

Hipoteses sobre a produção do espaço urbano em pequenas cidades do eixo rodoferroviário da Alta Mogiana - Triângulo Mineiro

Kauê Paiva

Mestrando FAUUSP / Prof. Substituto FAUeD - UFU

Rua Antônio de Macedo Soares, 902, Campo Belo, São Paulo - SP CEP: 04607 001

kauefp@hotmail.com

Resumo

O presente trabalho trata dos estudos iniciais da pesquisa em andamento (Mestrado Acadêmico), junto ao Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, que investiga o processo de urbanização de seis pequenas cidades a nordeste do interior do estado de São Paulo, através de uma abordagem que assume a interdependência entre duas escalas como método analítico: a escala regional e a escala intra-urbana. São objetos de estudo desta pesquisa os municípios paulistas de Orlândia, São Joaquim da Barra, Guará, Ituverava, Aramina e Igarapava. O recorte territorial proposto localiza-se na mesorregião de Ribeirão Preto e especificamente junto ao eixo de transportes e comunicação que liga a chamada Alta Mogiana (SP) ao Triângulo Mineiro (MG). Nossos objetivos incidem em três questionamentos que buscam o entendimento do modo pelo qual: a rede de cidades deste eixo se estruturou regionalmente, como se configurou o espaço intra-urbano destas seis pequenas cidades e como os chamados saberes técnicos e teóricos foram empreendidos na configuração, no planejamento e nas modificações destes espaços urbanos, evidenciando, assim, profissionais, projetos e planos. Neste sentido, o projeto de pesquisa se situa no campo de estudos sobre a relação entre os processos de urbanização, os processos de estruturação intra-urbanos e a formação do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil, discutindo o papel das pequenas cidades no cenário urbano do país.

Palavras-chave

História urbana; História do urbanismo; Morfologia intraurbana; Pequenas cidades;

Abstract

The present work deals with the initial studies of ongoing research (Masters), beside the Postgraduate Program of the Faculty of Architecture and Urbanism of the University of Sao Paulo, which investigates the process of urbanization of six small towns in the northeast of the state of Sao Paulo, through an approach that assumes the interdependence between two scales as analytical method: the regional scale and the scale intra-urban. Are objects of study of this research the counties of Orlândia, São Joaquim da Barra, Guará, Ituverava, Aramina and Igarapava. The proposed territorial cut is located in the mesoregion of Ribeirão Preto and specifically along the axis of transport and communication that connects the call Alta Mogiana (SP) to Triangulo Mineiro (MG). Our goals focus on three questions that seek to understand the way in which: the network of cities of this axis is structured regionally, how was set up the space intra-urban of these six small cities and how the so-called technical knowledge and theoretical were undertaken in the configuration, in the planning and in the modifications of these urban spaces, thus demonstrating professionals, projects and plans. In this sense, the research project is situated in the field of studies on the relationship between the processes of urbanization, intra-urban structuring processes and the formation of urbanism and urban planning in Brazil, discussing the role of small towns in the urban scenario of the country.

Keywords

Urban history; History of town planning; Intra-urban morphology; Small towns;

Introdução

O trabalho proposto apresenta os primeiros passos da pesquisa, em andamento, que visa a investigação do processo de urbanização de seis pequenas cidades a nordeste do interior do estado de São Paulo, através de uma abordagem que se aproxima à utilizada por Reis Filho (2010)¹, em que a urbanização é estudada em duas escalas correlacionadas: “a do conjunto de núcleos urbanos articulados pelas redes de transportes e comunicação e a dos espaços intra-urbanos”. Neste sentido, assumindo essa interdependência entre as duas escalas como método analítico, – a escala regional e a escala intra-urbana de cada cidade – buscaremos evidenciar as transformações ocorridas no recorte territorial proposto, atreladas aos seus agentes promotores, sua conjuntura histórica, política e econômica e os saberes técnicos e teóricos² utilizados na configuração, no planejamento e nas modificações destes espaços urbanos, evidenciando, assim, profissionais, projetos e planos.

Serão objetos de estudo desta pesquisa os municípios paulistas de Orlandia, São Joaquim da Barra, Guará, Ituverava, Aramina e Igarapava. A escolha específica destas cidades justifica-se por serem municípios limítrofes e por terem surgido em um mesmo período histórico, a partir de semelhantes processos de urbanização.

O recorte territorial

O recorte territorial proposto localiza-se na região nordeste do estado, como já colocado, na mesorregião³ de Ribeirão Preto e especificamente junto ao eixo de transportes e comunicação que liga a chamada Alta Mogiana⁴ (SP) ao Triângulo Mineiro (MG) e, por sua vez, a cidade de São Paulo à capital federal. A definição desta região se dá pela escolha do eixo / caminho dos espigões entre os principais rios que

¹ O professor Nestor Goulart Reis Filho (FAUUSP), nas “*Notas sobre o método*” de seu livro “*Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização*”, São Paulo: Edusp: Imprensa Oficial, 2010” aborda a metodologia utilizada na apresentação de suas pesquisas elegendo as duas escalas de análise citadas acima.

² Sobre este tema, cabe ressaltar os estudos realizados pelo Projeto Temático FAPESP “Saberes Eruditos e Técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano – Estado de São Paulo”, coordenado pela Profa. Dra. Maria Stella Bresciani (IFCH – UNICAMP), que vincula também pesquisadores da UNESP – Bauru e do IUAV – Veneza. Tal Projeto Temático, sobretudo em seu Subtema 3 – “Saberes técnicos e teóricos na configuração e reconfiguração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do estado de São Paulo” -, nos fornece um substancial referencial teórico para o estudo sobre a região aqui colocada, o nordeste do estado, até então pouco trabalhado pelos pesquisadores da área em questão. ² Notas de rodapé, quando houver, devem ser escritas em Arial Narrow tamanho 10, com espaçamento simples entre as linhas e alinhamento justificado.

³ Mesorregião é uma subdivisão dos estados brasileiros que congrega diversos municípios de uma área geográfica com similaridades econômicas e sociais que, por sua vez, são subdivididas em microrregiões. Foi uma categorização criada pelo IBGE e é utilizada para fins estatísticos, não constituindo, portanto, uma entidade política ou administrativa. A Mesorregião de Ribeirão Preto é uma das quinze mesorregiões do estado brasileiro de São Paulo. É formada pela união de 66 municípios agrupados em sete Microrregiões.

⁴ Segundo MATOS (1974), as estradas de ferro, em sua maioria as paulistas, seguiram a marcha da agricultura cafeeira, que, explorando a terra, acabou gerando uma “consciência regional”, ou seja, as diversas regiões do estado passaram a ser conhecidas pelos nomes ferrovias que as serviam. Assim temos: a Zona Paulista, a Região Araraquarense e a Zona Mogiana com as suas especificações Média e Alta Mogiana.

formam parte da rede hidrográfica paulista e mineira e traçam uma linha que estruturou historicamente esta rede de cidades. Este eixo, **figura 1**, figura como parte da antiga Linha Tronco da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro⁵ e atual trecho da rodovia Anhanguera (SP 330), transformada em rodovia federal (BR 050) no atravessamento do Rio Grande, divisa do estado de São Paulo com o de Minas Gerais.

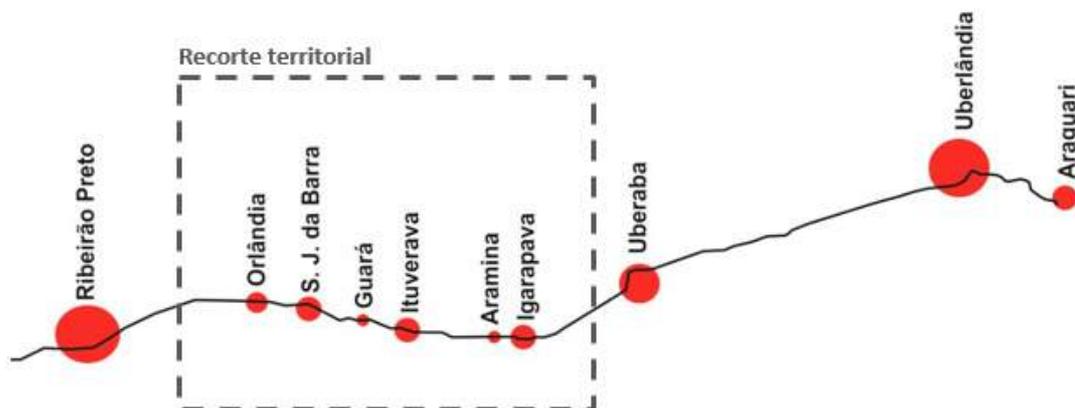


Figura 1. Rede de cidades atravessadas pelo eixo ferroviário e rodoviário (Rod. Anhanguera SP-330 e BR-050) que liga a região da Alta Mogiana (SP) ao Triângulo Mineiro (MG) e o recorte territorial proposto. Fonte: Desenvolvido pelo autor com base no Google Maps, 2014.

A abordagem espacial aqui colocada rompe os limites do nordeste de São Paulo, **figura 2**, em uma perspectiva que considera o âmbito do planejamento regional e as suas inter-relações que, por sua vez, têm profundos desdobramentos na produção dos espaços intra-urbanos das pequenas cidades a serem estudadas.

No que se refere à estruturação do espaço urbano e a estruturação do espaço regional, adotamos a distinção proposta por Flávio Villaça (2001) que a relaciona aos transportes e às comunicações:

Quer no espaço intra-urbano, quer no regional, o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador bem maior do que o deslocamento da energia ou das informações. A estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral – eventualmente até da mercadoria força de trabalho. O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa / trabalho –, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc.

(VILLAÇA, 2001, p. 20-21).

⁵ A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi uma companhia ferroviária brasileira criada em 1872, com sede na cidade paulista de Campinas. Sua construção inscreve-se na história da expansão da cultura do café em direção ao interior da então Província de São Paulo.



Figura 2. Rede de municípios atravessados pelo eixo ferroviário e rodoviário (Rod. Anhanguera SP-330 e BR-050) que liga a região da Alta Mogiana (SP) ao Triângulo Mineiro (MG). Fonte: Desenvolvido pelo autor com base no Google Maps, 2014.

Segundo Villaça (2001), existe uma íntima relação entre as vias de transporte regional e o crescimento físico das cidades. A ferrovia provoca um crescimento contínuo e fortemente nucleado, geralmente junto às estações, ao passo que as rodovias provocam um crescimento descontínuo e menos nucleado. Essas diferenças explicam-se pelas diferenças de acesso: o acesso à ferrovia depende da estação, ao passo que a rodovia não necessariamente. E ainda, as necessidades e as condições de deslocamento espaciais dos seres humanos, ou seja, os transportes, constituem força dominadora da estruturação espacial urbana, atuando dentro de um quadro de relações sociais, as quais, por sua vez, definem condições de deslocamento.

O interesse pela região de estudo nos acompanha desde os anos da graduação, sobretudo com o Trabalho Final⁶, quando estudamos a formação da cidade de Batatais⁷, no nordeste paulista, como método para intervenções projetuais em várias escalas. Tal estudo, que trabalhou a articulação entre arquitetura e cidade, evidenciou algumas similaridades conferidas pelo uso da malha ortogonal como

⁶ Trabalho Final de Graduação do autor denominado “Arquiteturas, usos e espaços públicos: proposições para uma pequena cidade – Batatais SP” defendido em 2013 junto à Universidade Federal de Uberlândia, no Triângulo Mineiro.

⁷ Batatais é uma Estância Turística do estado de São Paulo e possui uma população de 56.476 habitantes, segundo o Censo do IBGE 2010.

método de traçado urbano presente na grande maioria das cidades do interior paulista⁸ mostrando, também, como esta malha traduz-se em arquitetura e, por sua vez, em cidade⁹. A partir da monografia de graduação, alguns questionamentos sinalizaram horizontes para um estudo mais aprofundado sobre o tema.

O Caminho de Goiás: os primórdios da ocupação da região

Sobre os primórdios da ocupação da região, os trabalhos de Bacellar e de Brioschi¹⁰ fornecem os subsídios necessários para a compreensão da ocupação, durante os séculos XVIII e XIX, do território então denominado “Sertão do Rio Pardo”, situado a oeste do antigo “Caminho de Goiás”¹¹, entre os rios Pardo, Sapucaí-Mirim e Grande. Os autores discorrem sobre o afluxo da população proveniente de Minas Gerais que, a partir de 1748, em decorrência da crise do ouro, vai à procura de terras cultiváveis em território paulista, promovendo a estruturação inicial dos pequenos povoados da região. Segundo os autores,

Efetivamente, a estrada do Anhanguera foi a espinha dorsal do povoamento da região nordeste do Estado de São Paulo. Dos habitantes acabocados de seus pousos, dos descendentes dos poucos sesmeiros e posseiros que ao longo da estrada se instalaram, misturados com a vanguarda dos entrantes mineiros e dos paulistas que desciam de Mojmirim, nasceram os primeiros pousos e arraiais, as primeiras fazendas e povoações, que dariam origem às futuras freguesias e vilas. (BACELLAR; BRIOSCHI (org.), 1999: p. 54)

Já a dissertação recente de Dirceu Piccinato Junior¹², que traça a análise histórica sobre a apropriação da terra urbana, patrimônio fundiário (religioso e laico) no processo de formação e fundação dos núcleos urbanos do nordeste paulista, vem confirmar algumas de nossas antigas hipóteses sobre a estruturação urbana das cidades da região no sentido de que estas se enquadram em dois grandes grupos.

⁸ Segundo Landim (2003), as cidades do interior paulista, quando das suas fundações, geralmente se estruturaram sobre soluções urbanísticas em xadrez.

⁹ Tal aspecto, é destacado pelo professor Manuel Teixeira (2004), ao tratar de uma possível influência da tradição portuguesa na implantação de cidades no Brasil. O autor fala das “arquiteturas que fazem cidade” no desenvolvimento do urbanismo português e na confirmação dos traçados brasileiros.

¹⁰ Podemos citar os estudos: BRIOSCHI, L. R. (et. al.). Entrantes no sertão do Rio Pardo: o povoamento da freguesia de Batatais, século XVIII e XIX. São Paulo: CERU, 1991, e também, BACELLAR, C. A. P., BRIOSCHI, L. R. Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999.

¹¹ Em 1725, o Anhanguera encontrou ouro na região que se denominou Vila Boa de Goiás. Assim, os territórios, antes ocupados pelos índios caiapós, passaram a ser percorridos pelos bandeirantes provenientes da Vila de São Paulo de Piratininga fundada, em 1554, pelos padres jesuítas. Surgiu, assim, o que se denominou “Caminho de Goiás”.

¹² PICCINATO JUNIOR, D. Terra urbana, patrimônio fundiário: uma análise histórica da apropriação do solo na configuração do urbano no nordeste paulista (1800-1930). Campinas, 2012. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Primeiramente, temos o conjunto de núcleos surgidos no período colonial a partir das paradas bandeiristas que estabeleceram capelas, freguesias e vilas por meio da concessão de terras para o patrimônio de um santo de devoção¹³. Em um momento posterior, já na República Velha, há a consolidação dos núcleos já existentes e o surgimento de outros novos atrelados à construção de estações ferroviárias em terras provenientes de fazendas do ciclo cafeeiro que contaram, por vezes, com a ação técnica de profissionais em seu planejamento.

O trabalho de Piccinato Junior (2012), baseado nos livros do Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo: Quadro do desmembramento territorial-administrativo dos municípios paulistas e Municípios e distritos do estado de São Paulo, elabora uma tabela que sistematiza a formação urbana da Alta Mogiana. A partir desta organização, que trabalha com todas as cidades da região nordeste de São Paulo, elaboramos a **tabela 1** abaixo que trata apenas dos municípios cortados diretamente pela rodovia Anhanguera (SP 330) e que compõem o nosso quadro de estudo.

CIDADE	ANO DE FUNDAÇÃO	ANO FERROVIA	STATUS DE	DESMEMBRADA DE	MUNICÍPIO EM
Ituverava	1847	1903	Freguesia	Franca	1899
Igarapava	1851	1914	Freguesia	Franca	1907
S. Joaquim da barra	1902	1902	Distrito	Nuporanga	1917
Orlândia	1909	1901	Distrito	Nuporanga	1909
Guará	1914	1903	Distrito	Ituverava	1925
Aramina	1934	1905	Distrito	Igarapava	1964

Tabela 1. Cidades que compõem o recorte territorial deste estudo por ordem cronológica de fundação do núcleo primário. A observação da tabela nos dá a distinção entre as cidades fundadas no período imperial e àquelas surgidas no momento republicano e por desdobramento da ferrovia.

Café e ferrovias: a fundação e a consolidação dos núcleos urbanos

A chegada das ferrovias, no final do século XIX, promove a modernização do antigo “Sertão do Rio Pardo”, que passa a ser conhecido como a região da “Alta Mogiana”. Como colocado, a consolidação das estradas de ferro, nas décadas posteriores a 1870, faz com que grande parte dos núcleos urbanos do nordeste paulista passasse por um processo de reestruturação e de redesenho de suas malhas urbanas originais. A ferrovia também fundou novas cidades e criou as condições para o seu desenvolvimento, pautado na formação de uma eficiente rede atrelada à expansão da produtividade agrícola cafeeira.

¹³ No que se refere a este tema, temos os trabalhos de ABREU, M. A. 2006. A Apropriação do território no Brasil colonial. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P.C. C.; CORREA, R. L. (orgs.). Explorações geográficas: percursos no fim do século. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, p. 197-245; e os relevantes estudos de Murilo Marx dentre os quais podemos citar: Cidade no Brasil terra de quem? São Paulo: Universidade de São Paulo, 1991.

Tratou-se, pois, de período de rentabilidade econômica, adensamento e regulamentação dos núcleos urbanos que passaram a receber os imigrantes europeus.

A atuação de engenheiros como urbanistas é de fundamental importância para o entendimento dos saberes sobre a cidade, visto que estes qualificavam os componentes principais para pensar o urbano: a técnica para se organizar o território como um todo no despontar da era industrial.

A presença da ferrovia e o corpo técnico trazido por ela, ou que teve a sua vinda para essas novas cidades ensejadas a partir dela, foi fundamental para a viabilização da instalação da infraestrutura urbana que precisava, necessariamente, de especialistas.

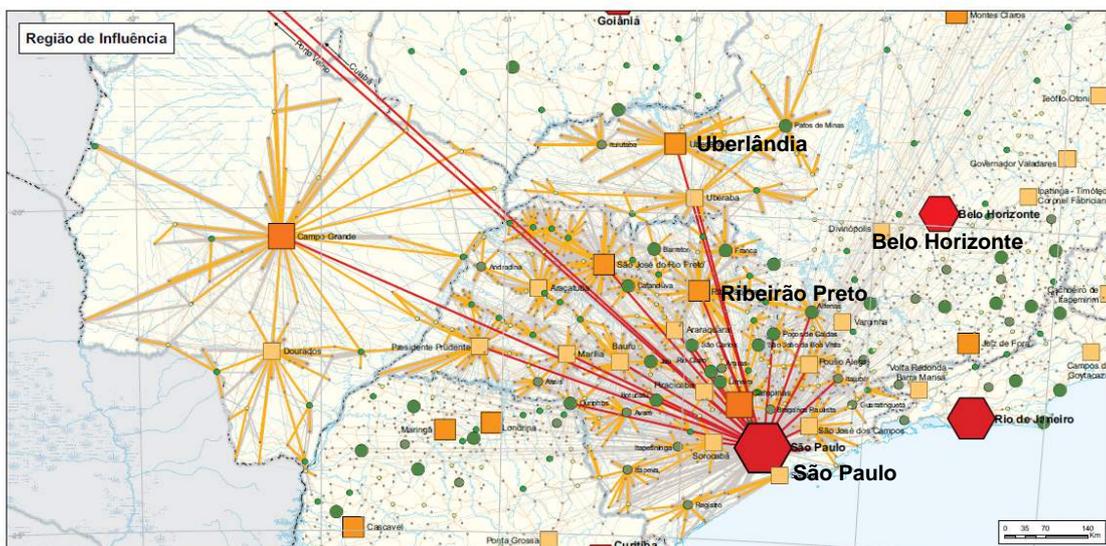
(GUIRARDELLO, apud CAMPOS, 2011, p. 80).

Profissionais engenheiros, por vezes estrangeiros, são atraídos para essas novas cidades, com destaque para a virada do século XIX para o XX, momento em que, como coloca Bresciani (1991), a cidade se problematiza como questão urbana. Dentre as cidades de nosso recorte territorial, sabemos a priori, e pelo trabalho de Piccinato Junior (2012), que o município de Orlandia foi projetado, em 1911, pelo engenheiro Luiz de Mello Marques, formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1891.

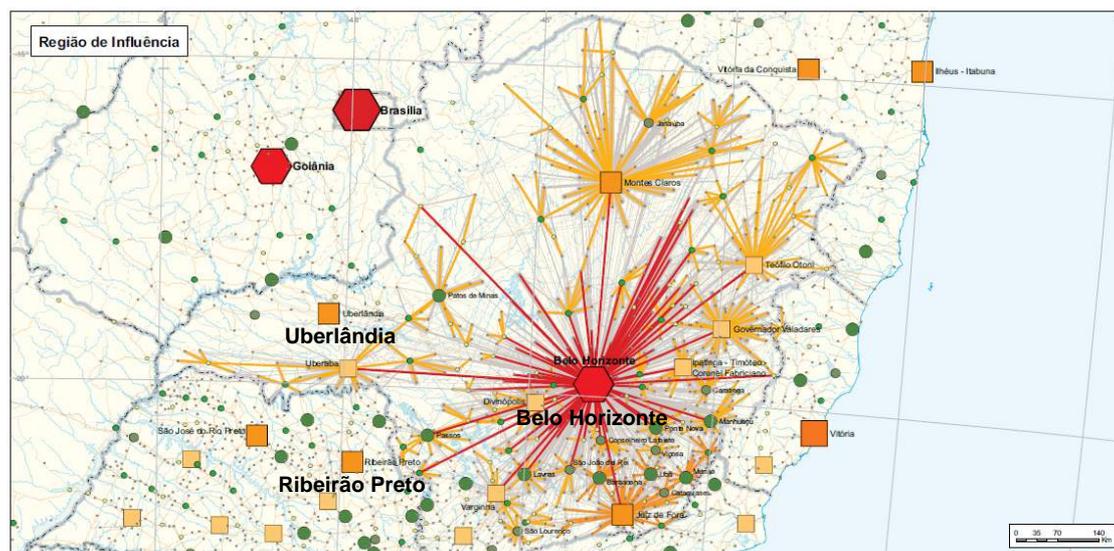
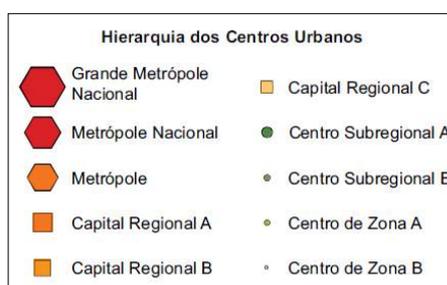
No final do século XIX, a Cia. Mogiana, partindo da cidade de Campinas (SP), após transpor o Rio Grande, avançou pelo chamado Triângulo Mineiro tendo como ponto final a cidade de Araguari, no estado de Minas Gerais, sendo que, tal conexão, aliada a outros fatores estruturais, tornou, por sua vez, as ligações desta região mais fortes com São Paulo do que com o próprio estado de Minas Gerais. Esta conformação pode ser verificada em publicação recente do IBGE (2007) sobre as Regiões de Influência das Cidades elencada à frente nas **figuras 3 e 4**.

De acordo com o próprio instituto, esta delimitação do IBGE (2007), dá continuidade à tradição do órgão em estudar a rede urbana brasileira, e visa construir um quadro nacional, apontando as permanências e as modificações registradas nesta rede, no início do Século XXI.

