalação industrial que apresentava a vila para operários se difundiu pela Europa e por diversos outros países industrializados, inclusive no Brasil. São Paulo, pela presença de grande número de indústrias, desenvolveu diversos núcleos habitacionais industriais que acompanhavam o crescimento das rodovias. Diferentes tipologias de núcleos industriais surgiram no estado de São Paulo e nos demais estados do Brasil seguindo as necessidades de cada produção, neles os preceitos higiênicos e morais se desenvolveram.

Adelardo Soares Caiuby e o modelo asilar paulista

Adelardo Soares Caiuby, formado agrimensor, em 1897, pela Escola Politécnica de São Paulo, participou da construção do Sanatório Divina Providência, em 1928, em Campos do Jordão, de residências na Vila Capivari, idealizada pelo médico Emilio Ribas. Em 1937, Caiuby desenvolve, para o Rio de Janeiro, o projeto de uma colônia penitenciária para menores. Em 1944, desenvolveu o projeto da Vila Caiubi, junto às Indústrias Klabin, em Telêmaco Borba, Paraná.

A convite das gerências governamentais do estado de São Paulo, elaborou o projeto modelo para a instalação dos Asilos Colônias, resultando na publicação, em 1919, do livro "Projecto da Leprosaria Modelo nos Campos de Santo Ângelo", que conciliava a ideia de isolamento com a criação de uma "cidade" ideal, integrada à natureza, dotada de formas modernas de lazer, higiênica e confortável. Seguindo o exemplo do Carville, Caiuby propusera três zonas – a "zona sã", a "zona doente" e a "zona intermediária" – dividindo, espacialmente, as pessoas e os serviços segundo as necessidades de funcionamento e de prevenção.

Com a aplicação de conceitos de higiene no espaço e no quotidiano dos usuários, separa grupos de edificações respeitando as curvas de nível do terreno, a baixa densidade e a valorização de espaços arborizados. Criou um complexo urbano cujo programa de edificações oferecesse trabalho, hospitalização e moradia, conforto, espaços de lazer, esportes, parques e praças. O estilo Bangalô é uma referência constante na composição das edificações propostas.

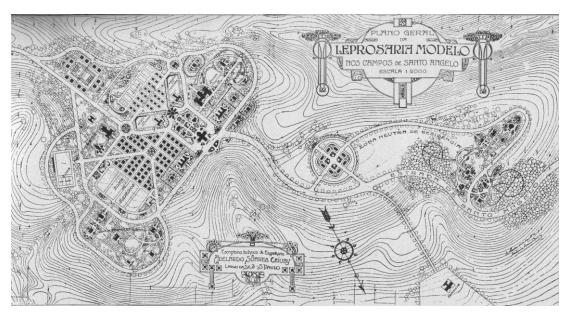


Figura 8. Planta de implantação da Leprosária Modelo. Fonte: CAIUBY, 1919

Asilos Colônias paulistas

A construção dos Asilos Colônias completou o sistema profilático criado no estado de São Paulo para o combate à hanseníase. Suas implantações seguiram sistemas de zoneamentos baseados em diretrizes médicas e funcionais que distribuíram o programa de edificações entre as Zonas Sãs, Intermediárias e Doentes, segundo critérios de uso para sãos e doentes. Seguiam as diretrizes apresentadas por Adelardo Caiuby e encontradas no modelo norte-americano de Carville.

Os planos urbanos definiam áreas para moradia, trabalho, atendimento médico, esportes e lazer. Visavam criar espaços com baixas densidades populacionais, dotados de amplas áreas verdes, onde a preocupação com o índice de ocupação do território remonta às tendências urbanísticas vinculadas às questões sanitárias, em que a aglomeração de edificações era associada à estagnação do ar, à de baixa incidência solar e riscos à saúde dos ambientes. Seus desenhos tendiam a assumir um traçado ortogonal, a ter amplas avenidas arborizadas elaboradas com a preocupação de criar visuais que favorecessem as fachadas principais de algumas edificações, principalmente igrejas.



Figura 9. Cine teatro do Asilo Colônia Padre Bento. Fonte: Instituto Lauro de Souza Lima

As edificações normalmente se situavam soltas nos lotes, seguindo os alinhamentos das ruas e respeitando as insolações. Os muros, normalmente baixos, eram vazados e decorativos nas fachadas. Os recuos eram amplos, respeitando critérios de ventilação e iluminação higiênicos e, quando frontais, favoreciam as fachadas principais das edificações. As habitações eram agrupadas seguindo suas tipologias, formando núcleos habitacionais distintos e que ocupavam, normalmente, grandes áreas. Existiam as habitações coletivas, definidas como pavilhões, que ocupavam regiões próximas aos equipamentos coletivos; as habitações geminadas, oferecidas pela instituição para grupos de mesmo sexo ou casais, as quais compunham núcleos disseminados; as habitações individuais construídas por particulares, seguindo parâmetros previamente estabelecidos, normalmente em zonas privilegiadas; as habitações de aluquel e os pensionatos, disseminados entre as demais.

Os equipamentos de uso coletivo se apresentavam reunidos, geralmente, em torno de praças cujos desenhos eram conformados de modo que se valorizassem as fachadas dos prédios principais. Estas se situavam em pontos focais estabelecidos através de amplas ruas. Pátios em frente às edificações também eram criados como forma de valorizar suas implantações. Os atendimentos médicos e hospitalares se distribuíam em edificações, comunicantes, compondo um bloco na Zona Intermediária. Os serviços de abastecimento de água ocupavam áreas com topografias favoráveis aos seus funcionamentos. Os cemitérios, criadouros, serviços de tratamento de esgoto e de incineração de lixo ficavam distantes das demais ocupações.

O primeiro Asilo Colônia, inaugurado em 1928, foi o Santo Ângelo, formado por cerca de mil hectares situados a 35 km da cidade de São Paulo e a 8 km de Mogi das Cruzes, próximo à estação férrea de Santo Ângelo.

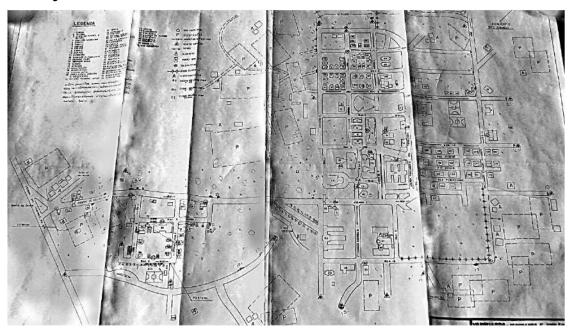


Figura 10. Implantação do Asilo Colônia Santo Ângelo

Fundado também em 1928, o segundo estabelecimento destinado à rede de asilamento foi o Sanatório Padre Bento, situado no Município de Guarulhos, a 20 km do centro de São Paulo.

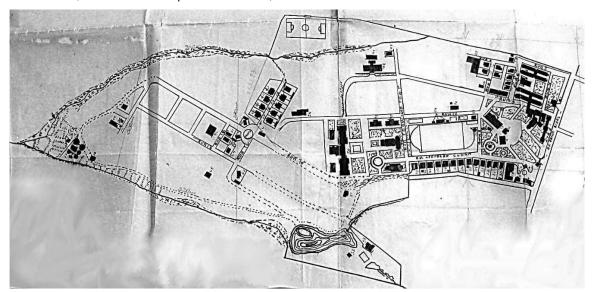


Figura 11. Implantação do Asilo Colônia Padre Bento

O terceiro Asilo Colônia, o Pirapitingui, foi inaugurado em 1932, equidistante 9 km do município de Casa Branca e de Vargem Grande, apresentando capacidade para internar mais de três mil hansenianos em aproximadamente mil hectares.

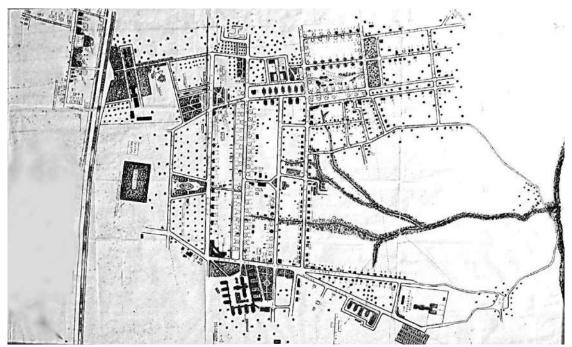


Figura 12. Implantação do Asilo Colônia Pirapitingui

Foi inaugurado em 1932, o Asilo Colônia Cocaes equidistante 9 km do município de Casa Branca e de Vargem Grande, apresentando capacidade para internar mais de três mil hansenianos em aproximadamente mil hectares.

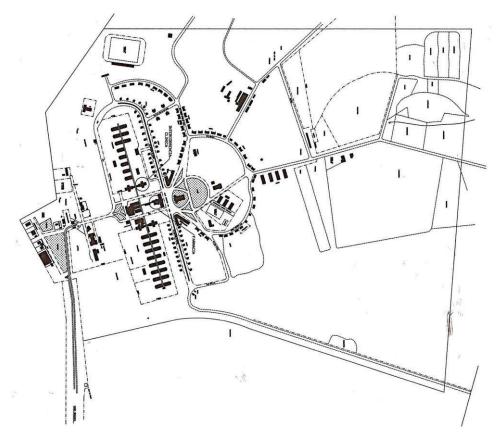


Figura 13. Implantação do Asilo Colônia Cocaes

O Asilo Colônia Aymorés, situado a 12 km da cidade de Bauru, próximo à estação ferroviária Aymorés, foi inaugurado em 1933, possuindo 775 hectares.

O 'Aimorés' passou a ser uma espécie de 'Asilo-Colônia Modelo', para onde eram levadas as visitas importantes do Serviço Oficial. (MONTEIRO, 1995, p. 110)

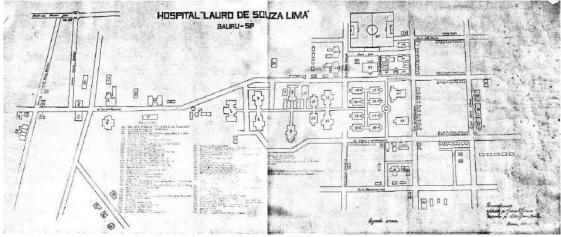


Figura 14. Implantação do Asilo Colônia Aymorés

Referências bibliográficas

Ed.UNESP, São Paulo.

Araújo, H.C.S. (1928) Um Leprosario modelo. Revista de Higiene e Saúde Pública. Rio de Janeiro. (2)4,189-205. Antunes, J.L.F. (1999). Medicina, leis e moral: pensamento médico e comportamento no Brasil (1870-1930).

Benevolo, L. (1987). História da cidade. Perspectiva, São Paulo.

Buder, S. (1990). Visionaries and planners: the garden city movement and the modem community. Oxford University Press, New York.

Caiuby, A.S. (1919). Projecto da leprosária modelo nos campos de Santo Angelo. E.Riedel, São Paulo.

Caldeira, T.P.R. (2000). Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. Ed.34; EDUSP, São Paulo.

Campos, C. (2002) São Paulo pela lente da higiene: as propostas de Geraldo Horácio de Paula Souza para a cidade (1925 – 1945). RiMa, São Carlos.

Castañeda, L.A. (2003). Eugenia e casamento. História, Ciências, Saúde -Manguinhos, Rio de Janeiro, (10)3, 901-930.

Choay, F. (1979). O Urbanismo. Perspectiva, São Paulo.

Correia, T.B. (2004). A Construção do habitat moderno no Brasil (1870 – 1950). RiMa, São Carlos.

_____. (1998). Pedra: plano e cotidiano operário no sertão. Papirus, São Paulo.

Donnangelo, M.C.F. (1976). Saúde e sociedade. Duas Cidades, São Paulo.

Foucault, M. (1967). Outros espaços: conferência proferida por Michel Foucault no *Cercle d'Études Architecturales*, em 14 de Março de 1967. Tradução de Pedro Moura. Disponível em:http://www.virose.pt/vector/periferia/foucault_pt.html. Acesso em: 18 abr. 2008.

_____. (2003). O Nascimento da clínica. Forense Universitária, Rio de Janeiro.

Gaillac, H. (1991). Les Maisons de correction (1930-1945). Cujas, Paris.

Hochman, G. A. (1998). Era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil. HUCITEC; ANPOCS, São Paulo.

Howard, E. (1996). Cidades jardim do amanhã. HUCITEC, São Paulo.

Markus, T. (1993). Building and power: freedom and control in the origino f modern building types. Routledge, London.

Mattos, D.M.; Fornazari, S.K. (2005). A Lepra no Brasil: representações e práticas de poder. Cadernos de Ética e Filosofia Política, São Paulo, (6)1, 45-57.

Maurano, F. (1939). História da lepra em São Paulo. Revista dos Tribunais, São Paulo.

Monteiro, Y.N. (1995). Da Maldição divina a exclusão social: um estudo da hanseníase em São Paulo. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Mota, A. (2005). Tropeços da medicina bandeirantes: medicina paulista entre 1892-1920. EDUSP, São Paulo.

MUNFORD, L. (1998). A Cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. Martins Fontes, São Paulo.

Ottoni, D.A.B. (1996). Introdução. In: HOWARD, E. Cidades jardim do amanhã. HUCITEC, São Paulo.

Perrot, M. (2001). Os Excluídos da história: operários, mulheres e prisioneiros. Paz e Terra, Rio de Janeiro.

Rago, M. (1985). Do Cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar (Brasil 1890-1930). Paz e Terra, Rio de Janeiro.

Rolnik, R. (1997). A Cidade e a lei: legislação, política e territórios na cidade de São Paulo. EDUSP; Nobel, São Paulo.

Rosen, G. (1994). Uma História da saúde pública. 2.ed. HUCITEC; Ed.UNESP, São Paulo.

Saliba, E.T. (1991). As Utopias românticas. Brasiliense, São Paulo.

Santos, R.A. (2005). Lobato, os jecas e a questão racial no pensamento social brasileiro. Achegas, São Paulo.

Silva, M.V. (2003). Naturalismo e biologização das cidades na constituição da idéia de meio ambiente urbano. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

Singer, P.(et al) (1988). Prevenir e curar: o controle social através dos serviços de saúde. Forense Universitária, Rio de Janeiro

Telarolli júnior, R. (1996). Poder e saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo. Ed.UNESP, São Paulo.

Ward, S.V. (1992). The Garden city: pats, present and future. Oxford University Press, Cambridge.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

A evolução urbana do bairro do Varadouro: uma contribuição morfológica para a história da cidade de João Pessoa (Paraíba-Brasil)

Anna Ferreira, Jussara Timótheo, Rodrigo Nascimento

Centro Universitário de João Pessoa

BR 230 - Km 22, Água Fria - CEP 58053-000 - João Pessoa - PB - Brasil - 0800 707 9210

anna.cristina.a@gmail.com, jbioca@gmail.com, ronasciarq@yahoo.com.br

Resumo

Inserido no perímetro delimitado como Centro Histórico da cidade de João Pessoa (Paraíba-Brasil), tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba – IPHAEP, em 2005, e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, em 2007, o bairro Varadouro concentra em seu tecido urbano constribuições morfológicas decisivas para a evolução urbana local. Fundada em 5 de agosto de 1588, João Pessoa apresenta duas ocupações originárias: a cidade alta, núcleo inicial que recebeu edifícios oficiais, e a cidade baixa, próxima ao rio Sanhauá, que abrigou as atividades portuárias (REIS FILHO, 2000, p. 124) e onde se situa o bairro. Entendendo que a evolução morfológica do local confunde-se com a própria história da cidade, busca-se, neste estudo, remontar parte dela considerando a introdução gradual de elementos característicos do seu tecido em três épocas distintas compreendidas entre os séculos XVI a XXI, reconhecíveis a partir da iconografía e cartografia disponíveis no Instituto Histório e Geográfico da Paraíba (IHGP) e abordagens seminais sobre o tema, a exemplo de Moura Filha (2012), Scoccuglia (2004 e 2010), Souza e Vidal (2010), Reis Filho (2000) e Santos (2008).

Palavras-chave

Morfologia urbana, Varadouro, evolução urbana, patrimônio histórico, história da cidade.

Abstract

Inside the perimeter defined as the limits of the historic centes of João Pessoa (Paraíba – Brazil), protected by the Historical Heritage Institute of Paraíba (IPHAEP-Instituto do Patrimônio Histórico e Artístio do Estado da Paraíba) in 2005, and the National Historical Heritage Institute (IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) in 2007, the district of Varadouro concentrates into the urban settings morphological contributions to the local urban evolution. Founded on August 5, 1585, João Pessoa has two originating occupatins: the upper town, early core that received the main administrative buildings and the lower town that housed the port activities (REIS FILHO, 2000, p.124) and where is located the district. Undesrtanding that the morphological local evolution is related the own history of the city, this estudy aims to reconstruct that considering the gradual introduction of the charecteristic elements of this urban tissue over three differents periods between the XVI e XXI centuries, identifiables by the iconography and cartography of Historical and Geographical Institute of Paraíba (IHGP – Istitituto do Histórico e Geográfico da Paraíba) and seminal approaches on the subject like Moura Filha (2012), Scoccuglia (2004 e 2010), Souza e Vidal (2010), Reis Filho (2000) e Santos (2008).

Keywords

Urban Morphology, Varadouro, urban evolution, historical heritage, city history.

1. Introdução

Inserido no perímetro delimitado como Centro Histórico da cidade de João Pessoa (Paraíba-Brasil), tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba – IPHAEP, em 1982, e pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, em 2007, o bairro Varadouro concentra em seu tecido urbano constribuições morfológicas decisivas para a evolução urbana local.

A fundação da cidade ocorre em 5 de agosto de 1588, sendo batizada de Filipéia de Nossa Senhora das Neves, homenagem a santa do dia, depois de várias tentativas de conquista por parte da coroa portugues, só interrompidas por volta de 1584 com a construção do Forte de São Felipe e São Tiago localizado na margem esquerda do rio Paraíba que banha a porção noroeste da cidade (SANTOS, 2008, p.103). Assim como outras cidades brasileiras de dominação portuguesa, distinguiram-se duas ocupações durante o periodo colonial: a cidade alta, núcleo inicial que recebeu edifícios oficiais, como câmara, cadeia, açougue, armazéns de açúcar, e em sua parte baixa, próxima ao rio, que abrigou as atividades portuárias dinamizadas pelo Porto do Varadouro, localizado na margem esquerda do rio Sanhauá, afluente do rio Paraíba (REIS FILHO, 2000, p. 124).

A despeito do periodo de estagnação economica verificado a partir da dominação holandesa¹ (entre 1634 e 1645), trazendo tímida evolução urbana durante a segunda metade do século XVII e parte do século XVIII (MOURA FILHA, 2012, p. 261), o Porto do Varadouro permaneceu tendo expressiva participação nas atividades comerciais locais, ajudando a intensificar o intercâmbio entre outras cidade e vilas. Essa vocação se traduziu em formações edilícias como o Porto do Capim, a Alfândega, o Tesouro Provincial e os armazéns, localizados próximos a praças conhecidas hoje com 15 de Novembro, Álvaro Machado e Napoleão Laureano.

No transcorrrer dos séculos XIX e XX, a cidade de Parayba, recebe os reflexos do periodo de modernização por que passava o Brasil, principalmente com a proclamação da República (1889). Segundo Scocluglia (2010) essa é uma época marcada pela implantação de ferrovias, pontes e abertura de novas vias, podendo-se destacar a construção de ramais ferroviários que ligavam a Parahyba ao interior a partir de 1880, os melhoramentos da ponte sobre o Rio Sanhauá que ligava a cidade alta ao municipio de Bayeux (pela Rua da República) e a abertura da Estrada do Aterro (hoje avenida Sanhauá).

Já na primeira metade do século XX, mais percisamente, entre as décadas de 1920 e 1930, o ideário progressista republicano dos administradores locais redireciona suas ações para o Porto do Varadouro no

_

^c Segundo Araújo (2014) flamencos e holandeses são oriundos do reinado borgonhês dos chamados Países Baixos (Holanda). Porém os primeiros provém da parte sul e os segundos da parte norte. Os flamencos são predominantemente católicos, aliados a Felipe II e a Espanha, e exerceram variadas funções, desde trabalhos da manufatura até altos cargos públicos nas Américas. Já os holandeses são aqueles calvinistas, apartados do julgo espanhol, que ajudaram a colonizar três áreas principais das Américas: a América do Norte (Manhattan), o Caribe (Antilhas Holandesas) e a América do Sul (Suriname, Berbice, Essequibo, Demerara e Brasil).

sentido de alavancar suas atividades com a construção de um novo atracadouro que acabou não sendo finalizado. Por outro lado, o processo de embelezamento da cidade acontecia através das remudelações de fachadas (transição da arquitetura colonial e eclética para o art déco) e demolicões - mesmo que parciais - de quarteirões para dar lugar a novas praças e logradouros públicos.

Depois disso o porto entra em decadência, em função da transferência das atividades para o novo porto de Cabedelo, cidade praiana proxima a João Pessoa e localizada na desenbocadura do rio Paraíba, e também da expansão gradual da cidade no sentido centro-praia, ao longo da avenida Epitácio Pessoa, a partir da década de 1950. Este contexto favoreceu a fixação da Comunidade Porto do Capim que se estende ao longo da margem oeste do rio Sanhauá, alí persistindo até os dias atuais abrigando mais de 300 familías de baixa renda (SCOCUGLIA, 2004, p.111-118).

Diante desse contexto, e entendendo que a evolução morfológica do Varadouro confunde-se com a própria história da atual cidade de João Pessoa, busca-se remontar parte da sua histórica considerando a introdução gradual de elementos característicos do seu tecido em épocas distintas. Nesse sentido, o trabalho está estruturado em três itens: (1) século XVI a XVIII, correspondentes ao momento de fundação da cidade, início da ocupação urbana e implantação do Porto e o processo de dominação flamenco; (2) século XIX a XX onde se abordam a expansão e consolidação urbanas considerando a implantação da rede ferroviária e transferência do Porto para Cabedelo, e (3), o século XX a XXI, onde se discutem a transformação urbana e o processo de reconhecimento do bairro como patrimônio histórico.

Para viabilizar este trabalho reuniram-se estudos que tratam da evolução urbana da cidade de João Pessoa com enfase em Moura Filha (2012), Scoccuglia (2004 e 2010), Souza e Vidal (2010), Reis Filho (2000) e Santos (2008), auxiliados por outros de igual importância. Além disso, a iconografia e a cartografia disponíveis e coletadas no Instituto Histório e Geográfico da Paraíba (IHGP) foram decisivos para encontrar nexos na discussão dos títulos aqui citados bem como identificar fragmentos e continuidades de elementos do tecido urbano que compõem o cenário do bairro.

2. Evolução Morfológica

Entende-se por morfologia urbana o estudo das formas das cidades considerando seus elementos físicos tais como edifícios, vias, quadras, acessos, relações com o sítio e parcelamento do solo, buscando compreender a sua evolução (LAMAS, 1993 e LYNCH, 1997). Segundo Rego e Meneguetti (2011), enquanto campo teórico e metodológico os estudos em morfologia se concentram em aspectos cognitivos (percepção) e formais (desenho), mas que se complementam no sentido de buscar uma maneira de ler a cidade enquanto organismo vivo.

Lamas (1993, p.135) defende que abordar a dimensão morfológica da cidade é compreender suas configurações urbana e arquitetônica a partir de valores acumulados social, antropológica e construtivamente no tempo. Ao tratar da evolução morfológica da capital paraibana, e mais precisamente de seu Centro Histórico, onde se inclui o bairro do Varadouro, observa-se o predomínio da forma de ocupação portuguesa, em cuja aparente organicidade estão subjacentes estratégias locacionais que eram responsáveis por enfatizar as relações de poder traduzidas na espacialidade, sobretudo por esta ser determinada pela localização das ordens religiosas e as ligações entre as mesmas (figura 1).

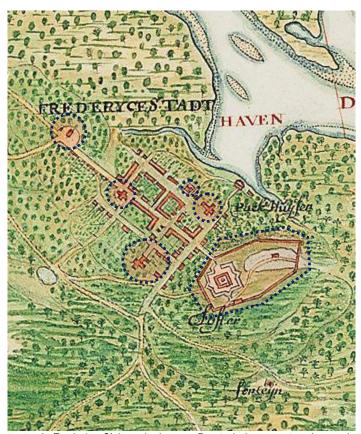


Figura 1. Representação da Frederica Civitas, de Jan van Brosterhuisen mostrando as primeiras ocupações, o traçado e a localização das ordens religiosas na cartografia holandesa entre os anos de 1637-1645(1647). Fonte: Adaptação a partir de MOURA FILHA, 2010, p. 168.

A discussão aqui desenvolvida busca dar subsídio para analisar as transformações morfológicas do bairro do Varadouro, hoje ocupado parcialmente por habitações e construções irregulares, que se estenderam para as áreas de manguezal à margem direita do rio Sanhauá. Nos périodos de tempo já mencionados e que serão desenvolvidos a seguir observam-se, por um lado, que elemtnos do traçado urbano original encontra-se preservado, e por outro, iniciativas de valorização patrimonial em escala arquitetônica não têm sido sificientes para consolidar a integridade física e estilística do acervo edilício.

2.1. Século XVI a XVIII - Fundação da cidade, início da ocupação urbana e implantação do Porto.

Moura Filha (2012, p. 172) apresenta um registro de 1609, desenvolvido pelo engenheiro Mor Diogo de Campos Moreno, que revela um conjunto edilício formado por habitações próximas ao rio Sanhauá (figura 2). Na representação percebe-se que tais construções delimitam um eixo que liga o rio à parte mais elevada da cidade. Dentre esses edifícios apresentados neste registro, que pertencem às ordens religiosas (Igreja Matriz de Nossa Senhora das Neves, Mosteiro de São Bento e Convento Carmelita), há uma em especial que aparece rodeada por muralhas, provavelmente o Convento de São Francisco em uma primeira versão. Observa-se, então, que as atividades religiosas e portuárias foram forças determinantes para a configuração urbana da então Cidade Filipéia, um primeiro núcleo de integração correspondente ao cruzamento entre a rua Direita e a rua do Varadouro, hoje rua Duque de Caxias e Ladeira de São Francisco, respectivamente. Observa-se ainda uma marcação do que deveria ser o antigo Forte do Varadouro.



Figura 2. Representação mostrando "Praças Fortes e coisas de importância" da Cidade Filipéia em 1609. Fonte: MOURA FILHA, 2010, p. 172.

Acrescente-se que a carta holandesa de 1634, conforme já mostrado anteriormente, confirma a importância do cruzamento que confere integração entre as cidades alta e baixa (Duque de Caxias e Ladeira de São Francisco) em meio a um traçado regular onde se situam as ordens religiosas (**figura 3**). Embora as cartas e imagens não revelem, há indicativos da existência de uma ponte em madeira conectando a margem direita a esquerda do rio Sanhauá, de acordo com Oliveira (1999, p. 30) durante o século XVII. Durante o século XIX esta ponte foi reformada para conferir melhores condições de acessibilidade e integração à Cidade Alta através do que se conhece hoje como Rua da República conectando-se ao município de Bayeux.

Observa-se então que a Cidade Filipéia dos séculos XVII e XVIII era representada em seus registros iconográficos a partir de vias, limites, cruzamentos e pontos marcantes, sobretudo as edificações das ordens religiosas (LYNCH, 1972, p. 58-59).

Ainda no século XVII, por ocasião da invasão flamenca (entre 1634 e 1654) há um período de batalhas e desmonte do patrimônio construído na cidade alta e próximo ao Porto do Varadouro, na parte baixa da cidade, que abrigava os armazéns de açúcar, fortificações e igrejas.

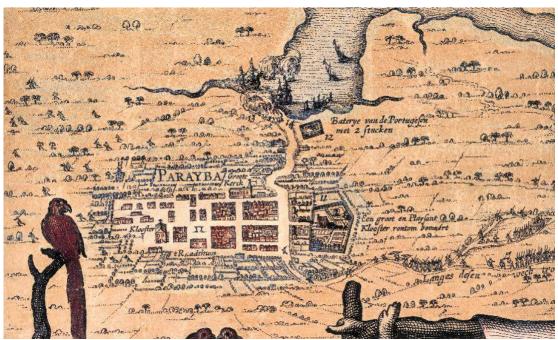


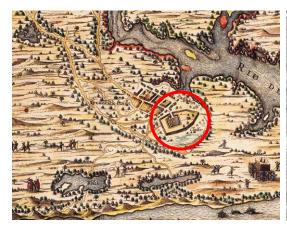
Figura 3. Representação da Cidade da Parahyba de 1634, de Claes Jansz Vissher mostrando traçado regular e ordens religiosas. Fonte: MOURA FILHA, 2010, p. 190.

Segundo Moura Filha (2012) os poucos recursos financeiros, a baixa produção açucareira, a transferência da sede administrativa do país para o Rio de Janeiro, as catástrofes naturais (secas e cheias), e o demorado processo de anexação do território à capitania de Pernambuco, fizeram com que houvesse uma estagnação econômica que influiu diretamente na tímida evolução urbana durante a segunda metade do século XVII e parte do século XVIII.

A crise por que passava a capitania abria possibilidades de remodelação da cidade num processo muito lento. Suas estruturas edificadas tais como igrejas, colégios, seminários, câmara e cadeia, entre outros foram sendo reconstruídas ao sabor da disponibilidade de recursos (MOURA FILHA, 2012, p. 261). As fortificações tiveram prioridade, apesar de algumas propostas de reconstrução não terem sido realizadas. Os fortes de Cabedelo e do Varadouro, por exemplo, foram considerados por diversas vezes como prioridade de ações de recuperação (MOURA FILHA, 2012, p 318): "a cidade ia sendo reconstruída sobre as estruturas pré-existentes, não se expandindo para além do pequeno núcleo de 'povoação' definido no passado".

É no início do século XVIII, em seu primeiro quartel, ainda sobre a estrutura urbana herdada do século XVII, que muitos lotes passaram a ser doados, sobretudo na Rua Nova, hoje General Osório, Rua Direita, atual Duque de Caxias, e na Rua do Varadouro, correspondente à Ladeira de São Francisco. Nesta última comenta-se sobre o "caminho do Tambiá", partindo do Convento de São Francisco, onde havia terras devolutas em processo de reaproveitamento e doação. Conforme Moura Filha (2012, p. 326), em

relação à Rua Nova, há documentos que revelam a concessão de terras em direção a igreja do Rosário dos Pretos que dava acesso às "cacimbas", e quanto a Rua Direita, registra-se à "estrada que vai para os engenhos". A tímida expansão da cidade nesse século, portanto, se deu em boa parte privilegiando razões de ordem econômica, mercado de terras e disponibilidade de recursos naturais (**figuras 4 e 5**).





Figuras 4 e 5. Frederick Stadt, autor não identificado, de 1634, e adaptação sobre planta de 2009. Destaque para a igreja de São Francisco e possível delimitação da antiga muralha. Fonte: REIS FILHO, 2000 / LIMA, 2009.

2.2. Século XIX a XX – Expansão e consolidação urbana, implantação da rede ferroviária e transferência do Porto para Cabedelo.

Conforme Scocuglia (2010), ao lado do Porto do Capim, da Alfândega e do Tesouro Provincial, os armazém foram as formações edilícias que consolidaram a vocação do Varadouro como lugar comercial da então Cidade da Parahyba desde o século XVII. A dinâmica comercial e urbana do bairro, portanto, se davam entre as praças 15 de Novembro, Álvaro Machado e Napoleão Laureano.

Na década de 1850, na administração de Beaurepaire Rohan, o engenheiro Alfredo de Barros Vasconcelos realiza diagnóstico dos alinhamentos das construções e logradouros no perímetro do Varadouro para mais tarde promover a abertura da Estrada do Aterro (hoje Avenida Sanhauá) e a construção de um cais (**figuras 6 e 7**), no limite do que hoje corresponde a área de Preservação Ambiental e o leito do Rio Sanhauá. A avenida, além conferir conexão com a Ponte do Rio Sanhauá e com a cidade de Bayeux, contribuirá com a comercialização de produtos entre a Cidade da Parahyba e o interior (SCOCUGLIA, 2010, p.109).

Importante destacar que o nome Estrada do Aterro remete às iniciativas intervencionistas que visavam sanar problemas causados por áreas alagadiças lindeiras às praças Álvaro Machado, Napoleão Laureano e XV de Novembro. Essas áreas representavam provavelmente barreiras naturais à fluidez da dinâmica comercial auxiliada pelas pela instalação da ferrovia e da estação a partir da década de 1880.

Da estação, inicialmente administrada pela Companhia Estrada de Ferro Conde D'eu e depois pela inglesa Great Western Railway, partiam ramais (mapa 1) que chegavam à Sapé (1881), Mulungu (1882),

Pilar (1883), Guarabira (1884), Cabedelo (1889), Campina Grande (1907), Santa Cruz e Natal (1884), estas ultimas no Rio Grande do Norte (IPHAN, 2008).

As iniciativas de modernização urbana que interferiram no aspecto morfológico do lugar não se restringiram somente à abertura de vias importantes ou à comunicação por ferrovias ou carris de ferros. Scocuglia (2010) aponta que durante a administração de Epitácio Pessoa, na década de 1920, houve uma tentativa de instalação de atracadouros às margens do Rio Sanhauá, não levada a diante em função da construção do Porto do Varadouro na mesma época. Os resquícios desses atracadouros podem ser vistos até hoje em meio à mata densa entre a área de domínio da via férrea e o rio.



Mapa 1. Estado da Paraíba com alguns dos principais ramais ferroviários e destinos a partir da década de 1880. Fonte: Mapa adaptado sobre base do Inventário do Patrimônio Ferroviário/IPHAN, 2008.





Figuras 6 e 7. Construção do cais provisório e construção das estacas de concreto, em 07 de março de 1922. Fonte: Acervo Humberto Nóbrega.

Depois de um período de estagnação das intervenções portuárias, a administração pública redireciona seus interesses para o contexto higienista e de embelezamento. No início da década de 1930 (mapa da cidade da Parahyba em 1930), durante a administração de Argemiro de Figueiredo, um período de renovações instaura-se na cidade. Dentre essas renovações podem-se citar: a demolição de alguns edifícios coloniais no final da Avenida Maciel Pinheiro que resultou na abertura da Praça Antenor Navarro

(**figura 8**), lateral esquerda da Igreja de São Frei Pedro Gonçalves; e a transformação de uma sequencia de outros edifícios na Rua João Suassuna, em direção à praça XV de novembro. Os casarões que foram demolidos e reformados deram lugar a um acervo edilício de "estilo" eclético e Art Decó, uma das tendências arquitetônicas predominantes na época (SCOCUGLIA, 2010, p. 110).

Pode-se observar que o desejo pela renovação da capital paraibana não se limitou à transformação da forma urbana, mas da sua arquitetura. O ideário progressista republicano das elites se expressava no espaço da cidade através das novas conexões do Varadouro com outros destinos de importância comercial, sendo realizados mediante ferrovias.



Figura 8. Praça Anthenor Navarro (1930). Fonte: Stuckert Filho, 2004.

De acordo com Scocuglia (2010, p. 115) a partir da década de 1940, depois da inauguração do Porto de Cabedelo em 1935, as atividades portuárias são transferidas para aquele município gerando um processo gradual de expansão da cidade na direção norte. Paralelamente a isso, intervenções feitas no Parque Sólon de Lucena e abertura da Avenida Epitácio Pessoa, ajudaram na ocupação de outros bairros da capital (Tambiá, Torre, Roger, Cruz das Armas, Jaguaribe, etc.) bem como à expansão de mancha em direção as praias urbanas (Tambaú e Cabo Branco).

Entre as décadas de 1950 e 1970, consolida-se então a ocupação irregular da área, com a Comunidade Porto do Capim, composta por famílias de baixa renda que se fixaram na área do antigo porto, e da Vila Nassau, a oeste. O traçado dessas áreas é eminentemente orgânico e contém habitações de baixo padrão construtivo formando vias estreitas. Além disso, há famílias que convivem dentro de construções de natureza industrial, a exemplo do conjunto de antigos Galpões da Fábrica de Cimentos Nassau, ocupados na década de 1980 (SCOCUGLIA, 2010, p. 130).

2.3. Século XX a XXI – Transformação urbana e reconhecimento como patrimônio histórico.

As transformações urbanas do Bairro do Varadouro ocorridas no transcorrer dos séculos XX e XXI dizem respeito ao processo de degradação, descaracterização e desmonte parcial do acervo edificado sobre o traçado de herança colonial.

Pelos motivos já alegados no item anterior, a partir da segunda metade do século XX a atividade portuária do local perde força dando lugar a outras atividades de comércio e serviços – marmorarias, madeireiras e oficinas mecânicas – que não condizem com a destinação original dos edifícios existentes no bairro, o que vem causando impactos sobre o tecido urbano e seus componentes.

A área de influência do antigo porto e os trechos próximos ao rio Sanhauá, apesar do valor arquitetônico, urbanístico e paisagístico, convive com a perda da vitalidade uma vez que os espaços permeáveis aos acessos visuais foram obstruídos conforme a necessidade de adequação aos novos usos. Uma das alterações mais frequentes impostas às edificações é o fechamento de algumas de suas esquadrias com alvenaria, e mesmo abertura de novas que descaracterizam as suas fachadas, alteração nas cobertas e descaracterização interna das edificações (**figura 9**).

Os acessos conferidos a esses imóveis são alvo de danos e obstruções em decorrência do tráfego de automóveis de diversos portes e tipos fazendo com que a passagem de pedestres se torne cada vez mais reduzida. A herança colonial do traçado da região impossibilita que a relação pedestre x veículos (inclusive pesados) ocorra de maneira satisfatória (**figura 10**). Com relação ainda ao trânsito e as vias nas áreas centrais da cidade de João Pessoa Scocuglia (2010) reforça:

Gradativamente, verificou-se o deslocamento de parte do comércio e dos serviços localizados no centro para outros bairros, próximos as grandes artérias de transporte centro/orla. Prejudicado pelo sistema viário de ruas estreitas e espaços insuficientes para estacionamento, bem como pela ausência de mobiliário urbano de qualidade, o trânsito da área central tornou-se caótico, afugentando consumidores com maior poder aquisitivo (SCOCUGLIA, 2010, p. 82).

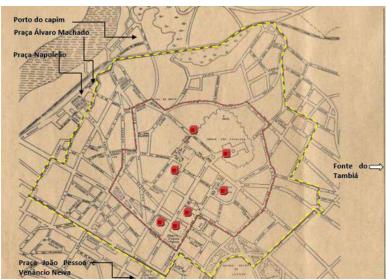




Figuras 9 e 10. Uma das edificações do entorno da Praça Napoleão Laureano e veículos de grande porte estacionados sobre a mesma praça (2014). Fonte: Hélio Costa, maio 2014.

Conforme Scocuglia (2010, p. 113), por volta da década de 1950 consolida-se a ocupação da área por famílias de baixa renda, inicialmente com a comunidade do Porto do Capim, que se situa no local do antigo porto, onde permanece até os dias atuais. Apartir da década de 1980 a área onde se situava a fábrica de cimento Nassau, próxima à Estação Ferroviária, também passa a abrigar esse tipo de ocupação, dando lugar à Vila Nassau. Em ambos os casos as edificações erguidas apresentam características precárias e sua área de influência extrapola os limites urbanizados se estendendo sobre aterros no mangue até a margem do rio Sanhauá. Este fato faz com que nos períodos de cheias do rio as casas sejam invadidas agravando os problemas urbanos e ambientais já existentes.

Conforme Costa (2009, p. 108), a primeira iniciativa para delimitação de um perímetro de interesse histórico e cultural na cidade de João Pessoa data de meados da década de 1970, quando a prefeitura define poligonal de preservação rigorosa por ocasião da publicação do primeiro plano diretor da cidade (mapa 2).



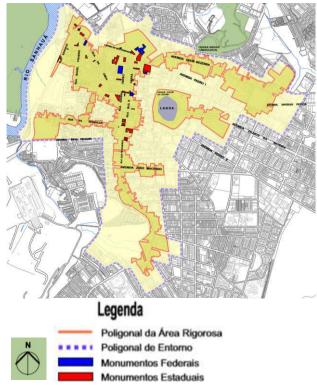
Mapa 2. Delimitação da área de preservação rigorosa representada pela poligonal em vermelho, e de entorno em amarelo. Adaptado a partir de planta da Prefeitura de João Pessoa (1976). Fonte: COSTA, 2009, p.111.

Ainda na década de 1970 é criado IPHAEP que no transcorrer do início dos anos 1980 atua no tombamento de alguns logradouros públicos juntos a lista de bens de importância histórica e patrimonial para o Estado. Conforme levantamento registrado por Costa (2009, p. 117) uma nova perimetral delineada pelo IPHAEP em 1982 corresponde à área de atuação de um novo órgão de proteção criado pelo Estado, a CPDCHJP. Nas décadas seguintes ocorreram algumas ações de revitalização e requalificação da área do Varadouro, como a recuperação da Praça Anthenor Navarro e seu casario, recuperação de alguns bens materiais como o Hotel Globo, a Fábrica de Vinho Tito Silva e a Igreja de São Frei Pedro Gonçalves, dentre outros, porém nenhuma voltada ainda para a área do Porto do Capim e adjacências.

Este perímetro de tombamento estadual passa por uma revisão de delimitação no ano de 2004 (mapa 3), tendo seus limites ampliados, permanecendo o Bairro do Varadouro em sua poligonal de preservação

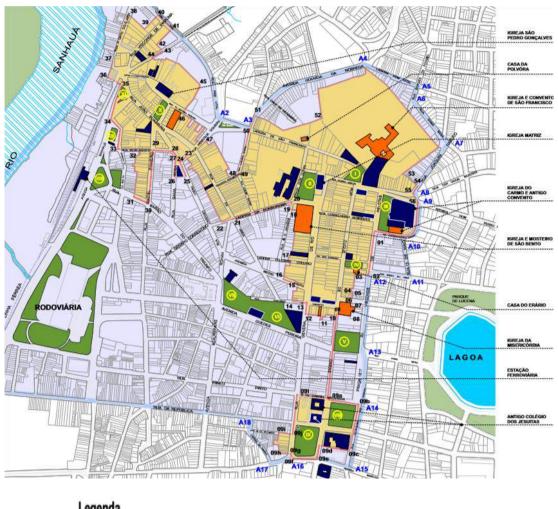
rigorosa. Em 2007 a área passa a figurar também na poligonal considerada patrimônio histórico nacional, após ser tombada pelo IPHAN (**mapa 4**).

A construção do Terminal Rodoviário de Passageiros de João Pessoa, ocorrida na transição das décadas de 1970 e 1980, redefiniu a configuração viária e auxiliou uma retomada da centralidade urbana do Varadouro (SCOCUGLIA, 2010, p.111). No início do século XXI, a implantação do Terminal de Integração do Varadouro, localizado nas proximidades do Terminal Rodoviário, vem complementar a recuperação da importância da área.



Mapa 3. Poligonal de Área Rigorosa, em linha vermelha contínua, e Poligonal de Entorno, em linha azul tracejada, do IPHAEP (2004). Fonte: CPDCHJP, 2007.

Além dessas novas inserções, Costa (2009, p. 138) verifica que, na área de intervenção do Porto do Capim, persistem exemplares arquitetônicos que traduzem o ápice das atividades portuárias como a Superintendência da Alfândega, o Edifício Sede da Alfândega, o Tesouro Provincial, a Fábrica de Gelo, Estação Ferroviária de João Pessoa, a Estação Elevatória de Esgotos e os Galpões Portuários adjacentes. Algumas dessas edificações sobressalentes se encontram atualmente sem uso podendo servir de suporte para atividades que auxiliem na revitalização da área juntamente com adequação do seu espaço urbano.



Poligonal de Tombamento Nacional
Poligonal de Entorno
Monumentos Federais

Monumentos Estaduais

Mapa 4. Delimitação da poligonal de tombamento federal e seu entorno (2007). Fonte: CPDCHJP, 2007.

3. Conclusão

Os três fragmentos temporais discutidos aqui mostram que em um primeiro momento há o desejo da coroa portuguesa em fixar seu domínio. A expressão edilícia desse contexto se dá com a construção dos templos religiosos e edifícios oficiais em um primeiro núcleo de integração da cidade: a rua Duque de Caxias (antiga rua Direita) e Ladeira de São Francisco (antiga rua do Varadouro). Nas cercanias desse núcleo inicial apresentam-se a Igreja Matriz de Nossa Senhora das Neves, o Mosteiro de São Bento e Convento Carmelita, bem como o Convento de São Francisco demarcando o "transcepto" da cruz formada pelas vias ja citadas.

Mais tarde, com o período de dominação flamenca, edifícios preexistentes são aproveitados para as instaçãoes e atividades dos novos dominadores. Ao que parece, o porte e a locaização desses edifícios foram fatores determinantes para a nova dinâmica admistrativa da cidade e isso ensejou a introução de

novos elementos arquitetônicos, a exemplo do que ocorreu com o Convento de São Francisco que recebeu muralhas para transforma-lo em uma especie de fortificação. Ao lado desse panorama, a tímida expansão à noroeste da cidade se dá por um incipiente mercado de terras e disponibilidade de recursos naturais.