Segundo Flávio Saes (1981) dois motivos principais fizeram com que a Companhia Mogiana cruzasse as fronteiras de São Paulo rumo ao Triângulo Mineiro: a limitação de sua zona de exploração e a busca pelos produtos do Brasil central, que poderiam servir como garantia de lucros frente às flutuações do preço do café.



Figuras 3 e 4. Região de influência das cidades de São Paulo (Grande Metrópole Nacional) e Belo Horizonte (Metrópole Nacional). Destaque para a constatação de que as duas Capitais Regionais (tipo A) Ribeirão Preto – SP e Uberlândia – MG são influenciadas pela cidade de São Paulo. Nota-se que Uberlândia nem sequer recebe linhas diretas de influência da capital mineira.
 Fonte: IBGE, 2007.



Sobre a importância das ferrovias no processo de estruturação do espaço das cidades do interior paulista¹⁴, Costa (2003), assinala as transformações ocorridas no estado de São Paulo, entre 1880 e 1910, evidenciando que, naquele momento, do ponto de vista da história do planejamento territorial no estado e, não obstante, no Brasil, há o esboço de um plano de interligação territorial das cidades do

¹⁴ Sobre a relação entre urbanização e ferrovias, podemos citar os trabalhos de COSTA, L. A. M. O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século. O Engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas (1886 - 1903). São Carlos: RIMA, 2003, GHIRARDELLO, N. À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste paulista. 1999. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, MATOS, O. Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981 e SAES, F. A. M. de. As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940). São Paulo, HUCITEC, 1981.

interior com a capital e também com os outros estados do Brasil central. Ao atrelar o então surgido complexo cafeeiro ao processo de urbanização do estado, o autor elenca alguns aspectos correlacionados que devem ser considerados neste projeto de pesquisa. Segundo Costa,

como manifestações dessa urbanização, temos:

1- Ocupação de terras inexploradas do Estado, que fomentou um mercado de terras (diretamente vinculado a uma dinâmica imigratória), contribuindo muito para o aumento da densidade demográfica do Estado.

2- Essa ocupação, espacialmente configurou-se pela ocupação de áreas mais distantes do litoral, consolidadas pelo surgimento de uma quantidade significativa de cidades novas no Estado.

3- Aumento da receita e interligação territorial do Estado.

4 - As cidades, atreladas às fazendas produtoras de café, interligadas pelas ferrovias escoadoras da produção, consolidaram essa interação espacial, ocasionando o surgimento de um mercado interno, produtor e consumidor de bens de consumo.

5 - Esses processos levaram à maior complexidade da estrutura física do Estado, ato contínuo de sua economia e administração, que demandou o desenvolvimento de uma estrutura capaz de suprir as necessidades institucionais (aparelho administrativo, bancos, escolas, e outros) e materiais (bens industrializados, alimentos, sistema de água e esgoto, serviços, entre outros) que acompanhassem o desenvolvimento da sociedade.

6 - Por fim, levou a capital de São Paulo a consolidar sua vocação geográfica como “centro” do Estado, concentrando e centralizando as atividades administrativas (políticas), comerciais (econômicas) e intelectuais (culturais).

(COSTA, 2003, p. 53).

Ainda segundo o autor (2003), o período intenso de urbanização do estado de São Paulo deu-se de modo distinto do que ocorreu em outros principais centros urbanos brasileiros, pois, tal processo, em São Paulo, se deu do interior para o litoral e, por conseguinte, do interior para a capital.

As rodovias: o processo de reconfiguração intra-urbana das pequenas cidades

Também devemos destacar, na caracterização da nossa região de estudo, o papel das rodovias no processo de urbanização. Segundo Reis Filho (2010), também como as ferrovias, “as rodovias foram instrumentos eficientes de valorização das terras rurais e de dinamização do mercado imobiliário urbano”, pois, segundo o autor, tendiam a interesses econômicos e políticos diversificados. A partir de 1930, serão realizados investimentos no setor viário brasileiro, destacando a rodovia como opção de integração. Na Era Vargas (1930-1945) serão realizados dois planos destacando a implantação de rodovias: Plano Rodoviário do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de 1937, e o Plano Rodoviário Nacional, de 1944.

A rodovia Anhanguera, marca uma grande mudança nos padrões rodoviários do estado de São Paulo chegando com a sua faixa pavimentada, em 1961, em Igarapava, junto à divisa com Minas Gerais. Em 1989 a rodovia já estaria inteiramente duplicada, do interior (Igarapava) a capital (São Paulo) (REIS FILHO, 2010, p. 147).

Faria (2012), ao defender uma proposta recente de implantação de um Aeroporto Internacional na “macro-região Mogiana-Triângulo Mineiro” elenca fatores que ratificam a articulação existente entre as duas regiões que têm:

um sistema rodoviário tronco que é a Rodovia Anhanguera/BR-050, entremeadas por sistemas regionais aéreos (Uberaba, São Carlos, Araraquara, Franca), transpostas pelo sistema fluvial do Rio Grande e outras ramificações fluviais, um sistema ferroviário com ramificações nacionais, além de sedes de importantes sistemas de produção do conhecimento técnico-histórico-biológico que são as universidades, particularmente as públicas.¹⁵

(FARIA, 2012, pp. 15-16)

Segundo Villaça (1999), no que se refere às etapas da história do planejamento urbano no Brasil, até a década de 1940 “a expressão mais frequente quando se tratava de administração municipal era embelezamento urbano” e “era essa a proposta que nossa classe dominante tinha para nossas cidades”. Já nas décadas de 1950 a 1970 serão realizados planos regionais, trabalhando a nova realidade de migração rural-urbana e o processo crescente de urbanização. Nas décadas de 60 e 70, no que diz respeito ao espaço intra-urbano, **figuras 5 a 16**, segundo Villaça (1999), “passa-se da ‘cidade bela’ para a ‘cidade eficiente’, da cidade do consumo para a cidade da produção”, destacando-se o fato de que, em ambos os períodos, o interesse imobiliário estará, sempre, fortemente presente¹⁶.

Agroindústria canavieira: o processo de expansão intra-urbana periférica

Por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) dentro do contexto da economia nacional conhecido como “milagre econômico” foram realizados investimentos no interior de São Paulo e no caso da região da Alta Mogiana, sob o programa Pró-Álcool¹⁷, que, a partir de 1975, amplia a

¹⁵ O autor se refere à Universidade Federal de Uberlândia e à USP-Ribeirão.

¹⁶ VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169 – 243.

¹⁷ O Pró-Álcool ou Programa Nacional do Álcool foi um programa de substituição em larga escala dos combustíveis veiculares derivados de petróleo por álcool, financiado pelo governo federal, a partir de 1975, devido à crise do petróleo em 1973 e mais agravante depois da crise de 1979.

imigração para as cidades do interior do estado em um novo ciclo de monocultura, porém agora, não mais o do café, mas sim o da agroindústria da cana-de-açúcar.

Observando a **tabela 2**, nota-se a evolução demográfica das cidades que integram este projeto. Percebe-se, que houve a partir da década de 1970 um aumento da população absoluta dos municípios de modo geral e o declínio das populações rurais.

DÉCADA	POPULAÇÃO	Orlândia	S. Joaquim da Barra	Guará	Ituverava	Aramina	Igarapava
1970	Rural	3.171	4.671	3.180	8.676	3.541	8.805
	Urbana	15.104	19.688	9.585	18.704	1.501	12.397
	Total	18.275	24.359	12.765	27.380	5.042	21.202
1980	Rural	2.397	3.028	1.400	4.014	1.661	4.495
	Urbana	22.933	26.277	11.927	23.487	1.785	15.316
	Total	25.330	29.305	13.327	27.501	3.446	19.811
1991	Rural	3.776	2.342	1.187	3.171	1.148	3.600
	Urbana	27.543	33.622	15.175	29.832	2.916	18.724
	Total	31.319	35.964	16.362	33.003	4.064	22.324
2000	Rural	796	788	957	2.047	618	1.888
	Urbana	35.208	40.799	17.959	34.221	4.145	24.037
	Total	36.004	41.587	18.916	36.268	4.763	25.925
2010	Rural	1.025	834	635	2.265	336	1.590
	Urbana	38.756	45.678	19.223	36.430	4.816	26.362
	Total	39.781	46.512	19.858	38.695	5.152	27.952

Tabela 2. População total, urbana e rural dos municípios (1970 – 2010).

Fonte: Organizado pelo autor a partir de dados do IBGE - Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Sarah Feldman¹⁸, em um texto que trata da inserção das cidades de regiões não metropolitanas na rede urbana paulista, afirma que, a partir dos anos de 1970, um novo patamar estaria em processo na configuração desta rede “podendo-se identificar, por um lado, uma nova articulação interna às regiões paulistas e, por outro, novas relações entre estas e a metrópole”. Há no período um incentivo ao crescimento industrial nas pequenas cidades – com destaque àquelas de fácil acesso às redes rodoviária e ferroviária – em decorrência das políticas de descentralização da indústria nacional fomentadas, sobretudo, pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND.

Esse crescimento é parte do processo de reversão da tendência de concentração industrial na metrópole, que passa a ampliar e especializar a oferta de prestação de serviços, tornando-se a grande metrópole internacional. O interior, que em 1970 respondia por 25% do produto industrial paulista, passa, em 1991, a responder por 45%, consubstanciando o chamado “processo de interiorização da indústria paulista”. Além de se tornar, ao longo da década de 1980, o segundo aglomerado industrial do país, o interior teve, também, desenvolvidas suas atividades terciárias, no contexto

¹⁸ FELDMAN, S. Política urbana regional em cidades não-metropolitanas. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A. (org.). Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional. São Paulo: ANPUR: Editora UNESP, 2003. p. 105-112

do processo mais amplo de modernização da vida urbana, com a reestruturação dos mercados de bens de consumo resultante do desenvolvimento tecnológico e dos meios de comunicação. Na década de 1970, o crescimento do chamado terciário moderno já foi mais intenso no interior do que na metrópole.

(FELDMAN, 2003, p. 106)

Todo este processo irá repercutir em reestruturações consideráveis no espaço intra-urbano das pequenas cidades, pois, acreditando em uma promessa de desenvolvimento, os municípios instituem uma série de políticas de incentivos fiscais e subsídios à instalação de novos distritos industriais. De modo geral, segundo Feldman,

Ainda que esses programas aliados a outros processos tenham resultado na interiorização da indústria paulista, o que se observa é que nem a solução dos problemas urbanos da metrópole foram encaminhados, e as cidades do interior passaram a apresentar os mesmos processos de degradação da qualidade de vida.

(FELDMAN, 2003, p. 109)

Nessas cidades, boa parte dos trabalhadores rurais da agroindústria são residentes urbanos: o agrônomo, o veterinário, o administrador tal qual o boia-fria moram na cidade e, como consequência dos processos migratórios, verifica-se um aumento de bairros mais pobres em áreas distantes do centro principal.

Sobre esta questão, Villaça (2001), ao estudar a estruturação urbana de metrópoles brasileiras, destaca o papel preponderante da segregação como sendo a espacialização da luta de classes, elencando o papel exercido pelos elementos urbanos: as centralidades, os setores industriais e os bairros residenciais das classes alta e baixa, sempre as relacionando em termos de localidade¹⁹ e segregação.

No período entre 1950 e 1970, observa-se uma expansão horizontal do território urbanizado no interior de São Paulo através da agregação de novos loteamentos que convertem áreas rurais em lotes urbanos. Neste período o financiamento habitacional do Banco Nacional de Habitação – BNH promoveu a construção de conjuntos habitacionais com residências unifamiliares. Estes conjuntos, conforme observamos em Batatais (PAIVA, 2013), tendiam a formar um cinturão periférico que estará presente na maior parte dessas pequenas cidades (LANDIM, 2004), sendo este o padrão morfológico que irá conduzir a expansão de seus espaços intra-urbanos.

¹⁹ Localidade urbana para Villaça (2001) é a relação entre objetos que envolvem deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo. É determinada pelas redes de infraestrutura e, principalmente pela possibilidade de transporte de produtos e pessoas. A acessibilidade é o fator preponderante na produção destas localizações e é ela, não os objetos da estrutura, que deve ser explicada.

Desta maneira, o padrão de moradia decorrente dos conjuntos habitacionais reflete todo um complexo processo de segregação e discriminação na cidade, ao passo que a segregação se impõe no nível da constituição de territórios separados para os distintos grupos sociais. Neste contexto, a atuação dos agentes produtores do espaço urbano na esfera política contribui para intensificar a segregação urbana, pois é considerável a distância dos empreendimentos realizados pelo poder público – os conjuntos habitacionais – em relação à área central onde está localizada toda a estrutura comercial e de serviços.

Assim, verifica-se que muitos problemas socioespaciais das cidades pequenas se revelam decorrentes da ordem econômica vigente e estão atrelados ao planejamento na produção do espaço urbano. Tendo em vista que a política nacional e a integração econômica voltada à competição no mercado internacional levam as cidades pequenas a se especializarem produtivamente (FELDMAN, 2003), no intuito de se inserirem na rede urbana globalizada, ratifica-se o paradigma da funcionalidade e da “cidade eficiente” (VILLAÇA, 1999) que redefine a própria estrutura intra-urbana dessas pequenas cidades. Prevalece, de modo geral, na atualidade, o ramo agroindustrial do açúcar e do álcool, frequentemente monoindustrial, o que desenha uma situação econômica de maior fragilidade diante das incertezas do mercado mundial.

Metodologia de análise: a formação urbana regional e as malhas intra-urbanas

Segundo Milton Santos (1994), duas abordagens analíticas são mais comumente usadas na leitura das cidades pequenas. A primeira visa estabelecer uma relação entre as cidades e a região, a partir, principalmente, da rede urbana, pois considera a divisão social do trabalho, juntamente com a divisão territorial do trabalho, que definem a repartição territorial dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens. Enquanto uma segunda abordagem permite entender como as cidades se organizam internamente em face da produção e de como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento dentro da cidade. Apesar de se distinguirem do ponto de vista analítico, as duas abordagens aplicadas na interpretação das cidades pequenas, são complementares e, em certa medida, indissociáveis.

Busca-se uma associação entre o processo de urbanização, a estruturação do espaço intra-urbano e a ação do planejamento, sistematizando e descrevendo o crescimento e a organização espacial destes municípios adotando também o método investigativo de Villaça (2001), que visa apreender os traços e movimentos comuns a todas as estruturas territoriais analisadas e relacionar os movimentos da estrutura territorial com os das estruturas sociais.

Portanto, é a partir dessas abordagens que realizaremos a análise do nosso recorte territorial, a fim de contribuir com o conhecimento do processo da urbanização e de produção do espaço urbano, em especial nas cidades pequenas.

Conclusão e justificativa da pesquisa apresentada

Dentre os argumentos que justificam a realização pesquisa aqui apresentada, podemos citar, primeiramente, o fato de que os estudos existentes sobre as capitais de estado e regiões metropolitanas têm avançado bastante, porém não há uma produção sistemática de trabalhos sobre as cidades do interior²⁰. Sobre esta problemática, em sua dissertação sobre a cidade Ribeirão Preto, Faria (2003) afirma a necessidade de uma ampliação do quadro de cidades que merecem atenção dos pesquisadores no sentido de se promover uma fundamental interiorização das pesquisas que busquem compreender as várias realidades urbanas das nossas cidades.

Verifica-se também que ainda são poucos os trabalhos acadêmicos voltados para o estudo do impacto que as vias de comunicação, como as rodovias e a abertura de novas linhas ferroviárias – de cunho estratégico e exploratório –, teve para a urbanização do interior brasileiro. Alguns trabalhos realizados por grupos de pesquisa tratam da formação das cidades das zonas pioneiras do noroeste de São Paulo. Todavia, o surgimento das cidades do noroeste se deu de maneira distinta do ocorrido no nordeste – nossa área de estudo – uma vez que aquelas cidades possuem uma formação mais recente e ligada a uma iniciativa de se ocupar as terras até então devolutas, não exploradas, daquela porção central do estado. Por sua vez, o processo de formação da rede de cidades do nordeste relaciona-se ao período colonial, a partir dos caminhos do ouro de Goiás e em um território já conhecido e explorado.

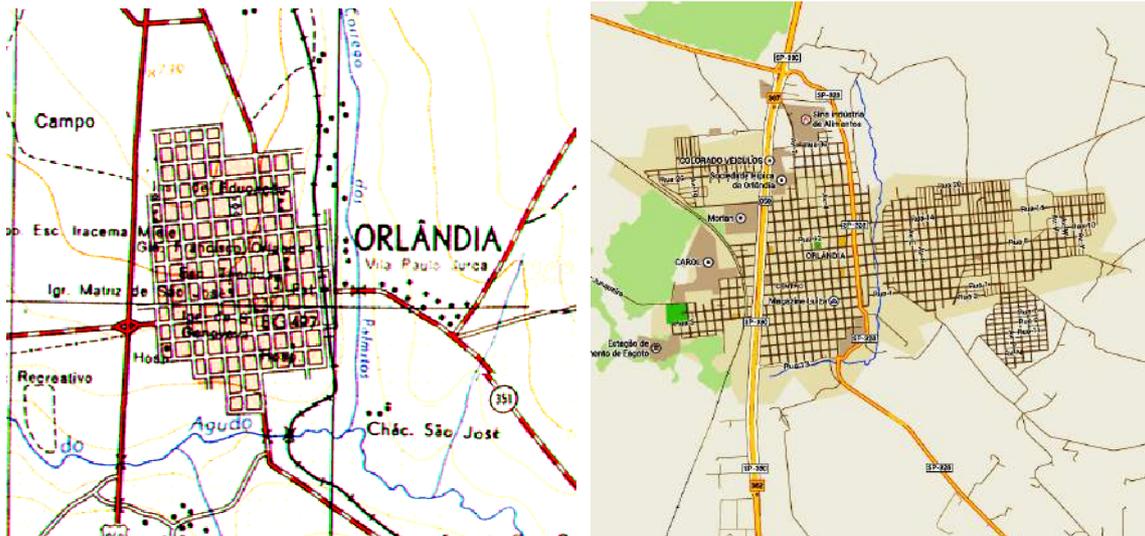
Outro argumento reside na proposta de se estabelecer uma correlação entre os projetos de formação das cidades do interior e a própria formação urbana das capitais. Considerando certa carência de pesquisas sobre as cidades do interior, estudos comparativos que correlacionem a formação urbana do interior à da capital são ainda mais escassos, o que se torna ainda mais relevante a partir do pressuposto de que muitos dos projetos e propostas de urbanização do interior adotaram o mesmo discurso modernizador que se encontra nas capitais.

Destarte, o presente trabalho procura contribuir com uma abordagem que traga ao centro do debate a produção do espaço urbano em cidades pequenas. Estas representam uma realidade urbana repleta de complexidade e de singularidades, além de serem a maioria das cidades no Brasil e que também representam sedes político-administrativas de municípios com grandes extensões territoriais que, ao mesmo tempo, detêm um imaginário urbano ainda pouco conhecido e explorado.

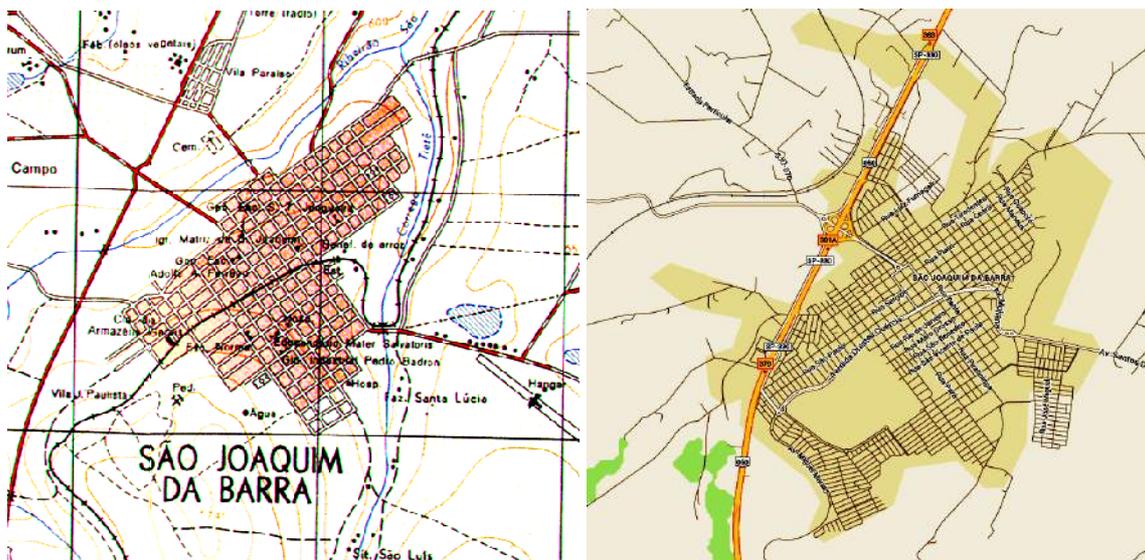
²⁰ Destacamos também a importante iniciativa que foi o surgimento da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias, ligada a investigadores da geografia, que, desde 1997, vêm trazendo importantes contribuições à produção científica.

O Brasil apresenta um grande número de pequenas cidades, segundo o IBGE no ano de 2001 existiam 5.507 cidades das quais 4.980 possuíam em sua área municipal até 50.000 habitantes. Tais cidades apresentam diferentes características dependendo do contexto regional em que estão inseridas, o que aumenta ainda mais a complexidade destes espaços e a necessidade de compreendê-los.

O trabalho aqui proposto, por fim, contribui para o andamento dos estudos sobre a relação entre os processos de urbanização e a formação do urbanismo e do planejamento urbano no Brasil²¹, discutindo o papel das pequenas cidades no cenário urbano do país.

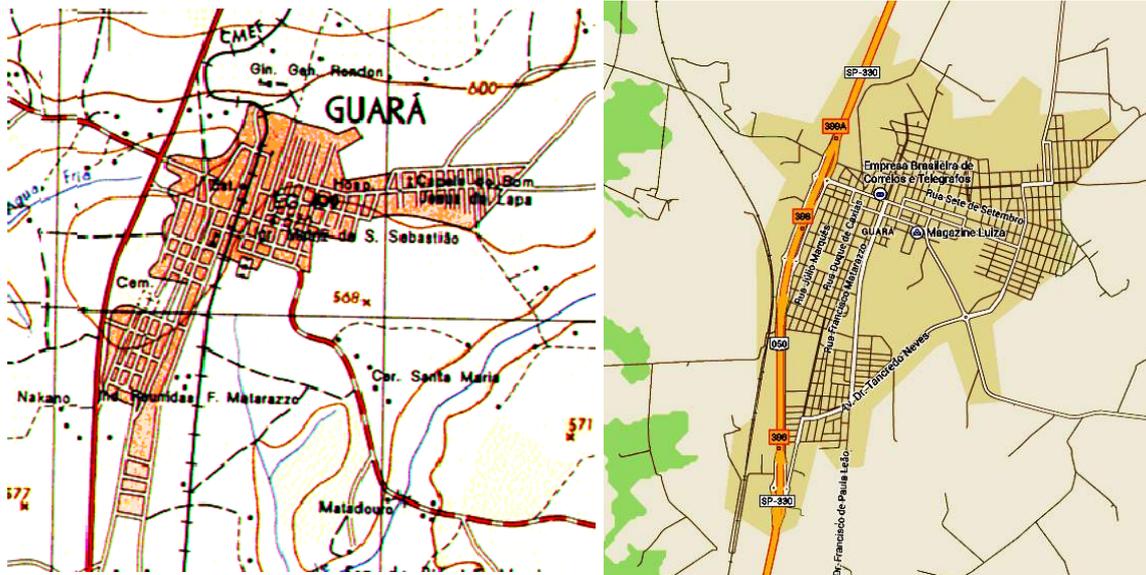


Figuras 5 e 6. Dois momentos do município de Orlandia - SP.
Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).