O processo de consolidação urbana do século XIX e XX tem a ver com a dinâmica comercial e portuária do Varadouro que ocorria predominantemente nas praças 15 de Novembro, Álvaro Machado e Napoleão Laureano. Essas três praças formavam uma grande esplanada onde a conexão com outras cidades, a exemplo de Bayeux, se dava a partir de uma ponte e mais tarde pela inciativas de expansão por via férrea, processo que marca o projeto modernizador republicado do fim do século XIX. A visibilidade dessa área enseja na construção da primeira estação ferroviária junto às iniciativas (mesmo que não realizadas) de melhorias do porto com um novo cais e atracadouro, e a abertura de novas vias, como avenida Sanhauá que ladeia parte da ferrovia às margens do rio.

A chegada do século XX é marcada pela modernização da cidade materizalizada pela abertura de novos logradouros públicos e também pela remodelação do acervo edilício ao gosto eclético e artdéco. A partir da década de 1930, a trasferência das atividades portuárias do varadouro para Cabedelo sinalizam o inicio do seu declinio conômico reforçado pela a expansão da cidade em direção ao litoral. É nessa época que ocorre a gradual transferência da população de classe média alta para bairros mais afastados colaborando com o esvaziamento do local que começa a receber populações de baixa renda em áreas ambientalmente frageis, a exemplo do Porto do Capim que durante a década de 1950 se desenvolve em área de mangue.

O reconhecimento patrimonial tanto em escala urbana como arquitetônica vém mais tardiamente a partir dos anos de 1970 com a criação do IPHAEP e com iniciativas de revitalização urbana na década seguinte restritas a Praça Antenor Navarro e edificações adjacentes. Junto à sucessivas delimitações de perímetros de preservação rigorosa (pelo IPHAEP em 2005 e pelo IPHAN em 2007), a construção da Rodoviária no fim dos anos de 1980, e a introdução do Terminal de Integração de passageiros em 2004, na imediações, podem ser pontuados como ações de incremento nos níveis de urbanidade local reforçando seu valor enquanto centralidade na cidade.

4. Referências Bibliográficas

ARAÚJO, Anderson Leon Almeida de. **Os flamengos, os holandeses, a América**: contribuições neerlandesas no novo mundo. Rio de Janeiro, 18 mai. 2015. Disponível em: < http://www.ufrrj.br/graduacao/prodocencia/publicacoes/perspectivas-historicas/artigos/09.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2015.

COSTA, Ana Luíza Schuster da. **Perímetro de Proteção do Centro Histórico de João Pessoa**: Três décadas de história. 2009. Dissertação (mestrado em arquitetura e urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, Paraíba, 2009.

IPHAN. Inventário do Patrimônio Ferroviário da Paraíba. João Pessoa: 20ª Superintendência do IPHAN, 2008.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbekian, 1993.

LIMA, Hélio Costa. **A Cidade de Frederica**: reconstituição da planta da capital da Paraíba do Século VII. In: PONTUAL, Virgínia; LORETTO, Rosane Piccolo (org.). Cidade, território e urbanismo: um campo conceitual em construção. Olinda: CECI, 2009. p. 259-277.

LYNCH, Kevin. A Imagem da Cidade. Trad. J. L. Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997 (1960).

MOURA FILHA, Maria Berthilde. **De Filipéia à Paraíba**: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil (séculos XVI-XVIII). 2004. Tese (Doutorado em Ciência e Técnicas de Patrimônio). Faculdade de Letras do Porto. Departamento de Ciências e Técnicas do Patrimônio. Universidade do Porto. Porto, Portugal, 2004.

_____. **De Filipéia à Paraíba**: uma cidade na estratégia de colonização do Brasil (séculos XVI-XVIII). João Pessoa: IPHAN/Superintendência na Paraíba, 2010.

OLIVEIRA, Ariosvaldo Alves de. Bayeux: seu povo e sua história. João Pessoa: Editora A União, 1999.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. **A respeito de morfologia urbana**. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. Maringá: Acta Scientiarum Technology. Universidade Estadual de Maringá, 2011. v.33 p.123-127.

REIS FILHO, Nestor Goulard. Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial. São Paulo: Edusp, 2000.

SANTOS, Paulo Ferreira. Formação das cidades no Brasil colonial. Rio de Janeiro: Editora UFRJ/lphan, 2008.

SCOCUGLIA, Jovanka Baracuhy Cavalcanti. Revitalização Urbana e (re) invenção do centro histórico na cidade de João Pessoa (1987- 2002). João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2004.

_____. Imagens da Cidade: **Patrimonialização**, **cenários e práticas sociais**. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2010.

SOUSA, Alberto; VIDAL, Wylnna. **Sete plantas da capital paraibana 1858-1940**. João Pessoa: Editora universitária da UFPB, 2010.

STUCKERT FILHO, Gilberto. Parahyba: Capital em Fotos. 2° ed. João Pessoa: F & A, 2004.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

A influência das atividades econômicas no traçado e na forma urbana de Ouro Preto

Antonio Silva¹, Fernando Alves²

¹Universidade Federal do Amazonas/ ²Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto - CITTA
 ¹Av. Constantino Nery 2525, bloco 11B apt. 404, bairro da chapada. Manaus /AM. 92 99390 6175
 ²Rua Dr. Roberto Frias s/n 4200-465 Porto - Portugal
 antoniokarlos@yahoo.com.br, alves@fe.up.pt

Resumo

A zona do ouro e a zona dos diamantes agregam a primeira experiência tipicamente urbana do Brasil, considerando-se a complexidade que caracteriza essa formação, de apropriação e usos diversos de sentido urbano, de modos de vida verdadeiramente urbanos, (SCARLATO, 2008). Ouro Preto, fundada em 1798, teve a sua origem junto aos garimpos de ouro nas Minas Gerais, surgindo portanto em consequência das atividades económicas proveniente do ciclo do ouro. Durante o Ciclo da Mineração o mercado de trocas cresceu, o que gerou um grande deslocamento de tropas para as Minas Gerais. Como consequência, novos caminhos foram abertos e surgiram inúmeros núcleos urbanos. O presente artigo tem como objetivo caracterizar o traçado urbano do Centro Antigo da cidade de Ouro Preto, tendo em conta que a concepção do seu traçado e a sua forma urbana foram efetivamente influenciadas pelas atividades econômicas relacionadas com o ciclo do ouro. Dentro deste contexto, procura-se identificar quais os principais elementos arquitetônicos que constituíram e constituem os elementos definidores de eixos estruturantes, assim como, polarizadores no crescimento do espaço urbano.

Palavras-chave

Morfologia urbana; tecido urbano; traçado urbano; atividades económicas; ciclo do ouro.

Abstract

The zone of gold and the zone of diamonds, add the first typically urban experience in Brazil, considering the complexity which characterizes this formation, this type of appropriation and diverse uses of urban order, the real urban lifestyles, (SCARLATO, 2008). Ouro Preto, founded in 1798, had its origins next to gold mining in Minas Gerais, therefore the city raised as a consequence of the economic activities around the cycle of gold. During the Mining Cycle the exchange market grew up, which brought a great troops movement to Minas Gerais. Consequently, new paths were opened and many urban centers have arisen. This article aims to characterize the urban plan of the old downtown in Ouro Preto city, having in mind that the design/conception of its layout and urban forms were effectively influenced by the economic activities related with the cycle of gold. In this context tries one try to identify which are the main architectonic elements that were and still are the defining elements of the structural axis, as well as polarizers in the urban growth.

Keywords

Urban morphology, urban fabric, urban design, economic activities, cycle of gold.

1 Introdução

1.1 As primeiras cidades surgem como resultado de transformações sociais gerais

A cidade é o grande palco onde a sociedade se constrói; projetando sua realidade e revelando o teatro protagonizado por seres humanos, ela materializa, como um cenário, diferentes ideias e crenças que o homem tem a respeito do mundo e de si mesmo (DORNRLLES, 2001).

Vários centros de pesquisa estão com a atenção voltada para estudos da cidade colonial brasileira, investigadores procuram analisar e entender a cada dia o seu processo de construção, seus traçados e suas morfologias urbanas.

É sabido que as cidades são sistemas complexos, desde as primeiras na pré-história até as contemporâneas, elas nascem, crescem e desenvolvem-se a partir de fatores sociais, culturais, econômicos, políticos e tecnológicos.

Segundo Souza (2003), as primeiras cidades, surge como resultado de transformações sociais gerais – económicas, tecnológicas, políticas e culturais -, quando, para além de povoados de agricultores (ou aldeias), que eram pouco mais que acampamentos permanentes de produtores diretos que se tornaram sedentários, surgem assentamentos permanentes maiores e muito mais complexos, que vão abrigar uma ampla gama de não produtores: governantes (monarcas, aristocratas), funcionários (como escribas), sacerdotes e guerreiros. A cidade irá, também, abrigar artesãos especializados, como carpinteiros, ferreiros, ceramistas, joalheiros, tecelões e construtores navais, os quais contribuirão com suas manufaturas para o florescimento do comércio entre os povos.

Percebe-se na afirmação do autor a importância da atividade económica na estruturação da cidade, no caso o comércio como uma força motriz. Nessa direção, Pereira (2009) afirma que as cidades antigas, que estão na origem do processo de urbanização, se caracterizavam pela concentração de atividades políticas, sociais e económicas em uma área central.

No Brasil colonial, depois da presença do Marquês de Pombal, entre os anos de 1750 e 1777, houve uma série de preocupações referentes às questões urbanísticas em relação a Vilas e Cidades, tanto as construídas como as em formação.

No século XVIII as reformas pombalinas estabeleceram uma política para o traçado urbano das vilas brasileiras nos anos oitocentistas. Tiveram suas diretrizes aplicadas nas Vilas, com traçados urbanos irregulares decorrentes da topografia acidentada que se proliferaram na região de Minas Gerais, decorrentes da mineração (BONAMETTI, 2009).

Ao longo deste artigo vamos procurar verificar que influência as atividades oriundas do ciclo do ouro teve na transformação urbana no centro original de Ouro Preto.

1.2 Núcleos urbanos oriundos da atividade de mineração

A zona do ouro e a zona dos diamantes agregam a primeira experiência tipicamente urbana do Brasil, considerando-se a complexidade que caracteriza essa formação, de apropriação e usos diversos de sentido urbano, de modos de vida verdadeiramente urbanos (SCARLATO, 2008).

Dentro desse entendimento, no que respeita à primeira experiência urbana brasileira, Costa (2009), afirma que surgiram diversos núcleos oriundos do minério como atividade principal e de atividades subsidiárias a ela, como os deslocamentos dos tropeiros (tropas) e a própria pecuária. Ao ativar a circulação, a mineração exigia que a implantação dos núcleos se desse em sítios estrategicamente escolhidos, formando um rosário de povoados pelos principais caminhos que ligavam o litoral às minas mais distantes de Goiás, Mato Grosso e do Planalto de Diamantina.

Concordando com Costa (2009), no que diz respeito à origem dos núcleos, Lima (2010), afirma que em Minas Gerais, a exploração do território através das "entradas" e "bandeiras" gerou caminhos, pontos de parada, pequenos aglomerados, como apropriações, que progressivamente permitiram a penetração e a colonização do Estado. Neste processo, cujo início remonta ao século XVIII, a consolidação de pequenos núcleos urbanos vai gerar inúmeros aglomerados. A busca pelas riquezas minerais acelerou o povoamento do Estado, particularmente da sua porção sudeste, na qual, vilas e cidades irão se formar.

Vasconcellos (1959) citado por Silva (2007), [...] reafirmava o fator económico como central na origem dos arraiais, que eram, antes de tudo, entrepostos, locais de suprimentos e de trocas comerciais.

De acordo com Santos (1994), os primeiros vinte anos de exploração aurífera, no Brasil, foram suficientes para o surgimento de oito vilas na capitania mineira, deixando a criação de vilas em São Paulo e Rio de Janeiro para trás; dinamismo consequeente de um novo fluxo de mercadorias, capital e pessoas proporcionado pela nova empreitada da mineração.

Além do processo de surgimento dos núcleos, havia uma organização característica destes assentamentos. Monte-Mór (2001), faz uma pequena descrição da característica do traçado inicial do tecido urbano destes aglomerados e a relação com os elementos edificados, como as primeiras capelas a serem construídas.

As descobertas ou primeiros achados expressivos de ouro definiam o assentamento e implicavam também a construção imediata de capelas, toscas que inicialmente fossem, nos morros, outeiros ou encostas adjacentes onde depositar as imagens trazidas na empreitada e agradecer aos santos de proteção, ao Cristo ou à Virgem. Os arraiais se organizavam então em torno das capelas e se estendiam pelos caminhos de acesso às áreas de mineração. Assim, o tecido urbano resultante era via de regra linear, compondo-se espontaneamente à medida que caminhava a mineração e se fortaleciam suas interligações. Dada a distribuição do ouro em várias grotas e córregos, senão distantes entre si pelo menos separadas por acidentes geográficos, diversas eram as nucleações que surgiam ao longo dos caminhos. O

caminho principal, ou caminhos principais, logo ou tarde recebiam ordenações que os transformavam em espaços institucionalizados, garantindo localização privilegiada para o comércio e abastecimento e não mais tratados apenas como espaços de produção, mas já subordinados a controle de ocupação urbana voltado para a reprodução. A Rua Direita, herança portuguesa tão encontrada nas cidades mineiras, reflete as tentativas de normatização e ordenação desse espaço urbano em formação (MONTE-MÓR, 2001).

No decorrer das informações, segundo os autores aqui citados, se percebe a relação entre a atividade de mineração e a formação dos povoados, tanto pelas especificidades topográficas do local a ser realizada extração do minério, ouro ou diamante, como pelo movimento provocado pelos deslocamentos dos tropeiros em direção às minas a serem exploradas, que como consequência gerava inúmeros pequenos aglomerados.

2 Nascimento de Vila Rica

Vila Rica, hoje Ouro Preto, foi elevada à sede de município em 1711, com o título de Vila Rica de Albuquerque, que reuniu duas paróquias vizinhas, a de António Dias, dos paulistas, e a de Pilar dos portugueses (VIERNO, 2011).

A designação de Ouro Preto foi estabelecida devido ao primeiro ouro encontrado na região, o qual possuía coloração bastante escura e somente iria adquirir a sua cor usual através de sua fundição (VASCONCELLOS, 1977).

Para Silva (2007) a criação de Vila Rica de Nossa Senhora do Pilar do Ouro Preto (1711) não somente conferiu legalidade aos arraiais e aos lugarejos, mas exigiu das autoridades a adequação da nova povoação à topografia difícil dos arraiais preexistentes, encaixando-lhe as necessárias residências oficiais (Casa de Câmara e Cadeia e Palácio dos Governadores), os quartéis, as ruas e calçamentos, as pontes e os chafarizes públicos. Inclusive, as capelas precisaram de ser enquadradas, recebendo parcelas de terra para a constituição do seu patrimônio religioso ou para acréscimos no templo.

Toledo (1996) afirma que, em 1711 quando o Governador António de Albuquerque criou juridicamente a Vila Rica de Albuquerque de nossa Senhora do Pilar de Ouro Preto, esta já estava dividida em duas freguesias: Ouro Preto (Matriz do Pilar) e António Dias (Matriz de Nossa Senhora da Conceição), situando-se, as duas matrizes, no eixo principal do nascente núcleo, segundo notável síntese de Sylvio de Vasconcellos, em Vila Rica:

Dentre os vários caminhos, um é mais importante, mais transitado, por assim dizer, a estrada principal. Entra na vila e vai direto à Matriz do Pilar, de onde se endireita para a Matriz de António Dias, saindo por Santa Efigênia. Por isso mesmo, na entrada, designa-se por Cabeças (princípio), entre as matrizes, Rua Direita e, na saída, Vira e Sai. Principia esta estrada no Passa-Dez, subindo para as Cabeças; desce para a Matriz do Pilar, no fundo de Ouro Preto, de onde galga o morro de Santa Quitéria;

decai para António Dias, novamente sobe para o Alto da Cruz, de onde vira e sai para a Vila do Carmo, cidade de Mariana. São estas três alturas, já figuradas na triunfal procissão de 1733, que parecem também no brasão da cidade (VASCONCELLOS, 1977).

De acordo com Donald Ramos (1972) citado por Cunha (2002), o auto de ereção de Vila Rica data de 11 de julho de 1711, sendo nele a povoação referida como a principal parte destas Minas, por seu ouro, comércio e fazendas a principal parte destas Minas. Neste tempo, já estariam marcadas suas características principais no que diz respeito ao desenho espacial em que escorreria sua trama urbana no século dezoito adentro, a partir de uma composição alongada, estendendo-se pelos três principais aglomerados que lhe dão origem:

Ouro Preto do Pilar, António Dias e Padre Faria. Destes, é o aglomerado de Ouro Preto, estendido no entorno de uma capela dedicada as devoção de Nossa Senhora do Pilar, que já àquela época da criação da vila, mostrava-se o de principal comércio, como bem se depreende da referência que faz o auto de ereção. Devia também ser área já densamente povoada a este tempo, pelo que suscita o pequeno número de cartas de aforamentos solicitadas para esta região, entre os anos de 1711 e 1720, se comparado com o total das concessões para outras áreas.

Para consolidar a vila e unificar os seus dois segmentos, a administração foi instalada num setor intermediário, em que foi aberta a Praça Tiradentes, com a instalação do Palácio dos Governadores e mais tarde, ao lado oposto, a Casa de Câmara e Cadeia (REIS FILHO, 2000). Com a construção desses edifícios unem-se as duas freguesias e, com a delimitação do centro administrativo, estabelece-se o núcleo principal da povoação (COSTA, 2011).

Com o aumento da população, a proximidade entre os núcleos originais vai gerar através de um processo urbano denominado conurbação, o surgimento de aglomerados maiores, dando início a vilas e arraiais mais estruturados. É assim que, com a união dos pequenos arraiais de Cabeças, Pilar, Padre Faria Piedade, entre outros, vai surgir Vila Rica, atual Ouro Preto.

No processo de crescimento e consequentemente a aproximação dos arraiais, Baeta (2003) explica que o organismo urbano em Ouro Preto é gerado a partir da conurbação de uma série de arraiais de exploração aurífera localizados nas margens do córrego do Tripuí, unidos entre si por um caminho direto que marcava a chegada e a saída desta zona de mineração. Esta chamada "estrada tronco" define o nascimento espontâneo da antiga Vila Rica, fruto do adensamento destes núcleos independentes, absorvidos pelo "caminho velho", deixando a vila com uma feição linear e orgânica.

Em Minas Gerais, os arraiais se estabeleceram com certa proximidade um do outro, tendo ainda como ponto comum à relação existente entre núcleo e via de comunicação, ou seja: existia uma relação de interação entre o núcleo e a estrada, que Melo (1985) considera como sendo fundamentalmente responsável pelas primeiras fixações mineradoras.

2.1 Conformação da forma urbana

Como já foi dito anteriormente, Ouro Preto tem a morfologia da cidade linear, de formação espontânea, quase obrigatória para os núcleos urbanos mineradores no Brasil. A cidade se desenvolve a partir da "conurbação" dos antigos arraiais de exploração aurífera: "(...) toda uma rede urbana foi sendo formada, ao longo dos caminhos e estradas, nas encruzilhadas ou nas travessias de cursos d'água, à margem dos locais onde o ouro e o diamante eram encontrados" (BAETA, 1998).

Para Almeida (2003) a configuração dos núcleos se caracterizaria a partir de uma série de elementos de composição urbana, como relevo, economia (mineração), legislação e política de ocupação.

Neste contexto, Salgado (2010), afirma que é possível identificar a forte influência do sítio natural na conformação da forma urbana de Ouro Preto, desde os primeiros relatos de ocupação de seu território. O relevo e a hidrografia condicionaram os assentamentos urbanos, uma vez que o ouro era obtido inicialmente nos cursos d'água e, posteriormente, nas montanhas. Assim, a paisagem que se forma é determinada por vales encaixados, formados por uma sucessividade de montanhas que apresentam alta declividade. Os vales são cortados por vários cursos d'água, sendo que alguns córregos induziram as primeiras ocupações da cidade.

Coelho (1997) entende que em geral, os arraiais do século do ouro se caracterizam por uma linearidade que invariavelmente acompanha o curso d'água, em função principalmente da distribuição das datas mineradoras. Em Minas Gerais, essa linearidade vai, de certa forma, ser um dos responsáveis principais pelo processo de conurbação, como elemento fundamental da formação dos núcleos. De acordo com Vasconcellos (1977), Vila Rica apresenta tal configuração acompanhando a marcha da mineração, não deixando, no entanto, de se mostrar apegada à estrada principal. É ainda ao longo ou próximos a essa estrada que se implantam os principais edifícios religiosos da antiga capital mineira.

Dentro da característica de linearidade dos arraiais mineiros, Almeida (2003) afirma que Sabará é outro exemplo, também com um eixo longitudinal de "conurbação" dos arraiais de Tapanhuacanga, Matriz de N. S. da Conceição, Capitão João, Morro da Barra, Caquende, dos Porcos, Ponte Grande e Roça Grande. Ou, ainda, o exemplo da cidade de São João Del Rei, com a conurbação dos arraiais de Santo António, Rosário, Pilar e Bom Jesus de Monte. Caracterizando assim, a atividade mineradora como francamente urbana.

Com relação a Ouro Preto Melo (1985) afirma que sua evolução deu-se "a exemplo da urbanização das vilas do ouro, não só por se localizar em áreas de topografia particularmente acidentada - típica, aliás, dos grandes depósitos auríferos - como por ter sido resultante da integração dos diversos arraiais que, dispostos linearmente, foram se agrupando de forma espontânea para se consolidar no povoado". Dessa maneira, a ocupação e desenvolvimento da vila deram-se nos caminhos e direcionamentos dos vales de córregos. Posteriormente, o processo foi avançando para as áreas topograficamente mais elevadas, predominando na paisagem do povoado formado pelos antigos arraiais.

Para Guerreiro (2000), de uma ou de outra forma de chegada ao sítio de Ouro Preto, é nas margens dos dois principais canais que os primeiros assentamentos se estabelecem. Assim se verificou com a localização dos dois principais núcleos que deram origem à cidade: António Dias, dos paulistas e Ouro Preto, dos portugueses. A ocupação das diversas serras circundantes deu-se rapidamente em forma de núcleos esparsos, estrategicamente localizados junto a córregos de exploração aluvial, ou junto a morros de maior ocorrência aurífera.

Com relação à distribuição espacial dos núcleos Silva (2007), explica que para usufruto do título de descobridor, os achados deveriam distar meia légua um do outro, o que parece ter influenciado a disposição dos primeiros núcleos populacionais. Por exemplo, ao descrever parte da rede de arraiais da posterior Vila Rica, Antonil relata que "em distância de meia légua do ribeiro do Ouro Preto achou-se outra mina que se chama a do ribeiro de António Dias e daí outra meia légua a do Ribeiro do Padre Faria e junto dessa, pouco mais de uma légua, a do Ribeiro do Bueno e a de Bento Rodrigues".

A peculiaridade de ocupação das Minas deve-se principalmente ao facto de ocorrer espaçadamente em vários pontos simultâneos, como afirmou Souza (2000) a urbanização se realizou "sob forma de uma constelação de vilas, em lugar da tendência à concentração em uma única urbe que fora de regra nas demais capitanias." Portanto, a formação dos arraiais mineiros, em geral, pode ser resumida tendo como base a seguinte citação:

Surgiram assim as primeiras formas urbanas mineiras: longitudinais, onde os caminhos ligando os arraiais se transformavam em ruas e estes por sua vez, também se ligando, transformavam-se em vilas e cidades. Situavam-se geralmente a meia encosta nos terrenos acidentados das Minas, protegidos dos ventos mais fortes que costumam soprar nas cumeadas de serras e a cavaleiro dos cursos d'água, locais mais baixos, sujeitos a pestes e inundações (ASSUMPÇÃO, 1989).

Para Cunha (2002), Vila Rica é um exemplo particularmente interessante, pelo facto de ajuntar com muita clareza, os processos múltiplos que se somam na produção do urbano e da urbanidade em Minas, seja na conformação primeira a partir das faisqueiras de ouro, na articulação do comércio, nas marcas da institucionalização dos espaços do poder, pela ação da Coroa, na presença e imposição visual das capelas e igrejas das irmandades, etc. O autor argumenta que a paisagem urbana se faz da concorrência destes e de outros tantos fatores, mas lembra que Vasconcellos (1977), defende que o perfil urbanístico longilíneo que caracteriza o mapa da vila erigida em 1711, é resultado da conformação do meio físico na esgueira das serras, mas também, da articulação que promove o comércio no desenho das rotas que chegam e atravessam a cidade.

2.2 Características dos traçados urbanos dos arraiais mineiros

Em Minas Gerais, verificamos que os núcleos envolvidos com a mineração, no século XVIII, encontramse, na quase totalidade, localizados bem nas encostas de vales, próximos dos locais de garimpo, como observamos em Ouro Preto, São João del-Rei, Tiradentes, Diamantina, Sabará e Ouro Branco. Costa (2009) observa-se que em Ouro Preto não dá a transposição mecânica e autocrática de esquemas preestabelecidos. A escolha do sítio, dos caminhos e da própria arquitetura vai ser estabelecida pelos mineradores e só num segundo momento, reordenada. Como resultado, sobre o arcabouço da cidade "popular", construída com elementos da tradição e do imaginário coletivo (Guidoni, 1980), surgem os modelos oficiais de matriz erudita: os edifícios de representação, as matrizes e manifestações da arquitetura religiosa, as normas de aforamento, as indicações para solução dos volumes e tratamento das fachadas (CUNHA, 2002).

O facto de Vila Rica se ter assentado num sítio bastante acidentado pode ser considerado uma exceção dentro das recomendações autorizadas pelos tratados que fundamentaram a urbanística portuguesa desde o século XVI. Neles, os terrenos planos eram preferidos, propriedade que prometia redundar em implantações mais cômodas ao usufruto humano e também mais regulares a sua geometria. Entretanto, o convênio entre o sítio "não muito acomodado" de Vila Rica e as sucessivas estruturas urbanas setecentistas e oitocentistas que sobre ele se implantaram e nele se inseriram – casario, monumentos e ornatos, largos e arruamentos – caracterizou a atual Ouro Preto como uma das aglomerações humanas mais singulares que podemos reconhecer (BASTOS, 2012).

Para Vasconcellos (1977), a primeira leitura da estrutura urbana tem como base o "caminho principal", que, inicialmente, se conformava na antiga estrada que partia do litoral em direção ao interior da Colônia. Este fator que se repete nas Minas em grande parte nas vilas mineradoras não será diferente em Ouro Preto. Estes núcleos frequentemente terão como embrião do seu traçado a estrada que posteriormente seria agregada à malha urbana da cidade (SALGADO, 2010). Neste sentido Bitencourt (1999) reforça esta ideia:

Em Minas e no Sertão, é clara a importância das estradas e caminhos regionais, interligando vilas, freguesias e arraiais, não sendo raros os casos em que parte do traçado da estrada é incorporada pelo arruamento do povoado, como uma primeira base para a localização do terreiro/pouso, depois praça e Matriz.

Em Vila Rica, Vasconcellos (1977), observa que de forma longilínea e orgânica, o caminho principal, atravessa todo o núcleo histórico, desde o arraial de Cabeças (princípio), denominação esta devido à caracterização da entrada da vila, até o bairro Padre Faria, designado como "vira e sai," indicando a saída para a Vila do Carmo, cidade de Mariana.

Ainda com relação à importância dos caminhos e estradas na formação urbana das vilas, Baeta (2003) observa que a capital das Minas vai se "tecendo" a partir desta "estrada principal", e da preexistência natural exuberante. Nunca existirá um plano, nunca uma intenção de formulação total do espaço. A cidade vai afirmando a sua tendência, a sua construção ótica, no processo de rápido desenvolvimento, através da amarração da experiência dos acontecimentos monumentais pontuais (os largos, praças, as novas ruas, os palácios, e principalmente a construção das igrejas), com a precária estrutura urbana inicial, e a paisagem natural.

Outro factor importante na estruturação da malha urbana foi os edifícios religiosos que surgiram junto a cada arraial. Para Souza (2000), a construção dos edifícios religiosos apresentou-se como fator preponderante ao desenvolvimento da malha da cidade, pois estes balizariam o crescimento urbano agindo, assim, como pontos referenciais de incentivo a urbanização e consequente adensamento de algumas porções da cidade. Sobre este aspeto Marx (1991) endossa:

Assegurada à preponderância da capela no ponto mais alto, e na orientação geral do casario que passaria a balizar no respeitoso distanciamento do mesmo. Estava, sem outra interferência provável, iniciado o ordenamento espacial da localidade através do simples erguimento de seu referencial maior.

Para Vasconcellos (1951) referido por Monte-Mór (2001), "O ciclo evolutivo social, tão bem traduzido pelo interesse religioso que, das capelas, passa às matrizes para, depois, voltar às igrejas filiais, corresponde perfeitamente ao desenvolvimento material e económico da Vila. Nasce a povoação dos arraiais isolados que tendem a se agrupar, depois, num centro constituído por sua praça principal, para, mais tarde, se estender novamente à periferia".

2.3 Configuração centrípeta – tipo de formação urbana

No início do século XVIII a vila se conforma linearmente ao longo do caminho principal que era o mais importante e mais transitado, unindo os três principais morros da cidade, localizados na região de Cabeças, Praça Tiradentes e Santa Efigênia. Grande parte das igrejas pontua este caminho, sendo que ele irá estruturar a formação da vila à medida que conectava os arraiais que se encontravam espraiados no território, sem definição, inicialmente, de um centro polarizante. Através de uma arrematação realizada para o conserto de calçadas tem-se a possibilidade de visualizar os caminhos percorridos pelas pessoas neste período:

[...] houve os ditos oficiais da Câmara por arrematados os consertos das calçadas [da] ruas direitas desta vila da forma seguinte que remata [v] am as ruas direitas principiando no Caquende da parte do rio, da outra banda seguindo pela rua detrás do Ouro Preto até a ponte e da rua da i[gre] já até se encontrar a ponte de Ouro Preto até a praça e seguindo para António Dias pela porta da igreja até a ponte pela rua da cadeia velha até o paço e da dita ponte de António Dias seguindo até a última calçada que vai or direto ao Padre Faria sem entrar travessa alguma, e que seja obrigado a mover de novo a calçada que corre da ponte de Ouro Preto até as casas em que hoje mora Francisco da Costa, (BORREGO, 2004).

Para Salgado (2010) o primeiro desenvolvimento da Vila aconteceria em movimento centrípeto, ou seja, em torno dos núcleos preexistentes, aumentando a densidade de ocupação ao redor das capelas e em direcão ao Morro de Santa Quitéria – Praca Tiradentes.

Dentro do processo de desenvolvimento da vila, Vasconcellos (1977), enquadra o desenho urbano como de formação centrípeta, tendo seu inicio a partir dos núcleos de António Dias e Pilar e suas respetivas

matrizes. A configuração acentuadamente linear da Vila definiu um eixo longitudinal — onde se deu a ocupação principal — e um eixo transversal secundário. A partir do movimento centrípeto e com a construção da antiga Casa de Câmara e Cadeia e, posteriormente, do Palácio dos Governadores, delimitou-se a área administrativa e definiu-se um núcleo primário que, embora não tivesse tido origem no processo de ocupação, representava uma consequência do mesmo. Dessa forma, a Praça criada como lugar central não representava um polo irradiador, mas, sim, o perímetro de povoações relevantes.

A partir deste momento de desenvolvimento, ocorre principalmente a abertura de arruamentos, sendo importante ressaltar que, com relação à implantação das vias no terreno natural.

[...] o eixo longitudinal da povoação e as suas ruas mais importantes fazem-se no mesmo sentido do vale e da serra de Ouro Preto, vencendo, com inadequada valentia, as ondulações dos contrafortes que se antepõem à diretriz estabelecida, sem maior obediência, como seria de desejar-se, à topografia do lugar. Raramente procuravam adaptar-se às curvas de nível do terreno [...] (VASCONCELLOS, 1977).

A partir da segunda metade do século XVIII, a criação da praça principal transformou o quadro da conurbação antes centrípeta. Do ponto central, a partir de fluxos centrífugos, começaram a surgir novas saídas, ramificações, ruas e caminhos. Nesse passo, o eixo rizomático deslocou-se para a primeira e expressiva centralidade — a Praça do Palácio dos Governadores e da Casa de Câmara e Cadeia. Com o enriquecimento da Vila, as melhorias urbanas proliferaram-se, definindo locais de permanência e descanso que se articulava com as vias de passagem. Vale lembrar aqui que a ocupação predominante ocorreu no eixo longitudinal, cujas vias mais importante "fazem-se no mesmo sentido do vale e da serra do Ouro Preto, vencendo com inadequada valentia as ondulações dos contrafortes" (VASCONCELLOS, 1977). Lemos (2006) observa que tinha-se, nesse aspeto, uma ocupação tecnicamente desconectada das condições topográficas. Raramente tais ocupações acompanhavam as curvas de nível do terreno, que só se aproveitavam quando já havia uma implantação especial precursora, como por exemplo, a dos templos. Complementando tal inadequabilidade, os arruamentos tornavam-se, muitas vezes, inacessíveis, por não acompanharem as curvas de nível.

Melo (1985) observa que mesmo que, posteriormente, as "novas ruas fossem abertas e outras se desenvolvessem paralelamente às mais antigas, incluindo becos e vielas que indicavam tanto maior progresso quanto uma tendência centrífuga, Vila Rica manteria sempre sua configuração linear, tão própria das vilas do ouro", tendendo a centripetar o agrupamento humano e não, a difundi-lo, como em outros padrões de povoamento ocorridos, nos séculos XVII e XVIII, em Minas Gerais (Vasconcellos, 1968).

De acordo com a Fundação Joao Pinheiro (1975) o período de desenvolvimento centrípeto encerra-se com o estabelecimento do centro administrativo na Praça do Morro de Santa Quitéria o qual segundo Baeta, (2003) "permanecerá desocupado até a década de 1740, rasgado apenas pelo ramal do 'caminho velho' que cruzava a área desolada, servindo a colina como elemento sistemático de separação entre as

freguesias". Posteriormente ocorre um novo ciclo que se caracteriza de maneira centrífuga, ou seja, em movimentos de expansão com direção apontando externamente ao tecido urbano existente. Este novo desenvolvimento irá reforçar a linearidade da Vila, já marcada pelo estabelecimento do caminho-principal à medida que surgem novas ocupações no seu entorno (SALGADO, 2010).

Levando em consideração vários fatores que podem ter influenciado na formação do traçado urbano da Vila, Cunha (2002), frisa três questões que considera importante:

Primeiramente, a natureza física do espaço da mineração, traduzida na especificidade do povoamento de aspeto provisório que domina a paisagem nos primeiros anos, e que seria um de seus traços mais flagrantes por pelo menos toda a primeira metade do século dezoito; um segundo aspeto diz respeito à interpenetração que se dará entre este "chão da produção", o espaço da mineração. e os espaços da reprodução da vida cotidiana naqueles aglomerados, incluindo-se aí a dinâmica da circulação e do consumo processada num comércio que se faz desde logo extremamente ativo, bem como da socialização e da vida espiritual, na ereção da capela, único ponto, em geral, de localização mais estável nos primeiros anos de ocupação. Finalmente, é importante destacar, como a força da economia incitada pela mineração vai produzir a transformação de áreas contíguas, gerando uma diferenciação do espaço com base na especialização das atividades, descrevendo contextos em que a cidade produz o campo, como se pode verificar em certas áreas em que, já nas primeiras décadas do século dezoito, vão se concentrar atividades agrícolas no entorno de Vila Rica, como em São Bartolomeu, Capão da Forca ou Cachoeira do Campo.

2.4 Os edifícios estruturadores do espaço urbano

As cidades mineradoras em Minas Gerais tiveram os seus processos de ocupação vinculados às descobertas de reservas auríferas e de outros minerais. Juntamente com as descobertas dos desbravadores, os assentamentos eram erigidos a partir da construção de abrigos provisórios e capelas. Nestas estariam guardados e homenageados os oráculos protetores que, convencional e simbolicamente, asseguravam as conquistas. As configurações, como no caso dos arraiais que resultaram na conformação da capital da capitania Vila Rica, davam-se de forma longilínea, espraiada, sem definição de um centro polarizante. Na sua maioria, as cidades originavam-se de estradas, cujas margens construídas iam se transformando nas suas vias urbanas (MARX, 1992).

Vasconcelos, (1959) também lembra que, ao contrário das povoações do litoral, onde as igrejas eram construídas no interior das quadras, a tangenciar logradouros públicos, nas Minas, os templos eram erguidos no centro de largos, circundados por praças e ruas e independentes das quadras urbanas mais vizinhas (COSTA, 2011).

Murilo Marx (1992) aponta baseado em Vasconcellos, que, a princípio, nas povoações primevas, as construções aproximam-se da única capela de construção precária, núcleo da povoação nascente e ponto de referência do lugar.

Neste contexto, Almeida (2003) conclui que a maioria destes arraiais, como todas as povoações fundadas pelos bandeirantes, possuía um espaço público central, sem compromisso formal, chamado largo. Aí localizava a capela e, a partir do largo, a rua linear, onde se situavam o comercio e, próximo à entrada da vila, o curral para as tropas (de mulas).

2.5 Os edifícios religiosos como elementos polarizadores

Considerando a importância dos edifícios religiosos como elementos estruturantes na configuração espacial da cidade de Ouro Preto, como também polarizadores no desenvolvimento urbano, neste item serão apresentados os locais de implantação desses edifícios e suas áreas adjacentes, com o intuito de facilitar o entendimento do processo inicial do traçado urbano da cidade. Isso possibilitará uma visão espacial referente à ocupação do território nesse período.

As referências a serem utilizadas serão os "Mappa de Villa Rica", 1786-1787, e "Planta da Cidade de ouro Preto", 1888, o que nos leva a uma visão dentro de um intervalo de quase um século entre os dois momentos. Tem de se levar em consideração que o auge da exploração aurifica, aconteceu entre os anos de 1730 e 1760, por conseguinte as duas referências nos permitem fazer uma análise cartográfica da ocupação ou estagnação urbana.

Na antiga Vila Rica evoluiu a típica organização espacial onde o leito da estrada principal juntamente com as igrejas estruturou uma ordem espacial fortemente hierarquizada pela construção de vários eixos sobre o espaço do confuso traçado das ruas, Bitencourt (1999) faz referência ao percurso que atravessa toda a vila e evidencia a distribuição espacial dos edifícios religiosos ao longo da estrada principal, onde diz que logo na entrada (Cabeças) o viajante é rececionado pelo Bom Jesus de Matosinhos, recuada da estrada num importante adro surgindo inesperadamente à direita quase a mesma cota de nível; em seguida, de frente para a estrada, aparece, aos poucos, a matriz de Nossa Senhora do Pilar destacada no interior de uma praça, mas com um grande eixo que corresponde ao próprio leito da estrada que se aproxima de frente para a Matriz de Nossa das Mercês e Perdões e Nossa Senhora da Conceição de António Dias; seguindo em direção à Mariana ao alto, é à direita, em destaque permanente, estão a Capela de Nossa Senhora das Dores, a Igreja de Santa Efigênia e finalmente a Capela de Padre Faria, como mostra o esquema tendo como base a Planta da Cidade de Ouro Preto (1888).

3 O processo de transformação urbana

3.1 Formação inicial da estrutura urbana da Vila de Ouro Preto

Em Minas Gerais, as cidades mineiras tiveram os seus processos de ocupação vinculados às descobertas de reservas auríferas e de outros minerais (MARX, 1992). Em geral, os arraiais do século do

ouro caracterizavam-se por uma linearidade que invariavelmente acompanhava o curso d'água, principalmente em função da distribuição das datas mineiras.

Ouro Preto apresentava uma morfologia de cidade linear, de formação espontânea, quase obrigatória para os núcleos urbanos mineiros no Brasil.

O processo de formação urbana de Ouro Preto, **figura 1**, mostra a distribuição espacial, espontânea, dos principais arraiais situados nas margens de córregos e próximos de caminhos, principalmente ao longo da estrada principal que atua como estrutura viária longitudinal da vila.

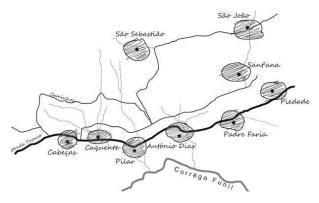


Figura 1. Croqui mostrando os principais núcleos mineiros que deram origem ao processo de formação urbana da Vila de Ouro Preto, evidenciando as suas relações com a estrada principal. Desenho baseado em Vasconcellos (1977). Fonte: arquivo do autor.

Com o aumento da população, os núcleos mineiros foram crescendo, ligando-se entre si. A partir deste facto, inicia-se o processo de conurbação centrípeta que se desenvolve ao longo da estrada central, constituindo assim um eixo longitudinal fundamental para a expansão da cidade.

Com a união no início do século XVIII dos três principais morros da cidade, localizados nas cristas de Cabeças, Praça Tiradentes e Santa Efigénia, a vila passa a conformar-se linearmente ao longo do caminho que os une.

3.2 Consolidação da estrutura urbana

A partir da segunda metade do século XVIII, inicia-se uma conurbação centrifuga na área central, desta forma, surge um eixo transversal que direciona um novo sentido de crescimento como mostra a **figura 2**.

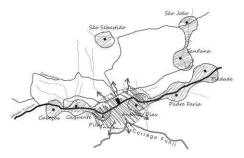


Figura 2. Croqui representando o processo de conurbação centrífuga na área central da Vila. Desenho baseado em Vasconcellos (1977). Fonte: arquivo do autor

Analisando o croqui, **figura 3**, (baseada na Planta da Cidade de Ouro Preto -1888), é possível perceber a forma linear da cidade de Ouro Preto, assim como os seus arraiais marcados com capelas ou igrejas, que balizam a estrutura urbana ao longo da estrada prinicipal, e que atuam como elementos polarizadores do espaço, propiciando no seu entorno, a ocupação pelo casario.

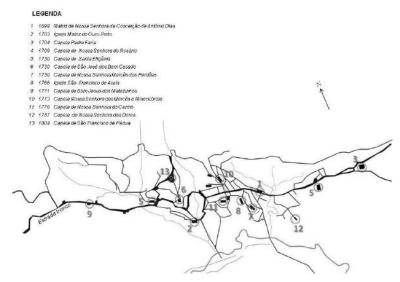


Figura 3. O croqui mostra a distribuição espacial dos edifícios religiosos da Cidade de Ouro Preto. Desenho elaborado a partir da Planta da Cidade de Ouro Preto, de 1888. Fonte: arquivo do autor.

Dos treze templos religiosos representados no mapa, seis estão localizados na margem da estrada principal, sendo quatro desses (construídos entre os anos de 1669 e 1709) os que deram origem à Vila de Ouro Preto: Igreja Matriz de Nossa de Senhora da Conceição, no arraial de António Dias, Igreja Matriz de Pilar, no arraial de Ouro Preto; Capela de Padre Faria, no arraial de Padre Faria; Capela de Nossa Senhora do Rosário, no arraial de Caquente. Todos esses edifícios religiosos foram construídos próximos aos ribeiros, local onde possivelmente se praticou a extração de ouro.

As capelas erguidas no período entre 1730 e 1760 estão mais distantes dos ribeiros principais, tendo sido criadas nas proximidades do caminho principal, estimuladas pelas poucas construções existentes nas proximidades e também pelo movimento das tropas que ali transitavam. Situadas em meia-encosta, logo se transformaram em caminhos, ramificações da estrada central.

A partir de 1760 e até 1804, os edifícios religiosos perdem a relação com os vales, e passam a ser implantados em locais de destaques na paisagem.

Por volta de 1888, o casario encontra-se distribuído por toda a estrada central, eixo longitudinal da cidade. É possível perceber que o maior adensamento ocupacional se encontra na área da Praça Tiradentes, onde estão situados os principais edifícios institucionais, como seja a Câmara Municipal, o Edifício da Cadeia, e o Palácio dos Governadores, os quais atuaram como os principais elementos estruturadores e polarizadores da zona. Foi o momento do crescimento centrífugo, em que a expansão urbana seguiu um eixo transversal.

4 Conclusão

4.1 A força da economia na transformação urbana

Ao longo da investigação foi possível constatar a influência que as atividades económicas tiveram no traçado e na forma urbana das cidades selecionadas para o estudo.

Na cidade de Ouro Preto, entendemos que as atividades económicas e a morfologia urbana, estiveram muito ligadas desde o início de sua fundação. A cidade desenvolveu-se da união de arraiais que surgiram ao longo de uma estrada, e da quantidade de trabalhadores que chegavam às datas mineiras, e que aumentou de forma significativa em relação à população dos arraiais, provocando uma expansão do espaço urbano, e, por fim, promovendo um crescimento de forma centrípeta, tendo a estrada principal como suporte para o seu desenvolvimento urbano.

Os dados da **tabela 1** mostram o movimento demográfico na comarca de Ouro Preto, entre 1776 e 1835. Nota-se que em 1776 a quantidade de habitantes foi bastante expressiva; no entanto, no início do século XIX, esse quadro muda, a cidade entra num processo de esvaziamento populacional, que se estende até às duas primeiras décadas do século XX. Portanto, uma população de 78.618 habitantes, alcançada em 1776, entra em declínio chegando a 71.796 habitantes, em 1820, representando um decréscimo populacional de 8,67%, em relação ao ano de 1776.

População da Comarca de Ouro Preto ¹				
Ano	População	Crescimento		
1776	78618	-		
1808	72286	-8,05%		
1820	71796	-0,67		
1835	84376	17,52		

Tabela 1. Variações do crescimento da população da comarca de Ouro Preto, entre os anos de 1776 e 1835. Fonte: Tabela elaborada pelo autor, a partir de dados retirados de Cunha (2007).

O **gráfico1** mostra o decréscimo populacional entre 1776 e 1820 e, em seguida, a sua recuperação por volta do ano de 1835.

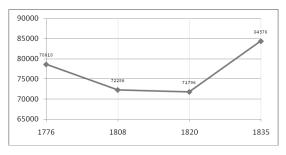


Gráfico 1. Variações do crescimento da população da comarca de Ouro Preto, entre os anos de 1776 e 1835. Fonte: Gráfico elaborado pelo autor, tendo como base alguns dados retirados de Cunha (2007).

15

¹A demografia a ser considerada neste estudo, será referente à Comarca de Ouro Preto.

Fazendo uma análise profunda, trabalhando somente com dados referentes à cidade de Ouro Preto, percebe-se que o esvaziamento populacional ainda é maior, conforme mostra a **tabela 2**. Enquanto o crescimento negativo, entre os anos de 1808 e 1820, na comarca de Ouro Preto foi de 0,67%, nesse mesmo período, somente na cidade de Ouro Preto foi de 9,43%.

Comarca de Ouro Preto						
Termo	População					
	1808	%	1820	%	1835	%
Ouro Preto	22.222	30, 74	20.126	28,07	11.206	13,28
Mariana	50.064	69,25	51.570	71,92	73.170	86,71

Tabela 2. População da comarca de Ouro Preto, entre 1808 e 1835. Fonte: Cunha (2007).

Por outro lado, o **gráfico 2**, mostra o crescimento expressivo da produção do ouro no período colonial, tendo nos primeiros anos de exploração, entre 1701 e 1720, uma produção de 55 t, chegando aos próximos 20 anos, a 180 t, um aumento de 227,27%. Nota-se que o auge do ouro ocorreu entre 1740 e 1760, quando atingiu 290 t, representando um crescimento de 427,27%, em relação ao período 1701/1720.



Gráfico 2. Evolução da produção do ouro no período colonial. Fonte: IBGE, gráfico elaborado pelo autor, com base em dados retirados de Oliveira (2011).

Comparando os dados demográficos contidos no **gráfico1**, com os da produção do ouro, **gráfico 2**, percebe-se que a população acompanhou o movimento da produção do ouro, tanto no crescimento como no declínio. O período em que o ouro atinge o máximo da sua produção é o mesmo em que ocorre o maior número de habitantes. Por outro lado, com o declínio da produção aurifera, há um esvaziamento da população, dos 78.618 habitantes em 1776 para 71.796 habitantes em 1820.

A evolução urbana da cidade de Ouro Preto é demonstrada através do **quadro 1**, onde se faz uma síntese do processo percorrido durante o período entre os anos de 1700 e 1820, e se evidencia os aspetos demográficos e de expansão urbana, sob a influência da economia advinda da produção do ouro.

4.2 Síntese da evolução urbana de Ouro Preto

ITENS	PERÍODOS		
	1700 -1740	1740 -1820	
	Primeira fase da produção do ouro.	Auge e declínio da produção aurífera	
Produção do ouro	Entre 1701 e 1720, foram produzidas 55t, passando para 180 t, no período entre 1721 e 1740.	Entre 1741 e 1760 foram produzidas 290t, diminuindo para 210t, entre 1761 e 1800, chegando a 55t, entre 1801 e 1821.	
Edifícios construídos e obras urbanas realizadas	Dos 13 edifícios religiosos construídos na cidade, 7 foram inaugurados antes do ano de 1730. Todos próximos a córregos.	Entre 1770 e 1804 foram inauguradas, 6 igrejas. Entre 1735 e 1763, foi realizada a maior quantidade de intervenções urbanas, como: calçamentos de ruas, construções de pontes e chafarizes.	
População	Em 1721, a Comarca de Ouro Preto, atinge uma população de 40.345 habitantes.	Em 1776, a população passou a 78.618 habitantes, um crescimento de 94,86%, em relação ao de 1721. Em 1820, passou a 71.296 habitantes, um decréscimo de 8,67%.	
Vetor de crescimento	A vila desenvolveu-se ao longo de caminhos e estradas, de acesso aos garimpos.	A estrada tronco foi o principal vetor de crescimento, atravessando toda a cidade, no sentido longitudinal.	
Malha urbana	Os arraiais foram se expandindo e se unindo ao longo da estrada principal, adaptando-se a irregularidade da topografia do sítio.	O processo continua ao longo da estrada principal, numa formação centrípeta, com a ocupação principal num eixo longitudinal. Ruas curtas e tortuosas foram-se adaptando a topografia, resultando numa malha urbana, com características labirínticas.	

Quadro 1. Evolução urbana da cidade de Ouro Preto, síntese do processo ocorrido entre os anos de 1700 e 1820. Fonte: arquivo do autor.

Observando as informações contidas no **quadro 1**, pode-se afirmar, a existência de uma grande relação entre a produção aurífera, com a variação do crescimento da população distribuída por toda a comarca de Ouro Preto.

Nos primeiros anos de exploração do minério, por volta de 1721, registava-se na Comarca cerca de 40.345 habitantes, e uma produção de 55t. Percebe-se o aumento da produção do ouro, assim como o crescimento da população no decorrer dos anos seguintes.

No período de 1721/40 a produção atingiu 180 t, chegando entre os anos de 1741 a 1760, a um total de 290 t. Acompanhando esse crescimento da produção aurífera, a população atinge 78.618 habitantes no ano de 1776. Nota-se que, houve um crescimento expressivo, tanto da produção do ouro, como da população, ou seja, houve um crescimento migratório à medida que a produção do ouro cresceu.

Por outro lado, no início do declínio do ouro, a população entra em processo de esvaziamento: dos 78.618 habitantes, de 1776, para 71.796 em 1820, o que corresponde um decréscimo de 8,67% num período de 44 anos.

No decorrer do tempo, a cidade foi-se tecendo ao longo da estrada principal, acompanhando a exploração aurífera, assim como, os edifícios religiosos, oriundos dos arraiais, foram desempenhando o papel de elementos polarizadores e estruturadores, conduzindo o traçado urbano, o qual naturalmente se

vai adequando à topografia do sítio. O croqui esquemático, **figura 4**, mostra de modo geral a forma e o traçado urbano da cidade.

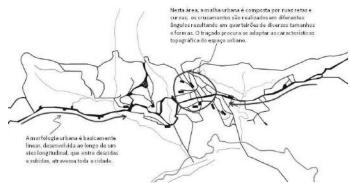


Figura 4. Croqui esquemático mostrando a forma linear e o traçado urbano da cidade de Ouro Preto. A figura tem como base a Planta da cidade de Ouro Preto, 1888. Fonte: arquivo do autor

Os lucros advindos do período áureo do ouro viabilizaram inúmeras obras de intervenções urbanas significativas na cidade, entre os anos de 1735 e 1763.

Neste contexto, a cidade desenvolveu-se numa absoluta linearidade ao longo de uma estrada, hoje via principal, que atravessa toda a área urbana entre subidas e descidas, acomodando-se à topografia acidentada do terreno. Ao redor das igrejas, ruas tortuosas cruzam-se sem qualquer paralelismo, num traçado irregular, formando uma malha com características bastante labirínticas, conforme mostra a figura 5.

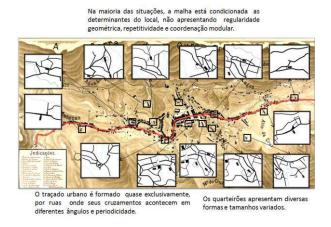


Figura 5. Os detalhes mostram as características labirínticas da malha urbana da cidade de Ouro Preto. A figura tem como base a planta da Cidade de Ouro Preto, 1888, editada pelo autor. Fonte: arquivo do autor.

A forma urbana resultante é basicamente linear, com uma malha labiríntica, tendo em vista que é composta por ruas retas e tortuosas, contínuas e descontínuas e, geralmente, sem qualquer paralelismo entre elas, assim como os quarteirões resultantes apresentam diversos formatos, dimensões e graus de ocupação nessa lógica orgânica.

Torna-se evidente que existe uma relação estreita, entre o ouro, os arraiais, os templos religiosos, a topografia e a morfologia urbana da cidade.

Com essas constatações, conclui-se que, as atividades económicas tiveram de facto, grandes influências na forma e no tracado urbano, da cidade de Ouro Preto.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Á. J. P. DE. O desenho das cidades na Nova Inglaterra e na Capitania de Minas Gerais. In: V JORNADA SETECENTISTA, 2003, Curitiba. **Anais da V jornada setecentista.** Disponível em: http://www.humanas.ufpr.br/portal/cedope/files/2011/12/O-desenho-das-cidades-na-Nova-Inglaterra-e-na-Capitania-de-Minas-Gerais-Álvaro-José-Paiva-de-Almeida.pdf.>.

ASSUMPÇÃO, L. R. D'. Considerações sobre a formação do espaço urbano setecentista nas Minas. **Revista do Departamento de História**, Belo Horizonte, n. 9, p. 130-142, jun. 1989.

BAETA, R. Ouro Preto cidade barroca. Cadernos PPGAU, Salvador, BA, Ano1, n.1, p47-66, il., Sem., 2003.

BAETA, R. E. A construção do espaço barroco da Ouro Preto setecentista. In: V SEMINÁRIO DA HISTÓRIA DA CIDADE E URBANISMO, 1998, Campinas / SP. **Anais do V Seminário da História da Cidade e do Urbanismo.** Em CD Rom. Campinas / SP: FAU PUCCAMP, 1998.

BASTOS, R. A. O urbanismo conveniente luso-brasileiro na formação de povoações em Minas Gerais no século XVIII. **Anais do Museu Paulista** (Impresso), v. 20, p. 201-230, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/anaismp/v20n1/v20n1a08

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Regularidades do visível.** 1999. 155f. Tese Doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

BONAMETTI, J. H. O poder do outro lado do mundo e a paisagem urbana da Vila de Nossa senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais. **Revista Científica/FAP** (Curitiba. Impresso), v. 2, p. 171-189, 2007.

COELHO, G. N. **Formação do espaço urbano nas vilas do ouro.** 1997.131p. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal de Goiás, 1997.

COSTA, E. B. DA. Dialética da construção destrutiva na consagração do patrimônio Mundial: O caso de Diamantina (MG). 2009.148p. Dissertação de Mestrado - Universidade de São Paulo, 2009.

COSTA, E. B. DA. Totalidade Urbana e Totalidade-Mundo: As Cidades Coloniais Barrocas face à Patrimonialização Global. Tese de Doutorado. 427p. 2011 - Universidade de São Paulo, 2011.

CUNHA, A. M. Vila Rica - São João del Rey: as voltas da cultura e os caminhos do urbano entre o século XVIII e o XIX. Dissertação de Mestrado. 382p. 2002 - Universidade Federal Fluminense como, 2002.

DORNRLLES, B. P. A cidade colonial brasileira na união ibérica: Base da expansão territorial e lugar de defesa. Dissertação de Mestrado. 172p. 2001- Pontifícia universidade católica do rio grande do sul, 2001.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Centro de Desenvolvimento Urbano. Plano de conservação, valorização e desenvolvimento de Ouro Preto e Mariana: relatório síntese: parte 1. Belo Horizonte: FJP,1975.

GUERREIRO, M. R. A Lógica Territorial na Génese e Formação das Cidades Brasileiras: O Caso de Ouro Preto. In: A CONSTRUÇÃO DO BRASIL URBANO, 2000, Lisboa. **Colóquio "A construção do Brasil urbano"**. Disponível em: http://urban.iscte.pt/Revista/numero3/default.htm

GUIDONI, E. La cittá: dal Medioevo al Rinascimento. Roma-Bari: Laterza, (1980).

LEMOS, C. B.; MARTINS, C.M.M.; BOIS, M.C.M. O SÉCULO XIX NA PAISAGEM CULTURAL OURO-PRETANA - COTIDIANO, ARQUITETURA E MODERNIDADE IMPERIAL.2006. **Anais do XII Seminário sobre a Economia Mineira**. Acedido a 8 de dezembro 2006. www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario.../2006/D06A021.pdf.

LIMA, F. J. M. DE. Urbanismo em Minas Gerais: Pelas Cidades. Juiz de Fora: UFJF, 2010.

MARX, M. Cidade no Brasil: terra de quem? São Paulo: Nobel, 1991.

MARX, M. Arraiais mineiros: Relendo Sylvio de Vasconcellos. **Revista Barroco, Belo Horizonte**, UFMG, n.15, 1990-1992, p. 389-393.

MELO, S. DE. Barroco mineiro. São Paulo: Brasiliense, 1985.

MONTE-MÓR, R. L. DE M. A Fisionomia das Cidades Mineradoras. Disponível em: www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD 163.pdf>.

NESTOR GOULART REIS FILHO. Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial. Paulo: Fapesp, 2000.

PEREIRA, I. As Políticas Públicas de Revitalização Urbana e a Localização das Classes Sociais: O Caso de Belém/PA. Dissertação de Mestrado. 305p. 2009 - Universidade de Brasília.

SALGADO, M. **OURO PRETO: Paisagem em transformação.** Dissertação de Mestrado. 193p., 2010 - Universidade Federal de Minas Gerais.

SANTOS, M. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1994.

SCARLATO, F. C. **Geografia Regional do Brasil II - Região Sudeste**. In: NOTAS DO CURSO. FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS. São Paulo. USP, 2008.

SILVA, F. G. DA. **Pedra e cal: os construtores de vila rica no século XVIII (1730-1800).** Dissertação de Mestrado. 192p. 2007 - Universidade Federal de Minas Gerais.

SOUZA, M. L. DE. ABC do desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, R. C. DE. A Redescoberta da Ordem: Contribuição ao estudo da urbanização nas Minas dos Séculos XVIII e XIX. Dissertação (Mestrado). 287f. 2000 - Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

TOLEDO, B. L. Ouro Preto e Viana do Castelo: considerações a propósito da Praça Tiradentes em Ouro Preto. In: **Revista Barroca anos 1993/1996**, no, p. 189-193, p. 189-193, 1996.

VASCONCELLOS, S. DE. Vila Rica. São Paulo: Perspectiva, 1997.

VIERNO, L. Semeadas e ladrilhadas. Vilas e Cidades no Brasil Colônia. In: **Revista ceurban**, 2011. Disponível em: http://revistas.ceurban.com/numero5/artigos/liviavierno.htm. Acesso em: 25 maio de 2011.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Braga: configuração urbana atual Vs. cidade histórica Esther Pazó, Ligia Nunes

Largo das Oliveiras, 4920-275 Vila Nova de Cerveira, Telefone/fax: 00 351 251794054 - 00 351 251794055

essther88@gmail.com / lpsilva@arq.up.pt

Resumo

Esta pesquisa centra-se na análise da evolução morfológica da cidade de Braga. O seu centro histórico tem um importante caráter histórico e patrimonial refletindo as diferentes épocas e contextos que contribuíram para a formação do seu tecido urbano, caracterizado pela continuidade e compactação da sua trama urbana, em nítido contraste com a periferia, onde esta trama se torna mais dispersa e fragmentada, consequência direta de uma expansão acelerada, onde na maioria dos casos, os núcleos urbanos romperam as suas fronteiras difundindo-se pelo território como uma "mancha de óleo". A analise efetuada da sua (trans)formação morfológica de Braga, revelou um ponto de inflexão nas dinâmicas urbanas aplicadas no seu processo de expansão, os anos 70 apresentaram um antes e um depois no ritmo do desenvolvimento urbano do pais, quando as cidades em Portugal, puderam avançar para a modernidade, tendo como principal consequência uma expansão acelerada e descontrolada que rompeu com o modo tradicional de pensar e fazer a cidade.

Palavras-chave

Braga, Cidade, Morfologia, História.

Abstract

This research focuses on the analysis of morphological evolution of the city of Braga. Its historic center has an important historical and patrimonial character reflecting the different times and contexts that contributed to the formation of its urban fabric. This center has a continuous and compact urban fabric in sharp contrast to the periphery, where the urban fabric becomes more dispersed and fragmented, a direct consequence of an accelerated expansion, which in most cases, the urban centers broke its borders It is spreading the territory as an "oil slick". The analysis made of their (trans)formation of morphological Braga, according to a turning point in urban dynamics applied in the expansion process, 70 had a before and after in the pace of urban development of the country, when cities in Portugal, might move towards modernity, the main result in accelerated and uncontrolled expansion that broke with the traditional way of thinking and doing the town.

Keywords

Braga, City, Morphology, History.

Introdução

Este estudo tenta explicar como a cidade de Braga, estrutura consolidada, adquire sua complexidade. É a análise de transformação morfológica desta cidade desde os anos 70, fazendo uma abordagem diacrônica ao desenvolvimento urbano que caracterizou em diferentes momentos da sua história, com o objetivo de compreender como e por que a cidade adquiriu sua estrutura atual resultando em uma forma complexa, onde diferentes "cidades" que estavam construindo ao longo do tempo, em um espaço onde diferentes marcas e vestígios materiais de períodos sucessivos de ocupação. De um lado está a "cidade compacta" (cidade histórica) e em segundo lugar a "cidade dispersos" (subúrbios), o que pode ser visto a falta de indicadores urbanos que se correlacionam com o outro.

De um ponto de vista geral, a configuração atual das áreas urbanas é o resultado de um processo de rápida expansão de seus aglomerados. O que aconteceu nas últimas décadas nas sociedades ocidentais? Existem vários estudos que mostram como as áreas urbanas têm quebrado os seus limites se espalhando por todo o território e assumindo esta, características metropolitanas quando o uso do espaço, o consumo do solo, a estrutura funcional e morfologias espaciais. No entanto, a sua expansão, caótica e espontâneo, é a característica de distinção em comparação com os produzidos no passado. É um processo de ocupação de terras que muitas vezes destrói a paisagem, espaços abertos, a coexistência de divisão e estradas congestionadas por fluxos de pessoas e bens. Desintegração Residencial levanta a necessidade de desenvolver propostas de gestão, renovação e desenvolvimento do espaço, e para desenvolver padrões residenciais alternativas à evolução que produzem modelos cidade dispersa (Vilagrasa, 1991).

Esta morfologia urbana na transição para uma grande cidade, como em Braga, tem aumentado a tendência para a regeneração urbana, a fim de corrigir o tecido urbano desarticulada e aplicar a "cidade compacta" como um modelo estético

A explosão do fenômeno urbano também atingiu o conceito de cidade e do conteúdo tradicional da disciplina de planejamento, necessitando de novas taxonomias para identificar novas modalidades urbanas para a categoria tradicional de "cidade" é insuficiente (Font, 2007). As transformações recentes nos territórios da área geográfica Europeia têm discutido alguns dos conteúdos do conhecimento estabelecido urbana, exigindo novas formas de olhar a realidade ea necessidade de reflectir sobre a adequação dos instrumentos disciplinares utilizados para a descrição e interpretação, bem do projeto urbano por si.

Os processos de transformação que as cidades se desenvolveram nos últimos anos alteraram profundamente a estrutura e hierarquias. Este fenômeno precisa ser avaliada e estudada em profundidade, indicando o impacto atual e futuro das novas cidades.

Desenvolvimento

Focando a análise no caso de Braga, o desenvolvimento do documento de análise ajudou a confirmar que o local onde a cidade foi fundada originalmente era um ponto de encontro entre várias aldeias indígenas da região. A chegada dos romanos (**figura 1**) significou para a cidade sua consolidação como um centro de poder, fazendo um grande programa de urbanização no final do século IV mostra uma cidade totalmente consolidado, formado pela implantação de um plano de cidade ortogonal que dividiu o insulae cidade onde edifícios públicos e casas residenciais subiria.

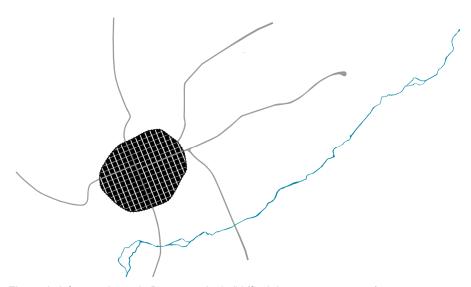


Figura 1. A forma urbana de Braga no século IV (final dos tempos romanos).

No período medieval (**figura 2**), a antiga cidade romana, organizada ao redor do fórum mudou-se para um novo espaço cujo centro de elemento e que toda a cidade medieval desenvolvido, é a catedral, subsistindo a cidade romana apenas na interseção ambos os planos. Além disso, é importante mencionar que em áreas antigos de igrejas romanas desenvolvidos que funcionavam como pequenos aglomerados secundários para o núcleo, formando centros necrópole urbanos cujo crescimento foi simultânea e em alguns casos maior do que o crescimento do núcleo da cidade como no interior do perímetro espaço murado era insuficiente.

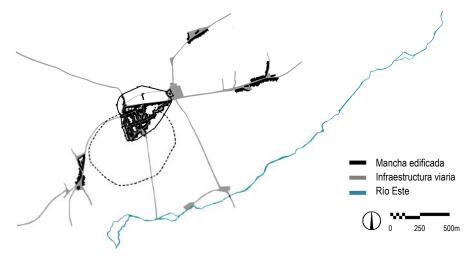


Figura 2. A forma urbana de Braga no século XIV (final da Idade Média).

No Renascimento (figura 3) um dos aspectos mais importantes é, possivelmente, a perda de função defensiva do muro, o que significava que a cidade cresceu fora do perímetro amuralhado através de grandes estradas suburbanas que foram criados em torno do parede um número de lugares que funcionavam como espaços de descompressão.

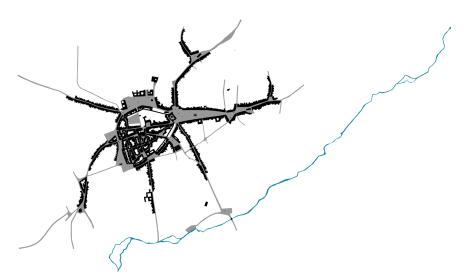


Figura 3. A forma urbana de Braga no século XVI (Renascimento).

Este processo se intensifica no período barroco (**figura 4**), onde você pode ver uma maior densidade de construção, especialmente nas áreas periferia, cidade em crescimento com base em um plano radiocéntrico. Uma tentativa de travar esse crescimento foi projeto linear e espontânea de Campo Novo, uma nova praça com função residencial criado com a intenção de estruturar o crescimento no noroeste da cidade.

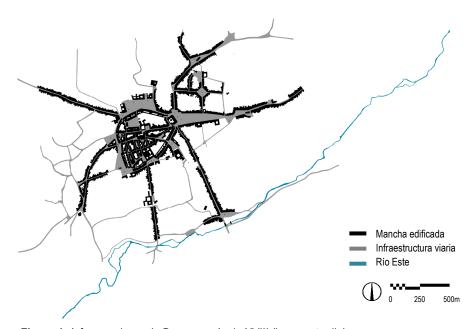


Figura 4. A forma urbana de Braga no século XVIII (barroco tardio).

O século XIX (figura 5) é um período caracterizado pela continuidade da cidade barroca eo surgimento de novos tipos que estão colocando as fundações da cidade contemporânea. É um período de forte crescimento demográfico onde as mudanças sociais profundas determinar transformação urbana e adaptação a novas necessidades. A introdução do automóvel na cidade cria novos problemas que resultam em Braga com a destruição da parede para melhorar o acesso. Pouco a pouco eles vão consolidar as principais obras da estrada que vai estruturar o crescimento da cidade para os próximos anos, como foi o caso do eixo Rodovia em que uma série de espaços e equipamentos que promoveu a expansão para o sul foram estruturados . Além disso, é nessa época que os primeiros subúrbios são projetados, contribuindo para o crescimento descontínuo e engajar-se em uma forma de sustentabilidade urbana.

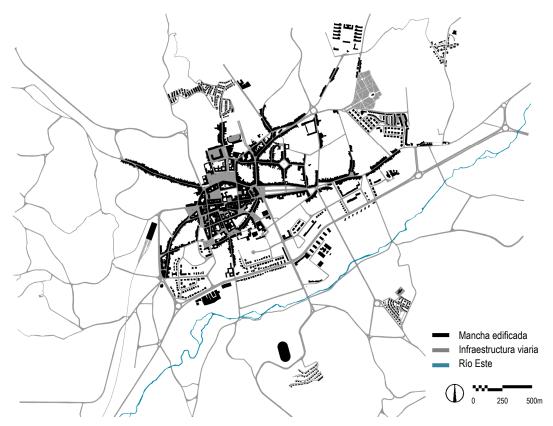


Figura 5. A forma urbana de Braga no século XX (até 1974).

A data de Abril de 1974, é um antes e um depois na forma de gestão / planejamento de cidades portuguesas. A partir do momento em que um processo de "democratização da cidade", envolvendo a reorganização da legislação, bem como a política de habitação é dado, obrigando todos os municípios para desenvolver um plano espacial uma estratégia reflete na sócio- econômica para toda a área administrativa, ou seja, Administração de Planos Municipais (PDM). Apesar destas mudanças, pode-se afirmar acordo com Domingues (2006), a abordagem e na maneira de conduzir a Política Urbana em Portugal depois de 1974 seguiu um caminho errado perceptível nas contradições entre os poderes delegados, a segmentação excessiva políticas ou a ineficácia relativa do PDM, entre outros.

Além disso, dado que, enquanto na Europa o movimento moderno começou no início do século XX, em Portugal o pensamento "moderno" só poderia ser realizada com a queda do regime autoritário. Na década de 70 quase todo mundo queria ter uma nova casa, uma residência que iria proporcionar mais comodidade, conforto e qualidade como os prédios antigos que estavam no centro. A cidade começou a sua transformação de centrípeta para centrífuga, centros históricos começou a ser abandonada e as periferias de preencher cada vez mais isolados conjuntos habitacionais graças à nova infra-estruturas rodoviárias e de estacionamento, permitindo maior acesso a áreas antes impensáveis. Assim, especificamente, em Braga, todos esses fatores juntos levaram a modelos tradicionais de crescimento são postas de lado em conjunto com a lógica urbana da aglomeração, densidade, distâncias curtas, mobilidade reduzida e definição clara de "centro" e "limites".

Continuando a análise pós 1974, foi considerado em três pontos situação cronológica escolhido para a publicação da urbanização principais planos de Braga, respectivamente plano de reestruturação Braga Território Municipal 1982, o primeiro Plano Diretor 1994 revisões Municipais PDM 2001 e 2011. O limite de análise é a indicada na **figura 6**.

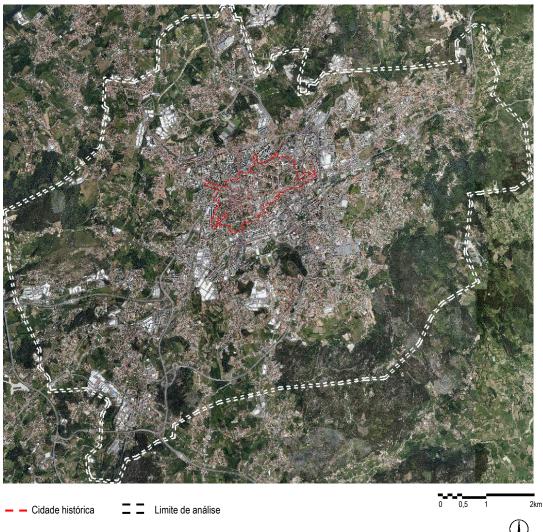


Figura 6. A forma urbana de Braga no século XX (até 1974).

Em 1982 (figura 7), há uma mancha correlação construídas infraestruturas rodoviárias e equipamentos, e posso dizer que a área onde uma maior densidade de construção é registrada é também a área onde o maior número de ambos os elementos é. A infraestrutura também influenciam a situação do equipamento e da indústria, como no caso da primeira localização coincide com a área mais acessível, sendo que à medida que se afastam do centro critérios baseados relacionam com a sua localização proximidade de estradas regionais. Em relação à indústria, destacando a sua localização a sul, ao lado dos eixos que ligam Braga com duas das cidades mais importantes da região, Porto e Guimarães, além, porque é para o sul para onde tende a expandir a cidade.

Os resultados para este período é uma cidade que perdeu seus limites tradicionais, com crescimento de infra-estruturas rodoviárias. O centro mantém o seu papel de polarização, graças à sua boa acessibilidade eo número de equipamentos, além de que é a área onde uma continuidade maior densidade, compacidade e construtivo é gravado. Por outro lado, a topografia do território pode ser considerado o principal fator que determina a expansão, uma vez que tanto a mancha construído como infra-estrutura rodoviária se adaptar à morfologia territorial que se estende ao longo do vale do rio Este.

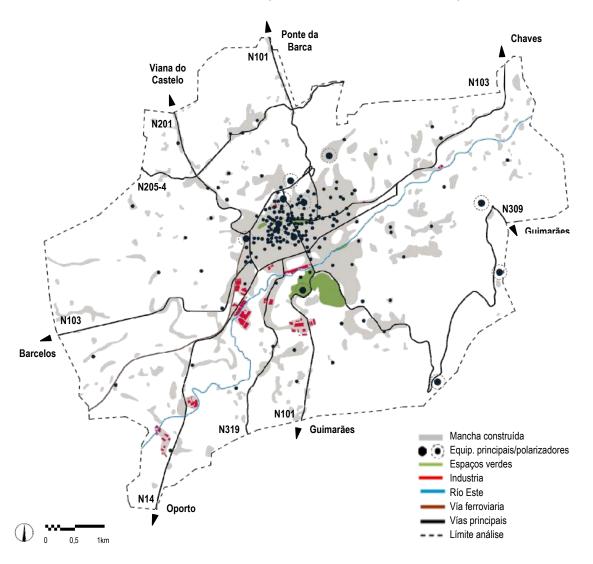


Figura 7. Esboço geral da área urbana de Braga em 1982.

Em 1994 (figura 8) continuar o mesmo processo de expansão efetuada no período anterior. O crescimento no centro da cidade foi baseada no entupimento dos espaços expectantes, enquanto na infraestrutura rodoviária periferia reafirmada como o elemento estruturante de expansão urbana. A respeito de seu relacionamento com equipamentos construiu a mancha persistir, com destaque para a educação e, especialmente, o novo campus que valorizado e promovido em um desenvolvimento urbano positivo no sentido Nordeste. Além disso, o equipamento continua a tendência de localizar em áreas de boa acessibilidade e na respectiva indústria, grande desenvolvimento de unidades industriais já existentes, bem como novos é observado, quebrando a tendência de localização do Sul com a criação de dois parques e armazéns industriais e dois para North West. Além disso, observa-se que a maioria dos processos de colocação públicas estão localizadas junto a esta atividade, o que sugere que foram concebidos para dar apoio residencial não contribuindo para a continuidade da expansão das áreas de crescimento urbano.

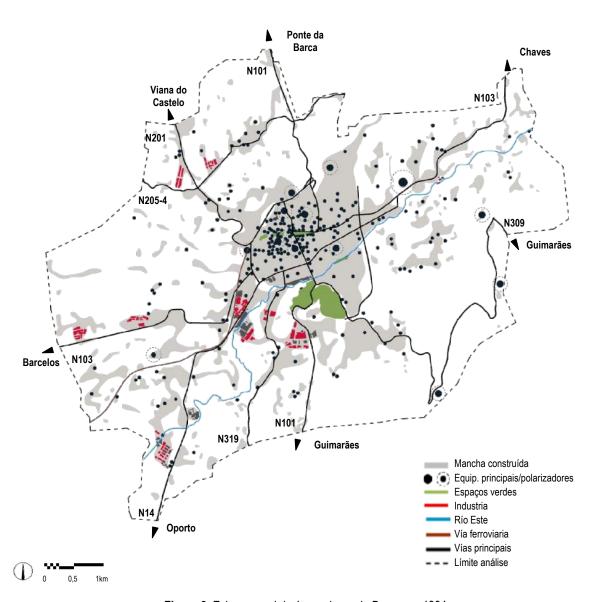


Figura 8. Esboço geral da área urbana de Braga em 1994.

A situação em 1994 é um núcleo urbano se praticamente inalterada, ao contrário da área circundante, que cresce enormemente ao longo de linhas regionais invadindo consolidou muitas áreas remotas na maioria dos casos não têm instalações de infraestruturas básicas e centro. Descentralização industrial contribui para a criação de novas habitações na vizinhança, a fim de reduzir balanços. Isso, combinado com a especulação da terra resultou em um grande número de edifícios espalhados realizar o planejamento necessário do espaço urbano, criando um crescimento descontrolado que, eventualmente, alterar a estrutura do território, afetando diretamente os valores ambientais e paisagísticos.

Em 2011 (figura 9) a importância de estradas como elementos estruturantes é verificada. Além disso, a abertura da nova infraestrutura macro, a expansão urbana criado quando ele já havia se espalhado incontrolavelmente, funcionou mais como um elemento de fratura como um elemento estruturante. O equipamento mantém a sua localização no centro da cidade, enquanto a nova, mais polarizador, para necessidades especiais, eles se mudam para as áreas periféricas com boas acessibilidades, como você pode ver se a infraestrutura rodoviária relacionada, porque como ele veio a acontecer tantas unidades permanece no centro, onde também é registrado um maior número de rotas e conexões. Estes critérios de localização mesmos para novas unidades comerciais e industriais surgiu em torno do anel periférico aplicar. A descentralização da atividade industrial ainda ganha mais fortemente em 2011, continuando a sua relação com a ocupação residencial e apreciar desenvolvimento mais urbano em torno destas áreas, particularmente em torno da indústria localizada no sudoeste. Por outro lado enfatiza a proximidade de alguns desenvolvimentos da iniciativa privada para novas áreas de negócio.

A situação morfológica em 2011 é uma área urbana que se estende em todas as direções estruturados em torno das estradas e condicionadas pela topografia. Esta infraestrutura de rede é constituído por uma rede de estradas medieval consolidado, a partir do qual surgem um conjunto de vias que levam a um plano radiocéntrico. Este extenso crescimento foi alimentado pela localização em áreas periféricas da indústria e alguns dos equipamentos mais polarizadora, contribuindo para o desenvolvimento urbano ao redor deles, o exemplo mais óbvio de urbanização em torno do campus localizado Nordeste. Além disso Braga ainda uma cidade monocêntrica pode considerar o centro é o "todo" e periferia "nada", porque todos os elementos de atração em termos de estrutura funcional, estão no centro. Os novos desenvolvimentos periféricos que poderiam levar a novos pólos de atracção são, na verdade, quartos de dormir onde não há nada, mas, principalmente, habitação, e onde o espaço público é composta quase exclusivamente de faixas.

Conclusões

Finalmente, graças à sua análise, foi determinado que a cidade até 1974 mostraram características gerais da "cidade compacta", ou seja, alta densidade, continuidade dos percursos, morfologias urbanas e homogêneos resultar da existência de limites claros, características contrárias ao «cidade dispersa e

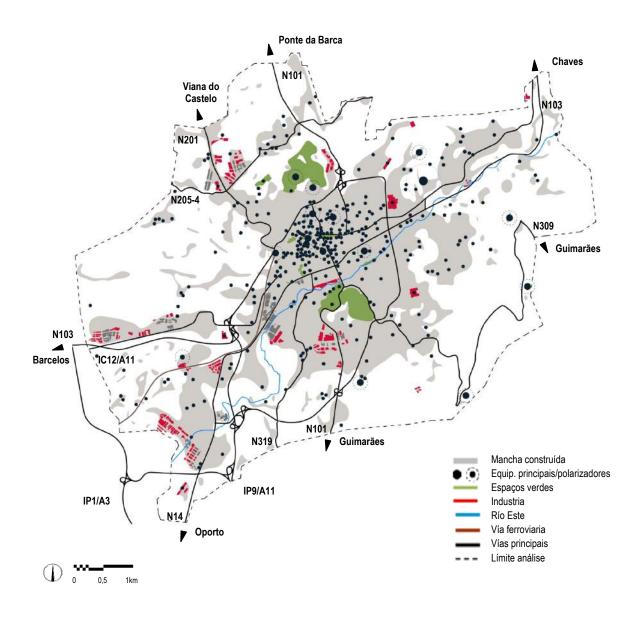


Figura 9. Esboço geral da área urbana de Braga em 2011.

fragmentada» que resultam em uma limites nebulosos. Por outro lado o centro da cidade também teve características de centralidade, uma vez que coincide e três qualidades: "máxima acessibilidade, aglomeração de funções combinadas com caráter direcional em vários faceras da vida social (...), a produção de imagem e valores de identidade e do patrimônio, ícone (...) em uma palavra, a imagem da cidade "(Portas et al., 2011, p. 41). Este centro é onde se dirigir vários consequentes morfologias urbanas de vários crescimento que a cidade foi realizado durante as várias épocas históricas, no entanto, são integrados uniformemente sobre a construção de estradas são identificadas continuamente facilitar identificando seus limites.

Até o final dos anos 60 a cidade tinha uma "estrutura mononuclear crescimento concentrado" (Font, 2007, 201 p.), Onde o centro dominado tanto espacialmente e funcionalmente no meio de uma área com características de ruralidade. O baixo crescimento baseou-se na realização de percursos regionais mais ou menos concentrada caminho, onde a possível presença de ocupações específicas ou equipamento circundante descentralizado não está excluída, que não comprometem as características de centralidade que o núcleo tem . Até agora, é o lugar onde as características da "cidade compacta" aparecem nítidas. Na década de 70, o grande aumento demográfico, juntamente com a descentralização da atividade industrial, representou um crescimento urbano sem precedentes estruturado em torno do elemento principal que regula e coordena a área urbana, a estrutura rodoviária.

Fatores políticos, demográficos, econômicos e sociais estão agora decisivamente cruzando conduzindo a uma "explosão urbana" que marca o fim da "cidade compacta" de limites claramente definidos. A diferença entre o centro e a periferia é clara. Por um lado, o núcleo urbano tem características formais e funcionais que dão um caráter central em relação ao território circundante, durante a apresentação de limites bem definidos, onde dentro podem registrar as maiores densidades populacionais e construtivo, consistentes de um processo crescimento e consolidadas com base na continuidade construiu grande parte da mancha como infraestrutura rodoviária. A nível funcional é a área onde uma quantidade maior de cobertura e aumento da acessibilidade equipamental registrar, porque, como foi visto na análise, todas as principais vias de acesso convergem aqui, ser capaz de dizer que esta área é a mais Braga dinâmica onde as principais atividades diárias acontecem.

No entanto, a área envolvente -periferia- tem características mais variados e heterogêneos, onde ocorrem diversas atividades (residenciais e industriais) e em que as fronteiras sejam permanentes. Os aglomerados de alguma importância fora do núcleo urbano, caracterizadas por baixa densidade resultante conjuntos de casas, são o resultado de especulação imobiliária que se beneficia de baixos preços das terras agrícolas para atender, especialmente, o desejo do famílias de classe média alta para atender a sua casa ideal. Ao mesmo tempo, a expansão de casas individuais para os benefícios de consolidação de terras da "cidade difusa" de limites imprecisos. Infraestrutura de comunicação, especialmente a estrada deve ser imposta como o elemento estruturante desse processo de crescimento, os eixos existentes, sendo que apoiará a expansão.

A rapidez com que a mancha cresceu ao longo dos anos construiu um relacionamento impede fortes e coerentes entre as várias áreas que compõem (figura 10, 11), enquanto impedindo a ineficácia dos instrumentos de planejamento, levando a uma desenvolvimento urbano que se caracteriza por a soma mais de muitas partes que formam qualquer tecido estruturado e unidade homogênea. Este é o lugar onde o conceito de centro e periferia assume-se como uma dicotomia, onde a periferia é diretamente influenciado pelos condicionalismos impostos centro, uma vez que é configurado como um espaço dependente e secundário para apoiar o primeiro.

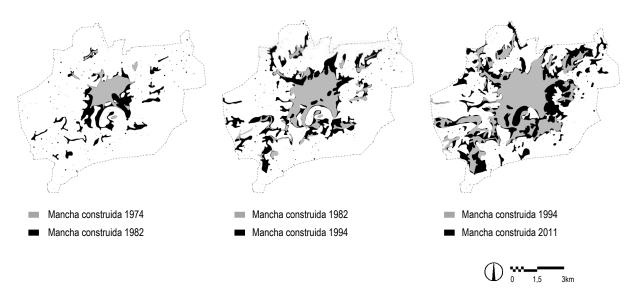


Figura 10. Crescimento mancha construída entre 1974-1982, 1982-1994 e 1994-2011.

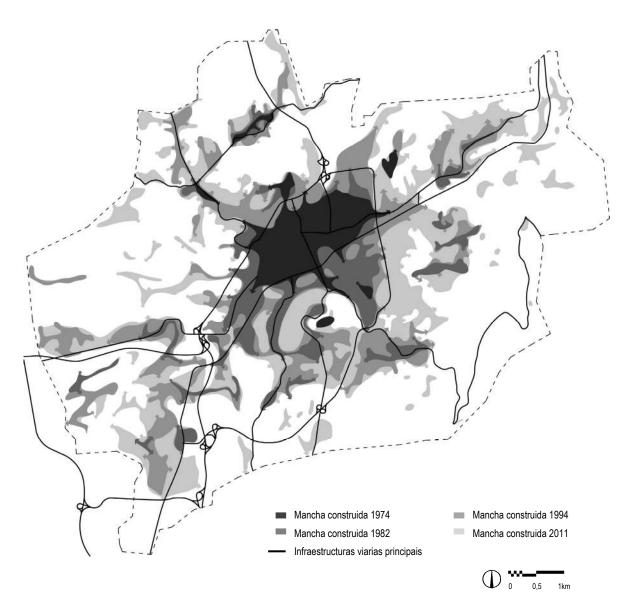


Figura 11. Síntese de crescimento da mancha construída entre 1974-2011 e sua correlação com a infra-estrutura rodoviária.

O crescimento foi realizado com base em "filamentos" e "transmissões" (Font, 2007, p. 212-213), Que limita distorcem e quebrar linhas de continuidade até então tinham cidade. Estas formas de crescimento são aqueles Braga expansão mestre até à data, que conduz à ocorrência de quadros que será urbana fixação cidade e orientações estabelecidas sem continuidade, formando uma soma de fragmentos que determinam uma forma urbana nenhuma unificado. A antiga "cidade compacta" permanecer no centro, onde eles ainda apreciar suas características, surgindo na periferia, de acordo com Indovina (in. Martin Ramos, 2004, p.55), outra cidade modelo caracteriza-se por mais difusa:

una *masa* consistente (...) no sólo de población, sino también, por lo menos parcialmente, de servicios y de actividades productivas; una *dispersión* de tal masa en un territorio vasto que no presenta, en conjunto, fenómenos de alta densidad e intensidad (...); una alta *conexión* entre los distintos puntos del territorio (...), presentando conexiones múltiples de tipo horizontal (...), tales como para garantizar la posibilidad de una altísima movilidad.

Assim, você pode confirmar Braga foi estendida ao longo do tempo de forma concêntrica em torno do centro dominante, à primeira formada em torno da cidade medieval e hoje consiste em o que é considerado Centro Histórico. A cidade ainda estava cercado por estradas que acompanhavam o contorno das paredes e, posteriormente, foram progressivamente ocupadas por edifícios. Quando o espaço foi insuficiente crescimento intramural foi estruturado com base em estradas existentes que foram alinhadas com edifícios sendo progressivamente. Foi só mais tarde, quando o espaço entre estas estradas começaram a ser ocupados. Atualmente, o modelo de crescimento continua a ser a mesma, só que em vez de estradas que acompanharam o caminho da parede, há estradas de circunvalação e variantes urbanas agora. O centro continua a sentir-se o nervo central de todo o sistema, tanto a nível físico e funcional, causando um problema no que diz respeito à periferia devido à sua posição excêntrica e sua elevada dependência do mesmo. Para corrigir isso, devemos trabalhar para a união física de ambas as partes por meio de uma estrutura urbana coerente.

Infraestrutura rodoviária desempenha um papel crucial (**figura 12**), já que eles são os únicos que marcam a direção do crescimento para as cidades mais importantes da região norte de Portugal. Ao mesmo tempo que a seleção do carro contribui para uma expansão urbana dendrítica mais dispersa e fragmentada, afirmando-se como o elemento dominante nos movimentos populacionais, mantendo-se nas viagens de fundo a pé, bem como espaços públicos e coletivos, que Não é dada importância à medida que eles são praticamente inexistentes nas zonas periféricas.

Como o espaço construído, o espaço de mobilidade também perdeu continuidade. Em vez de ser uma rede totalmente conectada, hierárquica e espacialmente contínua "espaço mobilidade oferece práticas sociais campos não homogêneos e possibilidade descontínua, não (...) inter-relacionados; diferentes camadas e parcialmente separados" (Secchi, 2006, p. 168). A escala micro determina a importância vital de espaços públicos para interagir simultaneamente com os diversos espaços urbanos, onde o



Infraestructura viaria ate 1974.

Infraestructura viaria ate 2011.