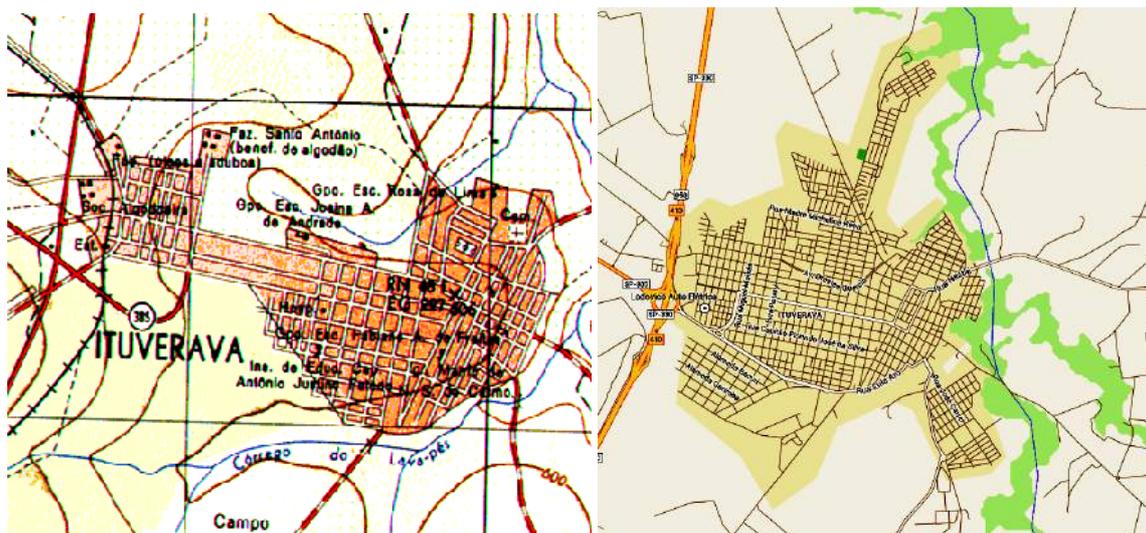


Figuras 7 e 8. Dois momentos do município de São Joaquim da Barra - SP.
Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).

²¹ Que é o tema da Linha de Pesquisa Nº 03 da Área de Concentração em Planejamento Urbano e Regional do Programa de Pós Graduação da FAU-USP. Tal Linha de Pesquisa versa sobre a “relação entre processo de urbanização e a formação do urbanismo e planejamento urbano no Brasil.”



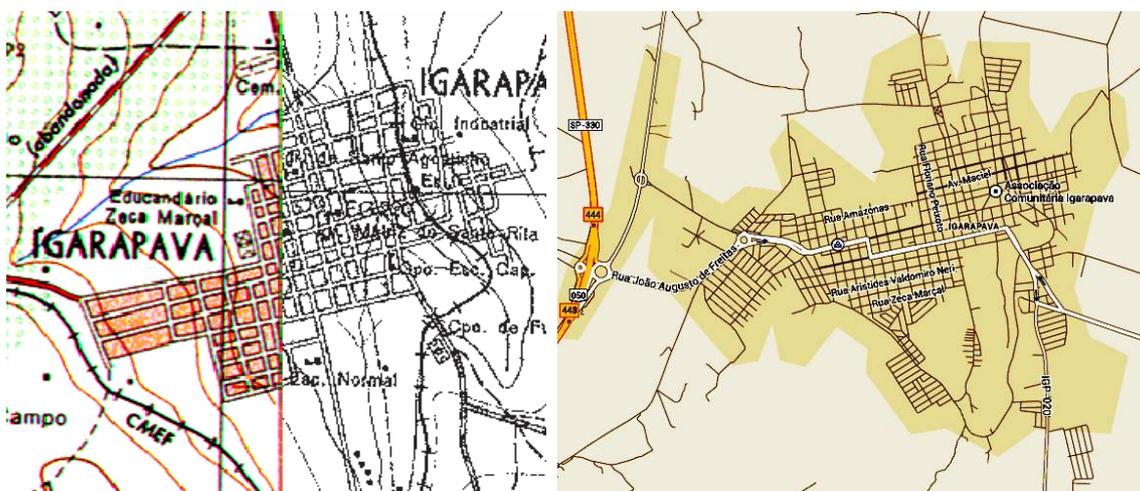
Figuras 9 e 10. Dois momentos do município de Guarã - SP.
 Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).



Figuras 11 e 12. Dois momentos do município de Ituverava - SP.
 Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).



Figuras 13 e 14. Dois momentos do município de Aramina - SP.
 Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).



Figuras 15 e 16. Dois momentos do município de Igarapava - SP.
 Fonte: IBGE (1965) e Google Maps (2015).

Referências bibliográficas

- Abreu M (2006) A apropriação do território no Brasil colonial, in E Castro, P Gomes, R Correa (eds) *Explorações geográficas: perscuros no fim do século*, Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 197-245.
- Bacellar C, Brioschi L (1999) *Na estrada do Anhangüera: uma visão regional da história paulista*, Humanitas FFLCH/USP, São Paulo.
- Bresciani M (1991) As sete portas da cidade, *Espaço & Debates*, 34, 10-15.
- Brioschi L (1991) *Entrantes no sertão do Rio Pardo: o povoamento da freguesia de Batatais, século XVIII e XIX*, CERU, São Paulo.
- Campos C, Oliveira E, Gitahy M (2011) *Território e cidades. Projetos e representações, 1870-1970*, Alameda, São Paulo.
- Corrêa E (1999) Globalização e reestruturação da rede urbana: uma nota sobre as pequenas cidades, *Território*, 4(6), 41-53.
- Costa L (2003) *O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século. O Engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas (1886 - 1903)*, Rima, São Carlos.
- Faria K (2002) *Cidade, terra e máquina: Inserção da cidade de Ribeirão Preto no eixo ferroviário da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (1878-1938)*. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.
- Faria R (2003) *Ribeirão Preto, uma cidade em construção (1895-1930): o moderno discurso da higiene, beleza e disciplina*. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Faria R (2007) *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil. (1926-1965/1966)*. Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Faria R (2012) Planejamento Intra-Intermunicipal para o Desenvolvimento Intra-Interregional: para Pensar um Sistema de Engenharia Aérea na Macrorregião Geoeconômica Mogiana-Triângulo Mineiro, Anais do I Seminário de Desenvolvimento Regional, Estado e Sociedade ANPUR, Rio de Janeiro.
- Feldman S (2003) Política urbana regional em cidades não-metropolitanas, in F Gonçalves, C Brandão (eds) *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional*, ANPUR Editora UNESP, São Paulo, 105-112.

- Ghirardello N (1999) *À beira da linha: Formações urbanas da Noroeste paulista*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- IBGE (2007) *Região de influência das cidades*, IBGE, Rio de Janeiro.
- Landim P (2004) *Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista*, Editora UNESP, São Paulo.
- Leme M (1999) *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*, Studio Nobel, São Paulo.
- Lopes V (2010) *Uberlândia: história por entre trilhas, trilhos e outros caminhos*, EDUFU, Uberlândia.
- Marx M (1980) *Cidade Brasileira, Melhoramentos / EDUSP, São Paulo*.
- Marx M (1991) *Cidade no Brasil: terra de quem?*, EDUSP / Nobel, São Paulo.
- Marx M (1989) *Nosso chão: do sagrado ao profano*, EDUSP, São Paulo.
- Matos O (1981) *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo*, Arquivo do Estado, São Paulo.
- Oliveira B, Soares B (2002) Cidades locais do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba/MG: algumas considerações, *Caminhos de geografia UFU*, 3, 52-72.
- Paiva K (2013) *Arquiteturas usos e espaços públicos: proposições para uma pequena cidade – Batatais-SP*. Monografia (Trabalho Final de Graduação) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design – Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia.
- Piccinato Junior D (2012). *Terra urbana, patrimônio fundiário: uma análise histórica da apropriação do solo na configuração do urbano no nordeste paulista (1800-1930)*. Campinas. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
- Reis Filho N (1968) *Evolução Urbana do Brasil*, EDUSP, São Paulo.
- Reis Filho N (2010) *Dois séculos de projetos no estado de São Paulo: grandes obras e urbanização*, EDUSP / Imprensa Oficial, São Paulo.
- Reis Filho N (1997) *Memória do transporte rodoviário: desenvolvimento das atividades rodoviárias de São Paulo*, CPA, São Paulo.
- Saes F (1981) *As ferrovias de São Paulo (1870 – 1940)*, HUCITEC, São Paulo.
- Santos M (1993) *Urbanização Brasileira*, HUCITEC, São Paulo.
- Santos M (1994) *Por uma Economia Política da Cidade*, HUCITEC, São Paulo.

Teixeira M (2004) *A construção da cidade brasileira*, Livros Horizonte, Lisboa.

Villaça F (2001) *Espaço intra-urbano no Brasil*, Studio Nobel, São Paulo.

Villaça F (2012) *Reflexões sobre as cidades brasileiras*, Studio Nobel, São Paulo.

Villaça F (1999) Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil, in C Deak, S Schiffer (eds) *O processo de urbanização no Brasil*, Edusp, São Paulo, 169-243

Habitação social e urbanização na industrialização de São Paulo:

Conjunto Residencial Vila Guiomar

Larissa Silva¹, Leandro Medrano², Luiz Recamán³

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo

Av. Jaguaré, 249, ap. 23, bloco Eric, Telefone: 55 012 99154 39 68

larissa2.silva@usp.br, medrano@usp.br, recaman@usp.br

Resumo

A existência de importantes exemplos de soluções habitacionais na arquitetura paulista que indicam uma proposta ampla de configuração do espaço urbano, não se traduz em uma pluralidade de estudos sistemáticos que priorizem esta abordagem. Deste modo, a elaboração de estudos que aprofundem o entendimento das implicações urbanas imediatas do edifício habitacional anuncia-se como uma ação importante no auxílio da compreensão do atual quadro urbano. Utilizando-se o Conjunto Residencial Vila Guiomar como objeto de estudo, o presente artigo busca compreender quais implicações no espaço urbano foram geradas a partir de sua implantação. Diante do atual cenário da região metropolitana de São Paulo, este estudo possui o objetivo de contribuir na avaliação do caráter urbano e social da arquitetura moderna brasileira. Compreendendo o município de Santo André, no início do século XX, como uma área periférica da capital, este estudo desenvolve-se a partir da leitura das transformações urbanas ocorridas na cidade conforme os pensamentos da época. Posteriormente, apresenta-se um breve histórico referente ao Conjunto Vila Guiomar, seguido da exposição da metodologia utilizada para a compreensão das implicações urbanas pertinentes a implantação deste conjunto. Assim, ao fim do artigo, pretende-se tecer relações entre a morfologia urbana e o conjunto habitacional.

Palavras-chave

espaço urbano; transformação; habitação coletiva; Vila Guiomar

Abstract

The existence of important examples of housing solutions in Sao Paulo architecture that indicates a broad proposal for the urban space configuration, does not translate into a plurality of systematic studies that prioritize this approach. Thus, the elaboration of studies that deepens the understanding of urban immediate implications of residential building announces itself as an important action to help the comprehension of the actual urban framework. Using the Conjunto Residencial Vila Guiomar as an object of study, this article seeks to understand which implications in urban space were generated from its implementation. Given the current scenario of metropolitan region of Sao Paulo, this study has the objective of contributing in the evaluation of urban and social character of modern Brazilian architecture. Understanding the city of Santo Andre, in the early twentieth century, as a peripheral area of the capital, the article develops itself from the reading of urban transformations in the city according the thoughts of that time. After, it will be presented a brief history of Conjunto Vila Guiomar, followed by the exposition of the methodology used to understand the urban implications relevant to the implementation of this housing. This way, at the end of the article, it is intended to weave links between the urban morphology and the housing.

Keywords

urban space; transformation; multifamily housing; Vila Guiomar

A habitação social brasileira: primeira metade do século XX

Conforme ressaltado por Bonduki, o tema da habitação social brasileira, ao longo do século XX, ainda necessita de constantes estudos apesar das variadas publicações realizadas nas últimas décadas (BONDUKI, 2014). Mesmo perante todos os esforços de pesquisas e buscas de informações até o presente momento, ainda há muito a ser descoberto e estudado sobre esta temática que em manuais da arquitetura brasileira publicados no século XX, por exemplo, é tratada com demasiada superficialidade (NASCIMENTO, 2012a).

O Estado Novo, instaurado após a Revolução de 30, proporcionou grandes mudanças no âmbito habitacional, o qual já se configurava, desde fins do século XIX, como um grande problema de preocupações urbanas, de “educação social”, e de questões sanitárias e higienistas (BONDUKI, 1998; NASCIMENTO, 2012b). Sob um discurso populista e uma proposição de modernização nacional, Getúlio Vargas conduziu o desenvolvimento do território agindo ora a favor de um setor social, ora a favor de outro, e não sempre a favor da classe trabalhadora (BOTAS; KOURY, 2014).

Durante as três primeiras décadas do século XX, no Distrito Federal, foram ensaiadas as primeiras intervenções estatais no âmbito habitacional, como as vilas operárias, as Caixas de Aposentadoria e Pensões (CAPs) e as medidas de controle da produção rentista – no que tange o desenho dos espaços. A partir de 1930, a intercessão do Estado Vargas na questão habitacional ocorreu de forma gradativa a partir de uma evolução de órgãos e leis federais, as quais culminaram com a constituição das carteiras prediais dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) (BONDUKI, 2014).

Conforme os planos de modernização nacional do Estado Novo, o tratamento da questão habitacional foi realizado como uma medida intencional e de fundamental contribuição para o avanço do Brasil em direção a uma configuração de desenvolvimento capitalista o qual levaria a um desenvolvimento industrial. Esta medida, também se justificou sob o propósito de incorporar o setor trabalhista ao processo de desenvolvimento do país. Os IAPs, com mais de um milhão de associados, eram a grande fonte de arrecadação e de financiamento das ações almejadas pelo Estado Vargas, sendo o IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Industriários – um setor estratégico, pois reunia a maior quantidade de associados (BOTAS, 2011), e uma modernização nacional de cunho industrial possibilitaria um aumento contínuo desta quantidade.

Conforme Botas, esta intervenção estatal na produção de habitação social funcionou 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. Perante esta situação a qual configurou a produção habitacional pelo Estado Novo, pode-se afirmar que o problema habitacional não foi solucionado pelo Governo Vargas porque não era mesmo sua intenção. Pode-se

dizer, também, que a própria segmentação dos Institutos por setores já evidencia uma postura que não conflui para a ideia de universalização da habitação (BOTAS, 2011).

As divisões dos IAPs ocorriam do seguinte modo: IAPM (marítimos), IAPB (bancários), IAPC (comerciários), IAPI (industriários), IAPETEC (empregados em transportes e cargas), IAPE (estivadores), IPASE (funcionários públicos). Segundo Cohn, até 1937 a atuação destes institutos estava mais direcionada a promoção de benefícios previdenciários (aposentadorias e pensões) e assistência médica (COHN, 1981), pois havia a impossibilidade política de alteração da estrutura previdenciária instituída no início dos anos 30, a qual impediu o avanço na formulação de uma política habitacional nestes anos (BONDUKI, 1998).

Em 1937, com a assinatura do Decreto n. 1749, Vargas criou condições propícias para o desenvolvimento de uma política habitacional vinculada aos IAPs (BONDUKI, 2014). Este decreto permitia a criação de carteiras prediais e a destinação de até metade das reservas dos institutos para a produção de imóveis. Esta produção imobiliária apresentava-se como algo altamente rentável, uma vez que, até aquele momento, a rentabilidade das reservas dos IAPs era realizada por meio de aplicações em títulos da dívida pública (BONDUKI, 2014).

Assim, pautada em uma lógica de arrecadação, o acesso a produção habitacional dos IAPs pelos trabalhadores vinculados era realizada por meio do aluguel. Conforme Bonduki, sobre esta organização, *“os institutos entendiam que possibilitavam uma boa remuneração do capital invertido, e, ainda, apresentavam grande potencial de valorização dos imóveis”* (BONDUKI, 2014).

Os conjuntos e as unidades habitacionais produzidas pelos IAPs possuem clara conversa com a arquitetura e o urbanismo propostos pelo Movimento Moderno (BONDUKI, 1998; BRUNA, 2010). Sob uma política de Estado de Bem-Estar Social proclamada pelo Estado Novo e sob a ocorrência do I Congresso de Habitação – o qual estava fortemente relacionado com os conteúdos apresentados no 2º CIAM –, a produção habitacional promovida pelos Institutos possui uma conversa próxima com os ideais pregados pelo movimento moderno naquele período.

No início da década de 1940, conforme já foi suscitado, o IAPI era encarado como um instituto estratégico e de dimensão simbólica, pois reunia a maior quantidade de associados e englobava o setor econômico (industrial) de maior interesse para o Plano de modernização nacional. Além deste destaque, o IAPI também se caracteriza por sua assídua proposta de localização dos conjuntos: geralmente em glebas periféricas próximas a linha férrea; e pelo destaque que seus engenheiros e arquitetos em um momento de afirmação desses profissionais em carreiras públicas.

Conforme os IAPs foram sendo formados, o papel dos engenheiros ganhou destaque quebrando o predomínio de uma formação “bacharelesca” em cargos públicos (BOTAS, 2011). Esses novos profissionais, de elevado conhecimento técnico, foram bastante valorizados pelo Estado Novo em virtude do projeto de modernização nacional, o qual necessitava de profissionais que conhecessem e dominassem as tecnologias a serem implantadas no país.

Além da dominação técnica, neste momento, os engenheiros dos IAPs configuram-se como profissionais recém-formados os quais estavam imersos em discussões acerca do “moderno” e de correntes de pensamentos em curso na Europa e nos Estado Unidos (BOTAS, 2011). Esta formação, permeada por discussões internacionais no campo da arquitetura, do urbanismo e da técnica serão de fundamental importância para o desenvolvimento da configuração espacial observadas em muitos projetos destes Institutos.

Transformações urbanas na cidade: o pensamento e o factual

A passagem do século XIX para o século XX – período pós-industrial – é marcado por uma intensa modificação das configurações de cidade européias e americanas, devido a um exponencial aumento populacional e impactos sociais e ambientais decorrentes deste aumento (ANDRADE, 2003). Perante esta conjuntura, somada as “*iniciativas dos reformadores sociais que agiam principalmente no campo da legislação e da administração*” (BOTAS, 2011), as propostas das correntes socialistas em curso no século XIX originou, o que é chamado por Benevolo de “*urbanística moderna*” (BOTAS, 2011).

Ainda segundo Botas, foi esta nova maneira de pensar o urbano e a configuração da cidade que permitiu que o inglês Ebenezer Howard gerasse seu pensamento e suas teorias de “*cidade-jardim*” (BOTAS, 2011). O pensamento de Howard pautava-se em 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 (ANDRADE, 2003).

A ideia primordial de Howard era a criação de núcleos a partir de um desenho que aproximasse a dinâmica da cidade com a natureza. A escala do pedestre era acentuadamente valorizada, e era proposta uma distinção muito clara entre o fluxo viário e os percursos do pedestre dentro deste núcleo (ANDRADE, 2003). Este perspectiva configura-se como um ponto importante de um pensamento ampliado de cidade, ou seja, de um planejamento regional com uma forte ideia de gestão do espaço.

Foi nos Estados Unidos que essa ideia de Howard, um pouco modificada ganhou grande reprodução. Embora a preocupação do desenho urbano não estivesse mais pautada no papel de industriais preocupados com seu grande número de trabalhadores e seus locais de moradia, ainda encontrava-se presente a relação intrínseca entre cidade-natureza (ANDRADE, 2003). Assim, o que se observa nos

Estados Unidos nas primeiras décadas do século XX, é a construção de subúrbios na qual a unidade unifamiliar circundada por áreas verdes, a implantação de equipamentos públicos – principalmente escolas – e a separação de percursos de pedestres e de veículos encontram-se presentes nas configurações de glebas periféricas.

Estas características podem ser observadas no Plano Regional de Nova York, elaborado por Clarence Perry em 1929 e no Plano de Radburn (**figura 1**), em Nova Jersey, elaborado por Clarence Stein e Henry Wright no mesmo ano. Neste segundo projeto encontra-se intrínseco a ideia de “*unidade de vizinhança*”, nas quais as moradias possuíam uma ligação direta entre os espaços livres e públicos ajardinados. Esta unidade deveria possuir ainda atividades/espços essenciais ao funcionamento de um bairro, como comércios, áreas de lazer e esportes e equipamentos diversos, como escolas, clubes e unidades de saúde (NASCIMENTO, 2011).



Figura 1. Plano urbanístico proposto por Clarence Stein e Henry Wright para Radburn, uma região de Nova Jersey, em 1929. Fonte: <http://homepage.usask.ca/~akkerman/geog346/gardncity/fullerton.htm>

De modo análogo aos americanos, partindo-se do ideário de cidade-jardim também foram propostos na Europa desenhos urbanos de núcleos que relacionavam o morar com a natureza. É o caso da Alemanha, em propostas de Ernest May. Já no II CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), na apresentação de May é notória sua vinculação da ideia de subúrbio-jardim aos ideais do movimento moderno (BOTAS, 2011; BRUNA, 2010). Assim, desvinculando-se a ideia presente nos subúrbios americanos da residencial unifamiliar, Ernest May propõe um núcleo residencial vinculado à ideia de cidade-jardim, contudo constituído a partir de blocos multifamiliares.

Outro ideário também muito presente neste momento, é a questão do zoneamento. Na Alemanha, esta questão compunha-se de um instrumento de controle do uso do solo, a qual era uma estratégia que visava a melhor distribuição dos benefícios urbanos, como os equipamentos (BOTAS, 2011). Já nos Estados Unidos, essa estratégia foi transformada em “*instrumentos eficiente para garantir a valorização das propriedades, assegurando os processos imobiliários já em curso nas cidades*” (FELDMAN, 2005).

A formação dos engenheiros que compunham o corpo técnico dos IAPs, em escolas de engenharias recentes no país, era um fator o qual os aproximava dessas discussões presentes no campo da arquitetura e do urbanismo naquele momento (BOTAS, 2011). Ou seja, os engenheiros dos IAPs, como já foi salientado por Bruna (2010), encontram-se pertinentes as discussões do moderno, das unidades de habitação e da conformação disso na cidade.

Partindo-se agora para a configuração real da cidade, utilizando como objeto de estudo a cidade do Rio de Janeiro, Botas (2011) afirma que, em meados da década de 1930 – momento pouco anterior a atuação dos IAPs –, a expansão física da cidade já era uma realidade muito intensa, bem como as transformações urbanas de partes da cidade (BOTAS, 2011). Este processo de modificação e ampliação do território também é verificado em São Paulo, a partir de uma “*curiosa combinação de expansão horizontal e verticalização*” (SILVA, 2004).

Neste momento, o núcleo da cidade de São Paulo assistia a transformação de sua forma urbana a partir de uma condição de mercadoria. A verticalização sucedeu-se inicialmente para produção de espaço para serviços terciários, sendo apenas na década de 30 e 40 que este processo intensifica-se com edifícios habitacionais. Isto decorre em virtude do pensamento, nas décadas anteriores, de que um local de moradia coletiva remetia ao ideário do cortiço. Assim, os edifícios de alto gabarito para fins residenciais, só foram incorporados ao tecido da cidade após a superação deste preconceito (SOMEKH, 1997).

Nas primeiras décadas do século XX em São Paulo, em virtude do intenso aumento populacional, observa-se um inchaço da forma urbana com uma ocupação de glebas muito próximas a cidade pelas elites – como os loteamentos feitos pela Companhia City – e uma ocupação mais periférica na qual ocorriam habitações mais econômicas (FELDMAN, 2004; SAMPAIO, 2002).

Outro ponto importante desse processo é a instituição de um zoneamento de uso do solo na cidade – conforme o modelo americano – e a elaboração de planos urbanísticos, os quais tinham a intenção de ordenar o crescimento da cidade. Nessas ações era definidas zonas de uso residencial – como os bairros-jardins da Companhia City – e era regulamentado o surgimento de núcleos comerciais (SOMEKH, 1997).

Deste modo, pode-se observar que os “*agentes transformadores do ambiente urbano*” (SOMEKH, 1997), como o Estado e a iniciativa privada, nas primeiras décadas do século XX transformavam a tecitura urbana pautando-se em mecanismos urbanos já discutidos internacionalmente, como o zoneamento, a verticalização e os subúrbios-jardim (este sendo destinado apenas à elite). Contudo, será apenas com a atuação dos IAPs que essas discussões serão meticolosamente incorporadas a propostas relativas à produção de habitações sociais.

O conjunto Vila Guiomar

Até o fim do século XIX, o local onde se encontra o conjunto era uma zona estritamente rural e denominava-se Sítio Casa Grande (MEDICI, 1989). Em 1931, este sítio foi adquirido pelo médico paulista Dr. José Gonzaga Franco Filho e sua esposa, D. Guiomar de Campos Gonzaga. Foi sob o poder do Dr. José Gonzaga que o nome do Sítio Casa Grande converteu-se em Fazenda Guiomar.

Próximo a data do Ato Municipal n. 194, de 3 de janeiro de 1936 – o qual incorporou ao patrimônio público o sistema viário aberto na gleba correspondente a Fazenda – a Fazenda Guiomar foi loteada e seu sistema viário desenhado, mas não há informações concretas quanto a venda de algum lote. Contudo, o *Levantamento topográfico* realizado pelo Escritório Técnico do Engenheiro Civil Américo de Carvalho Ramos a pedido do IAPI em 1939, já identifica algumas propriedades as quais não estavam mais a venda no momento de aquisição das terras da Fazenda pelo IAPI, que era conhecida neste momento como Vila Guiomar.

Conforme mostra a escritura de moradores entrevistados em 1989 – como Ariovaldo Wosnik, o “*Sabão*” – a área da Fazenda Guiomar foi adquirida pelo IAPI em 23 de maio de 1939 (MEDICI, 1989). A área total adquirida correspondia a cerca de 1 200 000 m², mas deste total só uma parte foi utilizada. A área não consumida pelo conjunto foi parte vendida a Prefeitura de Santo André e parte vendida a cooperativa habitacional do ABC. Outra parte dessa área não consumida foi ainda, futuramente, ocupada por um empreendimento do BNH denominado conjunto Residencial Zodíaco, também destinado a empregados da indústria metalúrgica do ABC (BRUNA, 2010).

O projeto inicial de Carlos Frederico Ferreira – arquiteto do IAPI responsável pelo projeto do Conjunto Vila Guiomar – previa a total construção de empreendimentos habitacionais na área adquirida. Contudo, das cerca de três mil unidades previstas no projeto original, apenas 1 411 unidades foram construídas, sendo estas distribuídas em: 978 apartamentos – em dois tipos de blocos –, e 433 casas – isoladas ou geminadas. Em 1955, essas unidades abrigavam cerca de 8 mil pessoas, o que correspondia a, aproximadamente, 5% da população de Santo André.

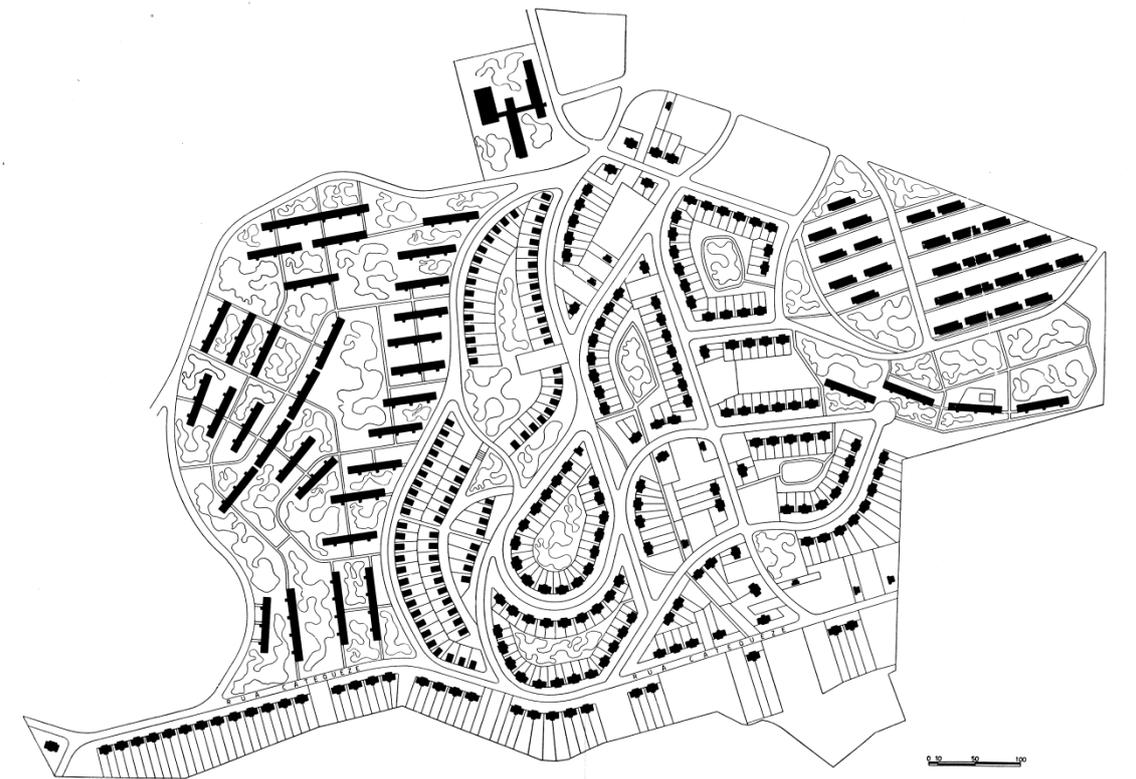


Figura 2. Implantação do Conjunto Residencial Vila Guiomar. Fonte: Acervo – Grupo de Pesquisa “Os pioneiros da Habitação Social”.

Este projeto demonstra de forma clara a incorporação de Ferreira – o qual se formou na década de 30 em engenharia pela Escola de Minas de Ouro Preto e em arquitetura pela Escola Nacional de Belas Artes, e portanto encontrava-se imerso dentro da academia pelas discussões pertinentes à habitação, à arquitetura, ao urbanismo e à técnica – das propostas do subúrbio-jardim tanto americanas quanto europeias. Esta clareza pauta-se na existência de habitações unifamiliares e multifamiliares permeadas por jardins e áreas verdes. Sobre esta configuração, Bonduki ressalta que “*blocos de apartamentos laminares, com uma implantação moderna, se misturam com um traçado de ruas curvas, que respeitam o meio físico e onde se implantam casas unifamiliares.*” (BONDUKI, 1998).

Os dois modelos de casa propostos foram projetados com um recuo frontal, destinado a um jardim, e com seus fundos voltados para áreas verdes no interior das quadras, configurando “*praças internas públicas, semelhante a proposta original de Barry Park para o Jardim América em São Paulo. Mas, ao contrário deste, as áreas verdes internas são abertas e ligadas ao sistema viários do conjunto.*” (BONDUKI; KOURY, 2014).

Consideradas como um “*pulmão verde*” (PESSOLATO, 2007) do município de Santo André, essas áreas coletivas internas as quadras, de menores dimensões que as originais – em virtude de muros e aumento dos lotes originais pelos proprietários – atualmente apresentam-se como um problema uma vez que

dependem da gestão e manutenção dos moradores, mesmo sendo áreas públicas. Assim, é notório e compreensível a situação de abandono e inutilização desses “jardins”. (NASCIMENTO, 2011)

As primeiras construções do Conjunto Vila Guiomar iniciaram-se em 1942 com as “casas geminadas”, as quais eram térreas, implantadas em grandes lotes, geminadas duas a duas (BRUNA, 2010) e apresentavam recuos perimetralmente ao seu volume. Ao todo foram produzidas 345 casas dessa tipologia cuja conclusão das obras ocorreu em 1944. Para alguns moradores da época era estranha a existência de banheiro e fogão dentro de casa, bem como tanque na varanda, isto evidencia o alto caráter de concepção moderna que estas unidades apresentavam para a população daquele momento (PESSOLATO, 2007).

A segunda etapa da implantação do conjunto inicia-se em 1946 – e segue por dois anos – com a construção dos “prédios velhos” (PESSOLATO, 2007), os quais apresentam semelhança com um dos tipos de blocos edificados no Realengo (BOTAS, 2011). Esta etapa contou com a construção de 312 apartamentos – com três tipologias distintas –, distribuídos em 26 blocos, sendo cada um composto por 3 andares sobre pilotis. De modo análogo ao que se verifica no Conjunto Habitacional do Realengo, o acesso a estas unidades é obtido por meio de um corredor ao longo do bloco o encontra-se conectado a uma escada na lateral do edifício (PESSOLATO, 2007).

A terceira etapa da instituição do Conjunto Vila Guiomar inaugura-se com a implantação das casas isoladas que ocorre em 1948. Foram produzidas um total de 88 unidades nas quais a grande massa de suas áreas verdes encontram-se condensadas no interior das quadras.

A finalização da implantação do conjunto ocorre com a construção dos prédios novos a partir de 1951. Cada “bloco-tipo” (PESSOLATO, 2007) é formado por seis unidades, sendo duas por andar e por caixa de escada, as quais se destacam dos blocos ocasionando saliências nas fachadas de acesso dos edifícios. Os pavimentos térreos destes blocos deveriam abrigar áreas livres para convivência dos moradores e implantação de equipamentos coletivos.

Atualmente, o Conjunto Residencial Vila Guiomar conta com incontáveis modificações e totais alterações em sua concepção arquitetônica original. As reformas produzidas ao longo destes mais de 50 anos de sua existência geraram alterações que vão desde a troca de esquadria, até a completada modificação volumétrica do edifício que um dia compôs uma linguagem semelhante aos outros. Para Bonduki e Koury, apesar de todas estas modificações, o excesso de amplas áreas verdes proporcionam ao conjunto “um espaço urbano agradável, que se destaca na paisagem árida do ABC paulista” (BONDUKI; KOURY, 2014).

Metodologia de produção e análise

A metodologia utilizada para a análise inicialmente proposta consiste de um processo de redesenho gráfico do local de implantação do conjunto em três momentos históricos distintos – antes da construção, imediatamente após a construção e atualmente.

Esse processo de redesenho é realizado com o objetivo de obter-se material que dê suporte à elaboração de uma análise, a partir da sobreposição dos mapas produzidos, do tecido urbano que foi sendo construído ao longo do século XX. Deste modo, pretende-se também ser capaz de compreender quais interferências a morfologia urbana do conjunto implantado exerceu sobre o desenvolvimento da cidade posterior e sobre a evolução da própria dinâmica do bairro construído.

Como já foi suscitada, essa análise faz-se necessária uma vez que o quadro urbano contemporâneo brasileiro, em especial o da cidade de São Paulo, indica a necessidade de pesquisas que aprofundem o entendimento das implicações urbanas imediatas do edifício habitacional. No âmbito local, esse aprofundamento é especialmente urgente, já que contamos com décadas de atraso na reflexão urbana do ponto de vista propriamente arquitetônico.



Figura 3. Morfologia urbana do local em um momento anterior à implantação do Conjunto Vila Guiomar – 1939.



Figura 4. Morfologia urbana do local alguns anos após o término da implantação do Conjunto Vila Guiomar – 1954.



Figura 5. Morfologia urbana atual do Conjunto Vila Guiomar – 1990.

Conclusão

Uma análise sobre o desenvolvimento do pensamento da constituição dos espaços urbano, no momento em que muitos engenheiros e arquitetos do IAPI encontravam-se dentro da academia, permite estabelecer uma série de relações entre o tecido urbano proposto por este órgão em seus projetos de Conjuntos Habitacionais e a real formação dos espaços ao longo das décadas.

O ideário do subúrbio-jardim apresenta-se como uma constante no projeto do Conjunto Vila Guiomar. Enquanto o tipo de implantação das unidades unifamiliares aproxima-se do desenvolvimento da ideia de Howard em bairros americanos, como o Radburn, as duas propostas dos blocos multifamiliares assemelham-se as implantações deste ideal em bairros europeus, como os propostos por Ernest May na Alemanha.

No momento da implantação, as casas apresentavam-se recuadas ao lote, intensionamente, para a disposição de áreas ajardinadas, bem como no interior das quadras, as quais foram propostas como grandes áreas verdes públicas de livre acesso. Analogamente, os blocos, sempre sobre pilotis, possuíam estas áreas livres verdes adjacentes a sua implantação.

Uma análise das transformações deste conjunto ao longo do século XX possibilita observar que a ideia proposta por Carlos Frederico Ferreira – no âmbito da unidade habitacional e do desenho do conjunto – pouco permaneceu totalmente presente no desenvolvimento deste bairro. Inserido na escala de um bairro em uma área periférica a qual possuía poucos volumes construídos em 1939, o Conjunto Vila Guiomar coloca-se como uma proposta de adensamento daquele território, o qual era próximo a ferrovia e a algumas indústrias já presentes no ABC paulista.

O que se verifica ao longo dos anos, é uma transformação das áreas inicialmente livres por meio da delimitação dos limites dos lotes por muros e portões. Nos blocos multifamiliares este fechamento deu-se na área livre térrea, a qual, em geral, transformou-se em garagens para seus moradores. Também neste período, o tecido da cidade em expansão atingiu este território, e algumas vias foram abertas conectando vias deste bairro com outras áreas da cidade.

O que se observa atualmente neste conjunto é um elevado grau de transfiguração de sua arquitetura e de seu ideal de cidade, o qual foi proposto como um grande jardim público permeável no qual as possibilidades dos fluxos de pedestres não estavam necessariamente atreladas aos eixos viários. Com o passar dos anos, o cercamentos dos lotes e a transformação de cada bloco em uma espécie de condomínio, condicionou os espaços intraquadras em espaços residuais no interior das quadras, modificando exponencialmente a proposta de implantação.

A compreensão da alteração da conformação do tecido urbano deste território é importante, pois permite examinar quais possíveis motivos condicionaram esta transformação. Frente a isto, pautando-se no desenvolvimento da cidade, também é possível assimilar quais fatores relacionados à quais agentes urbanos influenciaram e condicionaram o tecido urbano para a forma que observamos atualmente.

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.

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**. 1. ed. ed. São Paulo: Editora Unesp: Edições Sesc, 2014. v. 1

BONDUKI, N. G.; KOURY, A. P. **Os pioneiros da habitação social: Inventário da produção pública no Brasil entre 1930 e 1964**. 1 ed. ed. São Paulo: Editora Unesp: Edições Sesc, 2014. v. 2

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. J. V. **Os primeiros arquitetos modernos: habitação social no Brasil 1930-1950**. [s.l.] EDUSP, 2010.

COHN, A. **Providência social e processo político no Brasil**. [s.l.] Editora Moderna, 1981.

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.

PESSOLATO, C. **Conjunto IAPI Vila Guiomar - Santo André - SP: projeto e história**. Dissertação de mestrado—São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.

SAMPAIO, M. R. **A promoção privada de habitação econômica e a arquitetura moderna 1930-1964**. [s.l.] RiMa, 2002.

SILVA, L. O. DA. Verticalização, expansionismo e grandes obras viárias: a modernização limitada. In: **São Paulo, metrópole em trânsito: percursos e culturas**. São Paulo: Senac, 2004. p. 100–111.

SOMEKH, N. **A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo, 1920-1939**. [s.l.] Edusp, 1997.

Agradecimentos

Agradecemos à FAPESP pelo auxílio à essa pesquisa por meio de bolsa IC no. 2014/05216-4 e do projeto de pesquisa (AR) no. 2013/14951.

Sobre os autores:

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.

Atomística e Gravitação Urbana – Modelo de Interação Regional

Leonardo Lima¹, Bárbara Ribeiro²

¹ Faculdades Integradas Teresa D'Ávila – FATEA

Avenida Dr. Peixoto de Castro, 539 – 12.606-580 – Lorena – SP – Brasil

leonardo.lima@ufrgs.br

² Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR

Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS

Rua Sarmento Leite, 320, 5º Andar – 90.050-170 – Porto Alegre – RS – Brasil

bgiacom@gmail.com

Resumo

Este trabalho admite que o processo de expansão da forma urbana está submetido à ação de uma força centrípeta exercida por rodovias, capaz de atrair e direcionar a forma das cidades. Assumindo que a intensidade dessa força está relacionada às interações desempenhadas por cada par de cidades dentro de uma região e que rodovias são fundamentais para o processamento dessas trocas, considera-se que o vetor resultante das forças de interação entre esses pares é capaz de direcionar os eixos de expansão urbana de ambas as cidades ao longo das rodovias que as conectam. Esta pesquisa compara as forças de interação exercidas por cada cidade do Vale do Paraíba Paulista, hierarquizando-as em função de seu somatório de interações (“atomística urbana”). Os valores das forças de interação exercidas entre cada par de cidades da região são então comparadas com a direção que a expansão de suas respectivas formas urbanas têm assumido nos últimos 50 anos (“gravitação urbana”). Os resultados sugerem que o modelo de interação regional proposto é capaz de descrever o grau de interação e a direção que as formas urbanas das cidades analisadas tendem a tomar.

Palavras-chave

Modelo, interação regional, expansão da forma urbana, rodovias.

Abstract

In this study, we assume that the process of expansion of urban form is submitted to the action of a centripetal force exerted by highways, able to attract and direct the form of cities. Considering that the intensity of this force is related to the interactions performed by each pair of cities within a region and that roads are essential for enabling these exchanges, the resulting vector of the forces of interaction between these pairs is able to direct urban expansion axes of both cities along the highways that connect them. This research compares the interaction of forces exerted by each city of Paulista Paraíba Valley, ranking the summation of interactions (“urban atomistic”). The values of the interaction forces exerted between each pair of cities in the region are then compared with the direction that the expansion of their respective urban forms have taken over the past 50 years (“urban gravitation”). The results suggest that the proposed regional interaction model is able to describe the degree of interaction and the direction that urban forms in these cities tend to take.

Keywords

Models, regional interaction, urban form expansion, highways.

Introdução

A busca pela compreensão do modo como a interação regional de um conjunto de cidades ocorre tem sido o objetivo de muitos trabalhos de planejamento urbano e regional (e.g., ZIPF, 1949; CHRISTALLER, 1966). Além disso, a procura por meios que levem à compreensão do fenômeno da expansão urbana tem esbarrado frequentemente nesse tema, pois forma e função são assuntos que estão intimamente relacionados em estudos regionais (SABOYA, 2007). É fundamental compreender essas interações, porque elas são capazes de descrever a maneira como a dinâmica urbana ocorre, como os usuários tendem a se apropriar do espaço e a forma que as cidades assumem como resultado desse processo.

Devido ao alto grau de complexidade e da quantidade de variáveis que podem alterar a dinâmica urbana, autores têm explorado certas relações entre o fenômeno urbano e propriedades de redes complexas (e.g., KRAFTA, 2011), admitindo que cidades sejam o resultado de processos emergentes, ou seja, o resultado da interação entre uma série de redes que compõem um sistema complexo, tais como o sistema de transportes, o sistema econômico, o sistema cultural, entre outros.

A abordagem aqui apresentada admite que a dinâmica urbana é o resultado de uma vasta quantidade de processos simultâneos, onde cada um desses processos é descrito por um determinado sistema. A fim de validarmos o modelo de Interação Regional proposto, e assumindo a existência de muitos outros fatores que influenciam a dinâmica regional, são analisadas, ainda que de maneira inicial, duas dessas dinâmicas. Para isso, construiu-se uma rede ponderada, da qual foi extraído um indicador de desempenho urbano capaz de descrever como ocorre a dinâmica de trabalhadores que possuem sua principal fonte de renda em outras cidades de uma determinada região.

O modelo de Interação Regional proposto é testado por meio de experimentos realizados utilizando-se a rede de cidades do Vale do Paraíba Paulista.

Fundamentação Teórica

Este trabalho está alicerçado, fundamentalmente, sobre as conclusões de pesquisadores que apresentam modelos de hierarquização de redes. Krings et al. (2009) sugerem quais nós são mais importantes de acordo com a quantidade de interação que desempenham dentro da rede; Bhattacharya et al. (2008) elaboraram um modelo que descreve quais nós são mais relevantes para o bom funcionamento de uma rede, a fim de tornar o sistema econômico/financeiro mundial mais eficiente e, finalmente, Trusina et al. (2004) apresentam uma maneira para hierarquizar nós de uma rede de acordo com sua configuração.

Antes de apresentar o modelo de Interação Regional é necessário definir "interação". Admite-se que, conforme Ullman (1953), esse termo refere-se à descrição de um conjunto de relações funcionais. Alguns autores (e.g., BHATTACHARYA ET AL., 2008, JUNG ET AL., 2008; TINBERGEN, 1962) afirmam que existe uma relação linear entre a quantidade de interação de mercados e a distância existente entre eles.

Assim, considerando algumas dessas abordagens (BHATTACHARYA ET AL., 2008; FERREIRA, 2014; JUNG ET AL., 2008; KRINGS ET AL., 2009; TINBERGEN, 1962), o modelo de Interação Regional proposto baseia-se, especialmente, na pesquisa de Krings et al. (2009) que assume que o grau de importância de uma cidade, frente as suas vizinhas, pode ser mensurada pela quantidade de interações (ligações telefônicas feitas e recebidas) realizadas por cada uma delas dentro de uma rede. A proposta de Krings et al. (2009) está fundamentada nas hipóteses apresentadas por Bhattacharya et al. (2008), Jung et al. (2008) e Tinbergen (1962), que afirmam que a quantidade de interação dentro de uma rede é diretamente proporcional ao inverso do quadrado de suas distâncias internas. Ou seja, segundo Krings et al. (2009), quanto mais próximas, maior será a interação (haverá maiores quantidades de chamadas telefônicas) e quanto mais distantes, menor será a interação (haverá menores quantidades de chamadas telefônicas).

Partindo desse princípio, aplica-se a ideia de Krings et al. (2009) à região do Vale do Paraíba Paulista, substituindo os dados de chamadas telefônicas por linhas de ônibus que conectam as cidades. Assim, além da variável distância, assume-se que o fenômeno é relacionado, basicamente, a outros dois fatores: (i) tensão entre populações e (ii) possibilidades de interação entre elas. Aqui, considera-se a quantidade de linhas de ônibus regulares que operam no Vale do Paraíba Paulista como fator capaz de descrever, de forma significativa, as interações fundamentais para compreensão da dinâmica espacial de tal região.

Modelos Urbanos e Indicadores de Desempenho

Um modelo é uma representação de um sistema, obtida por meio de diferentes linguagens, como matemática, lógica, física, icônica, gráfica, etc., e segundo uma ou mais teorias (NOVAES, 1981). Toda representação é um modelo, e seu objetivo é prover um quadro simplificado e inteligível da realidade, com o objetivo de compreendê-la melhor (ECHENIQUE, 1975). A essência de um modelo é representar a realidade, sendo uma declaração simplificada e genérica do que parecem ser as características mais importantes de uma situação concreta (LEE, 1973). Ou seja, os modelos têm a função de reduzir a complexidade da realidade a níveis aceitáveis de simplificação, com o intuito de possibilitar a realização de procedimentos de análise sem perda na validade dos resultados.