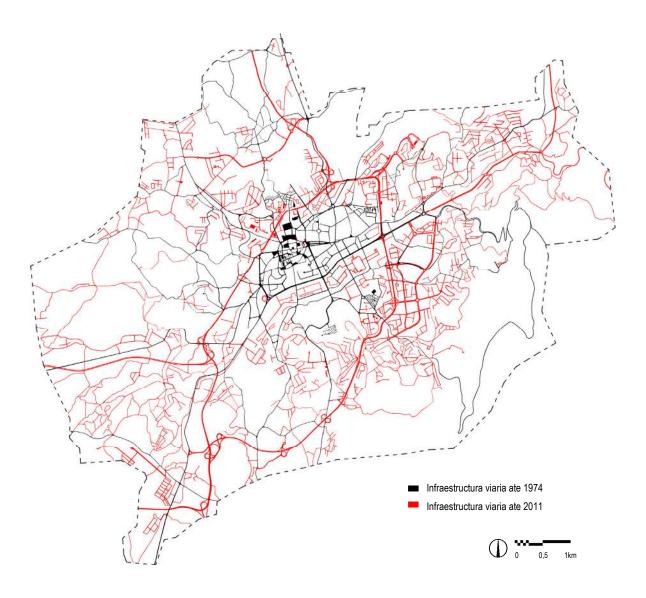


Figura 12. Superposição de estrada antes de infraestrutura e depois de 1974, que incluem a escala de estradas, além de pequenas infraestruturas que formam a rede capilar e servem os muitos bairros periféricos, cuja comunicação é insignificante devido ao pequeno número de conexões entre elas, e formando assim uma rede urbana fragmentada.

posicionamento de cada espaço em uma zona mais ampla definida legibilidade urbana, ou seja, "a facilidade com que eles podem reconhecer e organizar as diversas partes do território em um padrão coerente "(Lynch, 1998, p. 11). A falta de coordenação entre as escalas de estrada apenas faz com que a complexidade da rede, o que contribui negativamente para a sua funcionalidade, porque a estrutura de estrada micro iria ser colapsado para beneficiar a rede macro, que por sua vez movimentos centrífugos benefícios configuração e, especialmente, o radiocêntrico nós desta rede, onde as principais atividades comerciais e industriais emergentes seria instalado. Isso reflete a importância das comunicações em dinâmicas sociais, como a proximidade premio frente acessibilidade.

Portanto, pode concluir-se que as características do "difusa e fragmentada cidade" são aqueles reconhecidos na realidade mais urbano de Braga hoje, em que o modelo de "cidade compacta" deixou de dominar, mantendo a sua recursos embutidos, atualmente combinada com outras formas de ocupação do solo que dão origem a diferentes densidades e graus de coesão. Pode identificar diferenças morfológicas destes dois tipos de espaços, para apreciar no centro com um padrão regular estrada contribuindo para a continuidade concentrada consolidação urbana, em oposição à realidade actual periférica e mais geralmente por tecidos corporais e morfológicas caso , levando a intensa homogeneidade, ausente de ligação rodoviária, uma vez que é descontínua, com base, por isso, formas de crescimento linear ao longo das principais vias de acesso, sem se preocupar com o relacionamento e integração com o lugar onde colocar, contribuindo para a formação de um ambiente urbano uniforme, sem referências ou identidade.

Referências bibliográficas

ASCHER, F. Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está al orden del día. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

BANDEIRA, M. (1992) **O espaço urbano de Braga em meados do séc. XVIII.** Coimbra: Universidade de Coimbra, 1992.

BANDEIRA, M. O espaço urbano de Braga, obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974) (vol. 1). 2001 677p. Dissertação (Doutoramento em Geografia) - Universidade do Minho, Insituto de Ciências Sociais, Braga, 2001.

BANDEIRA, M. O espaço urbano de Braga, obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974) (vol. 2). 2001 325p. Dissertação (Doutoramento em Geografia) - Universidade do Minho, Insituto de Ciências Sociais, Braga, 2001.

BANDEIRA, M. Profiteri operam deo et urbi - de los 500 años de la obra urbana del Arzobispo D. Diogo de Sousa (1505-1532) en Braga. **Revista de Estudos Euro [Regionais] Rexionais,** Braga, n.1, p.11-25, 2006.

CORAIS, F. **Dinâmicas territoriais na aglomeração urbana de Braga** 2003 232p. Dissertação (Doutoramento em Arquitetura) - Universidade do Porto, Porto, 2003.

DE GRÖER, E. Plan d'Amenagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville de Braga - Esquisse/ Avant-Projet. Braga: Câmara Municipal, 1942.

DOMINGUES, A. Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: ARGUMENTUM, 2006.

FERNANDES DE SÁ, M.; PORTAS, N.; DOMINGUES, A. Plano Regional de Ordenamento do Territorio Norte. Porto: Arco Metropolitano, 2009.

FONT, A. La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa **Meridional**. Madrid: Ministerio de Vivienda, 2007.

LAMAS, J. Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LEMOS, F. Antes de Bracara Augusta. Forum, Braga, n.42-43, p.203-233, 2008.

LYNCH, K. La imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

MARQUES, J. Braga medieval. Braga: [s.n.], 1983.

MARTÍN RAMOS, A. Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.

OLIVEIRA, E.; SOUTO MOURA, E.; MESQUITA, J. Braga evolução da estructura urbana. Braga: Câmara Municipal, 1982.

PANERAI, P. et al. Elementos de análisis urbano. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1983.

Plano de Reestruturação do Território Municipal de Braga [PRTMB]. Braga: Câmara Municipal, 1982.

Plano Director Municipal de Braga [PDMB]. Resolução do Conselho de Ministros nº 35/94, Braga: Câmara Municipal, 1994.

Plano Director Municipal de Braga [PDMB]. Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2001, Braga: Câmara Municipal, 2001.

Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga [PPUSB]. Braga: Câmara Municipal, 1958.

PORTAS, N.; DOMINGUES, A.; CABRAL, J. **Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

PORTAS, N.; DOMINGUES, A.; CABRAL, J. **Políticas urbanas: transformações, regulação e projetos**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

RIBEIRO, M. Braga entre a época romana e a Idade Media: uma metodologia de análise para a leitura da evolução da paisagem urbana. 2008 600p. Dissertação (Doutoramento em Arqueologia) - Universidade do Minho, Insituto de Ciências Sociais, Braga, 2008.

SALGUEIRO, T. A cidade em Portugal: uma geografia urbana. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SECCHI, B. Primeira lição de urbanismo. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

TEIXEIRA, M.; VALLA, M. O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

VILAGRASA, J. El estudio de la morfologia urbana. **Geo.Crítica**, n.92. Disponível em: < http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm#42>. Acesso em: Junho, 2013.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Notas sobre três das grandes narrativas da arquitetura e do urbanismo: tipologia, morfologia urbana e paisagem

DIAS, Fabiano Vieira (1); CAMPOS, Martha Machado (2)

- (1) Curso de Arquitetura e Urbanismo, Faculdades Integradas de Aracruz (FAACZ-ES), fabiano@urbearquitetonica.com.br, telefone: 55 027 3082 6637;
- (2) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) marthamcampos@hotmail.com, telefone/fax: 55 027 4009 2024

Resumo

A hipótese deste artigo se baseia na possibilidade da arquitetura dialogar e agenciar, num mesmo corpo edificado, e de modo inter-relacionado, aspectos relativos à tipologia, morfologia urbana e paisagem. Lamas explica que, como disciplina, a morfologia urbana agrega para si não somente o ambiente construído, mas os meios pelos quais este foi construído em sua interação com a forma urbana, ou seja, os "fenômenos sociais, econômicos e outros motores da urbanização" (LAMAS, 1992). Entende-se por grandes narrativas a capacidade que os campos de pesquisa da arquitetura e urbanismo possuem, de forma integrada, de comunicar e traduzir a história da cidade, no tempo e no espaço. As narrativas seriam, nos termos de Roland Barthes, formadas por estágios históricos, completados então, em sua existência, por "encadeamentos", em que a linha principal da narrativa seria alimentada por eixos verticais de acontecimentos e fatos (BARTHES *in* BARTHES, 1976). As três grandes narrativas que estruturam o interesse deste estudo são correlacionadas analiticamente, preservando suas especificidades.

Palayras-chave

Tipologia, Morfologia Urbana, Paisagem, Arquitetura, Urbanismo

Abstract

The article's assumption is based on the possibility of dialogue and management of architecture, on the same built body, in a related way, aspects of typology, urban morphology and landscape. Lamas explains that, as discipline, urban morphology brings into itself not only the built environment, but the ways wich it was build in your interaction with urban form, in another way, the "socials, economics phenoms and another phenoms of urbanization enhancing" (LAMAS, 1992). It is understood by great narratives the ability of architecture and urbanism research fields have in an integrated way, to communicate and translate the city's history, in time and space. Narratives would be, according to Roland Barthes, formed by historical stages, completed then in existence, by "threads", in which the main narrative line would be powered by vertical axes of events and facts (in Barthes Barthes, 1976). The three grand narratives that structure the interest of this study are analytically correlated, preserving their specificities.

Keywords

Tipology, Urban Morphology, Landscape, Architecture, Urbanism

Introdução1

Este artigo se pauta na atualização do conceito de tipologia arquitetônica, surgida em meio aos debates da retomada da dimensão histórica da arquitetura - tanto na teoria como na prática -, a partir da metade do séc. XX, correlacionando-o aos estudos da morfologia urbana e paisagem. Pressupõe de antemão, a tentativa de se elucidar a interface contida nesta tríade de conceitos, que pode ser tomada como chave de leitura de interpretação dos processos históricos e culturais da cidade.

Os escritos de Quatremère de Quincy, Giulio Carlo Argan e Marina Waisman abrem o artigo, em subsídio ao entendimento do tipo enquanto essência da arquitetura, elemento da cultura e componente da história urbana. A seguir, o entendimento da tipologia pelo estudo da morfologia urbana é abordado nas visões de Philippe Panerai, Saverio Muratori, Aldo Rossi, Carlo Aymonino, José M. Ressano Garcia Lamas, entre outros autores, em perspectiva continuada e complementar, que fazem do entendimento do conceito de tipo algo mais complexo e abrangente, em nítida expansão desse conceito. Na maioria dessas abordagens, as temáticas tipologia e morfologia urbana estão interligadas pelo âmago de suas análises. Após exposição de abrangência dominantemente europeia, e particularmente italiana, o artigo prossegue por meio dos estudos conduzidos pela arquiteta e historiadora argentina Marina Waisman, que contextualiza este debate nas cidades latino americanas, diferenciando-o e particularizando a problemática, em tela, na América Latina. As inter-relações entre tipologia, morfologia e paisagem urbana constituem o interesse da última seção deste artigo, pautada nas abordagens de Anne Cauquelin, Maria Angela Faggin P. Leite, Renata Baeso Pereira e José M. Ressano Lamas, com ênfase na temática da paisagem, recém-inserida nos estudos relativos à tipologia e morfologia urbana.

Tem-se como ponto de partida deste estudo, o entendimento das narrativas da arquitetura e do urbanismo, selecionadas para este artigo, a partir das transformações culturais, por sua vez tomadas como verdadeiros motores das mudanças materiais do edifício e da cidade (âmbito da tipologia e morfologia urbana), e dos seus significados no campo do simbólico (âmbito da paisagem).

Em meados do século XX, historiadores, filósofos e arquitetos, principalmente centro-europeus, empreenderam esforços no entendimento da cidade - a partir de seus elementos constituintes - por meio de pesquisas, estudos históricos e publicações que a trouxeram para o centro das discussões (MONTANER, 2007, p. 75). A retomada da história era, no início, uma crítica aos postulados modernistas

_

¹ Este artigo integra a dissertação de mestrado de Fabiano Vieira Dias do Programa de Pós-Graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo (PPGAU-UFES), intitulada *O pátio jesuítico no Palácio Anchieta: narrativas tipo-morfológicas e paisagísticas na cidade de Vitória (ES)*, concluída em 2014. Constitui, ainda, parte dos resultados da pesquisa Paisagem, arquitetura e cidade: fundamentação e análise, na qual participam os autores deste trabalho. O interesse por estas grandes narrativas se dá pela relação que possuem, em última instância, com o ato de projetar e o papel do arquiteto no processo de construir a cidade, em seus variados níveis de significação e técnica. Esses últimos, por fim, permeiam a história da arquitetura e do urbanismo, e têm papel primordial para o estudo da cidade contemporânea.

que buscavam criar, nas primeiras décadas do séc. XX, uma nova história urbana distante das pesquisas historiográficas. As pesquisas engendradas por nomes como Saverio Muratori e Giulio Carlo Argan, seguidos por Aldo Rossi e Carlo Aymonino, entre outros tantos, estudaram a formação das estruturas urbanas das cidades europeias a partir de levantamentos históricos de elementos-chave de sua constituição: as tipologias arquitetônicas e a construção formal dos espaços da cidade pelo estudo da morfologia urbana. Como mencionado, na América Latina, Marina Waisman conduz de modo correlato e com muitas distinções, estudos historiográficos contextualizados na realidade das cidades do continente latino-americano.

Em comum, esses autores, em visões complementares, tratam a historiografia urbana das cidades europeias ou latino-americanas, direta ou indiretamente, a partir de leituras específicas de estudos tipológicos da arquitetura e morfologia urbana. Esses estudos têm a possibilidade, mesmo independentes, de narrar a história das cidades a partir de camadas de significados sobrepostos, tal como um texto escrito. Cada cidade pode, em sua superfície e materialidade, expressar uma especie de arqueologia vivenciada mediante seu conjunto construído edificado e natural. Esse conjunto molda, em meio aos acontecimentos e fatos, paisagens construídas, reconstruídas, esquecidas e lembradas ao longo do tempo. Deste modo, as paisagens podem ser um modo de ler a cidade, constituindo outro texto e narrativa.

Neste estudo, ainda que em notas preliminares, entende-se por grandes narrativas o potencial que temáticas distintas do campo disciplinar da arquitetura e urbanismo possuem, de forma integrada, de narrar a história da cidade, no tempo e no espaço. As narrativas seriam, nos termos de Roland Barthes, formadas por "estágios" históricos; completados então, em sua existência, por "encadeamentos", em que a linha principal da narrativa seria alimentada por eixos verticais de acontecimentos e fatos. Esses darão, ao longo da existência da narrativa, sua significação, ou como explica o autor, "a significação não está 'ao cabo' na narrativa, ela a atravessa" (BARTHES *in* BARTHES, 1976, p. 26).

Portanto, as grandes narrativas da arquitetura e do urbanismo - tipologia, morfologia urbana e paisagem - são entendidas além de sua particularidade, e unidas como base do entendimento da cidade. Como narrativas urbanas, não interessam somente seus valores quantitativos, mas, tão importante quanto são seus valores qualitativos, ou seja, a origem de seus significados e como esses se relacionam e se moldam na realidade histórica de cada arquitetura e seu contexto cultural².

-

² É possível buscar na historiografia da arquitetura, exemplares que tenham capacidade de agrupar em seu corpo físico as características dessas grandes narrativas, ao longo do tempo e em continuo processo de mudança. Ver exemplo do estudo realizado sobre o pátio jesuítico do antigo Colégio e Residência de São Tiago, atual Palácio Anchieta na cidade de Vitória e as correlações tipológicas encontradas neste típico prédio jesuítico brasileiro com as transformações urbanas e da paisagem da cidade. Ver em especial: DIAS, 2014 e, de forma parcial em formato de artigo em DIAS, Fabiano Vieira; CAMPOS, Martha M., 2014.

O tipo enquanto essência da arquitetura: De elemento da cultura à história urbana

Entre o final do séc. XVIII e início do séc. XIX, Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy, no clássico *Dictionnaire d'Architetcture*, introduz a noção de tipo na teoria da arquitetura, termo, segundo ele próprio, antes ligado às "artes mecânicas"³. A arquitetura, como um dos ramos das "invenções e instituições humanas"⁴, possui uma origem primitiva, um núcleo original ou uma "natureza das coisas"⁵ (QUATREMÈRE DE QUINCY, 2007, p. 241-243) que se altera e modifica na medida da necessidade humana.

Essa origem, para Caniggia e Maffei, é uma construção lógica e consciente, que difere da construção arquetípica - construída no inconsciente -, sendo o tipo uma construção tanto espontânea quanto crítica (CANIGGIA e MAFFEI, 1995, p. 30). Para os mesmos autores, o tipo é um momento de entender a realidade presente e respondê-la através de uma solução concreta⁶. O estudo tipológico não abarca somente as partes de um objeto, e sim sua composição, como um "organismo" que sintetiza a realidade posta. O tipo seria, ainda para os mesmos, a resposta da problematização crítica da realidade, por resultar das condições locais, culturais e históricas pertencentes a um "momento temporal e a um lugar determinado" (CANIGGIA e MAFFEI, 1995, p. 31).

O tipo pode ser entendido, por complementaridade, como explica Pereira (2012, p. 3), como a "essência de um conceito", que nunca é a mesma, pois a origem do conceito está enraizada e determinada pela cultura e pela história como partes do tempo e do lugar onde estão inseridas. Na disciplina da arquitetura, portanto, o tipo pode ser visto como a essência do edifício, ou o que está por trás de sua "aparência individual", segundo a autora (PEREIRA, 2012, p. 3). Trata-se, portanto, de uma "forma ideal, geradora de infinitas possibilidades, da qual muitos edifícios dissimilares podem derivar" (PEREIRA, 2012, p. 3). A autora ainda explica que o tipo se difere da tipologia por ser o objeto de estudo, de análise e comparação a partir da essência ou conceito de objeto, a parte de um todo, um "instrumento" de análise, podendo ser este, na arquitetura e no urbanismo, um objeto construído ou espacial (PEREIRA, 2012, p. 2). Assim, em consonância com Panerai, a tipologia se constitui no estudo e sistematização destes objetos em relação a

³ Tradução livre dos autores para o original: "artes mecánicas".

⁴ Tradução livre dos autores para o original: "invenciones y de las instituciones humanas".

⁵ Tradução livre dos autores para o original: "naturaleza de las cosas"

⁶ Caniggia e Maffei exemplificam a partir da casa enquanto tipologia: Nos primórdios da casa enquanto habitar primitivo, o construtor tinha em mente a construção de seu abrigo, da casa como uma solução contra as intempéries e os perigos da natureza. O caráter simbólico do habitar também se perfaz por uma atitude utilitária e prática, enquanto enfrentamento do problema abrigo posto frente à sua realidade. O tipo casa (em todas as suas variações possíveis), como exemplo, se enquadra como organismo a partir de sua pré-figuração, segundo Caniggia e Maffei (1995, p. 31), formada não por poucas partes, mas por um todo que une estas partes e concretiza a ideia de casa, ou seu conceito.

⁷ Tradução livre dos autores para o original: "momento temporal y a un lugar determinado".

outros recíprocos e próximos, devido às suas características constitutivas, ou seja, o "conjunto dos tipos e de suas relações" (PANERAI, 2006, p. 135).

Se o tipo é o instrumento pelo qual uma edificação ou um espaço (arquitetônico, urbano ou ambos) pode ser analisado em seu todo por meio de suas partes, a tipologia é, por seu turno, a maneira de categorizar, sistematizar e criar critérios, fundamentalmente comparativos, entre tipos equivalentes, tendo por base a passagem do tempo histórico e suas transformações culturais.

O conceito de tipo em Quatremère, segundo Pereira, estabelece, ele próprio, o caráter do edifício, ao se entender este caráter como sendo um "significado de marca e de traço distintivo" (PEREIRA, 2012, p. 3). Essa significação está também associada aos usos da arquitetura que se utiliza do tipo, criando assim, no sentido de tipo, uma correlação entre a função da arquitetura e o significado que esta quer transmitir também pelo tipo empregado. Ainda nos termos de Quatremère, o tipo está intrinsecamente ligado às características de cada região: Cada objeto criado pelas mãos humanas, mesmo possuindo correlatos de local para local, se adapta e se perpetua pelo "uso aperfeiçoado pelo gosto" (QUATREMÈRE DE QUINCY, 2007, p. 243). A arquitetura, então, enquanto baseada em tipos, caracteriza-se como criação pautada também em antecedentes ou "germes pré-existentes", que têm sua origem na "natureza de cada região, nas noções históricas e nos monumentos mesmos da arte já desenvolvida" (QUATREMÈRE DE QUINCY, 2007, p. 242).

Por um lado, segundo argumento atualizado de Saverio Muratori em meados do século XX, o tipo é o resultado analítico de um elemento formal da cidade, classificado de acordo com suas relações formais com esta e distante de uma "contemplação puramente estética" (MURATORI *apud* PANERAI, 2006, p. 123). Já para Argan, por outro lado, o tipo é um "processo conduzido com vistas a uma finalidade estética precisa" (ARGAN, 2004, p. 67). Em sua defesa, Argan apresenta o fato de que os tipos, na história, não estão relacionados diretamente ao uso da edificação, mas à maneira como se relacionam com o significado que querem expressar ou, aos seus "conteúdos ideológicos" (ARGAN, 2004, p. 67). Tais conteúdos se alteram ao longo da história, e é esta fluidez no valor histórico do tipo que, segundo Argan (2004, p. 67) irá validá-lo ao longo da própria história¹¹.

⁸ Tradução livre dos autores para o original: "uso perfeccionado por el gusto".

⁹ Tradução livre dos autores para o original: "gérmenes preexistentes".

¹⁰Tradução livre dos autores para o original: "naturaleza de cada región, en las nociones históricas y los monumentos mismos del arte ya desarrollado".

¹¹ A história defendida por Argan é a do "domínio do provável" (ARGAN, 1998, p. 164), pois mesmo não sendo uma ciência da certeza, ela apresenta probabilidades que asseguram sua realidade, a confirmação de algo que realmente existe, porque "é sabido que na existência individual e social há muito mais de provável que de certeza" (ARGAN, 1998, p. 164). Portanto, se a história for alguma ciência, é a ciência do provável (ARGAN, 1998, p. 164). As constatações são feitas a partir de coletas, de observações e deduções empíricas e não testadas como em um laboratório, mas, deduzidas por comparações como forma de análises para se chegar às conclusões possíveis.

Cabe mencionar que Muratori e Argan concordam, porém, que o processo de criação do tipo não deva partir de sistemas classificatórios meramente abstratos. O tipo, enquanto elemento de caráter "vago ou indistinto", para Argan (2004, p. 67), retomando o conceito iniciado por Quatremère de Quincy no séc. XIX¹², não é passível de classificações esquemáticas, apesar de poder se organizar em "três grandes categorias", ligadas tanto às configurações formais dos edifícios quanto às questões estéticas. Sobre as categorias de Argan tem-se: "[...] a primeira das quais compreende configurações inteiras de edifícios, a segunda, os grandes elementos construtivos, a terceira, os elementos decorativos" (ARGAN, 2004, p. 67). Ainda para o autor, um tipo se estabelece a partir da presença em conjuntos de análogos formais e funcionais, ao longo da história, destacando-se entre as particularidades de cada obra (ARGAN, 2004, p. 66). Ainda segundo Argan, o tipo liga, histórica e culturalmente, obras diversas ao se transfigurar em um "esquema" que tem, em um conjunto de "formas-base", elementos de composição formal e funcional, flexíveis o suficiente para sofrerem ao longo do tempo alterações em sua forma e conteúdo (ARGAN, 2004, p. 66-67).

Migrando para a historiografia latino-americana, Marina Waisman indica a construção do tipo como parte da construção cultural do homem em sociedade. Para a autora, da mesma forma que a cultura é um produto humano, o tipo também é "produto de sua cultura" (WAISMAN, 2013, p. 99). A arquitetura como uma das "ciências da cultura", segundo Waisman, tem no tipo sua generalidade necessária para interligar os dois opostos significativos da disciplina: o geral e o particular (WAISMAN, 2013, p. 100). O tipo, para a autora, é o momento da arquitetura enquanto objeto particular, individualizado em sua essência, mas que precisa, ao mesmo tempo, para a determinação de seu valor enquanto parte da história, estar inserido em um meio que lhe dê validade como tal. O tipo é a essência da própria arquitetura, mas

[...] também pode ser entendido como sujeito histórico, histórico porque decorre da 'destilação', por assim dizer, dos elementos fundamentais de uma série de objetos históricos, e históricos igualmente, porque se insere na história ao ser capaz de aceitar transformações, de servir de base a novas invenções, mantendo, no entanto, uma continuidade que poderia ser considerada de base estrutural (WAISMAN, 2013, p. 102).

Retomando Argan (2004, p. 68), é exatamente o estado de indefinição do tipo que lhe dá uma de suas diferenças em relação ao modelo. Enquanto o modelo se apresenta pronto e definido, o tipo, ao contrário, não é uma forma pronta, mas uma imagem da mesma, "um signo" com valor que lhe é atribuído pelo seu significado (ARGAN, 2004, p. 68). Literalmente para Argan, "o tipo não tem uma determinação formal, nós devemos lhe dar esta determinação (...)" (ARGAN, 1998, p. 158); portanto, para o autor, o tipo não é uma

_

¹² O tipo, enquanto conceito de "vagueza" é, para Argan (2004, p. 66), a sua própria gênese criadora, e o que o diferencia do modelo, seguindo o que preconizava Quatremère: "Todo es preciso y dado en el modelo: todo es más o menos vago en el *tipo*" (QUATREMÈRE DE QUINCY, 2007, p. 242).

representação da história como o modelo, que é copiado em seus exemplares, mas no transcorrer das transformações históricas é que se dão as transformações dos valores no tipo (ARGAN, 2004, p. 68). Esses valores, por fim, transfiguram-se na própria função do tipo enquanto projeto¹³.

O entendimento da tipologia pelo estudo da morfologia urbana

O fim da II Guerra Mundial traz a necessidade de se repensar os caminhos da arquitetura e do urbanismo como instrumentos de reconstrução das cidades europeias, tendo a retomada da história como parte da reconstrução da própria cultura dos países que se envolveram no conflito. Arquitetos e historiadores retomam o trajeto de autores do século anterior e do começo do século XX, na busca do estudo da história, e de outros campos das ciências humanas, como método para entender o homem em sua diversidade. Além disso, a própria crise no cerne do Movimento Moderno produz, segundo Waisman, uma "eclosão ideológica" que se prolifera em novas teorias no campo da arquitetura e do urbanismo (WAISMAN, 2013, p. 101). Ao mesmo tempo, houve necessidade, por parte dos arquitetos envolvidos, de entender e discutir a cidade e sua arquitetura e encontrar caminhos que retomassem os estudos destas disciplinas, tendo como base conceitual a história (WAISMAN, 2013, p. 101).

Para Montaner, os anos de 1960 são profícuos, devido à sobreposição de teorias que abrangem campos da psicologia, fisiologia e fundamentalmente da semiótica e fenomenologia, em busca do entendimento da arquitetura, da cidade e seus significados na história (MONTANER, 2007, p. 99). Para o autor, ainda que o estruturalismo venha mais tarde entrar em crise, se fragmentando em outras ramificações do pensamento e da crítica - "o pós-estruturalismo, o pós-moderno e a desconstrução" - seu papel foi fundamental no entendimento da arte e da arquitetura enquanto linguagem (MONTANER, 2007, p. 99). No limite, se tratava também, da crítica ao emprego dos modelos repetíveis modernos e da padronização urbana. A arquitetura unida à cidade e como parte de uma história comum, assume-se de significados diversos em suas formas, a partir de contexto caracteristicamente mais complexo, formado por um conjunto variado de textos, no processo de interpretação histórica e cultural da cidade, tal como acertadamente explica Argan (1998, p. 163).

Porém, quase dez anos antes, na esteira das contestações internas do Movimento Moderno, Panerai afirma o surgimento, em paralelo, na Itália¹⁴, dos trabalhos de Saverio Muratori sobre história e tipologia da arquitetura (PANERAI, 2006, p. 122). Seus escritos foram fundamentais para reposicionar a arquitetura ao lado da crítica do modelo de cidade vigente, que também passava por sua crise - junto com

¹³ A partir de Argan, entende-se o projeto como o momento da realização de um ideal, que conecta a etapa da ideia – "atividade puramente intelectual" – à etapa da execução, "atividade manual" (ARGAN, 1998, p. 156-157). Presente tanto na arquitetura como no campo das artes, ciência, política e filosofia o projeto deixa de ser, na Renascença, algo pronto a partir dessas duas fases, que não se distinguiam uma da outra, para ser algo sistematizado, como produto de uma construção planejada e organizada da cultura (ARGAN, 1998, p. 157).

¹⁴ Berço dos estudos práticos e teóricos que recolocaram a arquitetura no caminho da história da cidade.

o conteúdo da arquitetura do Movimento Moderno - ao negar o método tipológico em suas análises dos espaços construídos (PANERAI, 2006, p. 122).

Muratori desenvolve, segundo Panerai, três pontos básicos e fundamentais que vão nortear a conexão da arquitetura ao tecido urbano: a) "O tipo não pode ser caracterizado fora de sua aplicação concreta, isto é, fora do tecido urbano" - por tecido urbano entende-se o que define Panerai como sendo o conjunto de espaços públicos e o de lotes construídos que "constituem, numa primeira leitura, o negativo da cidade" (PANERAI, 2008, p. 69); b) "O tecido urbano, por sua vez, não pode ser caracterizado fora de seu contexto, isto é, fora do estudo do conjunto da estrutura urbana"; e c) "O estudo de uma estrutura urbana só pode ser concebido em sua dimensão histórica, pois sua realidade fundamenta-se no tempo por uma sucessão de reações e de crescimentos a partir de um estudo anterior" (MURATORI *apud* PANERAI, 2006, p. 122).

Os estudos de Muratori, ainda no final da década de 1950, retomam a história na análise urbana. Ao contrário da visão moderna da cidade como um todo dividido em zonas funcionais, essa é entendida por Muratori como uma totalidade, a partir de seus elementos constituintes, onde a arquitetura é somente uma de suas partes (PANERAI, 2006, p. 123). A análise de Muratori da tipologia, segundo Panerai, se desenvolve através da relação com a morfologia urbana, para a qual o autor italiano introduz o tipo como elemento de construção de seus significados ao nível, nos termos de Panerai (2006, p. 123), de "arquétipos, para mergulhar numa análise concreta do tecido".

Em Muratori a arquitetura não é analisada como objeto isolado, mas em suas relações e significados que possui ao longo do crescimento urbano de uma cidade. A ideia da tipologia baseada em arquétipos, como exposto por Panerai dá, aos tipos formados, significados que extrapolam seu sentido pelo uso, pois aumentam sua permanência no tecido urbano pelas relações que são construídas ao longo da história. Panerai aponta dois níveis que fundamentam as analises tipológicas de Muratori, a partir dos significados dos tipos como elementos urbanos. No primeiro nível, tem-se o edifício em sua parcela urbana edificada e a relação de suas partes constituintes - "espaços abertos como pátios, jardins, quintais, etc" (PANERAI, 2006, p. 123) - com os espaços urbanos - "ruas, pracinhas ou canais" (PANERAI, 2006, p. 123). Instituem-se nesse nível, as relações possíveis entre espaços abertos privados e os espaços públicos da cidade. Assim, o edifício não é o objeto isolado, mas uma parcela da cidade que se relaciona com essa por meio da permeabilidade dos espaços, entre as escalas públicas e privadas. O segundo nível de análises de Muratori, ainda de acordo com Panerai, se apresenta pela forma como se organizam os lotes no tecido urbano de uma cidade (PANERAI, 2006, p. 123). Essa organização possibilita que leituras da história da evolução urbana da cidade possam ser feitas pela própria constituição e organização destes lotes:

Conforme o período de formação, sua localização na cidade, caracterizada pelo papel fundamental dos espaços públicos, a posição dos monumentos, a lógica do adensamento e do crescimento interno, as possibilidades de associação com outras formas de tecido (PANERAI, 2006, p. 123).

Deste modo, pela perspectiva da morfologia urbana¹⁵, em Muratori, a tipologia é vista como um amálgama de relações urbanas, simbólicas e significativas, de funções e escalas que permeiam a história da cidade. Mesmo que analisado de forma isolada e retirado de seu contexto, o tipo nasce de uma relação de múltiplas possibilidades e necessidades marcadas pelo tempo histórico.

Tipologia e morfologia urbana estão interligadas pelo cerne de suas análises: ambas, segundo Pereira, estudam "duas ordens de fatos homogêneos" (PEREIRA, 2012, p. 2). Primeiramente estudam elementos constituintes da cidade - arquitetônicos e espaciais - que se sobrepõem ou se complementam de acordo com a escala de análise utilizada e, por conseguinte, a constituição da arquitetura e dos espaços urbanos em tipos específicos faz parte da própria construção física da cidade (PEREIRA, 2012, p. 2). Frente ao exposto, pode-se afirmar junto a Lamas, que os níveis de percepção da forma urbana – ou construção formal da cidade - estão, por complementaridade, na base da própria construção da imagem e significados da cidade, já que possibilitam a construção e a estruturação de sua paisagem urbana (LAMAS, 1992, p. 37).

Importante indicar o reforço da relação entre tipo, projeto e história apresentada por Argan, por meio dos estudos recentes de Panerai, nos quais o estudo analítico entre os tipos - a tipologia - é a própria compreensão da arquitetura como parte da morfologia urbana (PANERAI, 2006, p. 135). Para o autor,

Os tipos edificados são duplamente determinados, por uma cultura e por uma localização, mas tal determinação não tem nada de determinista: num dado lugar e para uma dada época, várias soluções são possíveis. A história do projeto inscrevese nessa possibilidade (PANERAI, 2006, p. 135).

¹⁵ Resgatando Lamas, para as definições e diferenças entre morfologia urbana e forma urbana cabem algumas explicações: a morfologia urbana é a análise da forma urbana enquanto objeto de estudo, a partir de suas

de cidade e urbano (LAMAS, 1992, p. 39).

.

[&]quot;características exteriores, físicas, e na sua evolução no tempo" e, como disciplina, a morfologia urbana agrega em si não somente o ambiente construído, mas os meios pelos quais este foi construído em sua interação com a forma urbana, ou seja, os "fenômenos sociais, econômicos e outros motores da urbanização" (LAMAS, 1992, p. 38). Entender a forma urbana tem início no entendimento de seus elementos constituintes, "quer em ordem à leitura ou análise do espaço, quer em ordem à sua concepção ou produção" (LAMAS, 1992, p. 38). Isto se processa através da definição e identificação de níveis de leitura e análise específicos da forma urbana, interagindo arquitetura, o urbano e "estratégias político-sociais" (LAMAS, 1992, p. 39). Ainda para o mesmo autor, tais níveis estão relacionados tanto com o desenho urbano - enquanto construção urbana e arquitetônica - quanto com a etapa que

relacionados tanto com o desenho urbano - enquanto construção urbana e arquitetônica - quanto com a etapa que antecede este desenho: a etapa do planejamento, com necessidades, metas e objetivos a serem alcançados. Por fim, estudar a forma urbana exige compreender o lugar onde se insere a cidade e seus elementos constituintes, conhecendo seus espaços, a inter-relação entre eles e seu contexto, em um espectro abrangente do que se chama

Panerai ainda explica que o tipo possui sentido apenas dentro de um sistema tipológico, ou seja, dentro de um "[...] conjunto dos tipos e de suas relações" (PANERAI, 2006, p. 135). Relações essas que possam dar ao tipo seu "reconhecimento social" enquanto elemento característico de um consenso perante a cidade. Relembrando Quatremère e Argan, o tipo não é a cópia exata como no modelo, ao contrário, é passível de alterações no tempo e espaço, por meio de operações que podem mudá-lo ou construir o tipo por "cruzamentos, junções ou modificações", alterando-o, deformando-o sem modificar sua essência (PANERAI, 2006, p. 135). O consenso de um elemento enquanto tipo pode então, segundo Panerai, ser também a constatação do desaparecimento do mesmo ao longo da história (PANERAI, 2006, p. 135).

Ao se reportar às pesquisas dos italianos Aldo Rossi e Carlo Aymonino, sobre a relação entre tipologia e morfologia urbana, encontra-se o tipo entendido como um dos fenômenos urbanos que constroem a história da cidade. Para Rossi, por princípio, a cidade é parte natural da existência humana, sua forma junto à arquitetura, de transformar a natureza (ROSSI, 1992, p. 77). Portanto, o tipo como um dos fenômenos urbanos, está presente na origem das aglomerações, organizadas em torno das primeiras habitações, palácios e templos e suas variações tipológicas que se basearam "segundo a necessidade e segundo a aspiração da beleza" (ROSSI, 1992, p. 78). Rossi ressalta que essa abordagem está presente em várias sociedades que se basearam na união entre a "forma e o modo de vida" (ROSSI, 1992, p. 78).

Para Rossi, se a arquitetura enquanto fenômeno urbano é uma constante na história da civilização - em uma interpretação do pensamento de Quatremère - com suas variações históricas e culturais, ela pode ser entendida como estrutura que se repete como um modelo (ROSSI, 1992, p. 79). A arquitetura por si só seria o modelo, ou a forma humana de intervir na natureza, quando por meio de suas edificações. O tipo, para Rossi, somente existe enquanto tal a partir de uma "rede de relações tipológicas" que o define fisicamente em suas relações arquitetônicas e, significadamente, a partir de suas relações com o entorno. Assim, para o mesmo autor, o tipo está na essência da criação da arquitetura e, por conseguinte, na formação primitiva das cidades e de seus fenômenos urbanos como uma constante histórica (ROSSI, 1992, p. 79). Rossi defende o tipo enquanto uma formação lógica para a qual "nenhum tipo se identifica com uma forma, mas todas as formas arquitetônicas são remissíveis aos tipos" (ROSSI, 1992, p. 79). Mas, ao mesmo tempo, o tipo se constitui em algo que ainda é determinado por relações dialéticas "com a técnica, com as funções, com o estilo, com o caráter coletivo e o momento individual do fenômeno

_

¹⁶ Tradução livre dos autores para o original: "según la necesidad y según la aspiración de belleza".

¹⁷ Tradução livre dos autores para o original: "forma y al modo de vida".

¹⁸ Tradução livre dos autores para o original: "Ningún tipo se identifica con una forma, si bien todas las formas arquitectónicas son remisibles a tipos".

arquitetônico" (ROSSI, 1992, p. 80). Campos, em acordo com Rossi, reconhece validade de se pensar o tipo na contemporaneidade, considerando que por princípio, "cada nova construção – tipo arquitetônico – deve relacionar-se com a morfologia (...) em que se insere, numa relação formal que, por ser invariante e histórica, é, portanto, passível de ser reconhecida e descrita" (CAMPOS, 1994, p. 54).

Para Panerai, os estudos de Aymonino continuam e completam o trabalho de Muratori, iniciado em finais de 1950, ao interpretar a cidade moderna e contemporânea como "conjunto de edifícios radicalmente diferentes daqueles que os precederam (...)" (PANERAI, 2006, p. 123 e 124). Nos termos de Aymonino, as tipologias que caracterizam as edificações contam a própria história da cidade através de seu conjunto formal, mas não como uma das "categorias dos fenômenos urbanos", tal como proposto por Rossi. Aymonino defende as tipologias como um "instrumento" (AYMONINO apud PANERAI, 2006, p. 124) de identificação destes mesmos fenômenos na cidade, já que a única constância do tipo na morfologia urbana é sua possibilidade de "redefinições em função da pesquisa" (AYMONINO apud PANERAI, 2006, p. 124). O tipo, para Aymonino, como explica Panerai, é o meio e não o fim em si mesmo como construção da morfologia urbana (PANERAI, 2006, p. 124). A cidade não é, portanto, devedora exclusivamente das tipologias em sua construção formal. Essas são parte de um processo histórico, no qual dividem sua importância com os elementos de estruturação urbana e os processos de crescimento que marcam a cidade no tempo (PANERAI, 2006, p. 124-125).

O que interessa a Aymonino é entender a cidade a partir de suas "rupturas", afirma Panerai; aqueles momentos marcados na história urbana em que as formas, pelos tipos ou não, se alteram pela própria dinâmica da cidade (PANERAI, 2006, p. 125). A relação do tipo com a cidade é uma relação de escala, que se alterna na mesma medida em que se muda a escala da forma urbana na história, ao ponto, segundo Aymonino (*apud* PANERAI, 2006, p. 125), de esta forma transformar-se em um verdadeiro fenômeno urbano, por conta de suas sucessivas modificações e rupturas.

Montaner alerta, em acordo com os demais críticos contemporâneos de arquitetura que analisaram o uso das tipologias nas últimas décadas, do perigo de transformar os tipos em uma metodologia formal fechada em si e que não trabalha com sua própria flexibilidade de significados. O trato meramente formalista do tipo, dissociado de seus significados sociais, históricos e culturais, leva-o para o caminho da degeneração de seu significado na arquitetura e no urbano, ao ser usado, indiscriminadamente, como peça de um jogo de montar estético ou aplique de composições formais, em contextos diversos que fabricam outra história, conclui o autor (MONTANER, 1999, p. 136).

¹⁹ Tradução livre dos autores para o original: "con la técnica, con las funciones, con el estilo, con el carácter colectivo y el momento individual del hecho arquitectónico".

A preocupação exposta acima, ainda que factível, não exime a necessidade de, ao se estudar o tipo, basear-se em métodos que possam unificá-lo ao tecido urbano, como parte de seu próprio constructo²⁰. A tipologia edificada e a morfologia da cidade se fazem unas, na mesma medida em que se defende a arquitetura como parte do contexto da cidade, como um de seus fenômenos urbanos (AYMONINO *apud* PANERAI, 2006, p. 124).

No conjunto das notas deste artigo, cabe parêntese sobre o entendimento de tipologia empreendido até o momento, aproximando-a da realidade da América Latina, em sua influência como antiga colônia europeia. Esta aproximação se baseia nos estudos críticos de Marina Waisman, quanto à inserção da tipologia arquitetônica nas abordagens historiográficas sobre cidades da América Latina. As análises engendradas até o momento compreenderam um espectro de conceitos eurocêntricos, cuja relação entre tipologia e morfologia se processou de forma mais lenta e gradual do que nos países da América Latina, onde o tecido urbano mais recente ainda está sob o "impacto que a tipologia causa na morfologia urbana" (WAISMAN, 2013, p. 117). Para a autora, as cidades da América Latina ainda não têm a totalidade de seu espaço consolidado, ao ponto do tipo ser exclusivamente influenciado pela morfologia ainda em construção. Mas há também, para Waisman, a possibilidade contrária, da tipologia na América Latina possuir "sua capacidade para criar ou para destruir um entorno adequado para a vida urbana" (WAISMAN, 2013, p. 117).

A correlação entre tipologia, sua origem e aplicabilidade é apresentada por Waisman de forma mais cautelosa quanto à sua relação direta com o entorno, ou com a morfologia urbana na construção das cidades da América Latina. A autora alerta que a análise tipológica depende do "juízo histórico", ou da maneira como a relação entre a tipologia e a morfologia urbana se estabelece no espaço e no tempo, onde as transformações influenciam ou são influenciadas pelo tipo, em "sua caracterização funcional dentro da cidade" (WAISMAN, 2013, p. 117). Além disso, esse juízo possui como fio condutor as "pautas que o observador considerar positivas para o desenvolvimento da cidade em questão" (WAISMAN, 2013, p. 117). Torna-se importante, então, entender não somente as relações de origem entre o tipo e a morfologia urbana, mas como essas mesmas foram, ao longo do tempo, se transformando e influenciando um ao outro. Apresenta-se, então, um ponto fundamental na análise dos tipos trazidos das metrópoles, inseridos e transformados nos núcleos urbanos das colônias latino-americanas, como parte de sua própria construção urbana:

Por exemplo, para o desenvolvimento da dissertação de mestrado de um dos autores, já citada neste trabalho intitulada O pátio jesuítico no Palácio Anchieta: narrativas tipo-morfológicas e paisagísticas na cidade de Vitória (ES) - se fez necessário aplicação de metodologia baseada em estudo empírico de Philippe Panerai, em seu livro "Análise urbana". Neste livro, o autor estuda o tipo a partir de suas relações de semelhança com seus iguais e a correlação histórica com o urbano. Para as quatro fases desenvolvidas por Panerai, a referida dissertação acrescentou uma quinta, que une, também a partir de análises empíricas, a tipologia e a morfologia urbana à paisagem.

O fato arquitetônico que, originalmente, impondo seu próprio significado, contribuiu para construir a imagem da cidade, depende em cada momento, no entanto, para a determinação de tal significado, do mutável desenvolvimento da estrutura funcional da cidade (WAISMAN, 2013, p. 117-118).

A autora diferencia os tipos desenvolvidos em cada região a partir da relação entre metrópole *versus* colônia. Inicialmente, concordando com Argan quanto ao entendimento do tipo como signo - portanto, algo que possui um significado atribuído -, ela alerta que a construção dos "signos arquitetônicos" não é uma produção coletiva, e sim, "nasce das mãos de grupos de decisão" (WAISMAN, 2013, p. 122). Tais grupos também constroem - segundo Waisman, ao seguir Barthes - "anseios e nostalgias, as aspirações e os sonhos" que moldam a "massa falante" (WAISMAN, 2013, p. 122). Os grupos de decisão terminam por construir o entendimento e a aceitação dos signos que são impostos a essa "massa falante", concluindo-se junto à autora. Por esta lógica, nos termos de Waisman, cabe aos grupos de decisão interpretar as necessidades simbólicas da massa, transformando-as em signos aceitáveis pela linguagem vigente. Ao mesmo tempo, como explica a autora, esta construção de signos arquitetônicos pode ser feita por indivíduos imbuídos em transformações estruturantes desta mesma linguagem vigente. Têm-se, portanto, mediante explicação de Waisman, tanto grupos como indivíduos que surgem para precipitar ou condensar as "formas de interpretar a realidade, próprias da cultura de uma época" (WAISMAN, 2013, p. 123).