Os modelos urbanos são tradicionalmente classificados em duas grandes categorias: modelos microeconômicos e modelos de interação espacial (BARRA, 1979; ECHENIQUE, 1976; BERTUGLIA ET AL., 1987). A Teoria da Interação Espacial não trata o espaço de uma forma contínua, como as teorias microeconômicas, mas de forma discreta (BERTUGLIA ET AL., 1987). Desta forma, o espaço é constituído por unidades individualizáveis, que comportam quantidades finitas de emprego, população, etc. As relações entre essas unidades são tratadas como fluxos reais (fluxos de pessoas, mercadorias, etc.) ou abstratos (dependências, oportunidades, tensões, etc.) (BARRA, 1979).

Desde os anos 1960, indicadores têm sido usados para produção de informações sobre a qualidade de vida nas cidades. Os indicadores de desempenho são medidas complexas, capazes de refletir as

interdependências entre os componentes do sistema urbano, sendo, portanto, baseados em modelos urbanos; buscam prover uma visão sintética sobre o estado do sistema urbano em um determinado momento, bem como avaliar prováveis impactos de ações de transformação urbanas. Os indicadores de eficácia ou equidade, que se reportam à qualidade de vida urbana, relacionam-se aos indivíduos e moradores, baseados na localização residencial e como esta é servida pelas organizações; e os indicadores de eficiência, relacionados às organizações prestadoras de serviços, que se reportam à economia do sistema como um todo, ou seja, à racionalidade do uso dos recursos e os custos gerais da vida e da produção econômica (BERTUGLIA, RABINO, 1994).

Estes indicadores se diferenciam dos indicadores sociais clássicos, pois consideram a interação espacial entre população e organizações e são construídos a partir de modelos urbanos, com as variáveis selecionadas se relacionando de maneira sistêmica; possuem capacidade de avaliação do sistema urbano global, com referência a diferentes setores de serviço (e.g., escolas, hospitais), diferentes estratos sociais (e.g., classes alta, média e baixa) e áreas urbanas específicas (e.g., uma rua, um bairro).

Os modelos urbanos, entendidos como representações quantitativas e simplificadas da realidade (ECHENIQUE, 1975), permitem a representação quantitativa de aspectos particulares do mundo real. Como resultado dessas raízes comuns, indicadores e modelos urbanos apresentam fortes relações lógicas e operacionais como: relações de complementaridade, o que justifica o uso das duas ferramentas, e as relações de similaridade, o que impõe condições de coerência lógica e operativa (BERTUGLIA; RABINO, 1994).

O uso de grafos direcionados na modelagem do sistema urbano permite associar atributos diferenciados às origens e destinações dos vetores de direção. Krafta (1996) formula modelos de análise espacial urbana derivados de um modelo de centralidade valorada (KRAFTA, 1994), sendo o seu modelo de convergência utilizado nesse trabalho. Convergência pode ser definida como a localização privilegiada de pontos de oferta de um determinado serviço em função da distribuição de potenciais consumidores e dos demais pontos de oferta desse serviço, isto é, a convergência retrata a eficiência ou capacidade de atrair usuários para diferentes pontos de oferta de serviços.

Hipótese

A hipótese deste estudo admite que dentro de uma rede, onde os nós representam cidades e as conexões descrevem relações entre elas, existe uma hierarquia baseada em sua configuração espacial e em aspectos referentes às suas populações. Dessa forma, algumas cidades seriam mais importantes do que outras e apresentariam características capazes de alterar toda a dinâmica da região e, conseqüentemente, a forma urbana do lugar onde se inserem. Entende-se por dinâmica urbana aspectos relativos a deslocamentos e à busca por posições mais privilegiadas para uma série de fatores como empregos, educação, saúde, entre outros.

A ideia principal sugere que um nó que seja capaz de atrair tensões de todos os outros nós da rede (exercendo atrações que podem ser descritas, por exemplo, como ofertas de empregos e de centros de ensino superior) é o mais importante para os diferentes tipos de dinâmicas que ocorrem naquele sistema. Ou seja, quanto maior o grau de interação de uma determinada cidade com as demais, mais fortemente conectada e relevante para a região ela seria. É possível comparar analogamente esta proposição com o núcleo de um átomo, onde a quantidade de energia liberada para o rompimento dessas conexões seria similar à energia proveniente de um processo de fissão nuclear¹, que chamamos de **atomística urbana**. Isto é, cidades que interagem "pouco" com sua região precisariam de pouca energia para começar um processo de fissão nuclear e, conseqüentemente, liberariam baixos níveis de energia. Em contrapartida, cidades que interagem "muito" com as demais cidades de sua região precisariam de grandes quantidades de energia para romper essas relações e liberarem, proporcionalmente, altos níveis e energia (**Figura 1**).

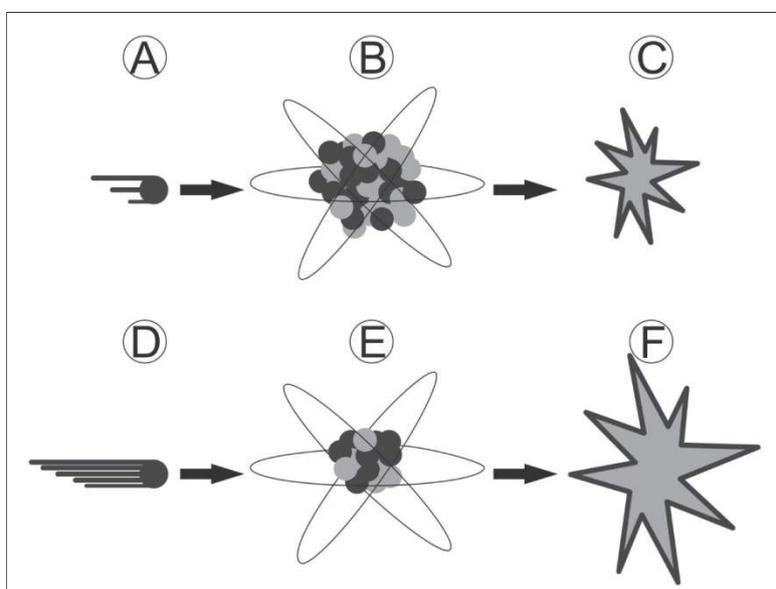


Figura 1. A ilustração demonstra, esquematicamente, o processo de fissão nuclear de dois núcleos atômicos hipotéticos. No primeiro, uma partícula atômica (nêutron) pouco energizada (A) é suficientemente forte para romper as interações que mantêm coesas as partículas nucleares de um átomo "grande" (B). O resultado do processo é a liberação de uma quantidade "pequena" de energia (C). Já no segundo átomo, uma partícula extremamente energizada (D) é necessária para romper as forças que mantêm coeso um átomo, significativamente menor que o anterior (E). O resultado desse processo é a liberação de uma enorme quantidade de energia (F).

Seguindo nesse raciocínio, admite-se que essas cidades seriam, possivelmente, capazes de atrair a forma urbana das cidades que a circundam para sua direção, de forma semelhante a um processo gravitacional², que chamamos de **gravitação urbana**. Assim, este modelo é capaz de descrever não só o grau de interação regional, mas também, o processo de expansão da forma urbana dessas cidades.

¹ Fissão Nuclear é a quebra do núcleo de um átomo instável em dois átomos menores pelo bombardeamento de partículas como nêutrons. O processo libera calor e uma quantidade absurda de energia (AZEVEDO, 2011).

² Gravitação é uma propriedade da matéria que se manifesta como uma força onde os corpos com maior massa atraem os de menor. A lei da gravitação universal foi enunciada por Isaac Newton (1643-1727) em 1687 na sua obra *Philosophiæ Naturalis Principia Mathematica*.

Isto posto, é necessária a adoção de algumas premissas básicas para suporte da hipótese proposta.

- A primeira delas é que cidades são conectadas por rodovias, as quais funcionam como conexões dentro dessa rede e, especialmente no interior do Estado de São Paulo, parecem agir como vetor de uma força centrípeta que é capaz de atrair e direcionar a expansão da forma urbana. Admite-se que o processo de expansão da forma urbana ocorre da seguinte forma: as rodovias, além de intermediarem as relações regionais e apresentarem vantagens locais geradas por sua centralidade (KRAFTA, 2009); geralmente, possuem condições geográficas otimizadas, que são buscadas para sua implantação (terrenos planos, mínimas possibilidades de alagamento, entre outros). Por extensão, suas margens tornam-se locais com excelentes condições para a implantação de empreendimentos industriais (além das facilidades de escoamento de produção, alcance de matéria prima e de geração de empregos). Por sua vez, esses empreendimentos atraem zonas residenciais e, conseqüentemente, uma série de prestadores de serviços e de comércio. Nesse cenário, o vetor de expansão da forma urbana tende a ocorrer junto às margens das rodovias. Considerando-se o objeto de estudo, o Vale do Paraíba Paulista, pares de cidades adjacentes que interagem com maior intensidade parecem apresentar bordas de rodovias mais densamente ocupadas que levam, conseqüentemente, à formação de grandes maciços edificados, gerando áreas urbanas com maior tendência à conurbação. Em contrapartida, pares de cidades adjacentes que interagem menos, parecem, apresentar características opostas.
- A segunda premissa reside em admitir que o grau de interação entre um par de cidades é diretamente proporcional ao inverso do quadrado de suas distâncias (KRINGS ET AL., 2009), ou seja, quanto mais próximas, maior o nível de interações.
- O terceiro fator refere-se a uma tensão exercida pelas populações de cada par de cidades. Isto é, quanto maior a população, maiores as possibilidades de interação dela com suas vizinhas. Esse é um fenômeno comumente observado em redes sociais, onde as probabilidades de relações como amizades, namoros, ofertas de emprego, serviços e comércio são maiores de acordo com a tensão exercida pelos pares de população de cada cidade (KRINGS ET AL., 2009).
- Finalmente, o quarto elemento a ser considerado é a existência de algum meio que possibilite a interação entre cidades. Neste ponto, seria possível optar por se trabalhar com a quantidade de serviços postais entre cada par de cidades da região, ou ainda, utilizar dados referentes à quantidade de chamadas telefônicas realizadas entre as cidades, como é proposto por Krings et al. (2009). No entanto, optou-se utilizar a quantidade de linhas de ônibus que operam na região como fator imprescindível para o entendimento da dinâmica urbana das cidades do Vale do Paraíba Paulista. Ou seja, é proposto um modelo de Interação Regional que assume que a quantidade de interação entre cidades é proporcional à quantidade de linhas de ônibus e à configuração da rede de rodovias que as conectam, além da tensão de populações e de distância entre cada par considerado.

Metodologia

O experimento foi desenvolvido em duas etapas. A primeira, chamada de atomística urbana, baseia-se na aplicação do modelo de Interação Regional proposto e posterior ranqueamento de um conjunto de cidades. Na sequência, construiu-se uma rede, em que as cidades são os nós e as linhas de ônibus que as conectam são as arestas. Essa rede é ponderada com atributos socioeconômicos como, população residente, número de chefes de família que trabalham em outros municípios e número de postos de trabalho abertos. Assim, é obtido um indicador de desempenho urbano que permite avaliar a hipótese de que as cidades com maior interação regional, definidas segundo este modelo, tendem a serem as mesmas apontadas por esse indicador.

Experimentalmente, é aplicado o modelo de convergência (KRAFTA, 1996) para avaliar quais cidades da região possuem maior tendência a atrair a população de trabalhadores que residem em outros municípios, sendo que para alcançá-las, supõe-se que os trabalhadores utilizariam as linhas de ônibus intermunicipais que operam na região. A rede é constituída por nós (núcleos urbanos dos municípios) que representam os núcleos urbanos e as arestas (vetores lineares) são as linhas de ônibus que conectam as cidades. O modelo é alimentado com dados referentes à quantidade de postos de trabalho em cada município (MTE, 2013) e a quantidade de responsáveis por domicílio que tinham sua principal fonte de renda em outros municípios (IBGE, 2013).

Na segunda parte, chamada de gravitação urbana, são analisados os resultados obtidos pela aplicação do modelo de Interação Regional para cada par de cidades da região. Utilizando os valores que fogem da distribuição normal de interação de cada par de cidades, são comparadas as evoluções de suas formas urbanas nos últimos 60 anos, verificando se a expansão das morfologias de cada cidade ocorreu de forma proporcional à intensidade de interação entre elas, ou seja, a forma urbana dos pares de cidades que o modelo aponta com os maiores valores de interação, tenderia a seguir o eixo de interação formado por elas mais rapidamente do que outras que interagem de maneira mais discreta.

O modelo de Interação Regional proposto é descrito pela **Equação 1**:

$$M = \sum_i^j \left(\frac{pop_{ij} \times lon_{ij}}{dist_{ij}^2} \right) \quad (1)$$

onde:

pop_{ij} é o produto das populações i e j .

lon_{ij} são as linhas de ônibus que conectam i e j .

$dist_{ij}$ é a distância entre i e j .

Este modelo admite que o nível de interação entre duas cidades pode ser descrito pelo produto de suas populações, quantidade de linhas de ônibus que as conectam e o inverso do quadrado de sua distância. Dessa maneira, o somatório desses fatores, para cada par de cidades, gera um indicador de interação regional.

Área de Estudo

Os experimentos são realizados utilizando como área de estudo a Mesorregião do Vale do Paraíba Paulista (**Figura 2**). O Vale do Paraíba Paulista (VPP) é uma das quinze mesorregiões do Estado de São Paulo. É composta por 39 municípios e está localizada no cone leste paulista. É caracterizada por um grande complexo industrial, turístico e universitário, que se encontra no entroncamento dos eixos do sul do Estado de Minas Gerais, sul do Estado do Rio de Janeiro e o leste do Estado de São Paulo. A região é cortada pelo traçado da principal rodovia do país, a BR-116 - Rodovia Presidente Dutra, responsável pelo escoamento de parte considerável da produção econômica nacional, conectando as duas principais cidades da região sudeste, São Paulo e Rio de Janeiro. A região abrange municípios localizados na Serra da Mantiqueira, Serra do Mar, Litoral Norte Paulista além dos municípios localizados no Vale do Rio Paraíba do Sul.

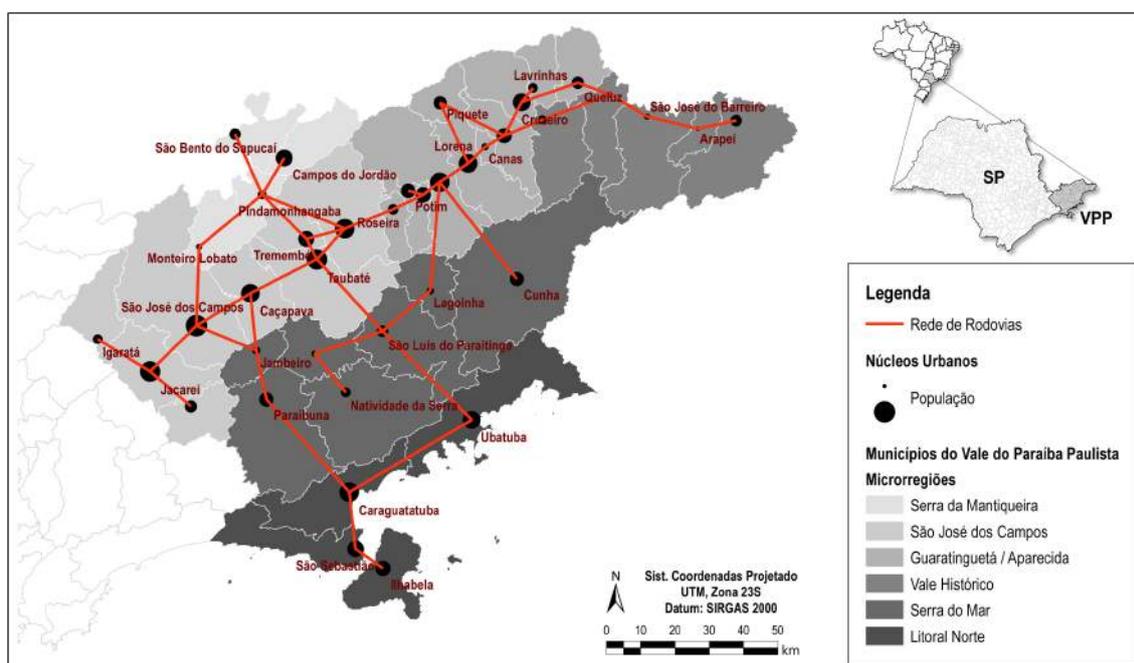


Figura 2. Rede de cidades do Vale do Paraíba. Os núcleos urbanos (círculos negros) são conectados por arestas (vermelhas) que representam as rodovias que servem a região. O diâmetro dos nós é proporcional à população de cada município.

Resultados

Atomística Urbana

A aplicação do modelo de Interação Regional proposto num determinado conjunto de cidades, realizada de modo comparativo com a aplicação do modelo de desempenho urbano (convergência) sobre a rede referente a este mesmo conjunto de cidades, produziu resultados que evidenciam uma estreita correlação entre os modelos utilizados. Observa-se que as cidades mais bem colocadas no primeiro caso (modelo proposto) são também os nós que representam as cidades com os maiores valores de convergência (KRAFTA, 1996). Os resultados do modelo de convergência apontam quais cidades possuem maior tendência a atrair a população de trabalhadores que residem em outros municípios, supondo que os trabalhadores utilizem as linhas de ônibus intermunicipais que operam na região para efetuar o deslocamento entre local (cidade) de residência e trabalho (**Figura 3**).

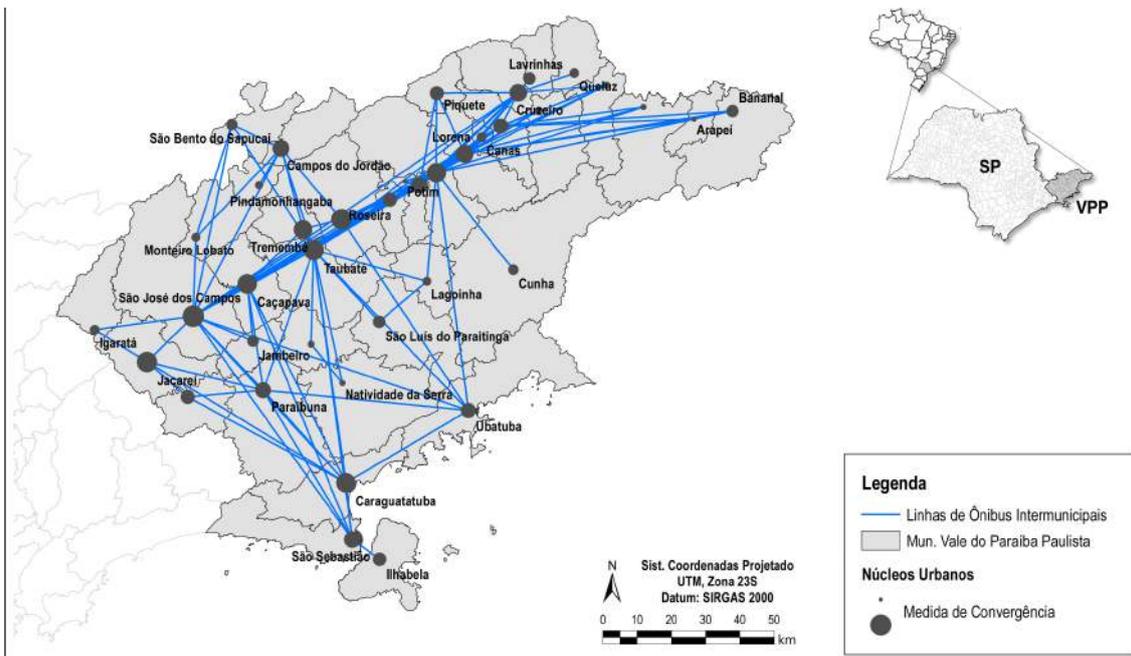


Figura 3. Ilustração mostra a medida de Convergência dos postos de trabalho na rede de cidades do Vale do Paraíba Paulista. A rede é constituída por nós (negros) que representam os núcleos urbanos e as arestas (azuis) são as linhas de ônibus que conectam as cidades. O modelo foi alimentado com dados referentes à quantidade de postos de trabalho abertos por município (MTE, 2013) e a quantidade de responsáveis por domicílio que tinham sua principal fonte de renda em outros municípios (IBGE, 2013).

O **Quadro 1** apresenta os resultados dos modelos de Interação Regional proposto e do modelo de convergência espacial (KRAFTA, 1996) para as 10 cidades melhor posicionadas no *ranking* do modelo proposto. Observa-se que estas cidades são, em quase sua totalidade, as mesmas verificadas pelo modelo de convergência, havendo apenas alterações de suas posições.

Modelo de Interação Regional			Convergência dos Postos de Trabalho		
Posição	Cidades	Valor de Interação Regional	Posição	Cidades	Valor de Convergência
1	São José dos Campos	85.871.495.042	1	São José dos Campos	0,946483314
2	Jacareí	78.032.710.074	2	Taubaté	0,910585582
3	Taubaté	20.349.469.068	3	Jacareí	0,907508373
4	Tremembé	10.078.634.180	4	Pindamonhangaba	0,881538153
5	Caçapava	6.975.358.207	5	Guaratinguetá	0,875899792
6	Guaratinguetá	4.133.024.947	6	Caçapava	0,875490367
7	Lorena	2.299.810.983	7	Caraguatatuba	0,872957230
8	Aparecida	2.247.098.586	8	Tremembé	0,858941793
9	Pindamonhangaba	1.662.846.130	9	Lorena	0,857735455
10	Potim	1.224.295.405	10	Cruzeiro	0,847508132

Quadro 1. Dez maiores valores obtidos pelo modelo de Interação Regional (proposto) e de Convergência dos postos de trabalho (indicador de desempenho urbano).

O modelo de Interação Regional proposto aponta que as cidades de São José dos Campos, Jacareí e Taubaté dominam a interação regional no Vale do Paraíba Paulista. Esse resultado confirma a tendência da região de concentrar os maiores índices de desenvolvimento ao longo do eixo da Rodovia Presidente Dutra - BR-116, especialmente na região de São José dos Campos. Estes resultados indicam que essas

cidades possuem um valor de coesão extremamente significativo, parecendo estruturar toda a dinâmica espacial da região.

Gravitação Urbana

Como explorado anteriormente, parece existir uma significativa relação entre as forças de interação que ocorrem entre um dado par de cidades e a forma urbana resultante dessa interação. Trocas mais intensas sugerem a ocorrência de morfologias que tendem a se encontrar. Nesse cenário, as rodovias acabam por desenvolver um papel fundamental para essas trocas, especialmente considerando o objeto do presente estudo - o Vale do Paraíba Paulista. Assim, pode-se supor que as rodovias agem como vetores que atraem e direcionam o eixo de expansão urbana das cidades que interagem.

Os valores de interação regional obtidos para cada par de cidades estudado confirmam esta hipótese. O **Gráfico 1** apresenta os resultados de interação espacial descrita pelo modelo entre cada par de cidades da região, plotados. Pares de cidade como São José dos Campos – Jacareí, Taubaté – Tremembé e São José dos Campos – Caçapava apresentam valores de interação que parecem retratar o processo de expansão urbana observado nessas cidades nos últimos 50 anos (**Figura 4**).