O significado das tipologias, então, estaria centrado em sua característica como signo arquitetônico, como expressão da linguagem da arquitetura que, segundo a autora, acompanhou, desde o séc. XVI as transformações nas relações entre o signo e o significado. Transformações que, além de separarem um do outro chegam aos dias atuais em seu estágio de total fragmentação - após a tentativa do início do séc. XX de unificar, pelas artes, "essa função universal da linguagem" (WAISMAN, 2013, p. 124) — e podem ser divididas em dois tipos de estrutura de significação tipológica, como explica a autora, "do ponto de vista morfológico" (WAISMAN, 2013, p. 125). Uma dessas estruturas é a construção tipológica da metrópole europeia, já sedimentada, estruturada ou "estrutural", como denomina a autora, onde sua linguagem "destaca - ou produz diretamente - a estruturação do espaço" (WAISMAN, 2013, p. 125). Outra, contrária, pode ser encontrada nas Américas, onde a tipologia de origem europeia passa por influências locais, desestruturando a construção do espaço. Esta tipologia denominada por Waisman por "a-estrutural", não constrói mais um espaço homogêneo e secular como nas cidades europeias sobre séculos de transformações de seu tecido urbano (WAISMAN, 2013, p. 125). Tal como pondera Waisman, o campo aberto e vazio da terra nova das Américas abre possibilidade das tipologias europeias ganharem outros significados.

O tipo, pelos termos da autora, se perfaz, então, como meio de entender a evolução histórica e urbana principalmente nas cidades latino-americanas, na medida em que se modificaram com o próprio modificar funcional local, como aponta afirmativamente a mesma. Por esta relação, o tipo se estabelece eficazmente, em sua flexibilidade, como elemento de análise metodológica da constituição formal e histórica citadina. Em última instância, é a mutabilidade da estrutura funcional que permite a elucidação do significado do tipo tomado como signo.

As inter-relações entre tipologia, morfologia e paisagem urbana

Parte-se do pressuposto de que a paisagem é o resultado narrado da interferência humana sobre a natureza, em suas diversas escalas, modos e significados. Ao se falar de cidade, fala-se historicamente da forma indelével do processo no qual o homem age sobre a natureza. Toma-se assim, a construção da história urbana como fato humano, e vice-versa. A cidade torna-se paisagem mediante o recorte da natureza pelo olhar estetizante do homem, como afirma Cauquelin: a cidade, portanto, "participa da própria forma perspectivista que produziu a paisagem" (CAUQUELIN, 2007, p. 149). Absorver a paisagem com todas as sensações corpóreas - "visual, auditiva, tátil ou olfativa" - faz transcendê-la de seu estado primevo de natureza e alcança um nível mais elevado da cultura particular e coletiva, um novo estado inserido na história e no tempo, pondera a mesma autora (CAUQUELIN, 2007, p. 149).

Leite apresenta outra possibilidade de entendimento da paisagem a partir da compreensão da cidade como construção da "criatividade humana" (LEITE *in* REVISTA PAISAGEM E AMBIENTE, 1991, p. 45). Para a autora, o fato da paisagem, seus significados e valores serem marcados pela história e pelo tempo, caracteriza-a tanto como uma construção concreta - "um fato físico, objetivo e categorizável..." -, quanto como um "processo criativo contínuo" (LEITE *in* REVISTA PAISAGEM E AMBIENTE, 1991, p. 45). Prosseguindo com Leite, a paisagem não se apresenta fixa na história, pelo contrário, retroalimenta-se por esta e pela cultura que marca o momento histórico, seja por meio da construção cultural do indivíduo que descortina a paisagem, ou da coletividade que se constrói culturalmente junto desta (LEITE *in* REVISTA PAISAGEM E AMBIENTE, 1991, p. 45).

Na perspectiva de inter-relacionar tipologia, morfologia urbana e paisagem, propõe-se correlação com os estudos de Waisman do tipo como parte da arquitetura, e desta última, como uma das "ciências da cultura", como visto anteriormente nos termos da autora. Os tipos, assim como a paisagem, ultrapassam sua fisicalidade, contudo são materialidades: A construção de ambos – tipo e paisagem - é uma tarefa cultural, variável no tempo e na história, e de acordo com valores cognitivos e processos técnicos, construtivos e de representação de cada sociedade. A diferença pode estar, seguindo pensamento de Leite, na efemeridade da existência da paisagem:

A paisagem, ao contrário de outras artes, é efêmera. Seus princípios de organização, assim como os da arquitetura, da pintura, da música e da literatura, são constantemente questionados e modificados pela evolução da sociedade, e das ciências e das técnicas. Entretanto, essas outras formas de arte possuem um tipo de registro que permanece através dos tempos, o que não acontece com a paisagem que, ao assumir novas feições, anula as anteriores ou conserva delas apenas alguns vestígios (LEITE in REVISTA PAISAGEM E AMBIENTE, 1991, p. 46).

A paisagem da cidade formada pela relação "entre sua forma e nós" escapa da noção de natureza idealizada como paisagem para a concretude do tecido urbano, que se moldou (ou se emoldurou) pelas transformações arquitetônicas e espaciais da ação humana (CAUQUELIN, 2007, p. 149). Pode-se, portanto, associar o espaço urbano ao território de sua inserção: Aquele espaço que circunda e define a cidade como resposta às influências humanas sobre a terra. Com isso, aproxima-se a forma urbana do seu "suporte geográfico" (LAMAS, 1992, p. 63). Cada lugar ou sítio induz uma forma, e esta forma desenha a cidade e sua paisagem construída, como explica Lamas (1992, p. 63). Arquiteturas e espaços urbanos convergem para a construção de uma paisagem urbana, que toma da natureza elementos que a própria arquitetura emoldura.

Defende-se a paisagem como uma construção cultural da natureza, que nasce, portanto, do recorte da natureza por meio de um olhar que pode ser ordenado pelos sentidos/sentimentos/valores ou do método analítico (RIBEIRO, 2007, p. 50). Por ser, sobretudo, uma construção humana, a paisagem está conectada à forma urbana por meio "das características do sítio, do traçado, das construções, da existência ou não da vegetação, do parcelamento do solo, dos logradouros, das praças e parques", na explicação de Aragão (ARAGÃO, 2006, p. 35).

Para Lamas, a história urbana pode ser contada pela relação "eminentemente dialéctica entre cidade e arquitectura, entre forma urbana e edifícios" (LAMAS, 1992, p. 86). Ou seja, como define o autor, entre a relação da tipologia edificada que "determina" a forma urbana ou da forma urbana que é "condicionada" pela tipologia edificada (LAMAS, 1992, p. 86). Pode-se, portanto, por complementaridade, afirmar que esta relação dialética também constrói paisagens pelas transformações da cidade, seja pela ocupação de novas áreas conquistadas sobre a natureza ou áreas naturais de expansão, seja pela renovação do tecido urbano ou de suas tipologias edilícias. No limite, a paisagem é sinônimo de mudança.

O passar do tempo testemunha o processo de transformação da cidade, da modelagem de sua forma urbana em imagens e paisagens que se modificaram culturalmente, de modo permanente e ininterrupto. Esse processo tem na cultura, ou no desenvolvimento cultural de seus constituintes, o elo que constrói os significados das partes no todo da cidade. A cidade como um dos lugares mais expressivos da cultura humana, parece constituir ainda, o lugar das grandes narrativas da arquitetura e do urbanismo, que se

inserem como produtos culturais deste mesmo homem urbano. As cidades expõem, em maior ou menor medida, o passar do tempo, a qualidade e a forma do espaço e a paisagem que foi modelada, transformada e re-significada pelas transformações urbanas e de conteúdo da sociedade.

Conclusão

A despeito do aparente anacronismo do debate acerca de grandes narrativas na contemporaneidade, em distintas áreas de saberes e conhecimentos, os resultados deste estudo indicam em notas preliminares, perspectiva promissora de renovação dos estudos arquitetônicos e urbanos a partir da análise do tipo, inexoravelmente relacionada com questões advindas da morfologia urbana e paisagem, e impreterivelmente multidisciplinar. Eis sua distinção: estudar grandes narrativas da arquitetura e do urbanismo na interface de campos disciplinares que tomam a cidade em sua dimensão cultural. Assim, tem-se como ponto de partida e chegada deste trabalho, o entendimento das narrativas da arquitetura e da cidade selecionadas para este artigo a partir das transformações culturais, tomadas como verdadeiros motores das mudanças materiais do espaço do edifício e da cidade (âmbito da tipologia e morfologia urbana), e dos seus significados no campo do simbólico (âmbito da paisagem). Assim como explica Leite, a paisagem muda constantemente conforme o conteúdo cultural vigente, contudo, quando inserida no meio urbano, a produção da paisagem se liga temporalmente à construção da tipologia e morfologia urbana.

Por fim, se as transformações urbanas trazem novos elementos culturais materiais e imateriais às paisagens das cidades, que por sua vez são construídas pelo gosto vigente, técnicas construtivas, disponibilidade de materiais e mão-de-obra, normas edilícias, simbologias e critérios outros, em seus diferentes níveis culturais, pode-se concluir que as tipologias assim como as morfologias são construções históricas impregnadas de valores culturais relacionados às construções das paisagens.

Neste sentido, as notas contidas neste artigo propõem uma visada transversal de interligação entre três grandes narrativas da arquitetura e do urbanismo, ou em último grau, da arquitetura como parte da cidade, em seu aspecto urbano e paisagístico, onde o tipo associado a sua dimensão cultural é o objeto de análise inicial. A partir deste pressuposto, subjaz-se a ligação do estudo do tipo pelo entendimento das relações espaciais que o rodeiam: De como a análise tipológica participa da construção formal da cidade e a ela se remete e, como sua construção física e de significados interfere, constrói, reconstrói e substituem paisagens como marcas do tempo e da história.

Referências bibliográficas

ARAGÃO, Solange de. **O estudo dos tipos – interfaces entre tipologia e morfologia**. Florianópolis, SC: Revista Geosul, v. 21, n. 42, julho/dezembro de 2006.

ARGAN, Giulio Carlo. Clássico anticlássico: o Renascimento de Brunelleschi a Bruegel. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

_____. Projeto e Destino. São Paulo: Editora Ática, 2004.

BARTHES, Roland *et al.* **Análise estrutural da narrativa. Pesquisas semiológicas**. Petrópolis: Editora Vozes Ltda. 1976.

CAMPOS, Martha M. Vitória pelo viés labiríntico de Creta: arquitetura, cidade, pós-moderno. 1994. 119 p. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) — Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1994.

CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi. **Tipologia de La edificacion. Estructura del espacio atropico**. Madrid: Celeste Ediciones, S. A., 1995.

CAUQUELIN, Anne. A invenção da paisagem. São Paulo: Martins, 2007.

DIAS, Fabiano Vieira. **O pátio jesuítico no Palácio Anchieta: narrativas tipo-morfológicas e paisagísticas na cidade de Vitória (ES)**. 2014. 250 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

DIAS, Fabiano Vieira; CAMPOS, Martha M. . Contributions to the study of urban morphology: morphological, typological and landscape interrelationships in Brazilian Jesuit architecture. In: 21st International Seminar on Urban Form - ISUF2014, 2014, Porto. 21st International Seminar on Urban Form - ISUF2014, 2014.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade.** Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

LEITE, Maria Angela Faggin P. **A paisagem, a natureza e a natureza das atitudes do homem**. Revista Paisagem e Ambiente. São Paulo: Departamento de projetos – FAU-USP, V. 4, p. 45-66, 1991.

MONTANER, Josep Maria. Arquitetura e crítica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2007.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

. A prática do urbanismo. Revista de Urbanismo e Arquitetura, América do Norte, 4, set. 2008. Disponível em: http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/art-icle/view/3117. Acesso em: 11 fev. 2013.

PEREIRA, Renata Baeso. **Tipologia arquitetônica e morfologia urbana**. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitetextos/13.146/4421. Acesso em: 7 ago. 2012.

QUINCY, Quatremère. Diccionario de Arquitetctura: voces teóricas. Buenos Aires: Nobuko, 2007.

RIBEIRO, Rafael Winter. Paisagem cultural e patrimônio. Rio de Janeiro: Iphan/Copedoc, 2007.

ROSSI, Aldo. La arquitectura de La cuidad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 1992.

WAISMAN, Marina. **O** interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. São Paulo: Perspectiva, 2013.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Habitação social e urbanização na industrialização de São Paulo: Conjunto Residencial Várzea do Carmo

Fernanda Ormelezi Pitombo¹, Leandro Medrano², Luiz Recaman³ Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo Rua Antônio Pereira Mendes, 73. Telefone: 55 11 991994673 fernanda.pitombo@usp.br

Resumo

Apesar da existência de algumas soluções de habitação da arquitetura moderna brasileira que considerem a relação entre metrópole e habitação coletiva, não existem estudos mais aprofundados que priorizem essa abordagem. Com base nisso, o presente trabalho adotou um dos Conjuntos Habitacionais realizados no Brasil em meados do século XX como objeto de estudo: o Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, elaborado a partir de 1938 na cidade de São Paulo, sob a coordenação do arquiteto Attilio Corrêa Lima. O projeto destaca-se dentre as produções habitacionais da época, devido sua grande dimensão e propostas inéditas. O intervalo temporal deste estudo (1930-1964) tem especial interesse em captar a influência do urbanismo moderno nos projetos de habitação social na região metropolitana de São Paulo. Neste estudo, a análise espacial do conjunto ajudará compreender três importantes questões: i) qual o tipo de cidade idealizada no plano urbano ali presente? ii) qual relação que esse tipo de cidade estabeleceu com a cidade na qual interferia diretamente? iii) qual a relação entre sua dinâmica interna e a dinâmica do urbano? Esses três temas guiarão as estratégias de levantamento de dados, análise espacial e crítica histórica que este estudo se propõe.

Palavras chave: habitação social, arquitetura brasileira, metrópole, Conjunto Residencial Várzea do Carmo.

Abstract

Despite the existence of some housing solutions of modern Brazilian architecture to consider the relation between the city and collective housing, there are no studies that prioritize this approach. Based on this, this study one of the housing projects carried out in Brazil in the beginning of the twentieth century as an object of study: Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, made in 1938 in São Paulo, coordinated by the architect Attilio Corrêa Lima. The project stands out among the housing productions of that time, because of its size and unpublished proposals. The time interval of this study (1930-1964) has a special interest in capturing the influence of modern urbanism in social housing projects in São Paulo. In this study, the spacial analysis of Conjunto Vázea do Carmo will help in understanding three importante questions: i)what kind of city was idealized in the urban plan of this project? ii) what relation this kind of city established with the city that was there previously? iii) what is the relation between the protect internal dynamics and the dynamics of urban? These three themes will guide the data collection strategies, spacial analysis and historical criticism that this study proposes.

Keywords: Social housing, brazilian architecture, city, Conjunto Residencial Várzea do Carmo

¹ Autora deste artigo, que está vinculado ao projeto FAPESP no. 2013/14951.

² Orientador do artigo e coordenador do projeto FAPESP no. 2013/14951.

³ Orientador do artigo e coordenador do projeto FAPESP no. 2013/14951.

Transformações urbanas na cidade de São Paulo

O período de transição do século XIX para o século XX foi marcado pelas grandes transformações urbanas nas cidades europeias e americanas, principalmente pelo intenso aumento populacional e seus consequentes impactos sociais e ambientais. (ANDRADE, 2003).

A partir desse contexto surge uma nova forma de pensar o urbano e a configuração da cidade. Uma relação ideal entre a cidade e o campo a partir de um desenho urbano que solucionasse os problemas enfrentados pelas grandes cidades em virtude de seus inchaços populacionais foi uma solução proposta pelo inglês Ebenezer Howard nessa virada do século. (ANDRADE, 2003).

Howard sugeriu em suas teorias a criação de núcleos a partir de um desenho que aproximasse a dinâmica da cidade com a natureza. Além disso, era proposta de forma bem clara a distinção entre o fluxo viário e os percursos do pedestre dentro deste núcleo (ANDRADE, 2003).

Outro ideário presente neste contexto modernista no início do século XX era o zoneamento. Na Alemanha, por exemplo, este instrumento destinava-se ao controle do uso do solo e permitia uma melhor distribuição dos benefícios urbanos, como os equipamentos (BOTAS, 2011). Já nos Estados Unidos, o zoneamento foi transformado em "instrumentos eficientes para garantir a valorização das propriedades, assegurando os processos imobiliários já em curso nas cidades" (FELDMAN, 2005).

No começo do século XX, a cidade de São Paulo também vive um inchaço urbano devido ao intenso aumento populacional. Observam-se ocupações de muitas glebas pelas elites (alguns loteamentos feitos pela Companhia City) e intensa ocupação periférica com a presença de habitações mais econômicas. (FELDMAN, 2004; SAMPAIO, 2002).

Entre os anos de 1895 e 1965 foram se configurando duas linhas de pensamento do urbanismo: uma que iniciou-se como planos de melhoramentos e, na década de 70, foi denominada como plano diretor e outra que teve origem no movimento modernista e se difundiu com Congressos do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna). Em São Paulo e também no Brasil, esse período pode ser dividido em três: o primeiro de 1895 a 1930; o segundo de 1930 a 1950 e o terceiro até 1964, sendo o principal critério para essa classificação a temática central dos planos e intervenções urbanas. (LEME, 1999).

No primeiro período foram propostos melhoramentos localizados em partes das cidades. A primeira geração de profissionais era composta por engenheiros civis que ocupavam cargos públicos nas estruturas administrativas que estavam em formação nas prefeituras nas principais cidades e no governo do estado. Os principais campos de trabalho foram a construção de ferrovias e as obras de infra-estrutura das cidades, como saneamento e abertura e regularização do sistema viário. Estavam sendo desenhadas e construídas ruas largas, casas alinhadas, praças e parques integrados à cidade.

O segundo período (1930 a 1950) foi marcado pela elaboração de planos que tinham como objeto o conjunto de uma determinada área urbana. Com uma visão de totalidade, eram planos que propunham a articulação entre bairros, o centro e a extensão das cidades através de sistemas de vias de transportes. Nesse período foram feitas as primeiras propostas de zoneamento, que seguiam o modelo americano e tinham a intenção de ordenar o crescimento da cidade. Foram definidas zonas de uso residencial, como os bairros-jardins da Companhia City, e foi regulamentado o surgimento de núcleos comerciais (SOMEKH, 1997).

Em 1930, início do segundo período, foi feito o Plano de Avenidas, elaborado por Francisco Prestes Maia para São Paulo. Através da proposta de um sistema articulado de vias radiais e perimetrais, o engenheiro autor do projeto transformava a comunicação entre o centro da cidade e os bairros e dos bairros entre si e a cidade. Era um projeto para uma cidade que se expandia e privilegiava os automóveis, substituindo a cidade de alta concentração de atividades e pessoas em que o transporte até então era feito através de bondes e metrô.

O terceiro período foi marcado por planos regionais, que pretendiam dar conta da nova realidade que se configurava na época: a migração campo-cidade, o processo crescente de urbanização, o aumento da área urbana e sua consequente conurbação.

É neste contexto moderno baseado em mecanismos urbanos como o zoneamento, verticalização e subúrbios-jardins que irão surgir as primeiras propostas de produção habitacional, questão que será tratada a seguir.

Gênese da habitação social brasileira

O período de governo do presidente Getúlio Vargas no Brasil marcou o surgimento da produção de habitação social no país. A revolução de 1930 impulsionou uma grande transformação no governo brasileiro, que passou a interferir em todas as questões econômicas do país. No mercado habitacional, o governo de Vargas regulamentou as relações entre inquilinos e locadores, passando a construir a moradia do trabalhador e dando segurança jurídica aos novos donos de lotes para incentivar a difusão da casa própria.

Algumas das ações institucionais que marcaram essa intervenção do Estado foram o Decreto-Lei do Inquilinato, de 1942, que congelou os aluguéis, o Decreto-Lei número 58/1938, que regulamentou a venda de lotes a prestação, a criação das carteiras prediais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs), a partir de 1937, e a criação da Fundação da Casa Popular, que foi idealizada no Estado Novo, mas criada pelo presidente Eurico Gaspar Dutra em 1946 (BONDUKI, 2014).

Essas intervenções estatais no campo da habitação funcionaram a partir de "um conceito de pacto e reciprocidade" (BOTAS, 2011), no qual o Estado incumbia-se da responsabilidade de prover habitação para a classe trabalhadora, enquanto esta lhe devia obediência política. Essas intervenções fazem parte do grande conjunto de medidas tomadas por Getúlio Vargas que objetivavam a regulamentação das relações entre o trabalho e o capital e a defesa das condições de trabalho dos assalariados. Entretanto, o cenário geral urbano revelou uma intensa ampliação de um

modelo de acesso à moradia baseado no autoempreendimento da casa própria em assentamentos na periferia ou em favelas.

A produção e o financiamento de unidades habitacionais promovidas pelo Estado alcançaram quase 175 mil unidades, entre a Revolução de 1930 e o golpe militar de 1964. Esse número mostrou-se insignificante diante da forte urbanização em que o país se encontrava, cuja população urbana cresceu de 8 milhões de habitantes, em 1930, para 32 milhões em 1960 e 52 milhões em 1970. Além disso, não se pode afirmar que a Era Vargas, que inclui as gestões de Juscelino Kubitschek e João Goulart, formulou uma verdadeira política pública de habitação, apesar de o tema ter sido tratado como uma questão social e de se terem sido gerados projetos e intervenções de grande importância do ponto de vista qualitativo.

A principal questão é que, até o golpe militar, o tema da habitação foi tratado de maneira fragmentada por diversos órgãos promotores, sem que houvesse uma estratégia do governo estruturada para enfrentar o problema de maneira ampla e universal. Os principais e pioneiros órgãos promotores foram os IAPs, que não tinham como finalidade básica a realização de um atendimento habitacional, e a Fundação da Casa Popular, que, apesar de ter por finalidade o atendimento habitacional, nunca teve fundos específicos e orçamento para realizar os projetos.

Para entender melhor o funcionamento sistemático da questão habitacional brasileira nesse período, no próximo item será estudada a criação dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs) e o funcionamento de um deles (IAPI) na questão das políticas de habitação.

Os Institutos de Aposentadoria e Pensões e a concepção de habitação do IAPI

Os Institutos de Aposentadoria e Pensões foram os primeiros órgãos públicos a promover a produção de habitação social no Brasil, apesar dessa atividade não ser prioridade, pois seu principal objetivo era gerar benefícios previdenciários (aposentadorias e pensões) aos seus associados e, de forma secundária, oferecer assistência médica. Os investimentos em habitação faziam parte da concepção de seguridade plena, porém passaram a ser vistos com restrições pela burocracia dos institutos, devido a sua baixa rentabilidade diante de outras aplicações imobiliárias. Essa dualidade entre os objetivos sociais dos investimentos em habitação e seu baixo retorno aos fundos previdenciários durou durante toda a existência dos IAPs.

A regulamentação da previdência social teve início em 1923, com a aprovação da Lei Elói Chaves, que depois deu origem às Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAPs). Essa lei, embora atendesse ao movimento operário, tinha como objetivo obter o controle sobre os recursos arrecadados pelos sistemas autônomos.

Com a Revolução de 1930 e a intervenção do Estado nas questões sociais, iniciou-se uma nova fase na previdência social. O funcionamento das CAPs, estruturado em uma contribuição entre empregado, empregador e Estado, serviu de modelo para a criação dos IAPs, com exceção do seu sistema de gestão, que passou ao controle do Estado.

Entre 1933 e 1938, foram criados seis institutos de aposentadoria e pensões: IAPM (marítmos), IAPB (bancários), IAPC (comerciários), IAPI (industriários), IAPETEC (empregados em transporte e cargas) e IAPE (estivadores).

Os IAPs arrecadavam compulsoriamente os recursos de assalariados e empregadores para garantir o pagamento dos benefícios previdenciários. Além disso, forneciam recursos para projetos estratégicos de desenvolvimento nacional, como a Companhia Siderúrgica Nacional, a Companhia Vale do Rio Doce, a Companhia Elétrica do São Francisco, entre outras, e financiavam programas de cunho social, como o atendimento médico e a produção habitacional.

O IAPI, órgão de seguridade social dos trabalhadores da indústria, fundado em 1936, foi o que mais se destacou na produção habitacional da Era Vargas. Sua atuação na área habitacional foi importante tanto do ponto de vista qualitativo como quantitativo, porque foi o órgão que projetou e edificou o maior número de conjuntos para locação aos seus associados. No total, o IAPI planejou 66 empreendimentos, com 37,5 mil unidades, tendo sido construídas de fato 20 mil, pois nove conjuntos residenciais permaneceram incompletos. Apesar do número ser significativo quando comparado à produção dos outros órgãos, ele é insignificante quando se depara com o tamanho da categoria dos industriários.

Do ponto de vista qualitativo, o IAPI foi o que mais avançou no que diz respeito à criação de estratégias para garantir a produção de moradia em massa, desenvolvendo processos construtivos inovadores e criando diretrizes projetuais interessantes em um país que não possuía nenhuma política habitacional. Nesse ponto de vista, o IAPI pode ser considerado uma instituição pioneira na área da habitação social do Brasil.

Os conjuntos e unidades habitacionais produzidas pelos IAPs possuem clara conversa com a arquitetura e o urbanismo propostos pelo movimento moderno (BONDUKI, 1998; BRUNA, 2010). Aplicavam com rigor os princípios do CIAM de 1920, baseados na seriação, estandardização e racionalização da produção arquitetônica, objetivando conjugar inserção urbana com economia, porque uma das questões mais valorizadas pelo órgão era garantir boa qualidade de moradia a partir do fundo previdenciário.

O arquiteto Carlos Frederico Ferreira foi protagonista na produção de habitação do IAPI. Era chefe do Setor de Arquitetura e Desenho e, posteriormente, de toda a Divisão de Engenharia do instituto. Autor do projeto do Conjunto Residencial Operário do Realengo, no Rio de Janeiro, implantado entre 1939 e 1943, o arquiteto formulou um modelo da concepção de habitação que o IAPI pretendia difundir em todo o país. Entre os principais requisitos estava: a proximidade a um meio de transporte coletivo de massa, o acesso a uma gama de equipamentos coletivos e uma tipologia diversificada.

De forma compatível com a periodização dos IAPs, a atuação do IAPI pode ser dividida em três etapas. A primeira (1938 a 1945) encontrava-se sob presidência de Plínio Cantanhede, ainda estava constituindo seu corpo técnico e teve alguns de seus projetos elaborados por arquitetos contratados. A segunda etapa (1946 a 1951) encontrava-se sob presidência de Alim Pedro e abarcou a construção da maioria dos conjuntos residenciais. Nesse período, o IAPI já possuía um corpo técnico estruturado, contratado por meio de concurso público, e procurava maior padronização para

acelerar a produção e reduzir os custos, perdendo, desta forma, a criatividade nos projetos. Até 1950, o instituto já havia construído quase 18 mil unidades habitacionais em conjuntos residenciais, das quais, além de moradias, foram construídas escolas, ambulatórios, ginásios, instituições hospitalares, sedes de sindicatos, lojas e escritórios. O IAPI ainda atuou no financiamento de quase oito mil imóveis para moradia de associados. A terceira etapa (1951 a 1955) caracterizou-se por transformar o IAPI no maior promotor imobiliário do país, que, além da produção habitacional, contribuía para a implantação das empresas públicas ligadas ao projeto nacional-desenvolvimentista, como a Companhia Siderúrgica Nacional e a Fábrica Nacional de Motores, tendo construído conjuntos habitacionais para seus operários em Volta Redonda e Xerém (distrito de Duque de Caxias) (BONDUKI, 2014).

A partir desse momento, o retorno dos investimentos realizados começou a reduzir e houve uma ameaça ao equilíbrio do instituto. Assim, na segunda metade dos anos 1950, a atuação do IAPI concentrou-se na implantação das áreas habitacionais de Brasília, cujo projeto, de autoria do arquiteto Hélio Uchoa, apesar de seguir a volumetria padronizada definida por Oscar Niemeyer e Lúcio Costa, destacava-se pelos elementos construtivos que deram certa identidade aos blocos edificados pelo instituto naquela região.

O Conjunto Residencial Várzea do Carmo



Figura 1. Planta de Implantação do projeto. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, PDF nº 6, 1942

O projeto original do Conjunto Residencial da Várzea do Carmo, ilustrado na **figura 1**, foi elaborado a partir de 1938, sob a coordenação do arquiteto Attilio Corrêa Lima, que trabalhava no IAPI. Ele destaca-se entre os pioneiros da habitação social, pois desenvolvia a noção da economia sem perder a qualidade de projeto.

Sua localização, entre o bairro da Liberdade e do Cambuci e próximo ao parque D. Pedro II e à Avenida do Estado, e o alto valor do terreno foram fatores determinantes para as diretrizes do projeto, que foram baseadas em um alto adensamento e na implantação de um programa variado, que pudesse criar uma centralidade urbana.

Embora central, a região não era intensamente valorizada, pois havia muitas indústrias no entorno e estava situada em uma várzea, área sempre desprezada pelo setor imobiliário, permanecendo muitas vezes desocupada ou tomada por construções mais populares. O projeto original do conjunto habitacional da Várzea do Carmo previa 59 edifícios com 4038 unidades.

As unidades foram dimensionadas de acordo com estatísticas a respeito da típica família do industriário, sendo esta: "composta de 5 pessoas em média" (LIMA, 1943). A partir disso, a solução adotada foi a de apartamentos com 2 quartos, tendo áreas variáveis de 45 a 60 metros quadrados, sendo composto por pelo menos 1 sala, 1 quarto, 1 banheiro e cozinha. Para famílias maiores, as unidades poderiam ter três quartos. Foram projetados seis tipos de edifícios, dentre os quais:

- 12 seriam do tipo A e cada um teria 11 pavimentos sobre pilotis;
- 41 seriam do tipo B e cada um teria 4 andares sobre o solo;
- 39 seriam do tipo C e cada um teria 4 andares sobre o solo;
- 2 seriam do tipo D e cada um teria 11 andares sobre pilotis;
- 1 seria do tipo J e teria 11 andares sobre pilotis;
- 1 seria do tipo K e teria 11 andares sobre pilotis.

O projeto original previa uma taxa de 1250 habitantes/ha. Segundo o autor do projeto, Attilio Corrêa Lima, a alta taxa era justificável, pois:

O valor do terreno assim o indica, e, além disso, pela razão primordial de que a adoção de planos com índices baixos é ilusória, pois o desenvolvimento da cidade e o tempo paulatinamente forçarão o plano inicial aos imperativos de valorização de terrenos e do adensamento da população de forma desordenada e imprevisível, de vez que não obedeceu a um plano estudado e projetado. (Revista Municipal de Engenharia PDF n.6, nov. 1942).

O projeto ilustrava as principais diretrizes formuladas pelo IAPI, como a racionalização dos aspectos construtivos, sem prejudicar o dimensionamento, o conforto e a higiene das unidades, a associação das unidades habitacionais a uma rica infra-estrutura e a consequente auto-suficiência do conjunto e a oferta de qualidade a baixo custo, garantindo o acesso ao operário e, ao mesmo tempo, a rentabilidade para o Instituto realizar sua função previdenciária.

Com a finalidade de construir um empreendimento que criasse um nova centralidade para a cidade de São Paulo, o projeto também incluiu em seu programa a instalação de diversos equipamentos comunitários como escola, creche, posto de gasolina, cinema, restaurante popular, hotel, escritórios, consultórios, cinema, edifícios comerciais e estação

rodoviária. Estes equipamentos simbolizavam elementos da modernização, pois no início dos anos 40, o transporte rodoviário crescia de forma acelerada no Brasil sem que houvesse investimento em equipamentos e estrutura urbana capazes de apoiá-lo. Também eram previstos seviços de abastecimento de água potável, rede de esgoto e energia elétrica.

Os edifícios de habitação foram implantados como lâminas paralelas, com aberturas nas duas faces, possibilitando a ventilação cruzada, com o eixo longitudinal orientado para o norte, o que coloca as faces dos quartos para o nascente e as faces das salas e locais de serviço para o poente. O edifício-lâmina, de 11 pavimentos, adotava uma solução inétida na produção de habitação social do Brasil naquele período. Attilio projetou uma verdadeira superquadra, criando um parque público integrado à cidade, que quebrava a trama viária pré-existente. O ritmo e a composição do conjunto foram definidos pelos edifícios-lâmina localizados no centro das quadras e pelos blocos mais baixos localizados nas extremidades. Entre os edifícios deveria ser colocado um grande espaço, de aproximadamente 1,5 vez a altura das construções: entre os edifícios mais altos, o distanciamento seria de 55 metros e, entre os mais baixos, seria de 23 metros. O espaço entre os edifícios abrigaria áreas públicas destinadas ao lazer e à recreação.

Os edifícios mais rentáveis, como a rodoviária, o hotel e um dos edifícios comerciais, seriam colocados no lado norte do conjunto, junto à Avenida do Estado e ao Parque Dom Pedro II, o que criava uma ligação rápida ao centro da cidade e conectava o empreendimento ao restante da cidade. Os equipamentos sociais foram localizados em quadras externas às três superquadras que estruturaram o projeto.

A construção integral do projeto dependia da aquisição de duas áreas situadas ao lado do terreno que o IAPI possuía. Devido a esse fato e à morte do arquiteto, o conjunto efetivamente construído em 1950 corresponde apenas a 10% do conjunto habitacional projetado. De todo o plano, foram construídas 22 lâminas de 4 andares, "do tipo B" e do "tipo C" totalizando 602 unidades habitacionais. O bloco B contém um programa de apartamentos com:

- 3 dormitórios / sala / cozinha / banheiro / área de serviço, com área útil de 75m²;
- 3 dormitórios / sala / cozinha / banheiro / área de serviço, com área de 85m²;
- 4 dormitórios / sala / cozinha / banheiro / área de serviço, com área de 60m².

O bloco C possui apartamentos de 2 dormitórios / sala / cozinha / banheiro / área de serviço, com área útil de 50.6m².

O Autor e o plano urbanístico do Conjunto Várzea do Carmo

Segundo o pensamento dos arquitetos modernos desse período, a produção em série garantia uma maior densidade e menor taxa de ocupação do solo, reduzindo os custos da construção, urbanização e manutenção das moradias, além de incentivar um padrão de vida moderna. Attilia Corrêa Lima também partilhava dessa concepção:

As construções feitas em série, formando conjuntos densos, apresentam as mesmas vantagens da produção industrial em massa, baixam o custo unitário permitindo elevar o padrão da unidade de habitação e criar o parque coletivo de grandes proporções (Lima, 1963, p. 6-7).

No projeto da Várzea do Carmo, Attilio rompe com o padrão horizontal predominante no entorno, que era composto por indústrias, e elimina a noção de propriedade privada da terra nas áreas não edificadas no terreno. Estes seriam espaços públicos abertos para a cidade. Seu plano baseava-se em quatro elementos urbanísticos principais: a reestruturação viária com a criação de superquadras; a organização racional do setor residencial, que se baseia no III CIAM; e a criação de uma centralidade local, reunindo equipamentos sociais e comerciais. A proposição de associar equipamentos comerciais à moradia era inédita na época e rompia com o programa "clássico" dos conjuntos residenciais modernos, que previa essencialmente a organização funcionalista do espaço.

Os princípios de Lima aplicados neste projeto continuam condizentes com as necessidades da cidade atual. Propor uma cidade adensada, que unia verticalização com liberação do solo para usos coletivos, valorização do espaço público, rentabilidade com qualidade de vida, além da articulação ao sistema e transporte coletivo, habitação próxima ao centro e aos locais de emprego, uso misto e mistura de classes sociais, são ideias que dialogam com as necessidades atuais da cidade de São Paulo.

Metodologia de produção e análise

Para realizar a análise sobre o Conjunto Residencial Várzea do Carmo foi feito o redesenho gráfico do local de implantação do conjunto em três momentos históricos distintos: antes da construção (**figura 4**), imediatamente após a construção (**figura 5**) e no início do século XXI (**figura 6**).

Esse processo de redesenho teve como objetivo a compreensão das interferências da morfologia urbana do Conjunto, que possuía ideais modernistas, na cidade e também como a dinâmica da cidade em desenvolvimento acelerado interferiu no Conjunto. Confore mostra a **figura 2**, o entorno do Conjunto no período de sua construção era extremamente horizontal e composto por indústrias, já o final do século XX, com o projeto já construído, o entorno revela-se totalmente verticalizado, como ilustra a **figura 3**.



Figura 2. Vista da área de implantação do conjunto. Fonte: Revista Municipal de Engenharia, PDF, nº 6, nov. 1942



Figura 3. Vista do conjunto em 1994. Fonte: Os pioneiros da habitação social - Onze propostas de morar para o Brasil Moderno, 2014



Figura 4. Desenho produzido do terreno do Conjunto Várzea do Carmo e seu entorno. 1930

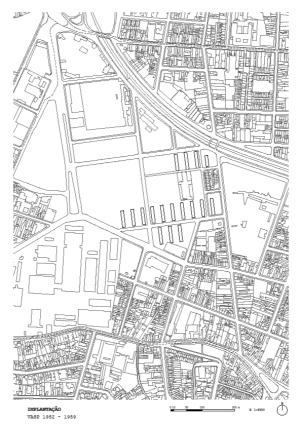


Figura 5. Desenho produzido do Conjunto Várzea do Carmo e seu entorno. 1952

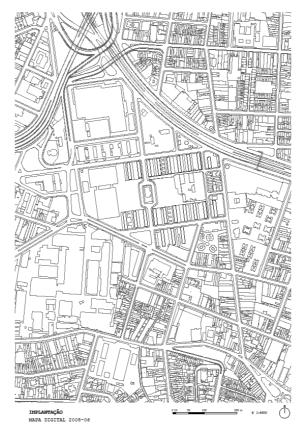


Figura 6. Desenho do Conjunto Várzea do Carmo e seu entorno. 2005

Como parte da pesquisa, foram feitos desenhos técnicos do projeto do Conjunto, como cortes, plantas e fachadas dos edifícios, assim como levantamento de dados técnicos e históricos do projeto.

Por fim, será produzida uma apostila do Conjunto Residencial Várzea do Carmo, que possuirá todos os desenhos realizados, um breve texto sobre o conjunto, dados técnicos dos edifícios, fotos e croquis coletados durante a pesquisa. Essa produção ajudará a compor uma base documental acadêmica que sistematizará informações e permitirá novas interpretações da experiência habitacional paulistana.

Do projeto ideal ao conjunto real

A morte de Lima foi decisiva para a não implantação do plano original. O envolvimento do autor do projeto é, na maioria das vezes, fundamental para sua realização, pois implica no convencimento da administração sobre sua importância e viabilidade. Supõe-se que possa ter surgido na burocracia atuarial e entre os próprios engenheiros do IAPI algum questionamento sobre a viabilidade econômica do projeto. Porém, sabe-se que em termos econômicos, o projeto da Várzea do Carmo não diferia do restante da produção dos IAPIs.

A construção parcial do projeto colaborou para o fracasso da consolidação das propostas urbanísticas e do modo de morar idealizado por Lima. A trama modernista dos edifícios soltos no parque e as áreas de lazer foram, ao longo dos anos, sendo redesenhadas de maneira espontânea pelos próprios moradores, configurando outras relações com o entorno, distintas do projeto original.

A não construção dos prédios mais altos resultou na formação de alguns espaços residuais. Cada edifício cercou seu térreo com grades e as áreas livres foram privatizadas, sendo que, umas foram cobertas e tranformadas em vagas de estacionamento e outras mantidas como espaços verdes fragmentados, sem a continuidade proposta pelo autor. O espaço público do projeto atualmente revela-se em uma praça, localizada no alargamento da rua que atravessa o Conjunto. A não construção dos equipamentos sociais também impediu a criação de um canal de conexão do conjunto com o restante da cidade. Hoje, o conjunto encontra-se isolado e distante dos centros comerciais, de serviços e de lazer.

Maior parte das propostas originais destes conjuntos estudados foram sendo gradativamente desativadas, desmontadas, destruídas. Ao que tudo indica, os moradores preferiram um padrão mais conservador e voltado para o espaço privado. Os resultados foram blocos cercados, recriandose lotes onde se pretendia criar parques; tetos-jardins 20 desativados; espaços junto aos pilotis transformados em garagens e depósitos privados; equipamentos coletivos desativados (BONDUKI, 1998, P. 176).

Essa reflexão feita por Bonduki nos leva a crer que o insucesso de alguns aspectos do projeto não se deveu somente ao fato de não ter sido realizado integralmente, uma vez que houve a privatização e fragmentação das áreas livres e outras modificações em outros projetos modernistas. Neste momento, começam a surgir alguns questionamentos do desenho urbano modernista devido, principalmente ao fato de como os moradores estavam se apropriando dos espaços livres propostos pelos modernistas e à falta de conexão dos edifícios com o restante da cidade. A **figura 7** mostra como as áres livres entre os prédios foram segmentadas e privatizadas pelos moradores.



Figura 7. Foto de uma das áreas livres entre dois blocos. Fonte: Os pioneiros da habitação social - Onze propostas de morar para o Brasil Moderno, 2014

Discussão

Os resultados parciais dessa pesquisa, ainda em andamento, indicam que a natureza urbana do conjunto habitacional em estudo revela uma complexidade singular, pois além dos entraves disciplinares relacionados à "modernidade" de seus espaços, nos deparamos com as dificuldades de suas práticas cotidianas, visto que o projeto original não foi executado. A próxima etapa da pesquisa pretende compreender o desenho urbano proposto em relação ao "desenho urbano" de seu entorno histórico e atual. Assim, poderemos entender melhor o sentido dessa espacialidade moderna e singular em meio ao processo de urbanização da cidade de São Paulo.

Referências bibliográficas:

ANDRADE, L. M. S. DE. O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. **Arquitextos, São Paulo**, n. 42, p. 1–8, 2003.

ARAVECCHIA, N. C. Entre o progresso técnico e a ordem política: arquitetura na ação habitacional do IAPI. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011.

BONDUKI, N. G. Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. [s.l.] Estação Liberdade, 1998.

BONDUKI, N. G. Os pioneiros da habitação social - Cem anos de política pública no Brasil. São Paulo: Editora UNESP, 2014

BONDUKI, N. G. **Os pioneiros da habitação social - Inventário da produção pública no Brasil entre 1930 e 1964.** São Paulo: Editora UNESP, 2014

BONDUKI, N. G. **Os pioneiros da habitação social - Onze propostas de morar para o Brasil Moderno.** São Paulo: Editora UNESP, 2014

BOTAS, N. A. Entre o progresso técnico e a ordem política: arquitetura e urbanismo na ação habitacional do IAPI. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011.

BOTAS, N. C. A.; KOURY, A. P. A cidade industrial brasileira e a política habitacional na Era Vargas (1930-1954). **Urbana**, v. 6, n. 8, 28 ago. 2014.

BRUNA, P. Os Primerios Arquitetos Modernos: Habitação Social no Brasil 1930- 1950. São Paulo: Edusp, 2013.

FELDMAN, S. A configuração espacial da metrópole. In: **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos** e culturas. São Paulo: Senac, 2004. p. 124–129.

FELDMAN, S. Planejamento e zoneamento: São Paulo, 1947-1972. [s.l.] EdUSP, 2005.

NASCIMENTO, F. B. DO. Blocos de memórias: habitação social, arquitetura moderna e patrimônio cultural. Tese de doutorado—São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011.

NASCIMENTO, F. B. DO. Historiografia e Habitação Social: Temas e Lugares por Meio dos Manuais de Arquitetura Brasileira. Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online), v. 0, n. 16, p. 6, 1 jul. 2012a.

NASCIMENTO, F. B. DO. Entre a estética e o hábito: o departamento de habitação popular do Rio de Janeiro (1946-1960). **Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, v. 8, n. 1, 1 set. 2012b.

LEME, M. C. S. **Planejamento Urbano em São Paulo 1930-1969.** Tese (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 1982

LEME, M. C. S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965. In: LEME, M. C. S.; FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F. Urbanismo no Brasil 1895-1965. São Paulo: Studio Nobel/FAUUSP/FUPAM, 1999.

LIMA, Attilio C. Lima. **Conjunto residencial Várzea do Carmo IAPI São Paulo.** Rio de Janeiro: Revista Municipal de Engenharia PDF, n. 6, v. IX, nov. 1942. p. 3-12.

LIMA, Attilio C. Lima. **Conjunto residencial Várzea do Carmo IAPI São Paulo.** Rio de Janeiro: Revista Municipal de Engenharia PDF, n. 4, v. X, out.1943. p. 238-249.

SOMEKH, N. A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo, 1920-1939. [s.l.] Edusp, 1997.

Agradecimentos

Agradeço à FAPESP pelo auxílio à essa pesquisa por meio de bolsa IC no. 2014/08255-0 e do projeto de pesquisa (AR) no. 2013/14951 e também aos orientadores e coordenadores do projeto de pesquisa Prof. Leandro Medrano e Prof. Luiz Recaman, pesquisadores e docentes da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Transformações da forma urbana no Centro Histórico de São Luis- MA: abertura em diagonal da Avenida Magalhães de Almeida.

Grete Pflueger; Lúcia Nascimento.

Centro de Ciências Tecnológicas - CCT, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadualdo Maranhão - UEMA.

Rua da Estrela nº 472- Centro, Telefone/fax: 098 992320014 - 098 981117596.

gretepfl@gmail.com; luciamnascimentoarg@gmail.com.

Resumo

O presente artigo apresenta uma reflexão crítica sobre as transformações urbanas que ocorreram na cidade de São Luís, com a abertura da Avenida Magalhães de Almeida na década (19)40. Nesta altura houve uma mudança na forma urbana em decorrência das ideias de renovação urbana que vigoravam na época, e que buscou dar a cidade uma imagem moderna, onde destacamos as linguagens arquitetônicas e a necessidade de conservação e preservação do patrimônio urbano e arquitetônico construído no século XX. Para alcançar esse objetivo realizar-seá uma contextualização do objeto de investigação no cenário histórico e econômico do Maranhão, bem como a análise morfológica e a leitura da imagem urbana que possibilitaram examinar as mudanças e permanências dos elementos morfológicos que compunham a cidade naquele dado momento.

Palavras-chave

Planos urbanos, forma urbana, linguagens arquitetônicas.

Abstract

This article presents a critical reflection on the urban transformations that have occurred in the São Luís city, with the opening of Magalhães de Almeida Avenue in the decade (19)40. At this time there was a change in urban form as a result of urban renewal ideas that prevailed at the time, and who sought to give the city a modern image, where we highlight the architectural languages and the need for conservation and preservation of urban and architectural heritage built in the first century XX. To achieve this goal conduct shall be a research object in the historical context and economic environment of Maranhão, and the morphological analysis and the urban image reading that allowed to examine the changes and continuities of morphological elements that made up the town at that given time.

Keywords

Urban plans, urban fashion, architectural languages.

Introdução

São Luís, capital do Estado do Maranhão (Brasil), fundada pelos Franceses no século XVII e colonizada pelos portugueses, nasceu planejada. O primeiro plano urbano foi elaborado pelo Engenheiro Militar Francisco Frias de Mesquita em 1618, e registrado em 1640, com o intuito de formalizar o domínio e posse portuguesa. O plano consistia num modelo de arruamento ortogonal, organizado de acordo pelos pontos cardeais, cujas fachadas apresentavam regularidade em toda a extensão da rua, ocupando toda testada do lote e sem recuos frontais, marcando assim o modelo implantado pelos espanhóis em suas cidades coloniais (ANDRÈS, 1998). Este traçado em xadrez, com a forma urbana do tabuleiro, sobreviveu quase intacto até hoje em quatro séculos de existência, pois a expansão se deu de forma letárgica e gradativa devido à decadência econômica que passou o Estado do Maranhão no final do Século XIX e XX (figura 1 a 3). O centro não sofreu a especulação imobiliária agressiva, comum em outras capitais devido ao progresso, tampouco teve grandes transformaçãos na forma urbana neste período, desta forma ele ficou preservado em seu abandono e ironicamente mantido de forma precária pelos moradores pobres, estivadores, barqueiros e pequenos comerciantes remanscentes do período do apogeu comercial do algodão.



Figura 1. Mapa São Luís, 1641-44. Fonte: REIS FILHO, 2000.



Figura 2. Mapa São Luís, 1759. Fonte: REIS FILHO, 2000.



Figura 3. Mapa São Luís 1844. Fonte: MORAES, 1989.

Mas este cenário mudou na metade do século XX com as idéias de renovação urbana da "Era Vargas" na intervenção de Paulo Ramos (1937-1945), impulsionados pelo idealismo do Prefeito e urbanista Octacílio Ribeiro Saboia. A ideia deles era executar uma grande transformação urbana no centro de São Luís que seria feita com muitas demolições na busca pela "imagem *moderna da cidade"* Influenciada pelas renovações urbanas executadas pelo prefeito Haussmann de Paris e pelas obras da abertura da avenida central no Rio de Janeiro na gestão de Pereira Passos, cidade onde o governador Paulo Ramos trabalhava como funcionário do Ministério da fazenda antes de assumir o governo do Maranhão. Este plano foi muito criticado e combatido pela Câmara de vereadores e não chegou a ser executado em sua plenitude, causando a demissão do prefeito, apenas parte dele foi executada posteriormente pelo sucessor do prefeito e culminou no alargamento da Rua do Egito e na abertura da Avenida Magalhães de Almeida.

Esta nova avenida, foi chamada de Avenida 10 de Novembro, lembrando o golpe de estado proclamado por Getúlio Vargas nessa data. Posteriormente prestaria homenagem a José Maria de Magalhães de Almeida, oficial da Marinha, deputado, Senador e Governador do Estado. A avenida foi marco do

urbanismo moderno na capital, foi rasgada em diagonal, causando demolições e mudanças definitivas no traçado xadrez do Centro Histórico de São Luís, mudando a configuração das quadras do centro, com um novo desenho. Ao longo desta avenida surgiu uma nova linguagem arquitetônica, denominada por Hugo Segawa (2014) de "outras modernidades", que compreende edifícios ecléticos, racionalistas, cubistas, *art déco* e modernos.

Nesta avenida foram construídos os primeiros edifícios baixos de apartamentos hoje bastante descaracterizados e desprotegidos pela legislação federal e estadual, que cuida preferencialmente do patrimônio colonial do século XVIII e XIX, deixando a Arquitetura do século XX sem proteção nem tombamento. São estoques arquitetônicos de qualidade abandonados que poderiam ser reabilitados em novos usos.

Como forma de valorizar esse patrimônio que vem se perdendo, buscaremos neste artigo ressaltar a importância da abertura da Avenida Magalhães de Almeida na forma urbana do centro histórico de São Luís, destacando as linguagens arquitetônicas e a necessidade de conservação e preservação do patrimônio urbano e arquitetônico construído no século XX.

Para alcançarmos esse objetivo adotaremos a pesquisa histórica, com intuito de contextualizar o objeto de investigação no cenário histórico e econômico pelo qual o Maranhão passava. Utilizaremos, também, o método morfológico que estuda as formas "integrando-as com os fenômenos que lhe deram origem" (LAMAS, 2011, p. 37), ou seja, analisaremos o tecido urbano e seus elementos naturais e construídos formadores, por meio de sua evolução, transformações, inter-relações e dos processos sociais que o geraram.

Maranhão do Século XX

O século XX foi o período marcado pela transição do Brasil colonial para o republicano, com a modificação das relações de produção escravista para essencialmente capitalista. Foi neste momento, que se deu o impacto do movimento sanitarista no Brasil, com a implantação de políticas de reforma sanitárias em grande parte do território nacional.

A estagnação econômica de São Luís teve seu ápice no final dos anos (19)20, resultado da situação geográfica periférica da cidade em relação aos centros de poder político e financeiro do Brasil, isso contribuiu para o declínio econômico do Maranhão em função da perda da atividade agroexportadora e da estagnação no crescimento das atividades fabris. Nesse momento, deu-se inicio à desvalorização da área central, que será ocupada pela população de baixa renda, dando origem ao processo de transformação dos grandes sobrados e solares, até então residências unifamiliares, em habitações coletivas: os cortiços. Esta estagnação econômica acabou contribuindo para a preservação do acervo arquitetônico, que impediu uma renovação urbana radical da cidade. Em decorrência disso a UNESCO

inscreveu São Luís como Patrimônio Cultural da Humanidade, pois seu conjunto arquitetônico encontrava-se homogêneo e preservado pelo isolamento econômico (BURNETT, 2002 e LOPES, 2004).

O período de 1930 a 1945, o Brasil esteve sob o comando do Presidente Getúlio Vargas, dando início a "Era Vargas". Em 1937, Getúlio Vargas implantou o Estado Novo, período marcado, em termos políticos, por um governo ditatorial. O Estado novo concentrou o poder nas mãos do Presidente da República, que fechou o Congresso Nacional, as Assembleias Estaduais e a Câmaras Municipais. Os Estados passaram a ser governados por interventores, nomeados pelo presidente, que designariam os prefeitos municipais.

Em 1936, o então Governador e Interventor Federal do Estado Novo no Maranhão, Paulo Martins de Sousa Ramos, nomeou o engenheiro José Otacílio de Saboya Ribeiro, para administração municipal, com intuito de elaborar um plano de remodelação da cidade, inspirado no discurso da modernização, baseado nas mudanças estruturais que ocorreram em muitas cidades da Europa, e em algumas cidades brasileiras, a exemplo das propostas de Agache para o Rio de Janeiro, na gestão do prefeito Pereira Passos (1904) e o Plano de Saneamento e expansão de Santos (São Paulo) de Saturino de Brito.

A ideia de modernizar a cidade já estava presente no ideário de várias pessoas, inclusive de intelectuais, como se pode verificar no jornal Diário do Norte de 1939:

[...] Hoje S. Luis, em vez de construir para o alto, contraria o lemma do urbanismo actual: constróe uns casinhotos marca jaboty ou seja,- bangalô agachado...Contentemo-nos com imaginar o largo do Carmo, no anno 2.000, cercado de arranha-céus. Até lá, provavelmente, a cidade se lembrará de que precisa acompanhar a marcha do progresso, caso não queira continuar enkystada nos seus aspectos coloniaes ("Diário do Norte", 1939, p. 8)

O Plano de Remodelação de Otacílio Saboya previa reformas em vários espaços públicos, a demolição de estruturas urbanas ultrapassadas, por meio da ampliação de ruas e abertura de avenidas sobre teci do urbano antigo, com intuito de dar uma feição mais moderna à cidade, mesmo que para isso houvesse a necessidade de demolir prédios com valores históricos. Neste plano, também, foi previsto a construção de uma avenida que ligaria a cidade velha com a cidade nova, que recebeu o nome de Avenida Getúlio Vargas, em homenagem ao Presidente da República na época (figura 4).

Mas as ideias modernizantes de Otacílio Saboya não foram bem recebidas pela população, principalmente o que tange a demolição de edificações com valores históricos e artísticos, gerando um debate político sobre o patrimônio cultural. Essa insatisfação teve como consequência a sua exoneração, em 1937, por parte do Interventor Federal Paulo Ramos. Pedro Neiva de Santana foi o sucessor de Otacílio Saboya, e ficou encarregado de executar algumas das obras do Plano de Remodelamento da

Cidade, a exemplo do alargamento da Rua do Egito e a construção da Avenida Magalhães de Almeida (figura 5 e 6).



Figura 4. Mapa de São Luís em 1926 (José Abranches), com demarcação de algumas das propostas do plano de Otacílio Saboya para Cidade de São Luís. Fonte: Arquivo público de São Luís.

Ao mesmo tempo em que os gestores públicos buscavam renovar a cidade, intelectuais, de diversos órgãos, a exemplo dos do Instituto histórico e geográfico do Maranhão, preocupados com as demolições do conjunto arquitetônico colonial, buscaram a proteção deste conjunto, com o apoio do Museu Nacional e do SPHAN (atual IPHAN), conseguiram em 1940 os primeiros tombamentos federais que incluíram igrejas, a capela de São José das Iaranjeiras e o portão da quinta do mesmo nome (LOPES, 2004).

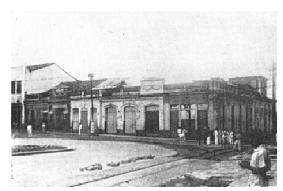


Figura 5. Vista de imóveis demolidos para abertura da Av. Magalhães de Almeida, detalhe da Praça João Lisboa. Fonte: ALMEIDA, 1954.



Figura 6. Vista de uma edificação que foi construída no local do casario antigo. Fonte: arquivo pessoal de Lúcia Nascimento, 2002.

Hoje as novas estratégias de reabilitação de centros históricos evitam as demolições de estoques urbanos existentes promovendo o aproveitamento e integração dos prédios. A prática da demolição muito

comum no início do século tem sido substituída por uma visão da conservação urbana integrada. De acordo com a Carta de Lisboa renovação urbana é uma ação que implica na demolição das estruturas morfológicas e tipológicas existentes numa área urbana degradada e sua consequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Desta forma todo o padrão da arquitetura tradicional foi substituído na avenida pela linguagem arquitetônica vigente que refletia a chegada do moderno através do eclético e do art déco (Carta de Lisboa, 1995 in LOPES, 2014).

A Avenida Magalhães de Almeida

A Avenida Magalhães de Almeida, inicialmente denominada Avenida 10 de Novembro, em deferência ao golpe de Estado proclamado por Getúlio Vargas nessa data. Seu nome atual é uma homenagem a José Maria de Magalhães de Almeida oficial da Marinha, deputado, Senador e Governador do Estado, no período de 1926 a 1930 (VIEIRA FILHO, 1971). Essa avenida foi marco do urbanismo moderno na capital, e teve como objetivo ligar a Praça João Lisboa ao novo mercado (**Figura 7 e 8**).



Figura 7. Avenida 10 de Novembro. Fonte: Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos – Interventor Federal no Estado do Maranhão, 1942. Arquivo Público Do Maranhão.



Figura 8. Mercado Central. Fonte: JORGE, 1950, p. 77.

A abertura da Avenida Magalhães de Almeida partiu de aspirações dos gestores de dar uma aparência moderna à cidade, tendo como referencia a Paris de Haussmann¹ do século XIX, pelas obras de abertura da Avenida Central na gestão do Prefeito Pereira Passos, e particularmente, pelo plano de remodelação e embelezamento da cidade do Rio de Janeiro, de Agache (1927/1930).

A avenida que vai da Praça João Lisboa à Avenida 5 de julho acha-se em fase de execução bem adiantada, emprestando, já, ao centro urbano, o efeito sugestivo de sua moderna perspectiva. (...). Desapropriados que foram, na sua totalidade, os imóveis atingidos pelo traçado, procedeu-se seguidamente, aos serviços de demolição e terraplanagem, para abertura e fixação do leito da nova via pública,

¹ Haussmann criou um sistema de avenidas com o intuito de resolver os problemas de trânsito e eliminar os focos de epidemia nos bairros e "aumentar a liberdade de movimentos dos militares quando fosse necessário abafar revoltas embrionárias" (TIETZ, 2008, p. 41).

operação quase completamente concluída já nos primeiros dias de dezembro passado ("Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos – Interventor Federal no Estado do Maranhão", 1942).

Essa avenida rasgou o tecido urbano colonial, por meio da implantação de uma diagonal, que acarretou na desapropriação e demolição de vários imóveis constantes nas oito quadras atingidas, e em decorrência disso houve uma modificação definitiva no traçado xadrez predominante na cidade de São Luís², mudando a configuração urbana das quadras da cidade, com um novo desenho. Essa diagonal visava melhorar o trafego de veículos que vinha crescendo constantemente.

A abertura dessa avenida deu maior dinamização na cidade, pois permitiu a ligação de dois pontos extremos da cidade, naquele momento, as margens do Rio Bacanga, com as margens do Rio Anil, Beira Mar, por meio da Praça João Lisboa e da Rua do Egito (**figura 9 e 10**).



Figura 9. Mapa de São Luís, 1912 de Justo Jansen. Fonte: MORAES, 1989.



Figura 10. Mapa de São Luís, 1950, com demarcação em azul da Avenida Magalhães de Almeida e em vermelho a Rua do Egito. Fonte: JORGE, 1950.

A Avenida Magalhães de Almeida foi iniciada em 1940 e possui uma extensão de 380 metros. Essa avenida mudou a forma urbana da cidade, pois foi à primeira avenida a apresentar duas faixas de rolamento, cada uma com 6,50 metros, e passeios laterais de 4 metros, e as quadras que foram demolidas e que apresentavam a configuração retangular, passaram a apresentar uma configuração trapezoidal ou triangular (**figura 11 e 12**). ("Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos – Interventor Federal no Estado do Maranhão", 1942).

Desta forma, todo o padrão da arquitetura tradicional foi substituído pela linguagem arquitetônica vigente que refletia a chegada do moderno através do Eclético e do *Art Decó*.

7

² Naquele momento a cidade de São Luís compreendia o que denominamos, hoje, de Centro Histórico.



Figura 11. Mapa de São Luís, 1912. Fonte: Arquivos IPHAN.

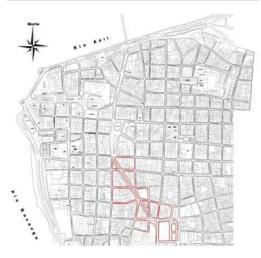


Figura 12. Mapa de São Luís, 1950. Fonte: Arquivos IPHAN sobreposição das autoras.

Nesta avenida, também, foram plantadas árvores, que contribuíram para modificação da forma e da imagem da cidade (**figura 13 e 14**), já que árvores e vegetação implantadas num logradouro, "são de grande importância na forma urbana, controlo do clima e qualificação da cidade, e como tal deveriam ser entendidas no urbanismo e gestão urbana" (LAMAS, 2011, p. 106).



Foto 13. Postal de São Luís, acervo do Museu de Artes Visuais (cedido pelo Patrimônio Cultural Municipal).



Foto 14. Vista Avenida Magalhaes de Almeida. Fonte: www.hbois.blogspot.com.br.

Com foi dito anteriormente, vários casarões coloniais foram demolidos para abertura dessa avenida, o que acarretou no surgimento de uma nova linguagem arquitetônica, denominada por Segawa (2014) como "outras modernidades". Esse termo para Segawa compreendia as diferentes linguagens que traduziam à verdadeira ruptura necessária a consolidação do moderno que mudaria definitivamente o panorama da arquitetura no mundo. O termo outras modernidades de sua autoria abrange estes estilos que antecedem no tempo ou que acontecem simultâneos ao movimento moderno no Brasil, aqui em São Luís na Avenida Magalhães de Almeida foram o Art Decó, Eclético e o moderno.

Apesar do surgimento de uma nova linguagem arquitetônica nessa avenida, percebemos que em muitas edificações, as alterações se deram somente na aparência externa, sendo que a sua implantação segue o modelo tradicional, ou seja, o edifício se insere paralelo e fronteiriço aos limites do lote, sem apresentar recuos frontais e/ou laterais ou com afastamentos, mas posicionado paralelamente às divisas (**figura 15 e 16**).



Foto 15. Vista das edificações da Avenida Magalhães de Almeida. Fonte: Marcio Vasconcelos, 2011.



Foto 16. Vista de uma edificação na Avenida Magalhães de Almeida. Fonte: Marcio Vasconcelos, 2011.

Mas houve outros exemplos que romperam totalmente com a morfologia urbana tradicional, acarretando assim a quebra da relação do edificado com o espaço público, pois as edificações se libertam dos limites dos lotes, ou seja, apareceram os afastamentos (recuos) laterais, posterior e frontal, mas as fachad as ainda conservaram o alinhamento (paralelismo) com a via pública. Com isso, desaparece a noção de unidade e homogeneidade do conjunto arquitetônico, característica típica do quarteirão e lote tradicional (figura 17 e 18).



Foto 17 Vista de uma edificação na Avenida Magalhães de Almeida. Fonte: Marcio Vasconcelos, 2011.



Foto 18. Vista de uma edificação na Avenida Magalhães de Almeida. Fonte: Marcio Vasconcelos, 2011.

As linguagens arquitetônicas

No inicio do século XX, o conjunto arquitetônico colonial de São Luís incorporou lentamente as influências das linguagens arquitetônicas europeias, principalmente pela utilização de novos materiais, provenientes da revolução da indústria da construção civil, tais como: instalações hidráulicas, elétricas, o ferro, o vidro

e os elementos decorativos. Os elementos decorativos estavam presentes nas platibandas balaustradas ornadas por pináculos, nos frontões e colunatas neoclássicas, nas guirlandas ecléticas decorativos de estuque, ou mesmo nas esquadrias frontais arredondadas do *art noveau*, que foram inseridas nas fachadas dos imóveis da arquitetura tradicional no bairro da Praia Grande e especialmente na cidade alta, nas ruas acima da Praça João Lisboa até a Praça Deodoro. Posteriormente, novos edifícios mais arrojados foram construídos em duas frentes: uma no eixo estruturador do crescimento urbano da cidade a Avenida Getúlio Vargas e nas áreas de renovação urbana com o alargamento da Rua do Egito e abertura da Avenida Magalhães de Almeida, que proporcionaram a consolidação definitiva das novas tipologias.

As linguagens arquitetônicas implantadas nestes logradouros carregavam diferentes influências, além do eclético havia também a influência do *Art Decó* e do moderno. Em São Luís destacamos alguns exemplares construídos nessa linguagem: como o edifício sede da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (arquiteto Rafael Galvão, 1931/35) na Praça João Lisboa, o Cine Roxy (1939) e o Palácio do Comércio, onde funcionaria o Hotel Central (1941/43), o edifício SULACAP e a casa da família Cavalcanti, na Rua do Sol (**figura 19 e 20**). O *Art Decó* é um termo originário da exposição internacional de artes decorativas em Paris, realizada em 1925, envolvendo vários campos disciplinares como a arte, decoração, arquitetura, cinema e mobiliário, tendo como principais características as linhas geométricas verticais, muito observadas nas platibandas e frontões dos edifícios, com uma letra própria alongada, privilegiando aspectos aerodinâmicos e perspectivas. A linguagem *Art Déco* influenciaria também a arquitetura popular ou vernácula incorporando platibandas com linhas verticais nas edificações de pequeno porte na capital e interior do Estado.



Foto 19. Vista da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. Fonte: www.panoramio.com



Foto 20. Vista Cine Roxy, atual Teatro Municipal de São Luís. Fonte: www.kamaleao.com

As influências do movimento moderno chegaram mais tarde a São Luís a partir da década de 1950/1960 quando foram inseridos dentro do conjunto tombado alguns edifícios modernistas para abrigar sedes do sórgãos públicos governamentais de instituições federais. Tais projetos modernistas multiplicavam nas diferentes regiões do país a nova linguagem. Neste Contexto, foram construídos em São Luís os edifícios sede do INSS ou edifico João Goulart na Praça Pedro II, o edifício sede do Banco do Estado na Rua do

Egito, a sede DNER na Jansen Muller e edifício Sulacap na Rua de Nazaré (**figura 21 e 22**). Dentre os modernos ressaltamos o edifício Caiçara, situado na Rua Grande (em terreno da igreja de Nossa Senhora da Conceição demolida alguns anos antes) como o primeiro edifício moderno de apartamentos de 10 andares da cidade mudando definitivamente o *skyline* da cidade histórica pontuado antes pelas torres das igrejas.



Foto 21. Vista da sede do antigo Banco do Estado do Maranhão. Fonte: LOPES, 2008, p. 145.



Foto 22. Vista do Edifício João Goulart. Fonte: Lúcia Nascimento, 2015.

Conclusões

A arquitetura e urbanismo do século XX têm sido ainda pouco pesquisados. Novas iniciativas surgem para resgatar a importância da arquitetura do século XX através de pesquisas do curso de arquitetura e urbanismo na Universidade Estadual do Maranhão-UEMA, criado em 1995, com apoio de bolsas da UEMA, CNPQ e FAPEMA e dos novos órgãos de pesquisas criados no corpo da municipalidade, que juntos os parceiros estaduais e federais, vem fortalecendo o estimulo para a pesquisa sobre este acervo de forma a evitar que demolições e descaracterizações incidam sobre estes imóveis.

O surgimento de uma nova linguagem arquitetônica na Avenida Magalhaes de Almeida, contribuiu para a mudança da imagem da cidade, mas percebemos que em muitas dessas novas edificações, as alterações se deram somente na sua aparência externa, sendo que a sua implantação segue o modelo tradicional, ou seja, o edifício se insere paralelo e fronteiriço aos limites do lote, sem apresentar recuos frontais e/ou laterais ou com afastamentos, mas posicionado paralelamente às divisas.

Essas edificações surgiram após planos urbanos elaborados no século XX. Estes planos são dois importantes instrumentos para a compreensão do urbanismo moderno e contemporâneo de São Luís. Os planos como o Otacílio Ribeiro em 1936 e de Rui Mesquita de 1950, foram marcos referencias do urbanismo do século XX na capital maranhense. Resgatar a importância deles é fundamental para compreender a cidade hoje com seus desafios urbanos. Além deles é de fundamental importância

conscientizar, conhecer e preservar os exemplares da arquitetura do século XX. Os exemplares da arquitetura *Art Decó* moderna não estão protegidos pelas leis de tombamento e são passiveis de demolição. Somente alguns imóveis inseridos nas áreas de tombamento estadual e federal estão sujeito s à legislação de preservação, alguns são excluídos de tombamento passiveis de demolições e descaracterizações. Nas áreas de expansão urbanas próximas as zonas tombadas, eixos do crescimento urbano no século XX, como a Avenida Getúlio Vargas e Avenida Beira Mar, os imóveis não estão protegidos, e vêm sendo demolidos e descaracterizadas constantemente. A mudança da vocação residencial para comercial, especialmente o novo uso para clinicas médicas e comercio tem transformados alguns exemplares interessantes em meras fachadas coloridas, alterando sua tipologia e forma. É fundamental alertar que estes imóveis são passiveis de reformas, com maior flexibilidade devida os materiais e técnicas construtivos mais modernos, no entanto a pratica da descaracterização total vem apagando o registro da arquitetura do século XX, pouco reconhecido e valorizado em São Luís.

Referências bibliográficas

ANDRÈS, L. P. DE C. C. **Centro Histórico de São Luís – Maranhão: patrimônio mundial.** São Paulo: Audichomo, 1998.

BURNETT, C. F. L. Além do Rio Anil. Urbanização e Desenvolvimento Sustentável. Estudos sobre a sustentabilidade dos tipos de urbanização na Cidade de São Luís do Maranhão. Dissertação—Recife: UFPE, 2002.

Diário do Norte. p. 8, 26 abr. 1939.

JORGE, M. DE M. **Álbum do Maranhão - 1950**. São Luís: [s.n.].

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 6ª. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

LOPES, F. Património Arquitectónico e Arqueológico: Cartas, Convenções e Recomendações Internacionais. Lisboa: Livros Horizonte, 2014.

LOPES, J. A. V. Capital Moderna e Cidade Colonial: O pensamento Preservacionista na História do Urbanismo Ludovicense. Recife: UFPE, 2004.

LOPES, J. A. V. **São Luís Ilha do Maranhão: Guia de Arquitetura e Paisagem**. Servilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Direccíon General de Arquitectura y Vivienda, 2008.

MORAES, J. Guia de São Luís do Maranhão. São Luís: Legenda, 1989.

REIS FILHO, N. G. **Imagens das vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo- Impresa Oficial do Estado, 2000.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Dr. Paulo Martins de Souza Ramos – Interventor Federal no Estado do Maranhão. . São Luís: Impressa Oficial do Maranhão, 1942.

SEGAWA, H. Arquiteturas No Brasil 1900-1990. São Paulo, SP, Brasil: EDUSP, 2014.

TIETZ, J. História da Arquitetura Contemporânea. [s.l.] Könemann, 2008.

VIEIRA FILHO, D. Breve histórico das ruas e pracas de São Luís. São Luís: Olimpia, 1971.

1 fotografia, da Avenida Magalhães de Almeida. p&b. Disponível em: < www.hbois.blogspot.com.br >. Acesso em: 13 de maio de 2015.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Recorrências e Particularidades em Leituras Tipo-Morfológicas: Desvendando o Centro do Rio.

Guilherme Meirelles

Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Rua São Sebastião 78, Niterói-RJ, Brasil, Telefone: 55 21 983489112

guilemmm@hotmail.com

Resumo

Este trabalho foca-se no tipo arquitetônico como um produto, resultado do estudo do espaço urbano, sendo a leitura tipo-morfológica um instrumento no desvendamento do processo de formação da cidade. Para Moneo (1978), o tipo pode ser definido como um conceito que descreve um grupo de objetos caracterizados pela mesma estrutura formal, agrupando objetos através de similaridades. Na leitura tipológica do espaço urbano, encontram-se as suas recorrências e particularidades. As recorrências tipológicas seriam aquelas características formais que prevalecem na leitura do espaço, formada pelo grupo de edificações que guardam similaridades tectônicas, estilísticas e históricas entre si. As particularidades, talvez, sejam as que mais contribuam na tentativa de compreender o espaço urbano, configurando casos isolados, dissociados da massa edificada da tipologia recorrente, que indicam ora vestígios de um ambiente não mais existente, ora propostas de uma nova ordem urbana nunca de fato instaurada. Neste estudo, tomou-se como objeto a área conhecida como Castelo, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro. Uma área sem delimitações oficiais, cuja nomenclatura é mera referência de localidade na totalidade do Centro do Rio – um contexto urbano a ser desvendado.

Palavras-chave

Morfologia urbana; tipologia arquitetônica; Rio de Janeiro.

Abstract

This paper focuses on architetectural type as a product, result of the study of urban form, with typo-morphological analysis as a means for unravelling a city's formation. Moneo (1978) establishes that type may be defined as a concept that describes a group of objects characterized by the same formal structure, grouping them by their similarities. In the typological analysis of urban space, lies their recurrences and singularities. The typological recurrences would be those formal characteristics that prevail during the analysis, composed by the group of buildings that house tectonic, stylistic and historic similarities between them. The singularities may be the ones that contribute further in the attempts to understand urban space, defined as isolated cases, dissociated from the built mass of the typologial recurrences, indicating the remains of a no longer existent urban setting or the proposals of a new urban order never fully materialized. The area known as Castelo, in Downtown Rio de Janeiro, was selected as object of study. An area with no official boundaries, whose name is a mere location reference in the totality of Downtown Rio de Janeiro – an urban context to be unraveled.

Keywords

Urban morphology; architectural typology; Rio de Janeiro.

Introdução

O presente trabalho retoma os estudos desenvolvidos na dissertação de mestrado intitulada "Decodificando a Cidade: Forma, Imagem e História na Classificação Tipológica do Centro da Cidade do Rio de Janeiro", defendida no PPGAU-UFF, em 2013. Seus resultados já foram apresentados em outros encontros de pesquisadores da área do urbanismo, como o III ENANPARQ e o XIII SCHU, ambos em 2014. A realização do 4º PNUM estimulou reexaminar os resultados da dissertação, em busca de novas considerações acerca da morfologia do objeto estudado: o Centro da Cidade do Rio de Janeiro.

Na dissertação em questão, propôs-se um estudo das relações entre tipologias arquitetônicas no espaço urbano, com a produção de uma metodologia de análise e classificação tipológica que contemplasse um estudo múltiplo de suas componentes, incorporando leituras da forma, imagem e história das edificações, apoiada por conceitos estabelecidos por autores que trabalham com a temática da análise urbana. Questões referentes à forma, relacionaram-se com os lotes urbanos das edificações, e as volumetrias resultantes da ocupação destas. A obra de Gianfranco Caniggia (1979/1995) inseriu-se nesta perspectiva como base desse critério de análise, ao conceituar os processos tipológicos, afirmando que o tipo é tanto uma projeção quanto um produto. A respeito da imagem foram abordados elementos referentes à estética da edificação, como a linguagem arquitetônica e características tectônicas. Com relação ao elemento da história, assumindo que o espaço construído é resultado das ações do homem no suporte físico, cada edificação produzida é reflexo de determinados períodos históricos. As classificações tipológicas desenvolvidas, portanto, precisariam ser contextualizadas com seu momento de produção.

A aplicação metodológica teria como resultado um inventário tipológico do universo analisado, com uma dupla proposta de compreender a forma urbana de uma localidade e orientar a produção de novas arquiteturas contextuais ao seu entorno. Na perspectiva da análise da estrutura urbana já existente, o tipo é resultado do processo de identificação e classificação das formas encontradas na cidade. Suas categorizações resultantes são, por outro lado, um inventário de formas para produção arquitetônica e síntese das características que podem vir a ser inseridas contextualmente ao conjunto urbano já existente.

Para aprofundar os estudos, torna-se necessário, portanto, explicitar as múltiplas definições do elemento adotado como chave nesse processo de desvendamento: o tipo arquitetônico. O emprego do termo tipo no estudo arquitetônico remonta à Quatremère de Quincy, na primeira metade do século XIX. Em sua publicação de 1832, "Dictionnaire historique d'architecture", o termo é definido, e diferenciado da palavra 'modelo'.

(...) a palavra tipo apresenta menos a imagem de uma coisa a copiar ou imitar por completo que a ideia de um elemento que devia ele mesmo servir de regra ao modelo. (...) O modelo, considerado na execução prática da arte, é um objeto que deve se repetir tal qual é, o tipo, ao contrário é um objeto a partir do qual cada um

pode conceber obras que não se assemelham entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou menos vago no tipo. (QUATREMÈRE DE QUINCY apud PEREIRA, 2008. p. 303-305).

Giulio Carlo Argan (1960/1984, p. 4) retoma esse conceito, tomando o tipo como uma "concepção histórica do espaço e da forma" na qual se admite que estas "mudam com o desenvolvimento histórico da cultura". Tais mudanças são para Aldo Rossi (1966/2001, p. 25), ligadas à "forma e ao modo de vida" das diferentes sociedades. O tipo arquitetônico transforma-se de acordo com "as necessidades e com as aspirações de beleza".

Quatremère de Quincy (apud PEREIRA, 2008, p. 309). também estabelece que o tipo pode designar "certas formas gerais e características do edifício que as recebe". Logo, pode-se considerar o tipo na edificação como um padrão composto por uma série de elementos passíveis de identificação. Rafael Moneo aborda essa segunda noção do termo:

[o tipo] pode ser simplesmente definido como um conceito que descreve um grupo de objeto caracterizados pela mesma estrutura formal. [...] Ele é fundamentalmente baseado na possibilidade de agrupar objetos através de certas similaridades em suas estruturas inerentes. Poder-se-ia dizer, inclusive, que o tipo significa o ato de pensar em grupo (MONEO, 1978, p. 23)

Philippe Panerai (1999/2006, p. 127) sintetiza esses conceitos, declarando que o tipo é "um objeto abstrato", fruto de análises que buscam identificar as "propriedades essenciais" de "objetos reais", através de uma econômica descrição. Gianfranco Caniggia (1979/1995) estabelece o tipo como esse elemento de duplo caráter. Usando como referência a edificação, o tipo é uma pré-projeção do objeto arquitetônico a ser construído e, por conseguinte, anterior ao objeto físico realizado. Contudo, o tipo é assimilado pelo homem através de uma síntese posterior, na qual se relacionam as características em comum dos objetos já realizados. O tipo é, portanto, fruto tanto de uma síntese *a priori*, na mente de quem o produz, quanto de uma síntese *a posteriori*, na mente de quem o analisa.

Neste trabalho, produzido para o 4º PNUM, focou-se a questão do tipo como um produto, resultado do estudo do espaço urbano, sendo a leitura tipo-morfológica um instrumento para desvendar o processo de formação da cidade, em particular, do Centro da Cidade do Rio de Janeiro.

Leituras Tipo-Morfológicas: Conceitos Gerais

O que se configura como uma leitura morfológica da cidade? Carlos Nelson Ferreira do Santos (1986, p 60) é sucinto, porém claro em sua definição: "Pensar na cidade e no que expressa a partir de suas formas e lugares é ser morfo-lógico". Portanto, ela é uma leitura da cidade que reconhece em sua materialidade

um vestígio que expressa suas diferentes ideologias e motivações. O estudo morfológico expressa, através de um produto, um projeto, e seu processo.

Os estudos de morfologia urbana, contudo, não são únicos, nem lineares. Desde a formação do ISUF – International Seminar on Urban Form em 1996, por um grupo interdisciplinar de pesquisadores, identificase a difusão dos estudos de diferentes correntes – ou escolas – de morfologia urbana, separadas inicialmente por condicionantes locacionais e idiomáticas, que diferenciam-se frente aos seus próprios contextos num panorama da Europa pós-Segunda Guerra Mundial. Anne Moudon (1997) indica três proeminentes correntes, que por sua vez influenciaram estudos em demais territórios. Seriam elas: a escola italiana (Muratoriana), a escola britânica (Conzeniana), e a escola francesa (Escola de Versalhes).

A escola italiana de morfologia urbana, conhecida por sua abordagem tipológica processual, parte dos estudos realizados por Saverio Muratori, na década de 1950, inserida num contexto de pensamento urbanístico que associa "tradição" a "inovação" (MARZOT, 2002), e na qual a nova produção está condicionada a um conhecimento prévio do seu contexto de inserção, e em especial, do seu processo morfológico. Esta é uma posição já identificada desde os escritos de Gustavo Giovannoni (1913) acerca da conciliação entre a historicidade dos velhos núcleos urbanos e as intervenções necessárias para adequá-las às demandas de sua contemporaneidade. Muratori, que fora aluno de Giovannoni, consolida seus estudos sobre as pré-existências urbanas, na busca por compreender a relação de continuidade presente entre as distintas arquiteturas presentes num mesmo contexto: o processo de derivação tipológica. Muratori propôs, com sua leitura das cidades italianas, reconhecer sua tipologia edilizia, identificando as características formais que ora se modificavam, ora se cristalizavam, em seus respectivos contextos urbanos. Ele influencia uma geração seguinte de arquitetos italianos, ao conceber a cidade como um espaço de contextos históricos, fundamentados numa cultura local, estabelecendo conceitos como "cidades como organismos vivos" e "história operante" (NASCIMENTO, 2010). Esses estudos continuaram a ser desenvolvidos por seus discípulos (CATALDI et. al., 2002), como Gianfranco Caniggia (1979/1995), que junto com seu pupilo Gian Luigi Maffei, desenvolve uma metodologia de leitura tipológica focada na edilizia de base - ou a edificação não-especializada - recuperando as derivações de Muratori com análises dos processos tipológicos.

Paralelamente, aos estudos de Muratori, na Inglaterra, o geógrafo alemão M.R.G Conzen desenvolve seus conceitos acerca da paisagem urbana (*townscape*), que para este seria uma composição tripartida formada: pelo *town plan* - ou o plano da cidade, com sua representação bidimensional cartográfica, pelo *building fabric* - tecido edificado – representado pela edificação e seu espaço aberto adjacente; e pelo *land use* - uso do solo. J.R. Whitehand (2001, pp. 104-105), que deu continuidade à escola conzeniana na Inglaterra, afirma que Conzen buscava em seus estudos a relação entre a dimensão dos lotes e a estrutura dos seus conjuntos edificados. Anne Moudon (1997, p. 5) apresenta a escola francesa como uma geração tardia em relação à corrente italiana, que se desponta no fim da década de 1960, por uma

equipe interdisciplinar que inclui o arquiteto Philippe Panerai. Tal como os italianos preocupados com as pré-existências do tecido urbano das antigas cidades europeias, o grupo francês apresenta uma reação à dogmática do urbanismo modernista, buscando compreender os processos de transformação que dissolveu as quadras tradicionais da cidade (PANERAI et al, 1977/2013). Panerai em "Analyse Urbaine" (1999/2006, p. 122), apresenta sua própria leitura dos estudos tipo-morfológicos italianos, e extrai como lição fundamental dos estudos de Muratori, a questão das reflexões históricas articulada ao estudo da estrutura urbana, sendo esta última estabelecida no tempo "por uma sucessão de reações e de crescimentos a partir de um estado anterior".

As três correntes, apesar das suas diferenças em escalas e objetos de leitura, possuem um elemento em comum, que é chave na compreensão da abordagem morfológica: o processo. Parte-se, nos estudos aqui empreendidos, do pressuposto de que a morfologia urbana é o estudo do processo de transformação da forma urbana, que desenvolve-se numa escala temporal e espacial, imbuídas de continuidades e rupturas. Tendo em vista o conceito de cidade definido por Kostof (1991/1993, p. 16), da qual está é o local onde estão "condensadas as continuidades do tempo e do lugar", o espaço urbano pode ser tido como um produto em constante transformação, resultado da superposição de tecidos urbanos constituídos ao longo dos anos, representante de vários tempos. Em "What Time is This Place?" (1972), Lynch trabalha com essa noção, da cidade de vários tempos, na qual a imagem do espaço urbano é fruto da seleção dos elementos que o compõem, sendo estes originários de distintos momentos em sua produção, sempre sujeitos a modificações. As "continuidades do tempo e do lugar" apresentadas por Kostof são verificadas no que Caniggia (1979/1995) chama de processo tipológico, onde variadas composições do espaço urbano fazem parte de um mesmo tronco, e são representantes de diferentes momentos de um único desdobramento. Contudo, essa afirmação não ignora que além das continuidades, o espaço urbano também apresente suas rupturas, produzindo fragmentos urbanos. Para abordar os fragmentos urbanos, recorre-se novamente a Kostof (1991/1993, p. 16), com sua afirmação que as cidades são "amálgamas de construções". Cullen (1961/2008, p. 13) também se apropria dessa noção ao desenvolver o aspecto do conteúdo da paisagem urbana, no qual ele indica que "é natural que [as cidades] evidenciem uma amálgama de materiais, de estilos e de escalas". Compreender a forma das cidades é, portanto, indissociável de reconhecer as conjugações do espaço urbano.

Das três abordagens morfológicas, a italiana é que melhor se afinou às necessidades do estudo empreendido. Por conta dos desenvolvimentos de Caniggia, acerca do processo tipológico, que configura o tipo como um elemento de duplo caráter – projeção e produto, a abordagem italiana se destaca das demais por seu caráter não só descritivo, como também prescritivo (MOUDON, 1997, p. 8). Outro conceito fundamental extraído de Caniggia (1979/1995) para este trabalho é o "nível de tipicidade", ou a intensidade com que se investigam as estruturas tipológicas segundo um aprofundamento progressivo. Este nível configura-se como a variante que determina o quanto podemos caracterizar as edificações,

passando por um *continuum* que vai da classificação mais genérica e abrangente, até o mais específico possível, no qual o tipo resultante apresenta-se em uma única edificação naquele universo estudado.

No estabelecimento de um "nível de tipicidade" adequado ao contexto urbano analisado, encontramos suas recorrências e suas particularidades. As recorrências tipológicas seriam aquelas características formais que prevalecem na leitura do espaço em questão, formada pelo grupo de edificações que guardam similaridades tectônicas, estilísticas e históricas entre si, e compõem a sua imagem de fácil reconhecimento (Lynch, 1960/1997). Contudo, são as particularidades talvez as que mais nos contribuem em nossas tentativas de desvendar o processo de formação urbana. Estas particularidades são os casos isolados, no qual o nível de tipicidade estabelecido coincide um tipo (uma idéia) a uma única edificação (um fato concreto), que dissociam-se da massa edificada da tipologia recorrente, e indicam ora vestígios de um ambiente urbano não mais existente, ora propostas de uma nova ordem urbana nunca de fato instaurada.

Para ilustrar essas recorrências e particularidades da leitura tipo-morfológica, explicitando seu papel na compreensão de um processo de produção da cidade, transpôs-se esses conceitos do estudo tipo-morfológico italiano para o contexto brasileiro, tomando como objeto o Centro da Cidade do Rio de Janeiro, em particular a área popularmente conhecida como Castelo, cujas classificações tipológicas foram realizadas na dissertação já anunciada anteriormente. O Castelo é fruto de uma reforma urbana empreendida na primeira metade do século XX sobre o vazio do antigo morro que remonta às origens da cidade. Uma área sem delimitações oficiais, cujas nomenclatura é mera referência de localidade na totalidade do Centro do Rio – um contexto urbano cuja formação é digna de ser desvendada.

Desvendando o Centro do Rio: Leituras do Castelo

Para começar a leitura do universo contemplado, é preciso definir com clareza a áreas a ser analisadas. Portanto, convencionou-se chamar de Castelo a área referente ao antigo Morro do Castelo, núcleo original de ocupação da cidade, desde o século XVI, que configurava-se como um reduto da classe de baixa renda nas primeiras década do século XX. Durante a administração municipal de Carlos Sampaio, em 1920, o Morro é arrasado com pretexto de utilizar de suas terras na construção de um aterro na Praia de Santa Luzia, que sediaria os pavilhões da Exposição Internacional do Centenário da Independência de 1922. Ao fim da década, o Morro já havia em grande parte sido demolido, e um vazio urbano produzido em seu lugar. Este seria alvo das propostas (figura 1) do urbanista francês Alfred Agache, contratado em 1927 pela municipalidade para produzir um Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento da cidade. (AGACHE, 1930). O Plano produzido por Agache seria revogado em 1931, contudo, suas propostas recuperadas pela Comissão do Plano da Cidade e o Serviço Técnico do Plano da Cidade, em meados da década de 1930.

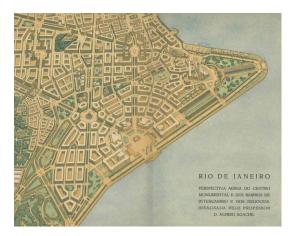


Figura 1. Perspectiva do Plano Agache. Fonte: AGACHE, 1930.

Na atual área do antigo Morro do Castelo, foram empreendidas classificações tipológicas em 29 edificações (figuras 2 e 3), na qual foi reconhecida uma distinta padronização tipológica no conjunto. A tipologia recorrente neste trecho analisado do Castelo corresponde a um conjunto com massa volumétrica homogênea, formando quarteirões fechados com aproximados 13 pavimentos, caracterizados por um vazio interno *non aedificandi*, e compondo fachadas contínuas, sem afastamentos laterais (figura 4). Estas edificações são, em maior parte, representantes de uma linguagem arquitetônica simplificada, sem os *motifs* das ornamentações acadêmicas, produzindo fachadas através de panos sequenciais de janelas. Seu momento de produção é predominantemente a segunda metade da década de 1930, e o início da década de 1940. Esta composição do conjunto urbano pode ser verificada nos projetos de alinhamento e loteamento da área de meados da década de 1930, como o PAA nº 2417 (1935) e PAA 2488 (1936), que reproduzem os padrões urbanos propostos pelo Plano Agache. Até então, o Castelo permanecia como uma grande esplanada deserta, conforme a fotografia área de 1936 (figura 5).

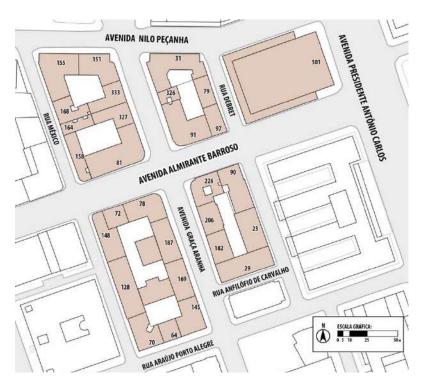


Figura 2. Mapa de Edificações Selecionadas.