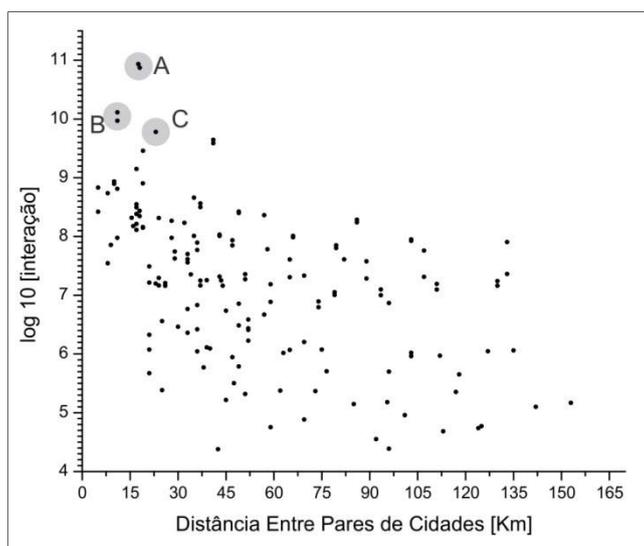


Gráfico 1. Dispersão das interações possíveis entre cada par de cidades do Vale do Paraíba. Devido à grande variação de valores apontados pelo modelo, optamos pela utilização de uma escala exponencial para a apresentação dos resultados. Note que, para haver interação é necessária a existência de linhas de ônibus conectando duas cidades. A região "A" demonstra o valor da interação entre as cidades de Jacareí – São José dos Campos. Na região "B", encontram-se os valores de interação entre as cidades de Taubaté – Tremembé. Em "C", entre São José dos Campos – Caçapava. Os resultados confirmam o caráter de São José dos Campos como a principal cidade da região capaz de interagir com as demais e, conseqüentemente, deslocar o eixo de expansão urbana de suas vizinhas.

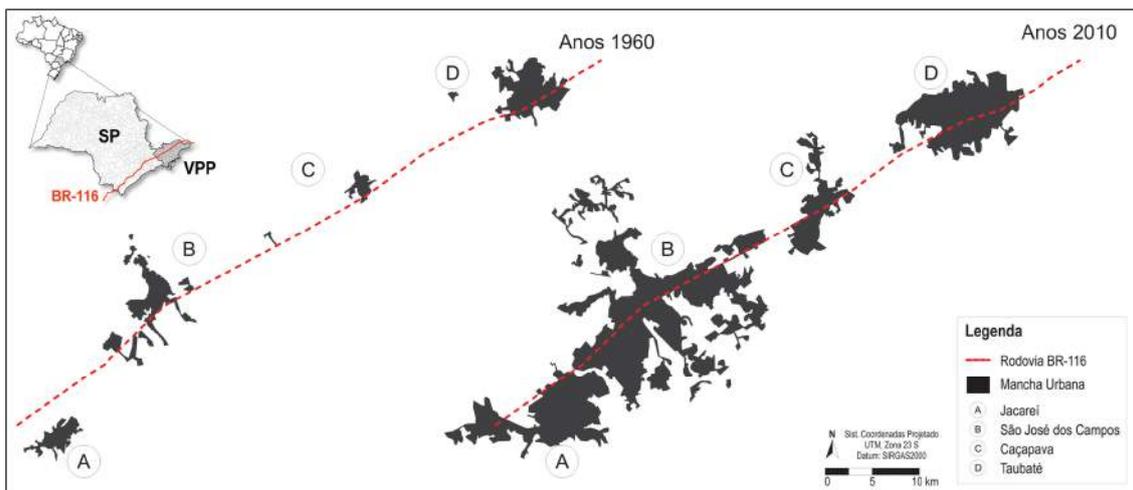


Figura 4. Expansão Urbana das Cidades de Jacareí (A), São José dos Campos (B), Caçapava (C) e Taubaté (D) ocorrida no período entre 1960 e 2010. A área adjacente a Rodovia BR-116 (Via Dutra) foi notadamente ocupada pelas manchas urbanas nesse intervalo de tempo, sendo que São José dos Campos apresenta uma visível expansão em direção às vizinhas Jacareí e Caçapava.

Conclusões e Possíveis Desdobramentos

Este experimento confirmou, até o momento, a realidade empírica observada no Vale do Paraíba Paulista. Cidades que interagem fortemente tendem a gerar grandes maciços urbanos que ocorrem, muitas vezes, ao longo das rodovias. A velocidade da expansão desses maciços parece estar diretamente relacionada com o grau de importância de cada cidade na região. Desta forma, o modelo de proposto apresenta uma maneira capaz de hierarquizar cidades em função de sua interação regional.

Com o aumento da intensidade de interações entre cada par de cidades, é natural que externalidades comecem a interferir no desempenho das relações interurbanas. O efeito mais visível dessas externalidades talvez seja o dos congestionamentos, que pode ser entendido, configuracionalmente, como atributos espaciais de áreas com altos valores de centralidade. Considerando esse problema, a próxima etapa da pesquisa envolve admitir que novas rodovias surjam a fim de otimizar essas relações (exemplo: reduzir congestionamentos e o tempo de deslocamento entre cada par de cidades). Em decorrência disso, a forma urbana seria novamente deslocada, dessa vez para o entorno da nova rodovia. Ou seja, supõe-se que quando uma rodovia atinge um determinado limiar de centralidade, uma nova rodovia é implantada. Como um processo *ad infinitum*, uma nova forma urbana é criada no entorno dessa rodovia, em função das interações espaciais trocadas pelo par de cidades que a utiliza. Novamente, um limiar de centralidade é atingido, podendo ser analisado num processo semelhante ao de criticalidade (KRAFTA ET AL., 2011).

Agradecimentos

Os autores agradecem à CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior pelo apoio financeiro à execução deste trabalho sob forma de bolsas de mestrado e doutorado; e ao Prof. Romulo Krafta, pela permissão de uso do *software* Medidas Urbanas v.1.5 para fins de pesquisa acadêmica.

Referências bibliográficas

- AZEVEDO, P. C. L. *Fissão Nuclear*. Rev. 8 jan 2011. In: Portal de estudos em química. Disponível em: <http://www.profpc.com.br/armas%20nucleares/%C3%8Dndice/Rea%C3%A7%C3%B5es%20Nucleares/Fiss%C3%A3o_nuclear.htm>. Acesso: 15 mar 2013.
- BARRA, T. Integrating micro-economic models with spatial interaction theory. In: STEADMAN, P. (ed.) *Transactions of the Martin Centre for Architectural and Urban Studies*. Cambridge, Inglaterra: University of Cambridge, 1979.
- BERTUGLIA, C. S.; LEONARDI, G.; OCCELLI, S.; RABINO, G. A.; TADEI, R.; WILSON, A. G. *Urban Systems: Contemporary Approaches to Modelling*. Londres: Croom Helm, 1987. 677 p. ISBN:9780709939719.
- BERTUGLIA, C. S.; RABINO G. A. Performance Indicators and evaluation in contemporary urban modelling. In: BERTUGLIA C. S.; CLARKE G. P.; WILSON A. G. (eds.). *Modelling the city. Performance, Policy and Planning*. Londres: Routledge, 1994.
- BHATTACHARYA, K.; MUKHERJEE, G.; SARMAKI J.; KASKI, K.; MANNA S. S. The international trade network: weighted network analysis and modelling. *Journal of Statistical Mechanics: Theory and Experiment*, n. P02002, 2008. DOI:10.1088/1742-5468/2008/02/P02002.
- CHRISTALLER, W. *Central Places in Southern Germany*. Tradução: Carlisle W. Baskin. New Jersey: Prentice-Hall, 1966. Título original: Dien Zentralen Orte in süddeutschland. 236 p.
- ECHENIQUE, M. *Modelos Matemáticos de la Estructura Espacial Urbana, Aplicaciones en América Latina*. 1. ed. Buenos Aires: Ediciones SIAP / Ediciones Nueva Visión, 1975.
- FERREIRA, M. C. *Iniciação à análise geoespacial. Teoria, técnicas e exemplos para geoprocessamento*. São Paulo: Editora da UNESP, 2014. 343 p. ISBN:9788539305377.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso: 17 jan 2013.
- JUNG, W. S.; WANG, F.; STANLEY, H. E. Gravity model in the Korean highway. *Europhysics Letters*, v. 81, n. 4, 2008. DOI:10.1209/0295-5075/81/48005.
- KRAFTA, R. Estrutura Espacial Urbana, Centralidade e Ordem Simbólica na Região Metropolitana de Porto Alegre. In: KRAFTA, R. (org.), *Análise Espacial Urbana - Aplicações na Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009. p. 107-126. ISBN:978-85-386-0065-7.
- KRAFTA, R. Modelling intraurban configurational development. *Environment & Planning B: Planning and Design*, v. 21, 1994. p. 67-82. DOI:10.1068/b210067.

KRAFTA, R. Urban convergence: morphology and attraction. *Environment & Planning B: Planning and Design*, v. 23, n. 1, 1996. p. 37-48. DOI:10.1068/b230037.

KRAFTA, R.; NETTO, V.; LIMA, L. Urban Built Form Grows Critical. *Cybergeog: European Journal of Geography – Systèmes, Modélisation, Géostatistiques*. Artigo 565. 2011. Disponível em: <<http://cybergeog.revues.org/24787?lang=pt#entries>> .

KRINGS, G.; CALABRESE, F.; RATTI, C.; BLONDEL, V. D. Urban gravity: a model for inter-cities telecommunication flows. *Journal of Statistical Mechanics: Theory and Experiment*, n. L07003, 2009. DOI: 10.1088/1742-5468/2009/07/L07003.

LEE, C. *Models in planning – an introduction to the use of quantitative models in planning*. Oxford: Pergamon Pres, 1973.

MTE – MINISTÉRIO DO TRABALHO. *CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados*. Disponível em: <<http://portal.mte.gov.br/caged/estatisticas.htm>>. Acesso: 17 jan 2013.

NEWTON, I. *Mathematical Principles of Natural Philosophy*. Londres, 1687. Título original: Philosophiae Naturalis Principia Mathematica. Disponível em: <<http://www.newtonproject.sussex.ac.uk/catalogue/record/NATP00071>>.

NOVAES, A. G. *Modelos em planejamento urbano, regional e de transportes*. São Paulo: Editora Edgard Blücher, 1981. 290 p.

SABOYA, R. *Sintaxe Espacial*. In: *Urbanidades - Urbanismo, Planejamento Urbano e Planos Diretores*. 3 abr 2007. Disponível em: <<http://urbanidades.arq.br/2007/09/sintaxe-espacial/>>. Acesso: 15 mar 2013.

TINBERGEN, J. An analysis of world trade flows. In: TINBERGEN, J. (ed.), *Shaping the World Economy*. New York: Twentieth Century Fund, 1962.

TRUSINA, A.; MASLOV, S.; MINNHAGEN, P.; SNEPPEN, K. Hierarchy Measures in Complex Networks. *Physical Review Letters*, v. 92, n. 178702, 2004. DOI:10.1103/PhysRevLett.92.178702.

ULLMAN, E. Human Geography and Area Research. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 43, n. 1, p. 54-66, 1953.

ZIPF, G. K. *Human Behaviour and the Principle of Least Effort*. New York: Addison-Wesley Press, 1949.

A abordagem tipológica como estratégia de compreensão do tecido urbano: o caso da Região Sudeste de Goiânia

Lorena Brito

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo “Projeto e Cidade”, Faculdade de Artes Visuais (UFG)

Rua 58 n.230 Ap.701 Jardim Goiás Goiânia Goiás 74.810-250

lorena@lorenacavalcante.com

Resumo

O presente artigo analisa o tecido urbano da Região Sudeste de Goiânia, por meio da identificação e classificação das tipologias de ocupação. Um dos vetores de expansão urbana da cidade, a região não fazia parte do planejamento do núcleo original e mais se assemelha a uma colcha de retalhos. O período estudado, compreende desde o início da sua ocupação na década de 1950 até os dias atuais. A classificação das diferentes tipologias encontradas, contribui não somente para a compreensão da morfologia da Região Sudeste de Goiânia, mas também para enriquecer o entendimento da cidade contemporânea, suas espacialidades e territorialidades.

Palavras-chave

Tipologia, Morfologia, Goiânia, Expansão Urbana, Região Sudeste

Abstract

This article analyzes the urban fabric of the Southeast Region of Goiânia, through the identification and classification of occupation typologies. One of the urban expansion of vectors of the city, the region was not part of the original core planning and more resembles a patchwork quilt. The period studied ranges from the beginning of its occupation in the 1950s to the present day. The classification of different types found, contributes not only to understanding the morphology of the Southeast Region of Goiânia, but also to enrich the understanding of the contemporary city, its spatiality and territoriality.

Keywords

Typology, Morphology, Goiânia, Urban Sprawl, Southeast Region

Tipologia Arquitetônica e Morfologia Urbana

Para compreensão da relação entre tipologia arquitetônica e morfologia urbana e suas implicações para a análise da estrutura das cidades é necessário definir o conceito de tipo e suas acepções ao longo do tempo. Tal forma de entender a cidade adquire expressão na década de 1960, quando parte da cultura arquitetônica italiana, questiona os resultados da aplicação dos códigos redutivos do Movimento Moderno na cidade – empobrecimento do ambiente urbano e perda da identidade cultural – e postula uma nova metodologia. A volta à tipologia propugnada pela corrente arquitetônica denominada neorracionalista faz parte de uma crítica pós-moderna mais geral¹, que enfatiza a continuidade histórica (simbolizada pela existência de tipos a priori), opondo-se à teoria do historicismo modernista (Nesbitt, 2008).

Os estudos de morfologia urbana rompem com os métodos do funcionalismo que reduzem o projeto e o conhecimento da cidade aos sistemas de circulação e zoneamento. Em oposição às análises quantitativas, a metodologia propõe o estudo de dados qualitativos como o parcelamento do solo e as constantes tipológicas na configuração dos tecidos urbanos.

Lamas (1992, p.37) esclarece que “a morfologia pode ser definida como o estudo da forma urbana ou o estudo dos aspectos exteriores do meio urbano, por meio do qual se coloca em evidência a paisagem e sua estrutura”. O autor propõe que esse estudo seja feito a partir da análise dos elementos morfológicos - as “unidades ou partes físicas que, associadas e estruturadas, constituem a forma”, ou seja, os edifícios, o lote, o quarteirão, as fachadas, os logradouros, o traçado, as ruas, as praças, os monumentos, a vegetação e o mobiliário, elementos estes que devem ser articulados entre si e vinculados ao conjunto que definem – “os lugares que constituem o espaço urbano”.

Já tipologia corresponde ao estudo dos tipos - termo que possui acepções arquitetônico-urbanísticas diversas, podendo designar um objeto a partir do qual são concebidas obras diferentes entre si; um padrão habitualmente produzido, comum a uma época e lugar específicos; ou um objeto teórico que reúne em si as características elementares de certo elemento morfológico do espaço urbano. (Aragão, 2006).

Panerai (2014) ressalta que o tipo não é o objeto ou a figura a ser imitado, mas o meio concreto da reprodução, como o modelo que se confunde etimologicamente com o molde ou, sob uma forma mais erudita, como o módulo. Para o autor, o tipo está antes de mais nada ligado à idéia de classificação. A análise tipológica permite identificar, a posteriori, esses tipos, dos quais ela oferece uma articulação lógica: uma tipologia. Ao invés de considerar objetos isolados, os apresenta como um conjunto e deixa evidente que a produção do espaço construído se apoia em uma estrutura anterior.

¹ Pereira (2010) afirma que essa abordagem inicia-se na Escola de Arquitetura de Veneza na década de 1960 com Saverio Muratori e Manfredo Tafuri. Outros expoentes italianos são: Aldo Rossi, Carlo Aymonino e L. Caroni. Outras escolas aplicaram metodologias semelhantes: Laboratório de Urbanismo de Barcelona (Sòla-Morales), França (Philippe Panerai, J. Castex e J.-Ch. Depaule), e na Argentina, Fernando E. Diez

Para Aymonino (*apud* Panerai, 2014, p.125) a validade de um estudo tipológico, que relaciona os tipos construídos e a forma urbana é o de “compreender a estrutura da cidade ao mesmo tempo como continuidade histórica de um processo e como fenômeno parcial de tal comunidade”. Ele não constitui um fim em si mesmo e deve ser acompanhado por uma análise dos “elementos da estrutura urbana” e dos “processos de crescimento”. Isso porque não se trata apenas de fixar uma imagem num instante determinado e numa localização precisa, e sim de compreender – por meio de uma atenção particular às modificações que afetam a cidade no tempo e no espaço – as rupturas que estão na origem da “formação da cidade contemporânea”.

A Expansão Urbana em Goiânia e o caso da Região Sudeste

Goiânia, capital do Estado de Goiás, é uma cidade de 81 anos, alçada à condição de região metropolitana e que abrange 20 municípios. Sobre o contexto populacional, destaca-se que em 2010 o município alcançou 1.302.001 habitantes (Ibge, 2012). Do ponto de vista do planejamento urbano, a cidade de Goiânia foi dividida em 11 Grandes Regiões (**figura 1**), número este a que se chegou devido a forte expansão territorial da cidade. Estas regiões são compostas de microregiões, e, por conseguinte, os bairros.

Como objeto do estudo de caso têm-se a Região Sudeste da cidade (**figura 1**), que é limítrofe e conurbada com os municípios de Aparecida de Goiânia e Senador Canedo. Sua população é de 43.699 habitantes, ou seja, apenas 4% do contingente populacional da cidade. Em contrapartida, é a sétima região da cidade em área territorial (Goiânia, 2002). É uma área de expansão urbana, que não fazia parte do plano original da cidade, e cujos primeiros parcelamentos datam da década de 1950.

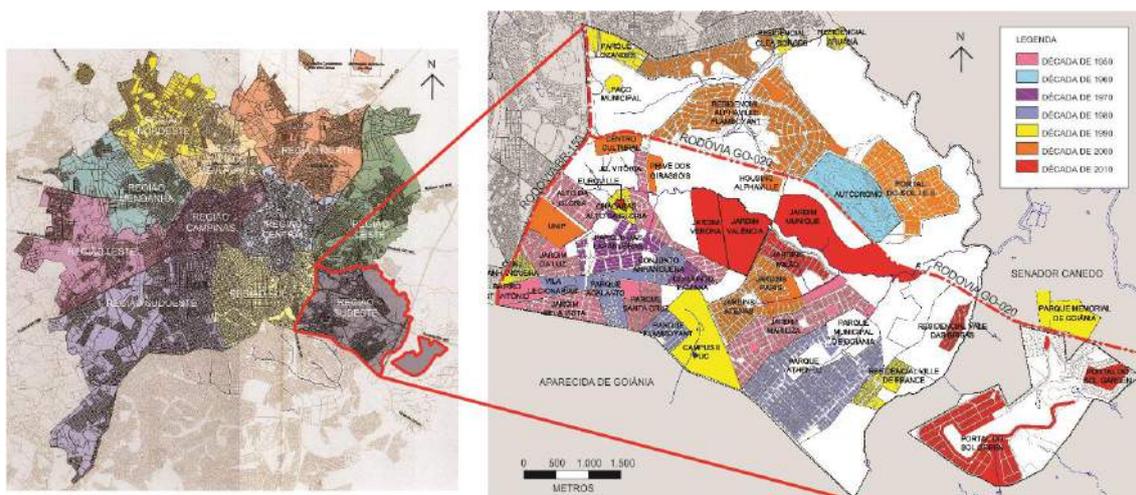


Figura 1. Goiânia e regionalização da cidade, com destaque para a Região Sudeste e décadas de ocupação.

O surgimento da Região Sudeste, portanto, contextualiza-se com o início do processo de expansão urbana de Goiânia, que remonta à década de 1950, quando o poder público municipal perde a sua autonomia sobre o uso do solo, permitindo o parcelamento de terras pela iniciativa privada (Ribeiro, 2004). Até então a Região Sudeste era parte da zona rural do município de Goiânia. Esses primeiros

parcelamentos da região tinham por característica serem distantes do Centro e desarticulados do plano original da cidade, sem serviços públicos e benfeitorias urbanas. Além de implantados de maneira aleatória e sem nenhuma conexão entre si, problemas estes que levaram a uma ocupação lenta e rarefeita.

Como resultado da lei, os loteamentos multiplicaram-se e a iniciativa privada prosseguia parcelando a zona rural do município de Goiânia. Em face a confusão espacial detectada, em 1959, foi instituída uma lei que suspendia a aprovação de loteamentos particulares. Posteriormente, o arquiteto Jorge Wilhelm é contratado para elaborar o novo plano diretor da cidade, e conclui que "planejar Goiânia significa fundamentalmente utilizar conjuntos habitacionais como força indutora de adensamento e expansão urbana" (Goiânia, 1992, p.15). Surge assim, no fim da década de 1970, um novo tipo de ocupação da Região Sudeste representada pelos conjuntos habitacionais.

O surgimento de grandes equipamentos na década de 1970, tais como o estádio Serra Dourada e o Autódromo Internacional de Goiânia, a implantação de vários conjuntos habitacionais, além da inauguração do primeiro shopping center em 1981 - todos na Região Sudeste da cidade, torna a área emblemática em dois sentidos: pela perda do apelo comercial da área central da cidade (que era tradicionalmente muito forte) e pelo início do espraiamento do tecido urbano (*urban sprawl*).

A partir da década de 2000, este processo é reafirmado pela proliferação dos condomínios horizontais fechados no tecido urbano, mais notadamente na Região Sudeste da cidade, e que reforçam a sua ocupação extensiva de baixa densidade. A instalação do Centro Cultural Oscar Niemeyer (2006) veio a corroborar a dispersão urbana que se deu ao longo do processo de ocupação do Jardim Goiás (Trevisan, Pantaleão, 2011) e conseqüentemente, da Região Sudeste.

Na tentativa de organização do espaço urbano, a Prefeitura de Goiânia através do Plano Diretor de 2007 (Goiânia, 2007) preconizou o modelo de cidade compacta. O zoneamento foi extinto e a hierarquização do tecido passou a ser em função dos corredores estruturais, pretendendo ligar, entre si e com o Centro, as regiões periféricas da capital. Apesar do plano e das tentativas que o seguiram, a cidade compacta de outrora perdeu-se no horizonte. A realidade atual é a de uma cidade polinucleada, espraiada, sem limites urbanos nítidos.

Tipologias de Ocupação da Região Sudeste

Este item pretende uma análise comparativa entre os tecidos urbanos dos bairros da Região Sudeste de Goiânia, ocupados em diferentes épocas e sob a regulamentação de diferentes legislações. Desta maneira pretende-se observar as diferenças nas características destes tecidos urbanos e compreender quais dessas diferenças são, de fato, responsabilidade da legislação urbana.

O método de análise tipológica, preconizado por Philippe Panerai (2014) é o que possibilita fundamentar o presente estudo de caso, e que constitui-se no estudo de tecidos urbanos existentes que compõem um *corpus* significativo. Segundo esse método quatro etapas devem ser cumpridas: a definição do recorte espacial e escala a ser abordada; a classificação prévia dos objetos; a elaboração dos tipos, que reúnem as propriedades básicas de um grupo de objetos e por fim a tipologia, etapa em que os tipos são colocados lado a lado, ressaltando-se suas semelhanças e diferenças.

Por se tratar de região extensa e com características morfológicas diversas, a caracterização da Região Sudeste também será apoiada na metodologia adotada por Ferrara (1999), identificando assim cinco tipologias de ocupação consideradas típicas, conforme as características da região: os loteamentos residenciais, os conjuntos habitacionais, as áreas ocupadas originalmente por posses, os condomínios horizontais fechados e as áreas institucionais (sendo que esta última não será analisada no presente artigo). Defende-se a hipótese de que cada tipologia corresponde a um conjunto de bairros com características homogêneas e, por conseguinte a um período de ocupação específico da região (**tabela 1**).

Tipologia e recorte (bairro)	Ano Aprovação	Dimensão e área lotes (m)	Características
TIPOLOGIA 1 – LOTEAMENTOS RESIDENCIAIS: JARDIM MARILIZA	1955	Variam de 12,00x30,00m – 360,00m ² a 60,00x120,00m – 7.200,00m ²	- ocupação lenta e rarefeita, área inicialmente considerada como periférica; - década de 1970: implantação dos conjuntos habitacionais impulsionaram a ocupação; - década de 2000: condomínios propiciaram ruptura com traçado pré-existente.
TIPOLOGIA 2 – CONJUNTOS HABITACIONAIS: PARQUE DAS LARANJEIRAS	1976	11,00x21,00m – 231,00m ² / residências de 90,00m ² de área construída	- implantando pela falida Encol S/A, representou um novo impulso à ocupação da região; - década de 1980: consolidação da ocupação.
TIPOLOGIA 3 – ÁREAS OCUPADAS ORIGINALMENTE POR POSSES: CHÁCARA DO GOVERNADOR	Ocupação iniciou em 1983, regularização em 1985	10,00x20,00m – 200,00m ²	- ocupação iniciou irregularmente, nas margens da BR-153 e foi transferida para o local atual por técnicos da prefeitura; - ocupação atualmente consolidada.
TIPOLOGIA 4 – CONDOMÍNIO HORIZONTAL FECHADO: RESIDENCIAL ALPHAVILLE FLAMBOYANT	2003	500,00m ² a 1.2000,00m ²	- condomínio lançado em 4 etapas em área que fazia parte do Parque Lozandes quando foi parcelada, na década de 1990; - induziu a valorização da Região Sudeste, ocupação em processo.
TIPOLOGIA 5 – ÁREAS INSTITUCIONAIS	-	-	- não será analisado no presente estudo.

Tabela 1. Tipologias de Ocupação da Região Sudeste de Goiânia.

Para uma análise mais fundamentada da atual situação dos bairros da região, foi realizado na prefeitura municipal um levantamento dos decretos lei de aprovação. Tal levantamento corrobora o agrupamento do conjunto de bairros da região por tipologias de ocupação. Apresenta-se, de forma sintética, os recortes de cada uma das tipologias em análise. Esta escolha deveu-se em função dos exemplares mais significativos de cada tipologia, e que podem contribuir para o entendimento mais amplo de cada tipo detectado. Prossegue-se a análise com o levantamento da relação entre cheios e vazios das amostras selecionadas (bairros), através da imagem de satélite recente da área e digitalização dos dados em software CAD.

Tipologia 1 - Loteamentos Residenciais: Jardim Mariliza

O Jardim Mariliza é um loteamento residencial, cuja aprovação por um decreto lei data de 1955. É um dos parcelamentos pioneiros da Região Sudeste, localizado a aproximadamente 11 quilômetros do Centro Histórico da cidade. Tem como confrontantes o Córrego Barreiro, o Parque Atheneu, o Campus da PUC-Goias, os condomínios Jardins Atenas, Paris e Milão, além de algumas glebas desocupadas (**figura 2**).

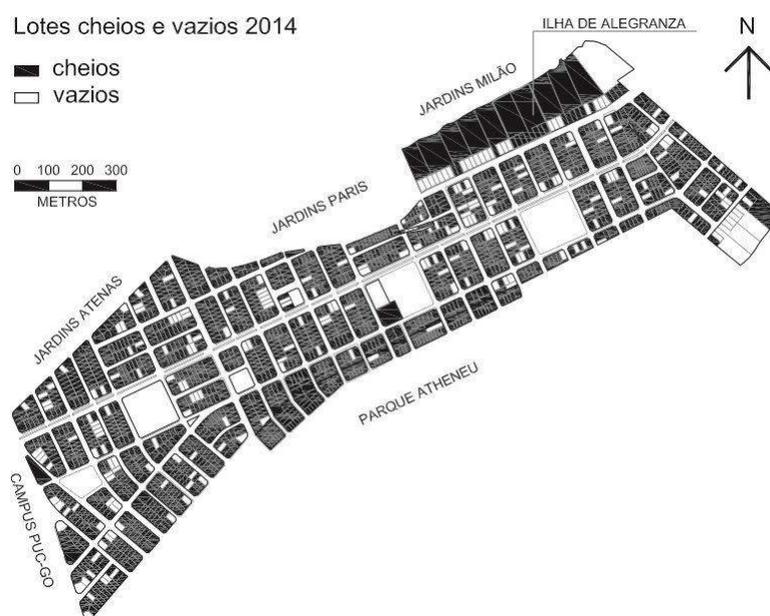


Figura 2. Jardim Mariliza e a relação entre cheios e vazios.

A década de aprovação do loteamento caracterizou-se por um parcelamento extensivo do território da cidade, em função da revogação dos artigos 5 e 6 do Código de Edificações, o que acabou por propiciar a aprovação do loteamento apenas com a locação e a abertura de vias. Essa característica de parcelamento estendeu-se a todos os bairros implantados nesta Região mesma década, o que permite afirmar que o recorte exemplifica a realidade da tipologia de loteamento residencial na região. Fruto de seu tempo, o parcelamento de vários lotes tipo chácara têm como limite as margens do Córrego Ruivinho, há deficiência de áreas verdes e equipamentos comunitários.

Ao longo das décadas que seguiram, foi sendo esparsamente ocupado, pois até então a Região Sudeste era tida como uma área periférica, distante do centro e de difícil acesso. Com a valorização advinda da implantação dos conjuntos habitacionais na região, tais como o Parque das Laranjeiras (1976), Conjunto Fabiana (1977) e Parque Atheneu (1979), o loteamento ganhou novo impulso a sua ocupação, mas mesmo assim apresentando vários problemas como transporte público de difícil acesso, ausência de asfalto, inúmeros lotes vagos em função da especulação imobiliária, entre outros.

O setor vivia um impasse que acabava por agravar seu desenvolvimento urbanístico. O Poder Público não instalava no bairro benfeitorias porque não havia moradores suficientes para compensar o investimento em sua infra-estrutura. Por outro lado, as pessoas não se fixavam no local porque faltavam estes equipamentos. Com o advento da implantação dos condomínios essa situação foi amenizada e o loteamento atualmente é servido de toda infra-estrutura básica.

A malha urbana da região tem sido modificada desde a década de 1990, graças à parceria da Prefeitura com as incorporadoras com o propósito de assegurar a viabilidade jurídica para a implantação dos condomínios horizontais fechados na Região Sudeste (Bernardes, Soares Júnior, 2007). Como exemplos dessa reestruturação, têm-se a abertura da Avenida Diógenes Dolival Sampaio, ligando os Jardins Paris e Atenas até o Campus II da PUC-Goiás e o viaduto Alphaville Flamboyant, feitos pelas incorporadoras dos condomínios, em parceria com a Prefeitura Municipal. Essas duas estruturas viárias possibilitaram uma integração com a malha urbana da região e de Goiânia.

Um problema do desenho original, a generosa dimensão dos lotes tipo chácara, propiciou recentemente a aprovação um conjunto residencial seriado² - Ilha de Aleganza, em uma área lembrada de 19.850,00m². Como ainda há várias chácaras desocupadas, percebe-se que é uma tendência que pode alterar significativamente o bairro. Tal característica se aplica a outros loteamentos da região, que também abrigam outros conjuntos residenciais seriados.

Tipologia 2 – Conjuntos Habitacionais: Parque das Laranjeiras

O Parque das Laranjeiras é um conjunto habitacional implantado pela falida incorporadora Encol S/A, aprovado por um decreto lei em 1976 e representou um novo impulso para a ocupação da região em estudo. Tem como confrontantes a Vila Alto da Glória, a Chácara Alto da Glória, a Chácara do Governador e o Jardim da Luz. Foi dividido em 5 etapas, sendo que as primeiras residências começaram a ser ocupadas à partir de 1979 com a 1ª etapa e as outras foram sendo implantadas sucessivamente. Em função da tipologia de conjunto habitacional, já na década de 1980 encontrava-se finalizado e ocupado (**figura 3**).

² Conjunto residencial seriado – condomínio fechado de pequeno porte, composto por sobrados e mesma configuração morfológica dos condomínios (sistemas de segurança, muros, área de lazer, entre outros).



Figura 3. Parque das Laranjeiras e a relação entre cheios e vazios.

Teve por característica também ser o primeiro bairro residencial aprovado após a elaboração do Plano Diretor de 1971 (Jorge Wilhelm), seguindo à risca as determinações referentes à preservação de áreas verdes, implantação de espaços para o lazer e equipamentos comunitários. Abriga ainda dois bosques com vegetação nativa, que embora de pequena extensão, protegem as nascentes dos córregos Barreiro e Vitória.

A dimensão dos lotes é resultado de uma lei municipal para conjuntos habitacionais de natureza social, que permite lotes de 200,00m². O que viabiliza a sua aquisição e ao mesmo tempo, garante que a valorização da região não ocasione a expulsão dos moradores originais. Caso contrário ao do Jardim Mariliza que, por ter lotes de dimensões mais significativas, vêm acompanhando nos últimos 14 anos uma intensa alteração tanto em sua configuração morfológica, quanto no padrão construtivo do bairro e perfil sócio-econômico dos seus moradores.

De acordo com reportagem de *O Popular* (1993), o bairro se configurava como uma “ilha de prosperidade” ao lado de outro conjunto habitacional - o Parque Acalanto, na região em que se insere, a Sudeste. Isto, porque vizinhos ao Parque das Laranjeiras estavam bairros pobres e algumas invasões. Realidade esta que permaneceu inalterada até a chegada dos condomínios horizontais fechados na região, no início da década de 2000, deixando os dois bairros na condição de apenas medianos em termos de padrão construtivo e perfil sócio-econômico.

A construção do Shopping Flamboyant em 1981, o advento da instalação dos hipermercados e mais recentemente a implantação de vários condomínios horizontais fechados, foram vistas com bons olhos pela população local (Bernardes, Soares Júnior, 2007). Isso porque os moradores perceberam a valorização dos imóveis propiciadas pelas melhorias na acessibilidade e pelas facilidades propiciadas pela proximidade com as grandes superfícies de abastecimento.

Tipologia 3 – Áreas ocupadas originalmente por posses: Chácara do Governador

A Chácara do Governador é um loteamento originalmente implantado e ocupado de forma irregular, à partir de 1983 e posteriormente aprovado, através de um decreto lei em 1985. Tanto o parcelamento, quanto a ocupação foram orientados desde o início por técnicos da Prefeitura. Tem como confrontantes o Parque das Laranjeiras, Jardim Vitória II, Conjunto Fabiana, Parque Santa Cruz e Parque Acalanto.

A regularização das invasões presentes na região em estudo, contextualiza-se com o aumento exponencial do número de posseiros de terras em Goiânia, à partir de 1975 quando acontecem as primeiras invasões em grandes grupos, de terras privadas. Os invasores passam a ter poder de pressão sobre o Estado, que em 1979 assume o ônus de regularizar todas as invasões, desapropriando áreas e legalizando as posse existentes. Tal pressão propiciou ainda que os vazios urbanos começassem a ser ocupados mais rapidamente (Goiânia, 1992). Surgem assim, na Região Sudeste, as invasões da Vila Legionárias, Vila Vicentina José de Jesus, Parque Santa Cruz e a Chácara do Governador, todas posteriormente regularizadas, exceto a Vila Vicentina que atualmente é a única área de ocupação irregular na região.

Os moradores da Chácara vieram de ocupações irregulares nas margens da Rodovia BR-153, logo cadastrados e transferidos pelo DNER³ para o local. O nome - Chácara do Governador, deve-se ao fato de local ser a antiga chácara do governador da época. No relatório-síntese feito pela Prefeitura à época (Goiânia, 1983), foi apontado que: “a ocupação já estava efetivada; que havia uma homogeneidade socio-econômica da população ocupante e que as edificações concretizadas já estabeleciam a uma relativa padronização externa das casas”. Relatava ainda, que a área havia sido doada integralmente aos moradores, recebendo cada um, lotes com pouco mais de 200,00m² de área com lotes de esquina um pouco maiores. Conforme **figura 4**, atualmente encontra-se plenamente ocupado, restando poucos lotes vagos.

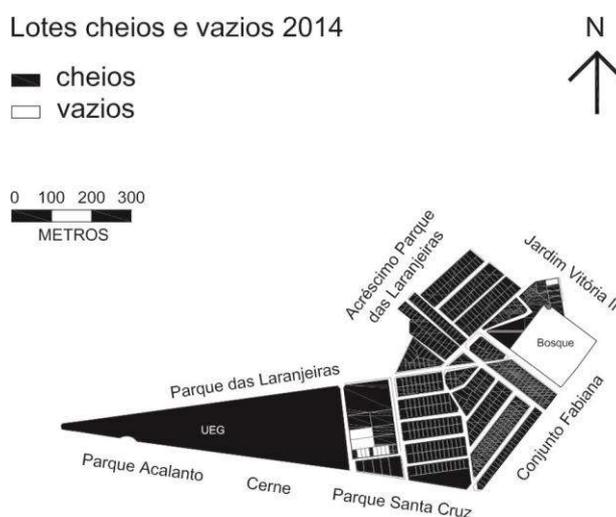


Figura 4. Chácara do Governador e a relação entre cheios e vazios.

³ DNER é a sigla do atual DNIT - Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes.

Observa-se, por meio do relatório-síntese realizado pelos técnicos da Prefeitura (Iplan, 1983), que apesar da ocupação ser irregular, desde o início teve muito amparo dos técnicos da Prefeitura, o que propiciou um bairro com áreas reservadas a equipamentos institucionais, inclusive com uma área de preservação municipal (APM). Há uma grande área que foi originalmente reservada para quadras de lazer, creches e escolas, aonde posteriormente foram instalados uma creche (CIAM) e o campus Laranjeiras da UEG, mas com os usos de lazer resguardados. Os lotes são regulares e consequentemente seu traçado é bastante racionalizado.

Tipologia 4 – Condomínio Horizontal Fechado: Residencial Alphaville Flamboyant

O Residencial Alphaville é um condomínio horizontal fechado, aprovado por um decreto Lei no ano de 2000, ainda sob a vigência do Plano Diretor de 1992. O condomínio tem como confrontantes os bairros Água Branca, Residencial Cléa Borges, o Autódromo Internacional de Goiânia, a Rodovia GO-020, o Parque do Cerrado, o Paço Municipal e o Parque Lozandes.

Inicialmente foram lançadas três etapas (Residencial dos Ipês, Cruzeiro do Sul e Goiás), sendo que a quarta e última (Residencial Araguaia) foi aprovada por decreto em 2003. É um empreendimento conjunto de várias empresas na área de propriedade de Lourival Louza (antiga Fazenda Gameleira), que inicialmente havia sido parcelada com o nome de Parque Lozandes na década de 1990. O parcelamento original já contemplava a locação da área de preservação reservada ao Parque do Cerrado (atualmente em implantação) e o Paço Municipal, sendo que ambas as áreas foram doadas pelo empreendedor em questão. Posteriormente, o Parque Lozandes foi desmembrando para ceder o local aonde está instalado o Complexo Alphaville Flamboyant, atualmente em pleno processo de ocupação (**figura 5**).

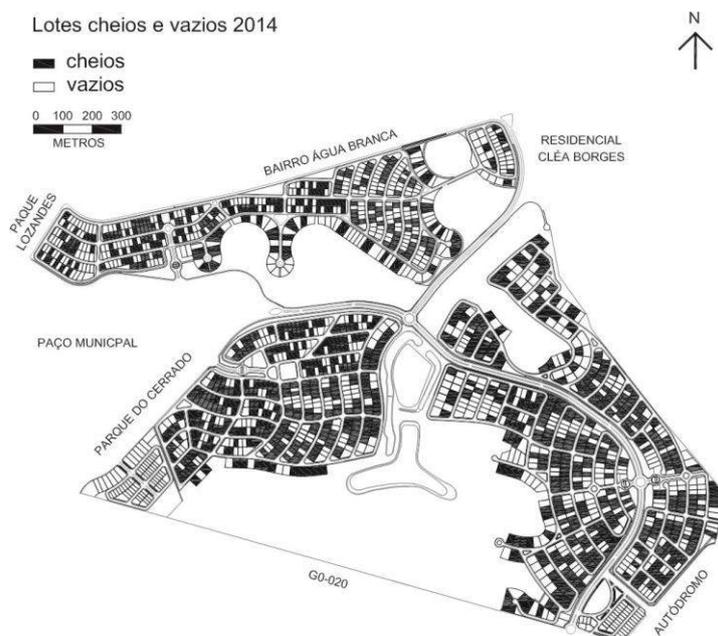


Figura 5. Alphaville Flamboyant e a relação entre cheios e vazios.

Os condomínios horizontais fechados imprimem no tecido urbano uma configuração morfológica representada por elementos arquitetônicos tais como: portarias, sistemas de segurança, muros e

elementos paisagísticos, como lagos e bosques. São constituídos ainda por paisagens bucólicas e pitorescas, muitas vezes totalmente dissociados do entorno em que estão inseridos. Orientam-se pelos princípios do *New Urbanism* e de reflexões alicerçadas no retorno à cidade tradicional, apresentando-se como alternativa ao modelo vigente de cidade. A ênfase era se contrapor ao subúrbio, mais precisamente ao *sprawl*. A oposição ao uso do automóvel e a valorização do pedestre são algumas entre outras tônicas do desenho urbano do *New Urbanism* (Campos, 2007). Porém, contraditoriamente, a realidade atual é de condomínios menos densos, mais dependentes do automóvel e absolutamente residenciais, o oposto à proposta do *New Urbanism*.

Frisa-se a atuação frágil do poder público no interior desses empreendimentos, ocasionada pela ausência de distinção clara e jurídica entre condomínio horizontal e loteamento, cuja aprovação, por ausência de instrumentos legais que os regulem e definam, está a cargo dos poderes locais, via de regra através da interpretação dos analistas de projeto da Prefeitura. Posteriormente, ele é transformado por meio de solicitação da associação de moradores em loteamento fechado, que assim se transforma em figura jurídica submetida por um estatuto social e regimento interno. A partir daí, por concessão municipal, o fechamento do condomínio horizontal é permitido (Campos, 2007).

Atualmente está em discussão na cidade, a minuta do Código de Parcelamento do Solo no Município de Goiânia, primeiro documento oficial da Prefeitura a fazer menção a uma regulamentação jurídica em solo municipal dos condomínios horizontais fechados. Percebe-se uma tentativa da gestão municipal em regular a questão, estabelecendo um rito de aprovação atualmente inexistente, mas que claramente chancela este tipo de ocupação. O Plano Diretor em vigência ignorou solenemente o assunto, limitando-se ao diagnóstico que precedeu o plano, que constatou a ocupação cada vez mais intensa do tecido urbano por condomínios fechados, mais notadamente na Região Sudeste da cidade. Porém faltou posicionar-se e analisar os impactos profundos que estes condomínios têm proporcionado à cidade.

O mito da segurança dentro dos muros, tão evocado no discurso dos empreendedores que propagandeiam este tipo de empreendimento é facilmente posto à prova pelos noticiários. Isto porque mesmo apesar da divulgação de furtos dentro dos condomínios ser tabu entre os moradores - que têm receio da desvalorização de seus imóveis, a reportagem de *O Popular* (2014), relatava “Seis furtos em apenas dois dias”, e contabilizava três arrombamentos de casas no Jardins Verona, além de quatro arrombamentos de casas no Jardins Milão.

Considerações Finais

Procurou-se analisar, ao longo do texto, a pertinência da classificação tipológica, aliada ao estudo da morfologia urbana para a análise e entendimento de uma vasta extensão territorial homogênea, a Região Sudeste da cidade, cuja área que vêm sendo paulatinamente parcelada desde a década de 1950, por vários tipos de ocupação (tipologias). A ocupação da região, que acompanhou períodos de longa

estagnação, vem sendo dinamizada desde a década de 2000 pelo capital imobiliário, mais notadamente pela tipologia 4 – condomínios horizontais fechados. Tal fator deveu-se às extensas glebas, em princípio constituídas como área rural, concentrada nas mãos de poucos proprietários que as utilizaram como estoque especulativo à longo prazo. Tais glebas vêm sendo continuamente parceladas, desde então.

Observa-se também que os tipos de ocupação detectados: os loteamentos residenciais, os conjuntos habitacionais, as áreas ocupadas originalmente por posses e por fim os condomínios horizontais fechados, correspondem a história da expansão urbana da cidade e ocupação da região. Portanto, cada recorte permite entender o quadro geral de como a ocupação se deu na(s) década(s) de sua implantação.

Percebe-se ao analisar os decretos de aprovação dos bairros da região, que a tipologia loteamento residencial nunca deixou de existir, persistindo desde a década de 1950 até os dias atuais. Credita-se este fator, à intenção dos empreendedores em posteriormente transformá-los em condomínios horizontais fechados. Como ainda há várias glebas desocupadas, percebe-se que esta tendência de ocupação por condomínios pode alterar significativamente não somente a região, mas também o tecido urbano do entorno e da cidade.

O predomínio desta tipologia dos condomínios vêm promovendo, inclusive, uma nova ruptura com o traçado pré-existente da região, ruptura esta que operou-se inicialmente com a implantação de vários conjuntos residenciais seriados na área. Os condomínios fechados constituem em enclaves urbanos que não dialogam com o entorno, e que, portanto representam uma ruptura drástica não só no tecido pré-existente, bem como também nas relações cotidianas.

A abordagem tipológica adotada permite vislumbrar que, de uma área até então considerada rural, fora de mão, de ocupação lenta e rarefeita, a Região Sudeste de Goiânia converte-se em área nobre e valorizada, em função tanto da proximidade com o Jardim Goiás quanto este dinamismo do capital privado, e com potencial para se transformar em uma nova centralidade urbana da cidade.

Questiona-se até que ponto todas essas estratégias do capital imobiliário em valorizar a região são benéficas, não só para a região como também para a cidade como um todo, pois as alterações tem sido dramáticas, aos moldes da cidade global descrita por Muñoz (2005), com benfeitorias cirurgicamente pontuais, paisagens tematizada e banalizadas e ares de cidades contemporânea. Todos estes fatores em convivência absoluta com a Prefeitura que abraçou as propaladas parcerias-público privadas e que parece cada vez mais, inepta para retomar o planejamento e o controle da cidade.

Referências bibliográficas

Aragão S (2006) O estudo dos tipos-interfaces entre tipologia e morfologia urbana e contribuições para o entendimento da paisagem, *Revista GEOSUL (CFH/UFSC)*, v.21, n.42, 29-43.

- Bernardes G, Soares Júnior, A A (2007) Condomínios horizontais fechados: reflexão sobre a configuração do espaço intrametropolitano de Goiânia, *Revista Sociedade e Cultura*, Goiânia, v. 10, n. 2, 209-225.
- Campos R C (2007) *Não Lugares: Condomínios fechados em Goiânia (1990-2006)*. Dissertação (Mestrado Institucional em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Goiânia, Porto Alegre.
- Ferrara L (1993) *Olhar Periférico: informação, linguagem, percepção ambiental*. São Paulo, EdUSP.
- Goiânia (1983) *Relatório Síntese de Visita feita às invasões: Finsocial, Chácara do Governador, Santa Cruz e Jardim Botânico*. Instituto de Planejamento Municipal (IPLAN).
- _____. (1992) *Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia*. Secretaria Municipal de Planejamento. Instituto de Planejamento Municipal (IPLAN).
- _____. (2002) *Radiografia socioeconômica de Goiânia 2002*. Secretaria Municipal de Planejamento (SEPLAM).
- _____. (2007) *Lei nº171 de 29 de junho de 2007*. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências. Prefeitura Municipal de Goiânia.
- Ibge (2012) *Cidades @*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: outubro de 2014.
- Lamas, J M R G (1992) *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Muñoz F (2005) Paisajes banales: bienvenidos a la sociedad del espectáculo. In: Solà-Morales, I.; Costa, X. (eds) *Metrópolis, ciudades, redes, paisajes*, Gustavo Gili, Barcelona, 78-93.
- Nesbitt, K (2008) *Uma nova agenda para a arquitetura. Antologia teórica 1965-1995*. São Paulo, Cosac & Naify.
- O Popular (1993) *Paraíso de prosperidade e ecologia*. Goiânia, 19 de dezembro de 1993. Caderno Bairro.
- _____. (2014) *Seis furtos em apenas dois dias*. Goiânia, 23 de maio de 2014. Caderno Cidades.
- Panera P (2014) *Análise Urbana*. Tradução de Francisco Leitão; revisão técnica de Sylvia Fischer. Editora da Universidade de Brasília, Brasília, 1ª reimpressão.
- Peixoto E R, Ferrante I P G, Amaral G G, Tavares T M, Freitas J G (2007) Goiânia, cidade genérica - estudo dos shopping centers, *XII Encontro Nacional da ANPUR*, Belém do Pará.
- Pereira, R B (2010) Uma abordagem histórica dos conceitos de morfologia urbana e tipologia arquitetônica, *Revista de Arquitetura e Urbanismo (PET Arquitetura- UFAL)*, Ano 02, 21-25.
- Ribeiro, M E J (2004) *Goiânia: os planos, a cidade e o sistema de áreas verdes*. Editora UCG, Goiânia.