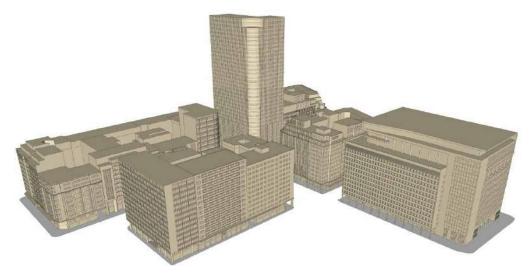


Figura 3. Maquete Eletrônica das Edificações Selecionadas.



Figura 4. Edifícios Piauí e Rio Verde. Exemplares da tipologia recorrente no Castelo.



Figura 5. Fotografia Aérea Da Escola De Aviação Militar (1936). Fonte: Arquivo de Imagens G. Ermakoff Casa Editorial.

Em oposição aos exemplares que compõem as recorrências, a seleção analisada apresenta algumas particularidades. Dois casos são mais evidentes, visto sua relação desproporicional com o conjunto edificado (**figura 6**): o edifício da Rua México, nº 158 e a Torre Almirante. O edifício da Rua México, nº 158 possui dimensões inferiores ao conjunto recorrente, atingindo 8 pavimentos de altura. Sua linguagem arquitetônica pende para a academicista, com adornos e referências aos cânones clássicos. (**figura 7**) Por trás das diferenças físicas, está seu contexto de produção, anterior à produção do Plano Agache. O imóvel, com base em consultas ao AGCRJ¹, foi construído em 1928. Neste mesmo ano, as propostas em desenvolvimento de Agache para a área do Castelo eram transformadas em normativas urbanísticas, verificadas no PAA nº 1791, que incorpora o edifício em questão ao plano de urbanização da área. O imóvel tem inestimável valor para a compreensão da forma urbana deste trecho da cidade: é a única edificação ainda existente na área do Castelo que representa as propostas de ocupação para o local na década de 1920, anterior às ideias de Agache.

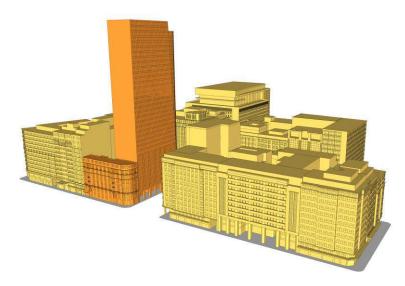


Figura 6. Perspectiva Eletrônica do Castelo. Em amarelo, o conjunto edificado recorrente. Em laranja, as particularidades: Imóvel nº 158 da Rua México e Torre Almirante.



Figura 7. Imóvel nº 158 da Rua México.

_

¹ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Adjacente ao imóvel nº 158 da Rua México, localiza-se seu caso inverso: a Torre Almirante (nº 81 da Av. Almirante Barroso) (figura 8). A edificação atual, uma torre de mais de 100 metros de altura, equivalentes a 35 pavimentos, tem construção recente, entre os anos de 2002 e 2004, e uma linguagem arquitetônica contemporânea, com fachada revestida por pano contínuo de vidro. Um rasgo em meio a massa padronizada do conjunto, a Torre Almirante tem seus antecedentes numa edificação que integrava-se às propostas de Agache para o Castelo: o Edifício Andorinha. Famoso pelo incêndio ocorrido em 1986, as informações com relação a data de produção do imóvel são dúbias. Inúmeras referências a sua inauguração em 1934 são encontradas, em particular pela presença de um painel de mosaico de autoria de Belmiro de Almeida, falecido em 1935. Contudo, o edifício não figura no PAA nº 2488 de 1936 (apresentado como projeto, e não como construção) e nem na fotografia aérea do mesmo ano. O edifício, e seu endereço, é mencionado no Diário Oficial da União em 1938, e sua presença é evidente na fotografia aérea realizada pelo Serviço Fotográfico do Aeroporto Santos Dumont (figura 9), do mesmo ano.



Figura 8. Torre Almirante.



Figura 9. Fotografia aérea do Serviço Fotográfico do Aeroporto Santos Dumont. (1938). Fonte: BONDUKI, 2000.

As particularidades também são encontradas no próprio conjunto edificado predominante. Alguns casos se destacam pelo seu processo de formação, antecedente aos demais, como os Edifícios Itaúna, Castelo e Nilomex. O Edifício Itaúna (Av. Graça Aranha, nº 145) (figura 10) é o único que possui tombamento² dentre os imóveis analisados, contudo, referente à sua "memória afetiva", e não seu valor material – nele residira entre os anos de 1936 e 1959, o compositor Heitor Villa-Lobos. O edifício é possivelmente o exemplar arquitetônico, ainda existente, mais antigo da ocupação do Castelo conforme as propostas de Agache. Em forma de L, característica do padrão proposto por Agache para lotes de esquina, o imóvel, atualmente com 10 pavimentos, originalmente possuiria oito, conforme o previsto no Plano publicado em 1930. Sua data de construção remonta à 1931, quando já figura em fotografia aérea da Escola de Aviação Militar. (figura 11) Já os Edifícios Castelo (Av. Nilo Peçanha, nº 151) e Nilomex (Av. Nilo Peçanha, nº 155) (figura 12) fazem parte de um complexo maior, que incorpora o tardios Edifício Raldia (Av. Graça Aranha, nº 333) – todos estes projetos do arquiteto Robert Prentice. Estes primeiros já apareciam no PAA n 2488 de 1936 como construídos, e podem ser identificados na fotografia aérea de 1936 (figura 5), que apresenta a ainda deserta Esplanada do Castelo.



Figura 10. Edifício Itaúna.



Figura 11. Fotografia Aérea Da Escola De Aviação Militar. (1931). Fonte: Arquivo de Imagens G. Ermakoff Casa Editorial

-

² Tombado pelo órgão estadual de proteção patrimonial, o INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, em 2002.



Figura 12. Edifícios Castelo (ao fundo, na direita, o Edifício Nilomex).

Outro caso excepcional na área é o Edifício Almirante Barroso (Av. Almirante Barroso, nº 90) (figura 13), na esquina da Av. Almirante Barroso com a Rua Debret. Este exemplar é um produto das revisões empreendidas às propostas do Plano Agache na segunda metade da década de 1930, e resultante do projeto do Edifício do Ministério da Fazenda. A abertura da Rua Debret, proposta a partir do PAA nº 3070 de 1938 (figura 14), reduziu o tamanho original das quadra do edifício, concedendo terreo ao futuro imóvel do Ministério da Fazenda. O edifício Almirante Barroso, contudo, já estava em fase de construção, e originalmente se configurava como uma edificação de meio de quarteirão. O mesmo já pode ser visto na fotografia aérea de 1938 já apresentada anteriormente, e num projeto de urbanização não executado para a Esplanada do mesmo ano de autoria de Affonso Eduardo Reidy (figura 15). O PAA nº 3070, com a abertura da Rua Debret, transforma o imóvel num edifício de esquina de quarteirão. O PAL nº 4236 de 1939 (figura 16), reafirma essa proposta, que modifica o quarteirão agachiano, convertendo numa quadro aberta, de moldes modernista. A proposta não se consolidou, e a quadra roi reloteada conforme o PAA nº 3897 de 1943. (figura 17), Deste reloteamente surge o Edifício Debret (Rua Debret. nº 23) e a fachada lateral, originalmente não existente, do Edifício Almirante Barroso.



Figura 13. Edifício Almirante Barroso.

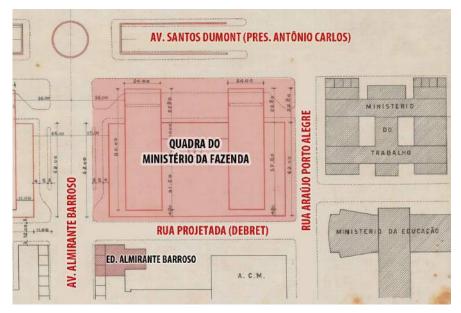


Figura 14. PAA nº 3070 de 1938. Fonte: SMU-RJ.

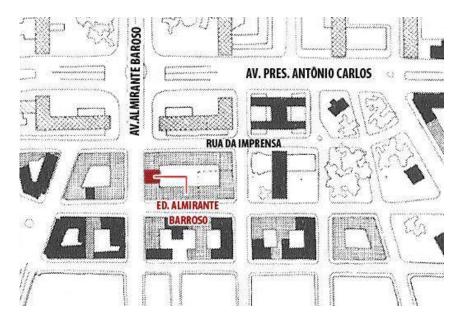


Figura 15. Projeto de Reidy para Esplanada do Castelo (1938). Fonte: BONDUKI, 2000.



Figura 16. PAL nº 4236 de 1939. Fonte: SMU-RJ.

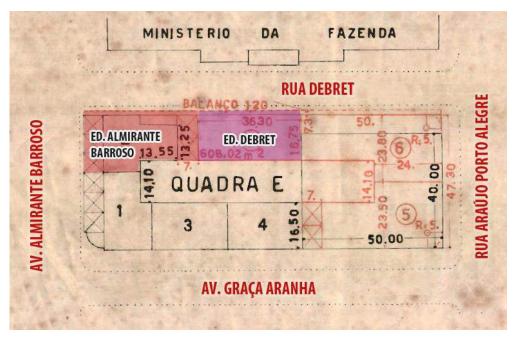


Figura 17. PAA nº 3897 de 1943. Fonte: SMU-RJ.

O último caso particular aqui apresentado é o do Edifício Sede do Jockey Club Brasileiro (Av. Pres. Antônio Carlos, nº 501) (figura 18). Projeto de Lúcio Costa de 1956, só inaugurado 20 anos mais tarde, o imóvel é excepcional em suas dimensões — ocupa todo um quarteirão — contudo integra a massa edificada padronizada da área. Lúcio Costa, em sua solução arquitetônica, incorpora os elementos característicos da linguagem modernista nacional, como o uso de janela em fita, terraços com pilotis e revestimentos de cobogós, a um contexto urbano *agachiano*, de quarteirão compondo uma cortina contínua de fachadas. Também utiliza das galerias de pedestres previstas no Plano Agache ao longo das Av. Nilo Peçanha e Almirante Barroso, o que garante uma maior contextualidade da obra em relação ao conjunto em seu entorno.



Figura 18. Edifício Sede do Jockey Club Brasileiro.

Considerações Finais

Enquanto que na dissertação desenvolvida, o foco estava na decodificação do espaço urbano, aplicando uma metodologia de análise e classificação que traçava etapas a serem empreendidas num processo sequencial de estudos, o presente trabalho direcionou-se ao ato de desvendar – descobrir os motivos por trás das ações e seus resultados. As classificações tipológicas, produtos finais da dissertação, tornaram-se aqui um objeto de partida, para uma nova análise que buscou explicitar as recorrências e particularidades da área do Castelo.

As leituras tipo-morfológicas, portanto, confirmam-se como instrumentos na compreensão da formação da cidade, e não só um simples reconhecimento visual de um contexto urbano. Ela é muito mais do que um aporte formalístico, e tendo como referência a abordagem morfológica italiana, a leitura tipológica é um estudo que parte do produto para investigar o seu processo de origem e transformação. O caso do Edifício Almirante Barroso é exemplar nesta concepção: à primeira vista, com base numa simples análise visual, ele é um imóvel recorrente do conjunto edificado, contudo, após uma investigação que comportou também a componente histórica do espaço urbano, desvendou-se seu processo de transformação.Um vestígio apagado do que um dia a área poderia ter sido: uma particularidade em meio a recorrências.

Referências bibliográficas

AGACHE, A. H. D. Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação e Embellezamento. Paris: Editora Foyer Brésilien 1930.

ARGAN, Giulio Carlo. Tipologia. Summarios (Tipologia). Buenos Aires: Ediciones Summa, nº 79, p. 2-14, jul. 1984.

BONDUKI, N. Affonso Eduardo Reidy. Lisboa: Editorial Blau/Instituto Lina Bo e P.M. Bardi, 2000.

CANIGGIA, G.; MAFFEI, G. L. *Tipologia de la Edificación*: estrutura del espacio antrópico. Madrid: Celeste Ediciones, 1995.

CATALDI, Giancarlo; MAFFEI, Gian Luigi; VACCARO, Paolo. Saverio Muratori and the Italian school of planning typology. *Urban Morphology*. v. 6, n. 1, p. 3-14. 2002.

CULLEN, G. Paisagem urbana. Lisboa: Edições 70, 2008.

KOSTOF, S. The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History. New York: Bulfinch Press, 1993.

LYNCH, K. ¿De qué tiempo es este lugar?. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 1972.

LYNCH, K. A Imagem da Cidade. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1997.

MARZOT, Nicola. The study of urban form in Italy. Urban Morphology. v. 6, n. 2, p. 59-73. 2002.

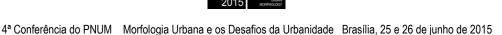
MATTOS, Guilherme Meirelles Mesquita de. *Decodificando a cidade*: forma, imagem e história na classificação tipológica do centro da cidade do Rio de Janeiro. Niterói, 2013. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal Fluminense, 2013.

MONEO, R. On Typology. In: Oppositions. Cambridge: MIT Press, no 13, p. 23-45, verão 1978.

MOUDON, Anne V. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*. v. 1, n. 1, p. 3-10. 1997.

NASCIMENTO, Cristiano Felipe Borba do. Nada vem do nada: por uma revisão contemporânea do conceito de tipo edilício. *Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP*, São Paulo: FAUUSP, n. 27, jun. 2010.

- PANERAI, P. Análise Urbana. Brasília: Editora UnB, 2006.
- PANERAI, P. CASTEX, J.; DEPAULE, Jean-Charles. *Formas Urbanas:* A Dissolução da Quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013.
- PEREIRA, Renata Baesso. *Arquitetura, imitação e tipo em Quatremère de Quincy.* São Paulo, 2008. 357 f. Tese (Doutorado Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo) FAU-USP, 2008.
- ROSSI, A. A Arquitetura da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. Preservar não é tombar, renovar não é pôr tudo abaixo. *Revista Projeto 86*, Ensaio e Pesquisa, abril 1986, São Paulo, pp.59-63.
- WHITEHAND, J.R. British urban morphology: the Conzenian tradition. *Urban Morphology*. v. 5, n. 2, p. 103-109. 2001.



Urbana Pro Nobis:

O papel das religiões na conformação socioespacial da sociedade urbana

Gustavo de Campos

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP)

Rua Virginia Bompani Salvestrini n°105 Jardim Guarujá, Sorocaba-SP, 15 33887016 - 15 98128-1891

gustavospcampos@gmail.com

Resumo

As religiões fazem parte dos elementos que moldaram nossa sociedade desde os tempos mais longínquos e a conformação espacial e distribuição da população dentro dela não é diferente. Neste artigo procuramos compreender as implicações da religião no espaço urbano, bem como sua relação com outros elementos sempre presentes, como a política e a economia.

Palavras-chave

Urbanização, religião, cultura, espaço público

Abstract

Religions are among the elements that have shaped our society since the most ancient times, and in the matters of a spacial structure and population distribution, these same religion effects can also be seen in it. In this article we look forward to understand the religion implications inside the urban space, as well as its relation to other current elements always noticeable, as politics and economy.

Keywords

Urbanisation, religion, culture, public space

Deixai toda a esperança, vós que aqui entrais.1

São muitos os elementos que moldaram e continuam a moldar a morfologia das cidades ao redor do mundo. Seu clima, pluviosidade e outras condições ambientais; a necessidade alimentar e as possibilidades disponíveis; as condições geológicas e geográficas; são alguns dos fatores responsáveis pela conformação de um núcleo urbano. As cidades comerciais chinesas e mongóis ao longo da Rota da Seda, que cresceram de maneira acelerada no século XIII, influenciadas pelo vigoroso comércio que se desenvolvia com o ocidente sob a corte de Kublai Khan; a atual capital brasileira, fruto das políticas do governo de Juscelino Kubstchek na segunda metade da década de 1950 com o traçado do plano piloto de Lucio Costa, nascia do planejamento econômico e territorial-estratégico do governo brasileiro. Seja na Xanadu idílica cantada por Samuel Taylor Coleridge ou no "rabisco pulsante" brasileiro (Carlos Drummond de Andrade), podemos analisar estas cidades de maneira a perceber que não foram construções simplesmente esporádicas, mas sim constructos do engenho humano embasadas em diferentes elementos de formação cultural e espacial, diferentes fatores de desenvolvimento e evolução social.

Dentre esses tantos fatores, um deles exerce poder desde a escala mais íntima do lar até a macro escala urbana, levando as cidades serem batizadas com nomes relativos a ela e até mesmo fundadas em seu nome: as religiões. Limitar-nos-emos aqui a mostrar a influência das religiões na morfologia e distribuição sociespacial em alguns casos encontrados no ocidente e apenas em ambientes urbanos. Os ambientes rurais não serão abordados por responderem a uma lógica diferente da que acabou por se desenvolver nas cidades, ainda que campo e cidade tenham mantido intima relação até tempos recentes. As analises foram feitas a partir de recortes considerados exemplares para a compreensão da maneira como o cristianismo, religião predominante na Europa a partir do Edito de Tessalônica e depois da dominação cultural imposta pelos colonizadores aos nativos das Américas. Estas não serão aqui abordadas por uma questão de espaço de desenvolvimento do artigo. A África, bem como e o Oriente Médio, principalmente as nações predominantemente islâmicas, possuidoras de densos ambientes urbanos constituem assunto por demais complexo para ser tratado neste único artigo, o qual se propõe a tratar objeto suficientemente denso e sem esperanças, ou mesmo desejo, de esgotar tão vasto tema. Para iniciação dos estudos da influência da religião islâmica em suas cidades, recomenda-se o artigo The Islamic City: Myths, Islamic Essence, and Contemporary Relevance, de Janet Abu-Lughod, e os livros Em Nome de Deus, de Karen Armstrong; Lendo Lolita em Teerã, de Azar Nasif; e Pelo Amor ao Saber, de Robert Irwin.

⁻

¹ ALIGHIERE, Dante (Tradução de Vasco Graça Moura). *A Divina Comédia*. Editora Landmark: São Paulo, 2005.

Desta maneira, trataremos de nosso assunto dentro de um recorte estritamente europeu, com a esperança de que ele possa abrir portas para um entendimento maior da questão de maneira geral.

Tradições e crenças fazem parte do cotidiano humano desde as mais antigas civilizações que podem ser estudadas. Elas se manifestam na forma de medo, respeito e tributo à natureza, num primeiro e compreensível momento de tentativa de apreensão e entendimento dos fenômenos naturais. Se no nomadismo os abrigos temporários eram aqueles feitos de materiais que podiam ser encontrados nas proximidades ou os abrigos fortunamente achados (cavernas, grutas, árvores de copa densa e larga), quando o ser humano se estabelece como sedentário, tradições e crenças tomam um lugar central em sua vida, apenas equiparada em importância com a luta diária pela sobrevivência em um ambiente hostil, e mesmo tendo a fusão desses dois elementos em dado momento.

Não podemos cair no inocente erro de considerar o urbanismo derivado de princípios e dogmas religiosos como a simples materialização dos primeiros. Uma via de mão dupla se estabelece aqui. Os espaços são conformados pelos dogmas e as tradições religiosas também surgem ou são moldadas no espaço. A passagem da escala do edifício para a escala da cidade é também fundamental para a compreensão do papel da religião. É impossível compreender a cidade medieval, por exemplo, sem considerar as elevadas alturas que as catedrais góticas atingiam com sua efêmera iluminação interna e a proeminência dos agulhões vistos em seu exterior (suas agulhas elevadas aparecem de longe ao viajante, como o farol, aos navegantes²). Os locais sagrados tem o poder de levar pessoas a viajar por milhares de quilômetros, muitas vezes a pé, e renovar sua fé nas divindades que adoram, como a cidade de Meca na Arábia Saudita ou o Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha. Entretanto, estes estão ligados previamente às histórias de seus livros sagrados e episódios da vida de personagens santos em sua cultura. Estas especificidades os conferem a característica de não poderem ser reproduzidos em outro lugar, exatamente pelas suas características sagradas próprias e individuais. Desta maneira nos deteremos em breves estudos de caso que, apesar de serem aqui isolados para análise, não estão ligados a episódios diretamente vinculados aos livros sagrados ou mesmo sofreram qualquer tipo de benção divina especial de modo a torna-los santos, excetuando-se as igrejas, abençoadas por excelência na religião Católica. Passaremos das primeiras basílicas cristãs para o reinado de Carlos Magno, as cidades do medievo europeu, o bairro judeu de Praga, a iconoclastia de Oliver Cromwell e o Renascimento e Barroco Italiano. Estes espaços analisados se conformaram da maneira como serão apresentados através de processos envolvendo a cultura dos habitantes locais, a história, conflitos e encontros com outros povos (de diferentes e conflitantes culturas) aos quais foram sujeitados. Entendendo tal morfologia urbana não como um produto, mas como um processo de fato, é possível iluminar certos aspectos de sua conformação que, de outra maneira, seriam relegados a um segundo

² ARGAN, G. C. *História da Arte Italiana Volume 1*. Cosac Naify: São Paulo, 2013.

plano, perdendo-se não apenas informação, mas um vigor cultural que está encravado no espaço e é indistinguível deste enquanto materialização e vivência do mesmo.

As cidades europeias

Impregnadas pela cultura helênica, as cidades do Império Romano eram fundadas em princípios políticos, geográficos e religiosos (pagãos). O primeiro movimento feito ao se estabelecer um sítio para a fundação de uma cidade era a definição do *cardo maximus* e *decumanus maximus*, eixos norte-sul e leste-oeste, respectivamente, que eram ligeiramente ajustados à topografia do terreno e aos ventos predominantes. As instituições políticas e religiosas tomavam seu espaço na cidade de maneira a definir a distribuição espacial na escala do pedestre e dos usuários destas instituições, como o Senado e os templos dedicados aos seus deuses, ambos limitados à frequência de uma pequena parte da sociedade, a nobreza, as elites e seus sacerdotes.

Quando o Imperador Constantino declara sua conversão ao cristianismo e promulga o Edito de Milão no século IV, a perseguição aos cristãos cessa e abre espaço para que, no fim deste mesmo século, o Imperador Teodósio promulgue o Edito de Tessalônica, tornando a religião cristã a religião oficial do Império Romano e proibindo o culto pagão. Desta maneira o uso dos espaços religiosos muda de configuração. Não mais apenas uma pequena parcela da sociedade era convidada aos templos, mas sim a população como um todo, mesmo que o culto não fosse realizado de maneira inteligível a camponeses e subalternos.

Giulio Carlo Argan discorre sobre esta transição e os primeiros edifícios de culto cristão:

O reconhecimento oficial do culto cristão traz à tona, obviamente, o problema dos edifícios para o culto, as igrejas, Desde o princípio, a igreja cristã tem uma precisa função social: o rito exige a presença da comunidade reunida (a ecclesia); a instrução religiosa dos fiéis e a acolhida de novos prosélitos são funções religiosas exatamente como o sacrifício celebrado pelo sacerdote no altar. A arquitetura paleocristã vale-se, na origem, de esquemas estruturais e tipológicos já existentes, mesmo que seja modificando-os nas dimensões e na distribuição dos espaços em relação às novas exigências religiosas; mas é perfeitamente compreensível que a nova religião evite tomar como modelo os edifícios religiosos pagãos e se volte facilmente aos tipos da arquitetura civil. Os dois tipos fundamentais da arquitetura paleocristã são a basílica e a rotunda. É bem provável que a basílica descenda do tipo da basílica privada romana (sala de reunião do palácio patrício); a rotunda, dos mausoléus e dos ninfeus termais. A basílica é a "ecclesia" por excelência: o lugar de reunião de uma comunidade cristã, com espaços distintos para os fiéis e para aqueles que aspiram a tornar-se, mas, não tendo ainda recebido o batismo (catecúmenos), não podem ter acesso total ao ritual sagrado. A planta da basílica cristã é longitudinal; as partes são distribuídas com simetria bilateral em relação ao

eixo maior do retângulo. Consta de uma grande nave central e duas ou quatro naves laterais menores, separadas por fileiras de colunas. Em um dos lados curtos está a entrada; no lado oposto há uma vasta cavidade semicircular (*abside*), coberta por uma meia cúpula (*catino*). A cobertura é de madeira, muitas vezes com as tesouras dos tetos (*capriate*) à vista. O arco que une a abside à grande nave chama-se *triunfal:* debaixo dele está o altar. A nave maior recebe muita luz pelas amplas janelas postas na parte alta das paredes e se apresenta como uma perspectiva linear livre, dividida pelos intervalos regulares das colunas. Diante da fachada situava-se um vasto espaço descoberto e com pórticos (quadripórtico), destinado à instrução dos catecúmenos.³

Este movimento de passagem da exclusividade e elitização dos cultos pagãos para a integração da sociedade sob uma mesma fé (e teto) no cristianismo, tem grande importância. Uma vez que as reuniões (quando estas existiam) não se limitavam mais a uma ínfima parte da população, mas sim a toda ela, naturalmente os edifícios, como demonstrou Argan na passagem acima, se transformam de maneira a atender a esta nova demanda. No entanto, não apenas os recintos de culto se modificam, pois, com eles a configuração da malha urbana na qual se inserem é também transformada, principalmente em se tratando de seu entorno imediato. Esta evolução acompanha também a transformação da cidade como um todo, sendo importante ter em mente que a religião é apenas um dos muitos aspectos a moldar uma cidade.

Com a cristianização da sociedade acontecendo progressivamente e os cultos pagãos se extinguindo por toda a Europa, o cristianismo conheceu várias expressões por todo o continente ao longo dos séculos. Da pequena basílica de San Salvatore em Spoleto, Itália, do século IV, passando pela Catedral de Aachen na Alemanha, finalizada no alvorecer do século IX, até a Catedral de São Vitus, com seu coro completado em 1385, as instituições religiosas, lugares de reunião do clero e da *ecclesia*, estenderam sua esfera de influência ao seu entorno e ditaram parte dos rumos que as construções em seu entorno tomariam nos anos por vir e a morfologia de seus espaços públicos.

Detendo-nos nestes três exemplos acima citados, podemos traçar algo como que uma mudança paulatina nos espaços afetados pela religião, os quais nunca devem ser entendidos como evolução ou progressão linear, em que se pese a amplidão territorial da Europa e o *locus geni*. Na basílica de San Salvatore observamos o espaço ainda dilatado da praça que a precede, cercada por baixas construções que estabelecem seus limites. O tamanho reduzido deste espaço aberto e a escala de seus edifícios ainda não atingiram a expressão plástica e urbanística que conquistarão dez séculos mais tarde no Renascimento Italiano. O retorno a uma *espacialidade perspéctica e retilínea, assentada sob o eixo entrada-altar-abside*⁴, ainda se encontra encapsulada dentro do edifício e não expressa uma preocupação

³ Idem.

⁴ Idem.

de simetria (em sentido vitruviano) ou mesmo enquadramento visual em relação a um ponto de vista. Se o arco de entrada do claustro de San Pietro in Motorio "enquadra" o Tempietto e o coro de Santa Maria presso San Satiro é feito para atingir seu efeito máximo em um determinado e exclusivo ponto da nave central da igreja, para ficarmos apenas em Bramante, a fachada de San Salvatore não externa essas preocupações, limitando o diálogo, ao menos em âmbito espacial, com a praça. Numa época em que a religião cristã ainda se consolidava através de uma transição entre os cultos realizados em residências e pequenos salões, o interior dos edifícios é o *locus* único da adoração e admiração religiosa, onde se encontra a Graça divina.



Figura 1. Interior da Basílica de San Salvatore, na cidade de Spoleto, Itália. Fonte: http://oltre-la-notte.blogspot.com.br/2012/04/antiche-presenze-cristiane-lungo-il.html

A sua transformação é evidente, as suas distâncias e os volumes não são mais determinados pela capacidade de sustentação dos elementos ou pelo peso das massas murais, mas pelo seu equilíbrio proporcional, pela correspondência das partes a uma verdade metafisica⁵. Ainda nos termos de Argan, o espaço não é mais do que luz natural e sobrenatural, porém ela essa luz sobrenatural tem por excelência seu lugar de apreciação dentro do templo, jamais fora dele. Tendo em mente a juventude do culto cristão e a recém liberdade de manifesta-lo, faz sentindo que a interiorização espacial das preocupações da relação do ser humano com a casa do divino seja feita dentro dos limites do edifício, relegando uma importância secundária ao ambiente externo, o ambiente em que a ecclesia pecadora não mais estaria sob os auspícios sagrados da casa do Senhor.

-

⁵ Idem.

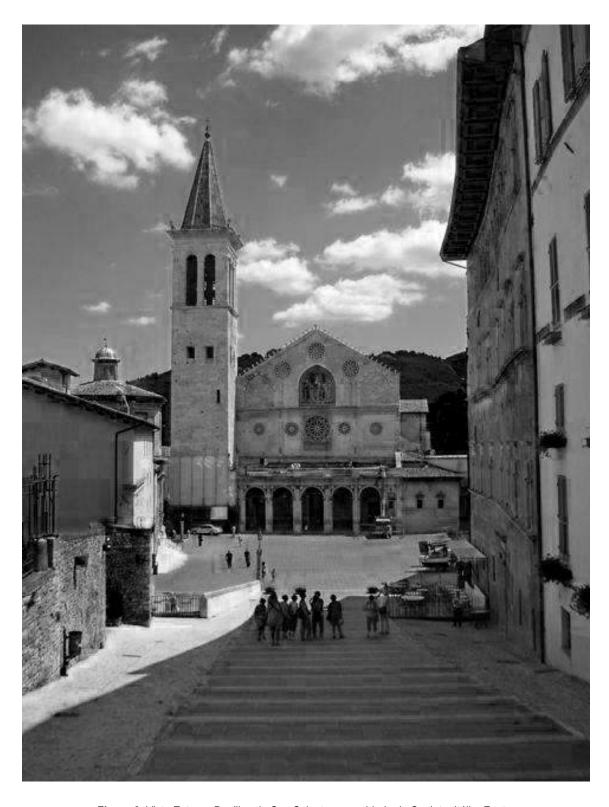


Figura 2. Vista Externa Basílica de San Salvatore, na cidade de Spoleto, Itália. Fonte: http://www.italytraveller.com/en/r/umbria/s/spoleto

Aquilo que comumente é tomado como Renascimento Carolíngio, uma renascença da arte cristã primitiva (em linhas gerais e não suficientes para explicar sua complexidade), nasce de um transito de ideias que atravessa os alpes e chega ao norte da Europa, não podendo ser tomado como conhecimento estanque

sem incorrer em erros conceituais graves. Este fluxo de informações e produção artística não poderia deixar de afetar a maneira como as cidades, em crescente expansão, eram construídas.

[...] a Itália desempenhou papel capital; e como o centro de poder carolíngio se localizava no norte, ideias artísticas e artesãos começaram a acorrer do sul, da Itália em direção a Aachen, e dali se espraiando para Tours e Saint Denis, na França, para a Renânia e a recém conquistada Saxônia, na Alemanha. Esse trânsito permaneceria como uma das características fundamentais da historia da arte medieval, até a cristalização do estilo gótico.6

A Real Igreja de Santa Maria em Aachen, a Catedral de Aachen, estabelece uma relação com o seu entorno e o espaço público produzido a partir de relação muito diferente da do caso anterior. A mais antiga catedral do norte da Europa, consagrada no inicio do século IX sob o reinado de Carlos Magno, possui uma escala construtiva muito maior do que a basílica em Spoleto. O impulso gótico que se eleva aos céus, ainda que primitivo aqui, se esboça com maior vitalidade quando em contraste com as construções ao redor. Ao contrario da praça de San Salvatores, as edificações não delimitam um espaço juntamente com a igreja, mas sim a cercam, criando uma envoltória que lhe permite uma relação de contraste muito mais violenta, ainda que as construções normandas da Munsterplatz apresentem até quatro pavimentos de altura e o típico proeminente telhado normando. Esse espaço de envoltória fica claro observando a imagem abaixo (**Figura 3**) e, nos apropriando das condições que uma planta fornece, executar um pequeno jogo de negativo e positivo.

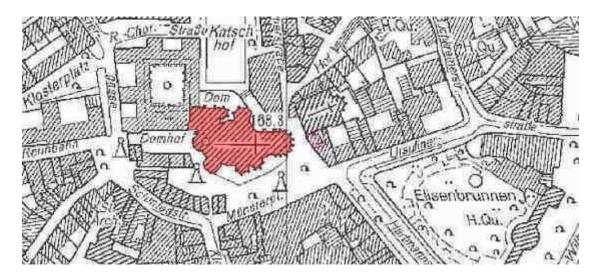


Figura 3. Planta da região central da cidade de Aachen. Fonte: http://www.obib.de/Archaeologie/Aachen/NW2006-1007.html]

_

⁶ KIDSON, Peter. *O Mundo da Arte: o mundo medieval.* EXPED: São Paulo, 1978.

Se a construção em questão, a catedral, destacada em vermelho, fosse mais baixa que as construções que a envolvem, ela ali estaria em uma relação de submissão, não apenas pela diferença de altura, mas sim também pelo fato de estar envolvida, cercada. Esta condição de cerceamento, ainda que permanecendo, independente da altura, deixa de ser condição inferior e potencializa a superioridade quando a catedral se revela muito mais alta do que as edificações do entorno. Não só ela está cercada de construções como pode ser vista ao longe pela superioridade formal, pelo impulso aos céus que subjuga as construções civis, a *ecclesia*, ao poder de Deus. A partir dessa relação, o espaço público, o ambiente urbano derivado dessa dialética, extrapola, externaliza (ainda que exacerbando-o mais em seu interior) o que antes era próprio do interior das igrejas: o temor a Deus.



Figura 4. Vista da Munsterplatz de uma das torres da Catedral de Aachen. Fonte: http://www.aachen-emotion.com/en-professionals/places/home-sweet-home

A Catedral de São Vitus, em Praga na República Tcheca, é um excelente exemplo de como a arquitetura se mesclava com a arquitetura civil e militar de maneira a criar uma trama urbanística própria.

Como parte do complexo do Castelo de Praga, esta catedral se localiza em uma pequena colina, de modo que quando de sua construção (seu coro foi completado em 1385) o terreno elevado no qual se encontrava pudesse ser uma vantagem para defesa dos dois mais importantes poderes cidade: o poder político (concentrado no castelo) e o poder religioso (concentrado na catedral, a maior do país).



Figura 5. Catedral de São Vitus vista do rio Vltava. Fonte: http://www.docbrown.info/docspics/europe/czech10.htm

Esse contexto diferente no qual ela se encontra, uma cidadela cercada por muralhas ao estilo medieval, não impede que ela manifeste características semelhantes as da Catedral de Aachen. Entretanto, o impulso gótico aos céus já se encontra maduro em São Vitus e a relação de submissão dos edifícios do entorno a grande catedral é ainda maior, bem como a relação de temor do homem a Deus, que se faz ainda mais expressiva nas vertigens alcançadas pelo interior e exterior das alturas góticas.

A apreensão da igreja (ao menos do todo de sua fachada principal) não era uma preocupação e isso pode ser notado claramente quando a relação de tamanho entre a altura da catedral e a distância da mesma para a edificação mais próxima de seu entorno é tão pequena, como evidente na (**Figura 6**). Essa relação de tamanho volta a aparecer quando as estreitas vias da cidade medieval, abertas para dar acesso ao contido entorno das igrejas, podem vislumbrá-las parcialmente, desnudando-as de modo abrupto quando finda a via. Essa tomada de vista quase que violenta impõe a massa flamejante da igreja na vista do transeunte fazendo com que a surpresa (ou a mera dilatação de pupila para aqueles que já não se surpreendem com essa situação quando ela faz parte de seu dia a dia) obrigue-a a percorrer os olhos através de vitrais, colunatas e canaletas, arcos ogivais e pináculos apontando para a grandiosidade do divino nos céus.



Figura 6. Vista da Catedral de São Vitus, no complexo do Castelo de Praga. Fonte: http://luxurytravelspots.com/what-to-see-in-prague-the-castle-the-cathedral-and-the-old-town-square/

Importante notar como no primeiro caso até agora discutido, a basílica de San Salvatore, a igreja era parte da composição de um espaço público que não estava ali exclusivamente para ela e nem nascia a partir dela, mas integrava-a como equipamento da cidade num espaço dilatado em relação à altura que suas edificações alcançavam. A catedral de Aachen e de São Vitus, cada uma a sua maneira, se estabelecem sob outra chave, fazendo com que os edifícios que as cercam surjam em razão de sua existência e estabelecendo uma relação muito clara para com eles. Nesses dois casos, o edifício religioso não é uma parte da cidade que se integra a ela, mas sim um elemento que obriga a cidade a se conectar a ela através de estreitas vias não menos submissas, deixando claros os limites da influência religiosa. Ao sair por uma das esquálidas vielas que dão vazão ao espaço público ao seu redor, o fiel, deixando a atmosfera sagrada de submissão das edificações e das almas à altura gótica da catedral, volta ao seu mundo cheio de pecados e iniquidade, mas, ao olhar para o horizonte, pode sempre lembrar e ser lembrado do temor ao seu Deus e ao inferno que o espera caso não cumpra com os supostos deveres que lhe foram ensinados na cerimônia em latim que o campesinato sequer pode compreender.

Continuando com os olhos voltados para a Paris do Leste, é possível notar outros efeitos da religião sobre a distribuição socioespacial das cidades. Se até agora juízos de valor não eram pertinentes quanto à presença da religião e suas instituições e sua consequente integração à malha urbana, um manto negro recai sobre certas regiões quando falamos da segregação e outras formas de opressão realizadas em ambiente urbano em nome das religiões.

Em Praga, onde hoje em dia se denomina Cidade Velha, longe dos muros que abrigam o Castelo de Praga e a Catedral de São Vitus, se encontra o Bairro Judeu. Ele leva este nome pela ocupação dos adeptos desta religião que acontece desde o século X, segundo os primeiros relatos, até os dias de hoje, porém em quantidade muito menor, visto que grande parte do bairro foi demolida durante uma reforma sanitária da cidade no final do século XIX.

Quando os soldados das primeiras Cruzadas passaram e estabeleceram um povoado em Praga em 1056, eles atacaram o Josefov, o Bairro Judeu, subjugando uma próspera comunidade por conta de suas crenças religiosas (em que pese as motivações políticas e econômicas dos Cruzados). Ao longo dos séculos a cidade cresceu, inclusive ao redor do Josefov, e os judeus foram condenados à condição de subcidadãos e seus deslocamentos reduzidos, quando não confinados ao gueto que seu antigo bairro havia se tornado. Esta segregação espacial e social atravessou os séculos e, mesmo quando o direito a frequentar a sociedade cristã e as universidades foi dado aos judeus na segunda metade do século XIX, o lugar deles no espaço geográfico estava tão consolidado no imaginário da população cristã que ver um judeu fora do Josefov se tornou mais um motivo para ataca-los.7 A religião cristã não só separou as duas comunidades que habitavam a mesma região, mas, segregando-a, brandiu na religião oprimida uma marca que por séculos a acompanharia ao ser vista fora do lugar que era considerado o único passível de ocupação em toda a cidade. A segregação espacial é mais do que o deslocamento geográfico de uma população para um reduto do qual elas não devem sair, é também uma maneira de estigmatizar um grupo de indivíduos de maneira a isola-los de uma sociedade que os considera inferiores, não dignos de compartilhar com ela as benesses da aglomeração humana urbana; uma forma de marca-las como a um rebanho, para que, ao serem vistas fora de sua gaiola, sejam imediatamente reconhecidas e conduzidas de volta ao lugar da onde nunca deviam ter saído. O Shylock de William Shakespare, no clássico O Mercador de Veneza, e os judeus marcados com a Estrela de Davi no Gueto de Varsóvia, durante a Segunda Guerra Mundial, eram condenados pelo simples deslocamento em uma via pública fora dos limites de seus guetos, por vezes com a morte.

Ainda em meados do século XIX, algumas histórias, que já eram conhecidos contos na cidade de Praga desde séculos atrás, sobre o Golem, um ser que podia ser criado a partir de terra por quem detivesse o conhecimento dos encantamentos necessários, começaram a ser publicados. Segunda tais histórias, o rabino Judá Loew ben Betzalel havia criado o Golem para proteger o Josefov dos ataques dos cristãos. O Golem é uma possível inspiração para o monstro do Frankenstein de Mary Shelley. Quando os cidadãos do vilarejo atacam o "monstro" criado pelo doutor, a inspiração parece se transformar em metáfora.

O marido de Mary Shelley, o poeta inglês Percy Bysshe Shelly, em 1811, então com 19 anos, deixou a Inglaterra para ir à Irlanda com o objetivo de *levar para frente o quanto pudermos a Emancipação*

⁻

⁷ http://www.expats.cz/prague/article/czech-tourism/josefov-pragues-jewish-quarter/

Católica⁸. A Emancipação Católica foi um processo de tentativa de diminuição das muitas restrições impostas aos católicos pelos protestantes anglicanos.

O desencantamento dos católicos com a União, e sua continua exclusão da vida pública, não poderia deixar de criar uma sociedade instável. O próprio fato de que cidadãos católicos, especialmente os do tipo mais rico, [...] podiam (se homens adultos) votar mas não assumir nenhuma posição de liderança, resultou numa insatisfação mais aguda do que as velhas leis penais haviam antes gerado.⁹

Após estes eventos, ainda 1811, Shelley escreve e publica *A Necessidade do Ateísmo*, algo como um artigo onde sem, no entanto, deixar de acreditar numa força cósmica eterna e coexistente com o universo, refuta a ideia de uma deidade criadora e pessoal. Os efeitos da imposição religiosa que ele presenciava e das consequentes fusões destas com a política e a sociedade como um todo parecem ter feito o jovem poeta assumir uma posição de repúdio ao poder que tais ideias tinham de transformar pessoas em meros servos, joguetes de dogmas impostos.

A dominação inglesa em terras esmeralda, dominação esta política motivada e sustentada por diferenças religiosas que se confundiam política e economicamente, limitavam as decisões dos irlandeses em suas próprias terras, incluindo a disposição de suas vias e a imposição das habitações georgianas por longas extensões, as quais ainda podem ser encontradas em grande número em cidades como Dublin, Waterford, Ross e Galway.

A dominação protestante não era novidade para os irlandeses. Após a Revolução Inglesa, Oliver Cromwell aportou em terras irlandesas em 1650 e deixou um rastro de destruição nas partes das cidades que ostentavam símbolos católicos. Muitas das igrejas irlandesas, algumas das quais tem como característica marcante a presença de um cemitério em suas dependências (alguns de tamanho considerável), tiveram sua iconografia completamente destruída e os corpos removidos dos túmulos. Com os corpos removidos de seus lugares originais de descanso, novos cemitérios foram criados e, ao menos até a expulsão de Cromwell do país e de algumas restituições dos corpos aos seus cemitérios originais, os enclaves gerados por estes novos locais criavam nova paisagem no ainda insipiente urbanismo do país e a malha urbana se modificava, muitas vezes não tendo a mesma sorte da Catedral de St. Canice na cidade de Kilkenny, que pode ser reformada e teve seu cemitério reconstruído.

⁸ WOODCOCK, Bruce (org.). *The Selected Poetry and Prose of Shelley*. Wordsworth Editions: Londres, 2002.

⁹ ROSS, David. *Ireland: History of a Nation*. Geddes & Grosset: New Lanark, 2009.

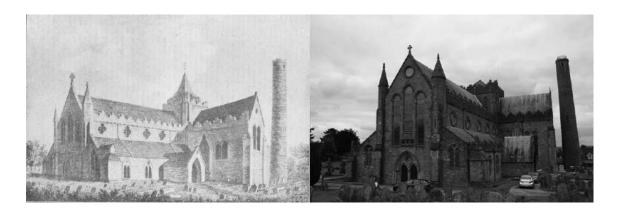


Figura 7. Catedral de St. Canices, na cidade de Kilkenny, Irlanda. À esquerda, a catedral é representada logo após o restauro subsequente a passagem de Cormwell pela Irlanda. À direita, a catedral como se encontra hoje.Fontes: http://www.google.com.br/imgres?imgurl=http://www.rootsweb.ancestry.com/~irlkik/pics/c_st_canice_1791.jpg&imgre furl=http://www.rootsweb.ancestry.com/~irlkik/timeline.htm&h=433&w=595&tbnid=wMZdyQmNsOUIZM:&zoom=1&docid=kJLnZH8H-yfy1M&ei=tnJpVcDzJY

Nenhum texto sobre o papel das religiões na conformação do urbanismo estaria completo sem uma menção, ainda que rápida, sobre Florença, Roma e Vaticano.

No alvorecer do Renascimento, em meados do século XV, a ruptura com a ordem da cidade medieval acontece de maneira a transformar o ambiente urbano. A relação do ser humano para com Deus se desloca dentro do próprio âmbito religioso.

[O] Fundamento do pensamento humanista, é a convicção de que Deus não é tanto o princípio, mas o fim do poder e do saber humano. Poder e saber deixaram de derivar da revelação, mas continuam visando ao conhecimento da divindade, e passam a ter seu princípio no humano, ou seja, na razão e na história. Essa cultura, essencialmente leiga, burguesa e urbana, é a que embasa a concepção humanista da cidade. 10

Continua Argan:

A cultura humanista propõe, pela primeira vez de forma consciente e orgânica, o problema da cidade, enquanto sede de uma sociedade organizada e expressão visível de sua função. De fato, construiu-se no âmbito da cultura humanista, pela primeira vez após o fim do mundo clássico, uma teoria ou uma ciência da cidade, uma *urbanística.*¹¹

Em Florença, berço do Renascimento Italiano, uma via liga a Catedral de Santa Maria del Fiori (com a majestosa cúpula de Filippo Brunelleschi a "cobrir todos os povos da toscana", segundo o teórico renascentista, e primeiro de idealizador do que podemos chamar de *urbanismo renascentista*, Leon Battista Alberti) à igreja da Santissima Annunziata e sua praça. Com exceção da cúpula de Brunelleschi,

¹¹ Idem.

14

¹⁰ ARGAN, G. C. *A Cidade do Renascimento* in *Clássico Anticlássico: o renascimento de Brunelleschi a Bruegel.* São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

nenhuma das duas igrejas é nova, mas a ligação estabelecida se dá apenas em meados do século XVI, mostrando a necessidade de integração à cidade que as instituições religiosas exigiam mediante seu papel naquela sociedade e como o ideal humanista-renascentista responde a isso.

Avançando um pouco no tempo, o Barroco se estabelece em fins do século XVI e dois grandes e diferentes exemplos podem ser demonstrados com duas das mais famosas obras de Bernini e Borromini em Roma.

Seguindo eixo estabelecido pela ponte de Santo Angelo, Bernini cria defronte à basílica de São Pedro (com a cúpula de Michelangelo e a fachada de Maderna) uma praça cercada por vasta colunata. A repetição cerimonial das colunas que cercam a praça oval e simbolizam os braços envolventes da Igreja é típica dos conceitos espaciais do alto barroco (o projeto da Praça de São Pedro data de 1657) e do renovado interesse do período pelo simbolismo.



Figura 8. Praça de São Pedro vista da Basílica de São Pedro, Vaticano. Fonte: http://wall.alphacoders.com/by_sub_category.php?id=202769&lang=Portuguese

Borromini, no entanto, produz um espaço diferente a partir de sua San Carlo Alle Quattro Fontane (projeto de 1665), também em Roma. Formalidades arquitetônicas a parte, a pequena igreja possui uma torre a 45° em sua esquina, a qual estabelece um diálogo com as outras três esquinas localizadas no cruzamento onde se encontra. Cada uma dessas esquinas possui uma fonte (daí o nome da igreja) e as estreitas vias não permitem que a igreja possa ser vista a distância, porém, o tamanho reduzido não impede completamente a tomada quase total de sua visão numa única tentativa de apreensão. Como as

autoridades eclesiásticas apropriada e aprovadamente comentaram: tudo está disposto de tal maneira, que uma parte suplementa a outra, e o espectador é estimulado a deixar seus olhos vaguearem incessantemente.¹²



Figura 9. San Carlo Alle Quattro Fontane, na cidade de Roma, Itália. Fonte: http://polinakozlova.tumblr.com/post/2809066365/chiesa-di-san-carlo-alle-quattro-fontane-by

_

¹² Kitson, Michael. O Mundo da Arte: o barroco. EXPED: São Paulo, 1978.

Conclusão

Em que pese a complexidade do assunto e os recortes que aqui foram feitos, é possível compreender como a religião, primeira tentativa do ser humano de compreender a natureza ao seu redor, foi (e ainda é) um dos elementos estruturadores daquilo que hoje conhecemos como sociedade urbana. Com suas qualidades, sua arte e seus eventuais desvios psicóticos em direção à segregação e a intolerância, ela é elemento fundamental para qualquer um que deseje compreender a maneira como a morfologia das cidades ao redor do globo se transformaram ao longo dos séculos, interpretando a vontade dos céus no traçada das vias de nosso cotidiano.

Referências Bibliográficas

Alighiere, Dante (Tradução de Vasco Graça Moura). A Divina Comédia. Editora Landmark: São Paulo, 2005.

Argan, G. C. História da Arte Italiana Volume 1. Cosac Naify: São Paulo, 2013.

Argan, G. C. A Cidade do Renascimento in Clássico Anticlássico: o renascimento de Brunelleschi a Bruegel. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

Argan, G. C. Imagem e Persuasão: ensaios sobre o barroco. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

Argan, G. História da Arte Como História da Cidade. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

Bacon, Edmund N (1967) Upsurge of the Renaissance, in M Larice, E Macdonald (eds) *The Urban Design Reader,* Routledge, Londres , 5-12.

Chadwick, Henry & Evans, G. R. Igreja Cristã. Folio: Barcelona, 2002.

Kidson, Peter. O Mundo da Arte: mundo medieval. EXPED: São Paulo, 1978.

Kitson, Michael. O Mundo da Arte: o barroco. EXPED: São Paulo, 1978.

Martindale, Andrew. O Mundo da Arte: o renascimento. EXPED: São Paulo, 1978.

Ross, David. Ireland: History of a Nation. Geddes & Grosset: New Lanark, 2009.

Woodcock, Bruce (org.). The Selected Poetry and Prose of Shelley. Wordsworth Editions: Londres, 2002.



4ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

PAISAGENS URBANAS EM TRANSFORMAÇÃO: as cidades litorâneas de Paranaguá (Brasil) e Faro (Portugal).

Uma analise configuracional

Jussara Silva, Mafalda Pacheco, Teresa Heitor, Gislene Pereira.

Universidade Positivo, Instituto Superior Técnico - UL, Universidade Federal do Paraná jumaria25@gmail.com, mafaldapacheco@tecnico.ulisboa.pt, teresa.heitor@tecnico.ulisboa.pt, gislenepereira42@gmail.com

Resumo

Este trabalho analisa a dinâmica espacial da ocupação antrópica nas cidades de Paranaguá (Brasil) e Faro (Portugal), nos anos de 1940 e 2015. A metodologia aplicada fundamenta-se na utilização da sintaxe espacial, especialmente as medidas de integração global e local, com o objetivo de investigar a evolução da configuração urbana e as transformações ocorridas na estrutura de ocupação destas cidades, investigando conformidades e dissonâncias. Foram gerados perímetros temporais da estrutura viária, que resultaram em mapas axiais, cruzados, com a evolução da mancha urbana. Longe de adotar ideias pré-concebidas sobre essas duas cidades, o presente ensaio pretendeu analisar a forma-espaço e eixos-rede de cada uma delas, tentando compreender as mensagens intrínsecas a cada configuração espacial.

Palavras-chave

Sintaxe espacial, dinâmica espacial urbana, configuração espacial, tipologias do traçado urbano.

Abstract

This paper analyzes the spatial dynamics of human occupation in the cities of Paranaguá (Brazil) and Faro (Portugal) in the years 1940 and 2015. The methodology is based on the use of Space Syntax Theory, mainly the global and local integration parameters, in order to identify the evolution of the urban fabric and the changes occurring in the cities' structure, investigating compliances and dissonances. The axial maps generated for the temporal perimeters of the urban structure were crossed with the evolution of urban fabric. Far from adopting preconceived ideas about these two cities, this paper intended to analyze the form-space and the axes-net, trying to understand the intrinsic messages for each spatial configuration.

Keywords

Space Syntax Theory, dynamics of urban spatiality, spatial configuration, urban layout types.

Introdução

Quando se analisa a costa litorânea do Paraná, Brasil, e do Algarve, Portugal, encontram-se duas regiões com grande heterogeneidade ambiental e socioeconômica. Ambas apresentam variedade de ecossistemas, diferentes graus de desenvolvimento das atividades econômicas, diversidade cultural de populações e desigualdades sociais. Apresentam ainda valiosas paisagens naturais, com disposições legais para protegê-las, mas com níveis crescentes de degradação ambiental.

O litoral paranaense abriga a cidade mais antiga do Estado: Paranaguá. Sua história remonta ao século XVI, quando a colonização portuguesa iniciou-se de forma efetiva no Brasil. Testemunha de mais de 400 anos de história, guarda, ainda, vestígios da época da colonização portuguesa. A cidade de Faro, capital política e administrativa da região do Algarve, constituiu-se em importante centro de trocas comerciais tendo sido ponto estratégico durante as viagens marítimas portuguesas durante os séculos XV e XVI. A sua relação privilegiada com o recurso natural da Ria Formosa constitui-se como um elemento estruturante da paisagem.

Este artigo analisa os padrões de crescimento urbano das capitais regionais Paranaguá (Paraná) e Faro (Algarve). É seu objetivo explorar a evolução da configuração e as transformações ocorridas na estrutura de ocupação destas cidades, identificando conformidades e dissonâncias. Mais concretamente, exploram-se as características das malhas urbanas, entendidas enquanto síntese da forma urbana, relacionando entre si as correspondentes dimensões sociais, espaciais e formais.

O artigo está organizado em três partes. Na primeira referem-se os procedimentos metodológicos adoptados e na segunda apresenta-se uma caracterização dos espaços físicos e socio-económicos das cidades de Paranaguá e Faro, bem como uma análise detalhada da geometria do traçado urbano em dois períodos históricos: núcleo urbano do início do século XX (1940) e área atual urbana. Na terceira parte revelam-se as transformações urbanas ocorridas nestas cidades a partir da descrição das respectivas propriedades configuracionais sob a ótica da sintaxe espacial.

Procedimentos metodológicos

O método de análise adoptado parte de contextos urbanos historicamente situados e desenvolve-se a partir da relação entre as características dos elementos morfológicos e funcionais e as propriedades configuracionais, considerando 3 níveis:

1) Caracterização das cidades de Paranaguá e Faro, mediante indicadores sociais (população residente, população presente), indicadores urbanos (delimitações das áreas urbanizadas) e atividades económicas (indústria pesqueira, turística, comercial, administrativa, etc.);

2) Caracterização das cidades de Paranaguá e Faro quanto à configuração do traçado urbano, descrevendo as suas características morfológicas e identificando o correspondente padrão morfotipológico: quadrícula; radial, semi-retículo e cluster; tal como ilustrado na **Figura 1.**

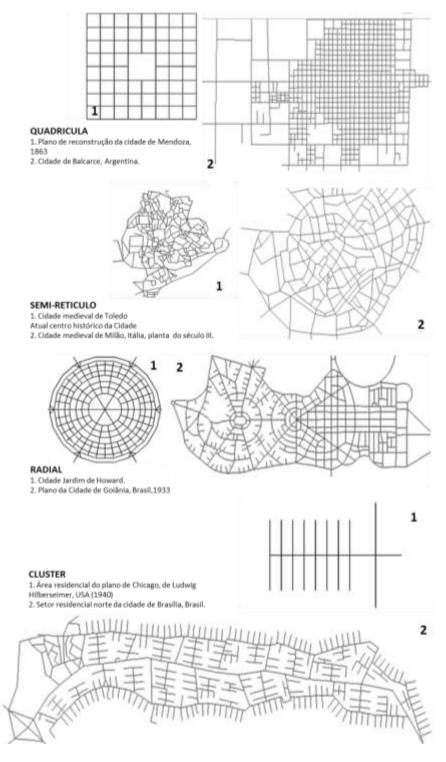


Figura 1. Tipologias do traçado urbano quanto à sua geometria: quadrícula; radial, semi-retículo e cluster. Fonte: Benévolo, 1982; Andraos et al., 2009; Krüger, 2012.

3) Caracterização das propriedades configuracionais das cidades de Paranaguá e Faro a partir da sua modelagem e representação sintáctica. A aplicação do modelo da Sintaxe Espacial oferece uma

representação visual do espaço sintética e expressiva que permite a comparação não só visual como quantitativa das duas cidades objeto do estudo. Ao contrário dos esforços típicos de representação gráfica de uma realidade física (como em desenho ou mapeamento), as representações utilizadas pela sintaxe espacial não têm como objetivo uma fidelização às propriedades métricas e geométricas, mas sim à representação do que é a experiência de ocupar o espaço representado (Pinelo e Heitor 2015).

Sobre a malha viária, e a partir da base cartográfica disponível, traça-se o menor número possível de eixos ou linhas axiais que representam acessos diretos na trama urbana. Após o processamento destas linhas, é gerada uma matriz de interseções, a partir da qual são calculados, por meio do Depthmap®, valores representativos de suas interrelações axiais (Hillier e Hanson, 1984; Hillier, 1996; Holanda, 2002; Holanda e Medeiros, 2012). Uma vez representado o espaço a estudar, o mapa é analisado algoritmicamente, sendo que a posição relativa de cada elemento (espaço) da rede (mapa) é analisada em relação a todos os outros elementos. Desta forma, as propriedades obtidas não variam com as condições individuais de cada elemento, mas com a sua posição topológica no mapa. Cada espaço é então descrito de acordo com a posição ocupada no sistema global, i.e., com o seu grau de acessibilidade relativa, designado por integração (propriedade global) e com as relações estabelecidas com os espaços direta ou indiretamente contíguos, i.e. as propriedades locais (conectividade). O sistema global é, por sua vez, descrito de acordo com o grau de acessibilidade dos vários espaços que o compõem. A diferenciação é estudada a partir da decomposição do sistema em subconjuntos e por comparação dos respectivos graus de acessibilidade.

A partir da leitura sintática, e com o objetivo de revelar atributos dos sistemas urbanos de Paranaguá e Faro, estes sistemas foram avaliados quanto às suas estruturas hierarquizadas, isto é, os graus de acessibilidade topológica local e global tendo como base as variáveis sintácticas de conectividade e integração. A variável conectividade traduz o número de linhas que se intersecionam com cada outra linha do sistema. Essa medida permite uma visão clara do papel que uma linha axial desempenha dentro do sistema. Linhas com alta conectividade tendem a ter um papel importante, uma vez que potencialmente promovem acesso a um grande número de outras linhas axiais.

Por sua vez a variável integração, a principal da teoria da SE, indica o menor ou o maior nível de integração entre as várias partes de um sistema em estudo. Podendo variar teoricamente de 0 a ∞, diz respeito à distância relativa de uma linha (ou de um conjunto de linhas, tomada a média das medidas das linhas) em face das demais do sistema. Esta variável permite analisar a potencialidade da acessibilidade topológica de todo o sistema, considerando propriedades globais Rn, onde R corresponde ao raio, o seja, quantos eixos são necessários para aceder a qualquer parte do sistema e "n" o número ilimitado de possíveis conexões (Hillier, 1984).

Portanto, uma via de maior valor de integração é aquela, em termos de hierarquia, potencialmente mais acessível ou permeável. Significa ser mais fácil alcançá-la ou chegar até ela a partir de qualquer outro ponto da cidade. Para uma menos integrada, inverte-se a afirmação.

Por hipótese, os eixos mais integrados evidenciam alto fluxo de veículos e pessoas, indicando: 1) vias mais permeáveis e acessíveis no espaço urbano, a partir das quais mais facilmente se alcançam as demais; 2) caminhos topologicamente mais curtos, a serem alcançados a partir de qualquer eixo do sistema; 3) uma posição de controle, uma vez que podem se conectar a um maior número de eixos; 4) potencial de integração superior.

Caracterização de Paranaguá (Brasil) e Faro (Portugal).

Quanto à estrutura geral das orlas costeiras do Paraná e Algarve, tomando-se em consideração as características geo-morfológicas (relevo, linhas de água) e antrópicas (estrutura viária, localização dos assentamentos urbanos) percebe-se uma diferença de desenho na implantação da estrutura viária e urbana: a costa Algarvia remete para uma organização linear, estruturada em forma de "pente", enquanto que a costa Paranaense organiza-se em forma de "tridente", conforme representado na **Figura 2.**

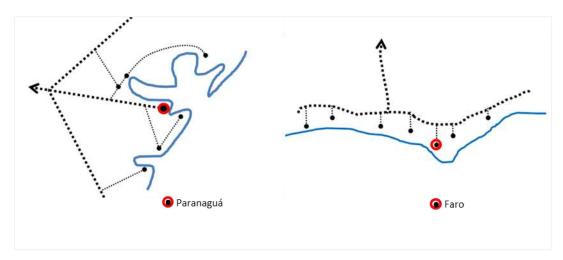


Figura 2. Estrutura geral das costas: Paraná (98 Km de costa) e Algarve (160 Km de costa).

A área do Litoral Paranaense está localizada a uma distância de aproximadamente 100 km da Região Metropolitana de Curitiba, mantendo um forte vínculo com a capital do estado. A área é composta pelos municípios de Paranaguá (cidade polo), Guaraqueçaba, Antonina, Morretes, Pontal do Paraná, Matinhos e Guaratuba (Figura 2). Em relação aos acessos, a região conta com a BR-277, a PR-410 (Estrada da Graciosa), a BR-376 (Via Garuva/SC), a estrada de ferro Paranaguá - Curitiba e dois aeroportos regionais, em Paranaguá e Guaratuba, que têm capacidade para receber aviões particulares.

Com população de 265.392 habitantes (IBGE, 2014), o litoral do Paraná recebeu, entre 1997 e 2004, uma média de 1,5 milhões de turistas por ano, segundo pesquisa realizada pela Secretaria de Estado do Turismo – SETU.

O município de Paranaguá está localizado na planície litorânea, que é entremeada por diversos rios e possui dois tipos de cobertura vegetal predominantes: a restinga e o manguezal. Aí está localizado o maior porto em exportação e importação do Estado do Paraná, o Porto D. Pedro II. É escala obrigatória das rotas internacionais de mercado e possui uma área de abrangência que envolve os Estados do Paraná, sul de São Paulo, Santa Catarina, norte do Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul e Paraguai (Paranaguá, 1994, p.10-19). Paranaguá, com apenas 14 % da superfície total da região, conta com 53% dos habitantes, densidade demográfica de 170 hab/km² e grau de urbanização de 96,38%. Quanto ao PIB percapita, Paranaguá, polo da região, apresenta um valor em média 5,5 vezes superior que os restantes municípios.

A área do Litoral Algarvio está localizada ao sul do país, a uma distância de aproximadamente 250 km da Região Metropolitana de Lisboa. A região é composta pelos concelhos de Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Faro, Lagoa, Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, Portimão, São Brás de Alportel, Silves, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, tendo uma área de 5.412 km² e uma população de 451.005 habitantes (Censos 2011). Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística, a região recebeu, em 2012, cerca de 3,05 milhões de turistas.

A região do Algarve possui um sistema de transportes multimodal composto por várias estradas rodoviárias pertencentes à Rede Nacional de Auto-Estradas (A2), à Rede Fundamental constituída por Itinerários Principais (IP1 e IP2), e pela Rede Complementar constituída por Itinerários Complementares (IC27) e por Estradas Nacionais (EN125), bem como pela estrada de ferro denominada "Linha do Algarve", com serviços ferroviários de Alfa Pendular, Intercidades, Inter-Regional e Regional/Urbano. O sistema ferroviário é utilizado tanto para deslocamento de passageiros, como para o transporte de mercadorias. O Algarve conta ainda com o Aeroporto Internacional de Faro, sendo o terceiro maior aeroporto em termos de tráfego em Portugal.

O município de Faro, com apenas 4% da superfície total da região do Algarve, e com 19% dos habitantes residentes (64.650 hab.) possui a maior densidade demográfica (304,80hab/km²). Cabe destacar que o concelho de Faro, como os demais concelhos, à exceção de Portimão, perdeu população no ano 1970, devido à implantação da Terceira República, só voltando a recuperar nos anos 90.

As tipologias das redes viárias urbanas (**Figura 3**) para as cidades de Paranaguá e Faro, apresentadas a seguir, além da geometria do traçado (quadrícula; radial; semi-retículo e cluster), descrevem as características da forma, a fim de identificar o padrão do traçado viário, por meio de elementos como:

linhas, proporções, e continuidades; e, ainda, a relação deste traçado com o elemento natural – rio/mar. Quanto à relação deste traçado com o elemento natural, percebe-se que a cidade de Paranaguá está nas margens da baía (ria) de Paranaguá; e a cidade de Faro nas margens da Ria Formosa.

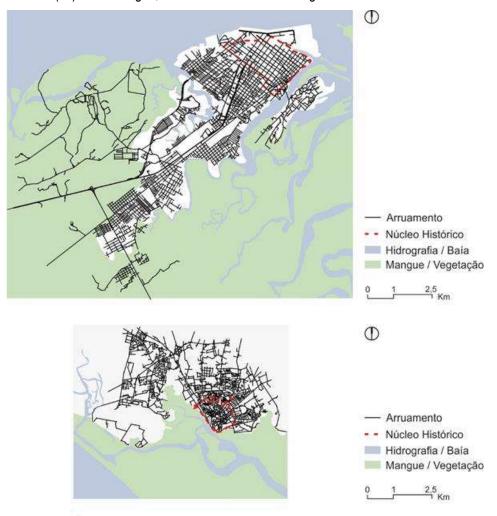


Figura 3. Estrutura geral das costas: Paraná (98 Km de costa)e Algarve (160 Km de costa)

Em relação à leitura da geometria do traçado urbano, estas foram organizadas em dois períodos históricos: núcleo urbano do início do século XX (1940) e área atual urbana. Na **figura 4** e **tabela 1** identificam-se as tipologias do traçado urbano, percebendo-se a predominância do tipo quadrícula para cidade de Paranaguá e semi-retícula para a cidade de Faro, nos núcleos históricos (1940) . Percebe-se, também, que nas atuais áreas urbanas, ainda predominam as tipologias do início do século XX, mescladas com outros desenhos.

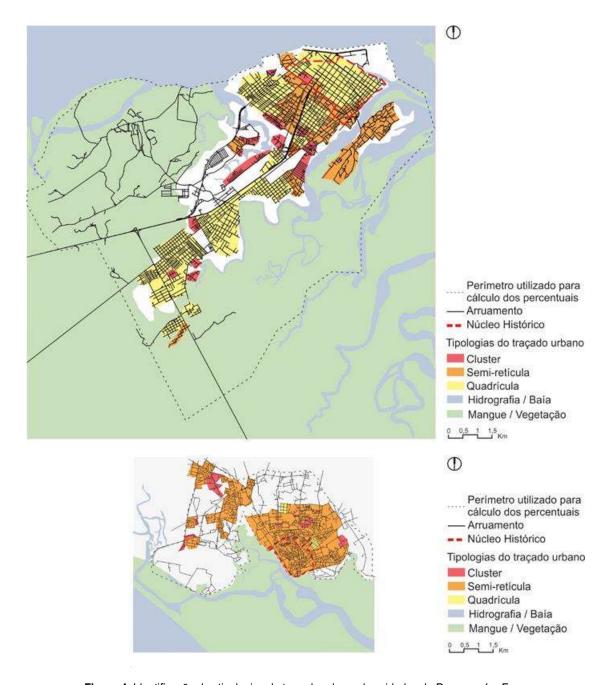


Figura 4. Identificação das tipologias do traçado urbano das cidades de Paranaguá e Faro.

	Faro				Paranaguá			
Tipologias do traçado urbano	1940		Área atual urbana		1940		Área atual urbana	
	km²	%	km²	%	km²	%	km²	%
Cluster	0,00	0,00	0,64	3,10	0,13	3,57	2,28	2,20
Semi-retícula	1,26	100,00	8,06	38,95	0,61	16,38	6,42	6,18
Quadrícula	0,00	0,00	0,17	0,84	2,98	80,05	13,10	12,62
Sem Análise	0,00	0,00	11,82	57,11	0,00	0,00	82,04	79,00
TOTAL	1,26	100,00	20,69	100,00	3,72	100,00	103,84	100,00

Tabela 1. Tipologias do traçado urbano das cidades de Paranaguá e Faro.

Transformações urbanas das cidades de Paranaguá (Brasil) e Faro (Portugal) - sintaxe espacial

A análise da evolução urbana foi realizada mediante comparação dos mapas axiais do núcleo urbano no início do século XX e da atual área urbana. Foram utilizadas duas bases cartográficas digitais por cidade para a realização da sua modelagem axial no software Depthmap. Analisando o número de linhas axiais em cada período estudado, encontra-se, para Paranaguá, no intervalo de tempo de 75 anos, um aumento de 1422%, e para a cidade de Faro, um aumento de 569% no intervalo de 78 anos.

Observando os mapas axiais das cidades de Paranaguá e Faro, ou os mapas sequenciais de uma mesma cidade ao longo do tempo, verifica-se que as ruas estão organizadas de maneiras particulares. A partir da análise do padrão de desenho destas ruas (mapa axial), é possível avaliar, a partir do "valor de integração médio", qual cidade apresenta melhor ou pior grau de facilidade de deslocamento, ou ainda como as médias se transformam ao longo do tempo, para um mesmo núcleo urbano, em relação a uma malha mais favorável ou não ao movimento.

Conectividade

No caso da cidade de Paranaguá a média do número de conexões da malha da cidade diminui, em 35%, quando a malha torna-se mais 'imprevisível', isto é, dificulta o domínio do espaço pelos visitantes e moradores. Na **figura 5**, resultado gráfico, as linhas em vermelho são as que possuem maior número de linhas conectadas a ela, o que indica um maior controle. Percebe-se uma mudança de posição dessas linhas mais conectadas, para fora do centro histórico. Os dados numéricos, **tabela 2**, indicam um aumento do número de linhas com baixo valor de conectividade.

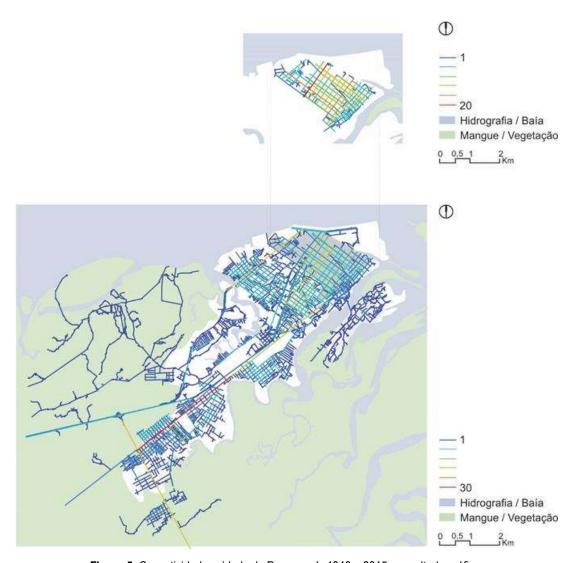


Figura 5. Conectividades cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 – resultado gráfico.

CONECTIVIDADE - 1940 - média 4,85					
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total	
1	1	3	111	53,62%	
2	4	6	50	24,15%	
3	7	9	20	9,66%	
4	10	12	12	5,80%	
5	13	23	14	6,76%	
		Total	207	100%	
CONECTIV	IDADE - 2015 -	- média 3,16			
1	1	3	2287	78,03%	
2	4	6	441	15,05%	
3	7	9	101	3,45%	
4	10	12	42	1,43%	
5	13	49	60	2,05%	
		Total	2931	100%	

Tabela 2. Conectividades cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 - resultado numérico.

No caso da cidade de Faro, a média do número de conexões da malha da cidade diminui em 10%. Na **figura 6**, resultado gráfico, percebe-se uma mudança de posição dessas linhas mais conectadas, para fora do centro histórico. Os dados numéricos, **tabela 3**, indicam um aumento do número de linhas com baixo valor de conectividade.

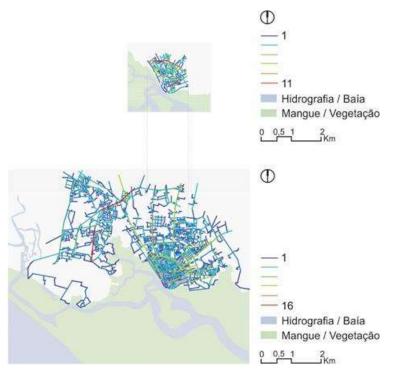


Figura 6. Conectividades cidade de Faro: 1940 e 2015 – resultado gráfico.

CONECTIVIDADE - 1940 - média 3,26						
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total		
1	1	3	197	67,01%		
2	4	6	81	27,55%		
3	7	9	13	4,42%		
4	10	12	3	1,02%		
		Total	294	100,00%		
CONECTIVII	CONECTIVIDADE - 2015 - média 2,90					
1	1	3	1249	74,84%		
2	4	6	342	20,49%		
3	7	9	55	3,30%		
4	10	12	19	1,14%		
5	13	17	4	0,24%		
		Total	1669	100%		

Tabela 3. Conectividades cidade de Faro: 1940 e 2015 – resultado numérico.

Integração ao nível global (HH)

Quando comparamos a integração global do núcleo histórico de Paranaguá num intervalo 75 anos, verificamos que os valores de integração global diminuíram em média 75%. Quando comparamos os valores médios de integração do núcleo urbano com a área urbana atual (2015), este parâmetro reduz-se também drasticamente, em 72%, o que nos leva a concluir que a expansão territorial contribuiu para aumentar o nível de segregação, o que deve ser considerado em futuros planos urbanísticos.

As cinco linhas axiais mais integradas do Centro Historíco de Paranaguá -1940, perdem posição, quanto ao nível de integração, com a expansão urbana, apesar de permanecerem no intervalo 5 (**tabela 4**), onde encontram-se as linhas mais integradas do sistema. A posição de linhas mais integradas é assumida por outras linhas. Percebe-se na imagem da **figura 7** que estas vias se concentram no entorno do centro histórico.

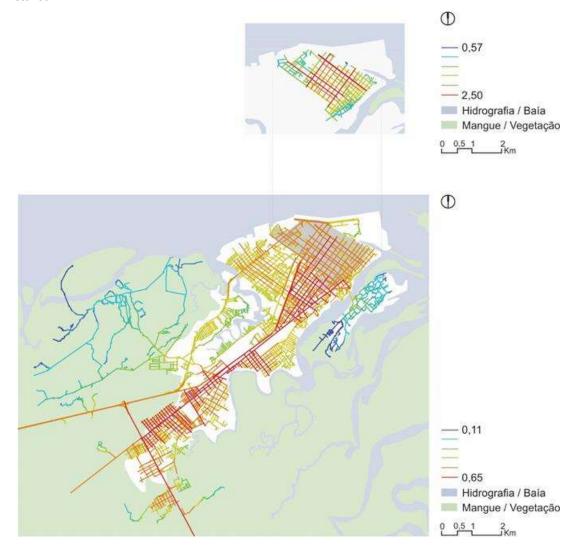


Figura 7. Integração Global – HH cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 - resultado gráfico.

INTEGRAÇÃO GLOBAL HH - 1940 - média 1,57					
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total	
1	0,58	0,58	8	3,86%	
2	0,99	0,99	69	33,33%	
3	1,40	1,40	84	40,58%	
4	1,80	1,80	30	14,49%	
5	2,21	2,21	16	7,73%	
		Total	207	100,00%	
INTEGRAÇÃO GLOBAL HH - 2015 - média 0,44					
1	0,11	0,22	277	9,45%	
2	0,22	0,33	509	17,37%	
3	0,33	0,44	364	12,42%	
4	0,44	0,55	1117	38,11%	
5	0,55	0,67	664	22,65%	
		Total	2931	100,00%	

Tabela 4. Integração Global – HH cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 - resultado numérico.

Quando comparamos a integração global do núcleo histórico de Faro num intervalo 78 anos, verificamos que os valores de integração global diminuíram em média 56%. Quando comparamos os valores médios de integração do núcleo urbano com a área urbana atual (2015), este parâmetro reduz-se também em 31%. As cinco linhas axiais mais integradas do Centro Histórico de Faro -1940, perdem posição, quanto ao nível de integração, com a expansão urbana, e passam para o intervalo 4 (tabela 5). A posição de linhas mais integradas é assumida por outras linhas. Percebe-se na imagem da figura 8 que estas vias são as vias de acesso ao centro histórico.

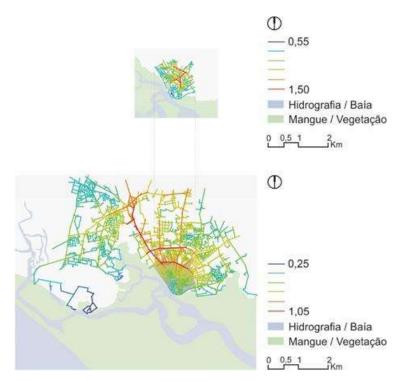


Figura 8. Integração Global – HH cidade de Faro: 1940 e 2015 - resultado gráfico.

INTEGRAÇÃO GLOBAL HH - 1940 - média 0,99						
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total		
1	0,55	0,75	13	4,42%		
2	0,75	0,94	110	37,41%		
3	0,94	1,13	114	38,78%		
4	1,13	1,32	48	16,33%		
5	1,32	1,52	9	3,06%		
		Total	294	100,00%		
INTEGRAÇÂ	ÁO GLOBAL HH -	2015 - média 0, 0	68			
1	0,26	0,42	37	5,44%		
2	0,42	0,58	340	31,29%		
3	0,58	0,75	764	41,84%		
4	0,75	0,91	457	18,71%		
5	0,91	1,08	71	2,72%		
		Total	1669	100,00%		

Tabela 5. Integração Global – HH cidade de Faro: 1940 e 2015 - resultado numérico.

Integração ao nível local (HH3)

Para estudar as potencialidades locais recorremos ao cálculo do mapa axial de integração local até ao terceiro nível, R3, ou seja, considerando a ligação de três linhas que podem seguir em qualquer direção (Hillier, 1984). Esta medida mede a importância de um espaço para o acesso, dentro de uma área especifica, como por exemplo, um bairro.

Quando comparamos a integração local, HH3, do núcleo histórico de Paranaguá observa-se um ligeiro aumento de 3%, num intervalo de 75 anos. Mais significativa é a comparação dos valores médios de integração local, do núcleo histórico com a área urbana atual (2015), onde se observa uma redução de 26% da integração local. Das cinco linhas com maiores valores de integração, quatro estão implantadas no sentido nordeste-sudoeste, e uma no sentido noroeste – sudeste. Observa-se na **figura 9** e **tabela 6** a mudança de concentração de linhas, em 1940 ocorre a concentração nos intervalos 3 e 4, já em 2015 a concentração acontece nos intervalos 1 e 2.

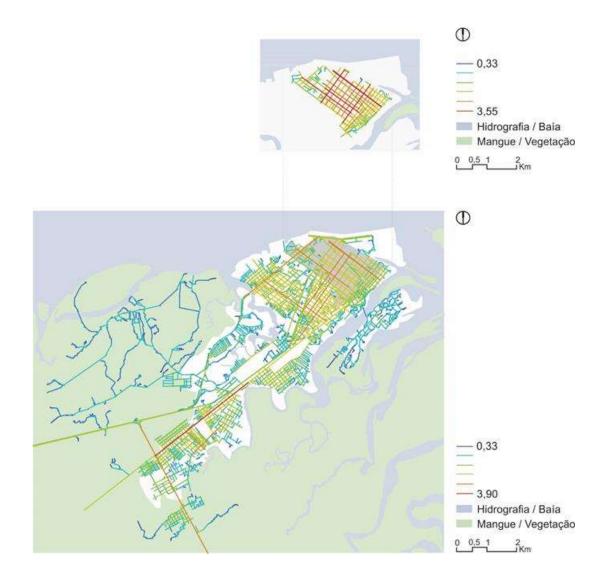


Figura 9. Integração Local – HH3 cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 - resultado gráfico.

INTEGRAÇÃO L OCAL HH3 - 1940 - média 2,12						
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total		
1	0,33	1,00	12	5,80%		
2	1,00	1,67	39	18,84%		
3	1,67	2,34	87	42,03%		
4	2,34	3,01	50	24,15%		
5	3,01	3,68	19	9,18%		
		Total	207	100,00%		
INTEGRAÇÃ	INTEGRAÇÃO LOCAL HH3 - 2015 - média 1,57					
1	0,33	1,16	1024	34,94%		
2	1,16	1,98	1116	38,08%		
3	1,98	2,81	598	20,40%		
4	2,81	3,63	179	6,11%		
5	3,63	4,46	14	0,48%		
		Total	2931	1		

Tabela 6. Integração Local – HH3 cidade de Paranaguá: 1940 e 2015 - resultado numérico.

Quando comparamos a integração global do núcleo histórico de Faro num intervalo 78 anos, verificamos que os valores de integração global diminuíram em média 1%. Quando comparamos os valores médios de integração, do núcleo urbano com a área urbana atual (2015), este parâmetro reduz-se também, em 9%. Observa-se na **figura 10** e **tabela 7** que a concentração de linhas, nos dois períodos estudados, ocorre nos intervalos 2 e 3.

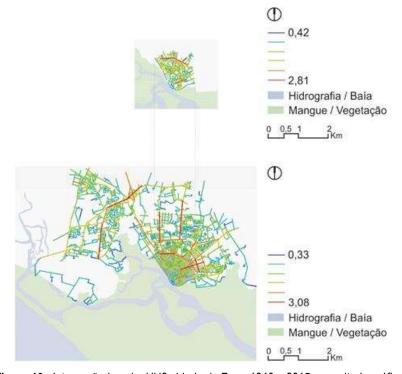


Figura 10. Integração Local – HH3 cidade de Faro: 1940 e 2015 - resultado gráfico.

INTEGRAÇÃO LOCAL HH3 - 1940 - média 1,62						
Intervalos	Menor Valor	Maior Valor	Número de Linhas	Percentual do Total		
1	0,42	0,93	16	5,44%		
2	0,93	1,43	92	31,29%		
3	1,43	1,93	123	41,84%		
4	1,93	2,43	55	18,71%		
5	2,43	2,94	8	2,72%		
		Total	294	100,00%		
INTEGRAÇÃ	INTEGRAÇÃO LOCAL HH3 - 2015 - média 1,47					
1	0,33	0,91	265	15,88%		
2	0,91	1,48	607	36,37%		
3	1,48	2,06	580	34,75%		
4	2,06	2,64	188	11,26%		
5	2,64	3,21	29	1,74%		
		Total	1669	100,00%		

Tabela 7. Integração Local – HH3 cidade de Faro: 1940 e 2015 - resultado numérico.

Sinergia

O conceito de sinergia, quando se estuda o espaço, consiste no grau de equilíbrio da relação existente entre integração global e local. A categoria é investigada por meio do coeficiente de determinação (R2) para a correlação entre os valores de integração global (Rn – raio n) versus integração local (R3 – raio 3) para todos os eixos do sistema. (Medeiros, 2006).

Os sistemas que apresentam sinergia positiva são considerados aqueles que reproduzem em escala local as propriedades globais do sistema. A tendência é: quanto maior for um sistema, menor a sinergia, em razão da perda das propriedades globais na escala local. No estudo apresentado, os centros históricos de Paranaguá e Faro apresentam respectivamente, R²=0,87 e R²=0,56. Este parâmetro apresenta valores menores para a área urbana atual, Paranaguá R²=0,44 e Faro R²=0,35.

Os valores mais altos para os centros históricos reforça a afirmação que quanto maior for o sistema, menor a sinergia, Ainda, para os dois períodos, obtém-se medidas mais elevadas para a cidade de Paranaguá, que apresenta um melhor desempenho, isto é, a leitura de sua estrutura e hierarquia seria mais clara, o que poderia ser reflexo da tipologia predominante – quadrícula.

Inteligibilidade

O conceito de inteligibilidade aplicado à análise do espaço corresponde ao coeficiente que relaciona o grau de dependência da conectividade e da integração global dos eixos de um sistema. Este coeficiente

está estritamente relacionado com a existência de longos eixos que cruzem todo o sistema. Se o sistema apresentar apenasalguns eixos globais, há menor hipótese de ser claro e legível, e a relação entre global e local é comprometida pela dificuldade em perceber o sistema num todo (Medeiros, 2006). Um sistema (cidade) é dito "inteligível", quando ocorre uma alta correlação entre as suas medidas de integração e conectividade.

A investigação para as duas cidades demonstra valores baixos de correlação entre suas medidas de integração global e de conectividade, para as áreas urbanas 2015, Paranaguá - R²=0,08, e Faro - R²=0,13, pode-se afirmar que estes sistemas são pouco inteligíveis. Tal como nas medidas de inteligibilidade, as médias mais elevadas estão nos centros históricos, Paranaguá - R2=0,55 e Faro - R2_=0,31, o que representa um melhor desempenho do sistema.

Considerações Finais

A proximidade das costas do Algarve e Paraná com as capitais, Lisboa e Curitiba, caracterizam-se como uma vantagem determinante para a configuração de demandas relacionadas a áreas litorâneas. As duas costas tem como característica principal a atração de pessoas em busca de descanso e lazer, atividades estas vinculadas tanto aos aspectos naturais, quanto aos culturais. O que mais atrai os visitantes a estas áreas é a referência do lazer, associado ao Turismo Sol e Praia. Este tipo de turismo dá-se de forma bastante sazonal, concentrando-se no período de verão (entre Dezembro e Fevereiro – Brasil; e Julho e Agosto – Lisboa).

Longe de adotar ideias pré-concebidas sobre essas duas cidades, o presente ensaio pretendeu analisar a forma-espaço de cada uma delas, tentando compreender as mensagens intrínsecas a cada configuração espacial.

Estudar a evolução destas cidades costeiras é perceber o que foram estas malhas urbanas na sua origem e no que se transformaram atualmente. Quando observados os mapas axiais destas cidades, ou os mapas sequenciais de uma mesma cidade ao longo do tempo, é possível perceber que as ruas estão organizadas de maneiras distintas. Os contrastes a serem destacados referem-se às estruturas gerais das costas, em termos de dimensão e desenho, e à configuração das manchas urbanas, também em dimensões e formas. Na cidade de Paranaguá, para os dois períodos analisados, ocorre a predominância da tipologia quadrícula. Na cidade de Faro, a predminância é para a tipologia semi-retícula (tabela 8).

	FARO		PARA	NAGUA
	1940 Área atual urbana		1940	Área atual urbana
Tipologia do traçado urbano	100% semi-retícula	38,95 % semi-retícula	80,05% quadrícula	12,62% quadrícula
Número de linhas axiais	293	1668	206	2930
Média - conectividade	3,26	2,94	4,84	3,16
Média - Integração global HH	0,99	0,69	1,57	0,44
Média - Integração local HH3	1,62	1,47	2,12	1,57
Sinergia	R ² =0,56	R ² =0,35	R ² =0,87	R ² =0,44
Inteligibilidade	R2=0,31	R ² =0,13	R2=0,55	R ² =0,084

Obs. Nas áreas atuais urbanas existem áreas não contabilizadas, Paranaguá 79% e Faro 57,11%

Tabela 8. Comparação dos parâmetros: Faro e Paranaguá.

A expansão das cidades não parece, para nenhum dos casos, ter sido acompanhada de políticas ou ações de planejamento urbano que garantissem uma adequada articulação entre as diversas regiões urbanas, haja vista a descontinuidade nas malhas e a fragilização das medidas globais, especialmente para a malha atual da cidade de Paranaguá. O resultado, conforme demonstram os mapas axiais e a **tabela 8**, é uma progressiva perda dos potenciais integradores, bem como a conformação de tecidos cada vez menos articulados e mais fragmentados, comprometendo a própria dinâmica da estrutura espacial. Além disso, os mapas analisados de integração demostram um deslocamento das linhas axiais mais integradas para as áreas de expansão urbanas. O mesmo acontece com os valores de sinergia e inteligibilidade, uma vez que verifica-se perda significativa nestes indicadores.

Não cabe aqui eleger uma ou outra configuração como modelo de urbanização; ambas guardam lições importantes a depender do desempenho que se pretende alcançar. O intuito deste ensaio, antes de tudo, foi elucidar como as organizações espaciais guardam relação com o uso e apropriação feita pelas pessoas.

A metodologia utilizada mostrou-se adequada para o tratamento do tema e dos dados disponíveis, pois conseguiu abarcar, quer em índices quantitativos, quer graficamente, as similaridades e contrastes entre as orlas costeiras de Paranaguá e Faro. Esse estudo, portanto, fortalece pesquisas recorrentes da forma-espaço, mas também contribuirá para o exercício de novas questões.

Referências bibliográficas

Andraos et al., (2009), 49 Cities: WORKac. Storefront for Art and Architecture, New York, USA.

Benévolo, L. (1982), História de la arquitectura moderna, Gustavo Gilli, Barcelona.

Krüger, E (2012) Padrões de traçado viário urbano e acessibilidade: uma abordagem das relações com o sistema de circulação, Dissertação de Mestrado apresentada ao PROGRAU - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Brasil.

Hillier, B.; Hanson, J. (1984). The Social Logic of Space. London: Cambridge University Press.

Hillier, B. (1996). Space is the machine. London: Cambridge University Press.

Holanda, F. de. (2002). O espaço de exceção. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

Holanda, F. e Medeiros, V. (2012). Ordem e desordem em Brasília & Chandigarh. In:Ordem e desordem: arquitetura e vida social. Brasília: FRBH

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2014), "Censo 2010", acesso em www.ibge.gov.br/ em 11/03/2015.

Instituto Nacional de Estatística (2014), "Censo 2011" acesso em http://www.ine.pt, em 11/08/2014.

Medeiros, V. A. S. (2006). Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras. Brasília: EdUnB.

Paranaguá. Secretaria de Transportes. Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. Porto de Paranaguá. Paranaguá, 1994.

Pinelo, J. E Heitor, T. (2015) A Sintaxe Espacial E O Ambiente Construído: análise morfológica. in Oliveira, Vitor, Marat-Mendes Teresa e Pinho, Paulo (eds) (2015) O estudo da Forma Urbana em Portugal, Edições UP, Porto pág: 151-192 (no prelo)

SETU - Secretaria de Estado do Turismo – Paraná. *Estudo de demanda turística*. Litoral do Paraná. 2000-2006. Acesso em www.setu.pr.gov.br em março 2010.