Trevisan R, Pantaleão S C (2011) A cidade planejada e a cidade construída: entre paradigmas modernos e híbridos contemporâneos, *XIV Encontro Nacional da ANPUR*, Rio de Janeiro

A Muralha Medieval *versus* Evolução Urbana em Setúbal. Portugal

Manuela Tomé

Câmara Municipal de Setúbal

Quartel da CBSS, 2910-279 SETÚBAL, PORTUGAL, Telefone/Fax: 00 351 265739330; 00 351 936515905 - 00 351 265739348

manuela.tome@mun-setubal.pt

Resumo

Setúbal foi cercada por uma cintura de muralhas no séc. XIV. Esta cerca protegia uma área com um centro urbano localizado na Praça da Ribeira e com um arruamento principal, a “*Rua Direita*”, que ligava a Porta da Ribeira à Porta da Vila. No séc. XVI o centro urbano foi transferido da Praça da Ribeira para o Largo do Sapal. Esta transformação urbana associada às novas expansões para Poente e para Nascente da cerca medieval, obrigaram à sua adaptação com a abertura de novas portas. No séc. XVII, com a Restauração da Independência de Portugal, foi construída uma segunda cintura de muralhas, que provocou a perda de funções da muralha medieval, a qual foi sendo alvo de intervenções no sentido de uma maior integração na morfologia urbana. No séc. XIX o automóvel dominou o espaço urbano, a anterior via de circulação principal, a “*Rua Direita*”, perdeu a sua importância e o centro urbano foi transformado no centro da rede viária, com uma nova adaptação da muralha através da destruição de troços dos seus muros. Com a explosão urbanística do séc. XX, a muralha medieval foi rasgada na continuidade dos arruamentos, tendo sido demolidas quase todas as portas e postigos e os seus muros medievais integrados nos edifícios.

Palavras-chave

Setúbal; Muralha Medieval; Morfologia Urbana; Centro Histórico; Património Cultural.

Abstract

Setúbal was surrounded by a ring of walls in the century. XIV. This fence protected an area with an urban center located at Ribeira Square and with a main street, the "Rua Direita" (the Portuguese Straight Street), which connected the Ribeira Gate to the Vila Gate. In the century XVI the urban center was transferred from Ribeira Square to "Largo do Sapal". This urban transformation associated with the new expansions for West and East of the medieval fence, forced their adaptation with the opening of new gates. In the century XVII, with the Restoration of Independence of Portugal, it was built a second outer wall, which has provoked the loss of functions of the medieval wall, which went being targeted by interventions towards a greater integration in the urban morphology. In the century XIX the car dominated the urban space, the previous main street of circulation, the "Rua Direita" (the Portuguese Straight Street), lost its importance and the urban center was transformed into the center of the road network, with a new adaptation of the wall through the destruction of its sections. With the urban explosion of century XX, the medieval wall was torn in the continuity of streets and it were demolished almost all the doors and wickets and their medieval walls were integrated in the buildings.

Keywords

Setúbal; Medieval Wall; Urban Morphology; Historical Centre; Cultural Heritage.

Introdução

Neste estudo, executado para apresentação na “4ª Conferência do PNUM 2015 - Morfologia Urbana e os Desafios da Urbanidade” abordamos as características da muralha medieval de Setúbal, construída no séc. XIV, a relação com a morfologia urbana e a sua adaptação à evolução ocorrida nos séculos seguintes.

Identificámos os momentos fundamentais desta evolução, que conduziram a alterações na muralha, nomeadamente, a transferência do centro urbano ocorrida no séc. XVI, a construção da segunda cintura de muralhas no séc. XVII e as alterações urbanísticas na cidade, no séc. XX.

Antecedentes

As condições do local de implantação da cidade Setúbal, na costa litoral de Portugal, junto à foz do Rio Sado, numa larga baía, orientada a Sul, e protegida a Nascente, a Norte e a Poente pelas encostas da cordilheira da Arrábida, terão proporcionado a instalação humana, que desde a proto-história aí terá iniciado o desenvolvimento da vida económica, associada à rota comercial atlântica dos Fenícios do Ocidente, no séc. VIII a.C. (SOARES, 2000, p. 113).

Tendo passado por sucessivas ocupações, a urbe vivenciou um período de desenvolvimento durante a época romana e, após uma época de declínio, a povoação foi tomada, aquando da reconquista cristã, em 1165, que “(...) estando de toda arruinada, a mandou povoar no ano de 1170, El-Rey D. Affonso Henriques ¹ com gente da Villa de Palmela.” (COSTA P. A., 1706-1712, p. 289).

Este território, a Sul do Tejo, foi confiado à Ordem de Santiago da Espada, que assegurou a sua defesa e o repovoamento, e constituiu uma instituição de poder militar e religioso, específico da Ordem, conjuntamente com o poder régio, os poderes administrativos da vereação do concelho, a igreja e a influência do poder social.

Com uma localização geográfica favorável, Setúbal desenvolveu-se com base numa economia assente na piscicultura e nas actividades fluvio-marítimas e a grande abertura para o Oceano Atlântico, permitiu-lhe a ligação ao exterior, sobretudo através do Mar Mediterrâneo proporcionando o desenvolvimento de actividades mercantis. No séc. XIII, seria uma aldeia de pescadores no termo de Palmela, tendo-se afirmado à escala exterior europeia com a produção do sal. Beneficiando de um desenvolvimento económico, social e urbano, adquiriu uma projecção que conduziu à tomada de decisão de D. Afonso IV de delimitação do termo em 1343. Com foral já atribuído, que lhe conferia a constituição do direito público local e da sua entidade social e autonomia próprias, com a existência de igrejas, nomeadamente a sua

¹ D. Afonso Henriques foi o fundador do Reino de Portugal e reinou de 5 de Dezembro de 1143 a 6 de Dezembro de 1185.

igreja matriz de Santa Maria, fundada em 1248, que veio a tornar-se a sua actual Sé, e S. Gião ² com a criação provável na década de sessenta, e com o florescimento que atravessava, tinha reunido as condições para a construção da sua cintura de muralhas.

A muralha e o espaço urbano no séc. XIV

Esta estrutura muralhada construída durante o reinado de D. Afonso IV protegia a área urbana com o seu espaço residencial, com os núcleos habitacionais dos vários grupos sociais, profissionais e étnicos, financeiro, administrativo e religioso, que funcionava sob a polarização das duas primeiras igrejas fundadas, Santa Maria e São Gião, as quais constituíram as duas únicas freguesias até ao séc. XVI, época de grandes transformações urbanas e administrativas, em que foi efectuada a transferência do centro urbano e criadas novas freguesias.

O espaço jurisdicional foi dividido e repartido entre estas duas casas religiosas (MENDES, 2010, pp. 166-167), a Igreja de S. Julião localizava-se junto ao centro urbano e a de Santa Maria na zona Nascente. A Rua Direita assegurava a comunicação entre estes dois espaços fundamentais, com a judiaria ao Norte e a mouraria a Sudeste (**Figura 1**).

Na generalidade, as cercas abrangiam amplos espaços, delimitando uma área maior do que a superfície edificada, incluindo também espaços vazios, necessários ao complemento da vida quotidiana dos habitantes, e contornando as áreas construídas com espaços livres, ou caminhos de ronda.

Com esta cintura de muralhas pretendia-se a defesa da urbe, e a consolidação da sua autodeterminação, através da manifestação e elevação do seu prestígio, reforçando a sua identidade, conferindo-lhe uma posição de relevância e também um maior controlo na fiscalização, pois permitia a vigilância nas entradas e a cobrança de impostos, com pagamento de tributos, nomeadamente do comércio que, através do seu porto, entrava e saía por via marítima, e de portagens. A necessidade da sua construção conjugou o objectivo defensivo com o político e financeiro.

Embora com a existência de dois núcleos paroquiais fundamentais, aquando da construção desta cerca muralhada, já existiria ocupação para Poente, como o demonstra a história da fundação da Igreja de nossa Senhora da Anunciada, que remonta ao séc. XIII, embora pudesse ser constituída por construções de materiais precários, de pescadores, que veio a constituir-se como o arrabalde de Troino.

² Actualmente, designada de São Julião.

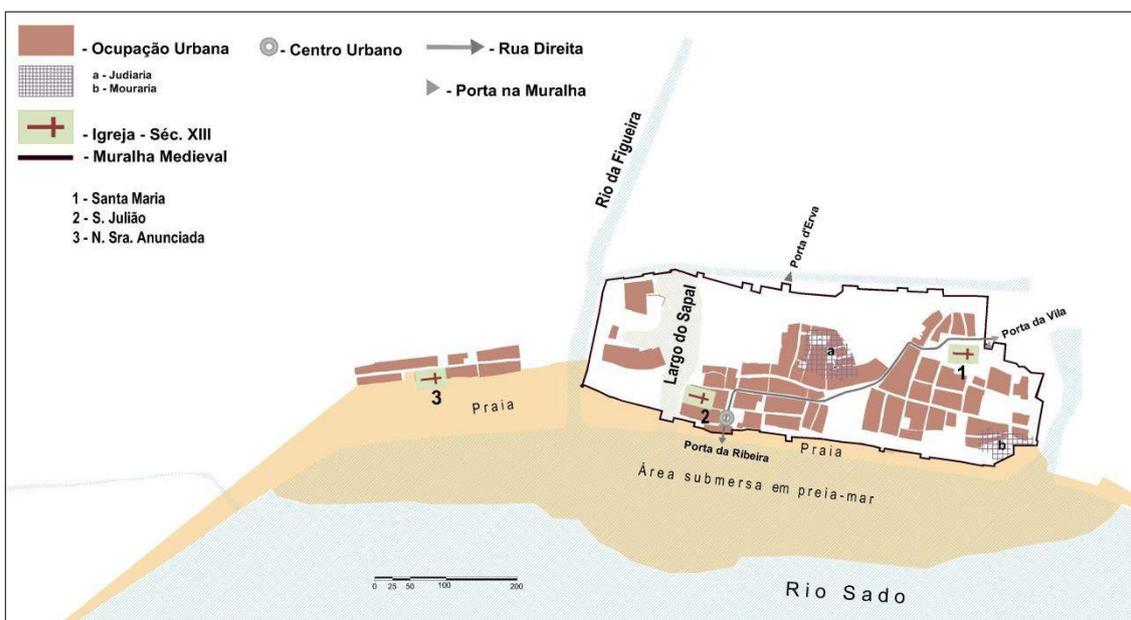


Figura 1. Reconstituição hipotética da ocupação urbana no séc. XIV, executada sobre a planta cartográfica actual (TOMÉ, 2014, p. 69).

A muralha. Características iniciais

Esta muralha foi construída com espessos e altos muros, munidos de torres, com ameias, e terá tido, no seu início, três portas, a *Porta da Vila*, para Nascente, junto à Igreja de Santa Maria, a *Porta d' Erva*, para Norte, com ligação à zona rural e a *Porta da Ribeira*, para Sul, que através do Cais com o mesmo nome, estabelecia a ligação entre o Rio Sado e a Praça da Ribeira, que constituía o centro urbano. Limitou uma área de 12,68 ha, com um desenho rectangular irregular implantado, no sentido do lado maior, paralelamente à linha da margem do Rio Sado (**Figura 1**). Tinha uma espessura de 2,50 m a 2,60 m, na base, e de 1,72 m a uma altura de 4,55 m (**Figura 5**, **Figura 6** e **Figura 7**), com uma altura aproximada de 6,50 m nos muros ³, sobrelevando-se as torres a esta altura, construída em alvenaria de pedra irregular, tendo sido aplicada a rocha local, a brecha da Arrábida ⁴, com argamassas bastardas e com as fachadas rebocadas.

As suas funções de protecção e defesa do núcleo urbano eram complementados pelas linhas de água, que serviam de fosso, a Norte ⁵ (**Figura 8**), a Nascente e a Poente ⁶, e a Sul pela praia. A Nascente contava ainda, com a defesa natural proporcionada pelo declive do terreno. A estrutura dos seus muros continha torres quadrangulares de diversas dimensões (**Figura 2** e **Figura 3**), das quais ainda existem duas, e torres hexagonais, das quais são conhecidas a Torre da Homenagem, já desaparecida, que se

³ Esta medida foi comprovada nos edifícios actualmente existentes, que ainda têm a muralha inserida nas suas paredes, embora admitamos que a altura da muralha possa ter sido alterada aquando da construção dos edifícios que reaproveitaram os seus muros.

⁴ É um conglomerado com uma composição de inertes de várias cores e dimensões, aglutinados por um ligante castanho avermelhado.

⁵ Actual Avenida 5 de Outubro.

⁶ Ribeira do Livramento, actualmente canalizada sob a Avenida 22 de Dezembro.

situava junto à Praça da Ribeira e a Torre do Livramento, junto à ribeira que lhe deu o nome (**Figura 25**). Verifica-se que nas **Figura 4**, **Figura 15** e **Figura 23** estão representadas ameias, as quais poderão ter desaparecido, com a degradação e o decaimento generalizado que a muralha foi sofrendo, após ter perdido a sua inicial função, depois da construção da fortificação seiscentista.

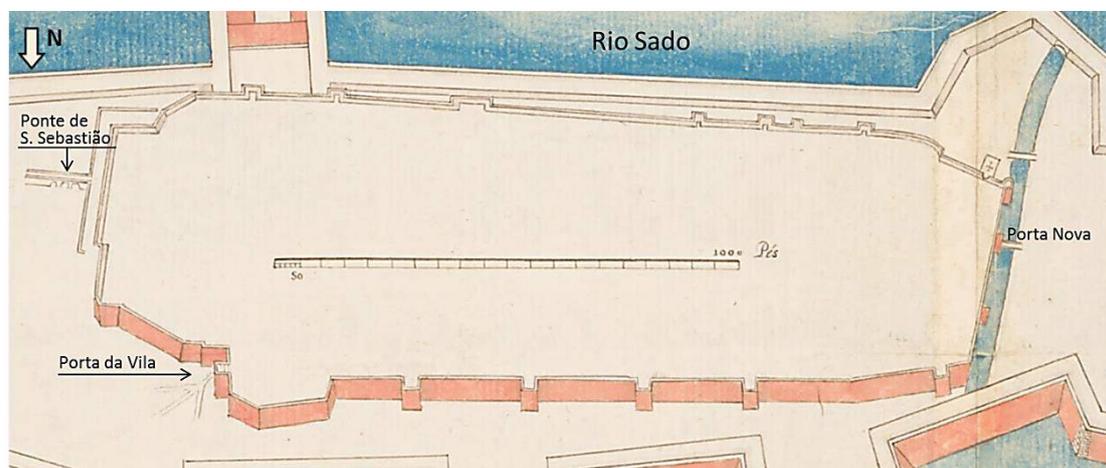


Figura 2. Executado a partir de pormenor extraído de “*Setúbal*”, autor desconhecido, séc. XVIII. ONB.

Na carta da **Figura 4**, João Teixeira Albernaz representou Setúbal com a muralha medieval e as suas duas torres, da Homenagem e do Livramento.

As portas abertas na muralha com a sua construção inicial seriam as três já mencionadas. O conhecimento acerca das suas características é impreciso. Sabemos que a Porta da Erva (**Figura 8**) tinha um torreão com o armazém da pólvora (CLARO, 2011, p. 77), a Porta da Vila (**Figura 9** e **Figura 10**) também tinha uma torre (CLARO, 2011, p. 31) e a Porta da Ribeira era ladeada de torreões (**Figura 15** e **Figura 16**) e junto a esta existia uma torre hexagonal.

Estas portas asseguravam as entradas e as ligações fundamentais na urbe, as quais se estabeleciam através da Rua Direita, principal eixo de comunicação, onde se concentravam unidades de comércio, e ligava o centro urbano, localizado na Praça da Ribeira, à Igreja de Santa Maria (**Figura 1**). Esta via funcionou como eixo estruturante e disciplinador do urbanismo que se seguiu, condicionado pelas aberturas na muralha, ligando os arrabaldes que se formavam na sua continuidade, Troino e Fontainhas e Palhais.



Figura 3. Av. 5 de Outubro. Torre da muralha medieval já demolida. Pormenor de fotografia de Américo RIBEIRO, Fot. 1959, CMS.

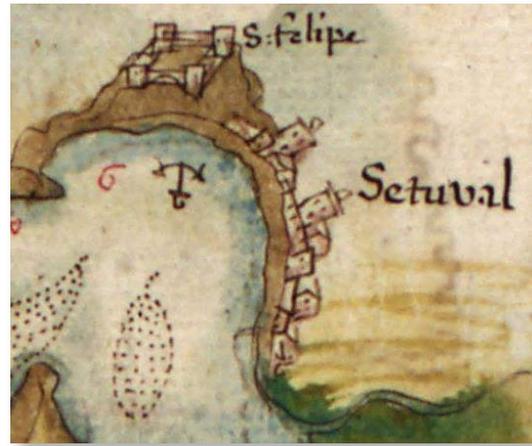


Figura 4. Pormenor do mapa da “Barra de Setuva. Na Costa de Portugal ...”, em “Quarto Mapa de los puertos mas principales de espania ...”, por João Teixeira ALBERNAZ, 1630, LC.

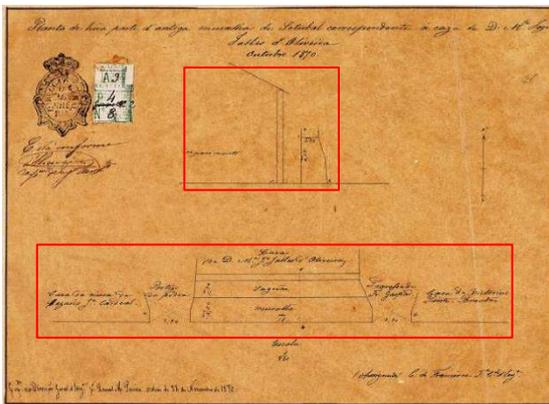


Figura 5. Desenho de “Planta de huã parte d’antiga muralha de Setubal (...)”, por César de FRANCIOSI, 1870, GEAEM/DIE, EP. Assinalámos os pormenores.

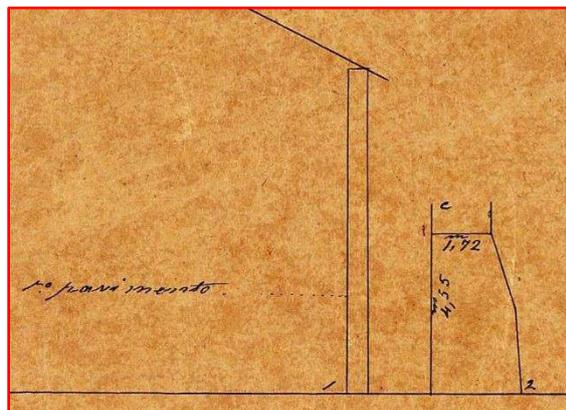


Figura 6. Desenho de “Corte” na muralha. Pormenor da Figura 5.

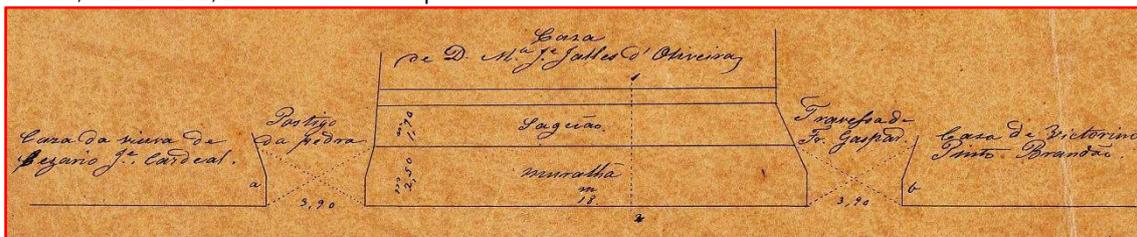


Figura 7. Desenho de “Planta” de um troço de muralha, com os Postigos da Pedra e da Travessa de Frei Gaspar. Pormenor da Figura 5.

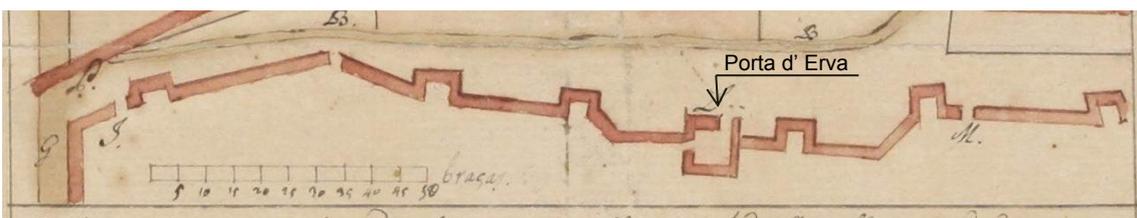


Figura 8. Pano Norte da Muralha Medieval e Linhas de água. Pormenor de desenho, [1732], APAC / ADS. Assinalámos a Porta d’Erva.



Figura 9. Planta com a muralha medieval. Pormenor extraído da “Planta da Praça de Setúal”, por João Roiz MOURO, 1693, ANTT. Assinalámos o pormenor da **Figura 10**.

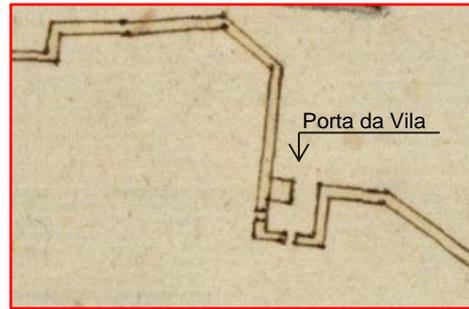


Figura 10. Desenho da planta da Porta da Vila. Pormenor da **Figura 9**. Assinalámos a Porta da Vila.

Vários documentos se referem a reparações e reforços efectuados na muralha. Para além das alterações havidas na sua estrutura para a tornar mais funcional e melhor assegurar as suas condições de defesa, também há referências relativamente a impedimentos à construção de edificações que a esta se encostavam, aproveitando os seus muros para a estrutura dos edifícios existentes, que se ampliavam ocupando o espaço de protecção destinado à vigilância. D. João II, em 1468, confirmou a concessão feita por D. Afonso V aos pescadores de Setúbal para se não edificarem casas na muralha junto ao mar, para evitar prejuízos nas fainas da pesca, e para que os pescadores não perdessem o direito ao seu logradouro (QUINTAS M. d., 1998, p. 69) o que denuncia a existência de construções também no exterior da muralha, embora estas pudessem ser com características precárias, junto à praia.

Nos séculos XV e XVI, durante o período dos descobrimentos, com a abertura a novas paragens e a expansão comercial, em Setúbal como noutras cidades portuárias, também se sentiu o desenvolvimento, adquirindo o seu porto grande relevância a nível nacional e internacional, com repercussões na expansão urbana para Poente e para Nascente do perímetro da muralha.

A imagem da **Figura 11**, de Lucas Jans Waghenaer, é a mais antiga que conhecemos de Setúbal em que já é reportada uma ideia, que o autor tem e transmite da Vila. Nela se vê representada a muralha com as suas torres a Sul, as igrejas e o arrabalde de Troino, a Poente e ainda a Igreja de S. Sebastião a Nascente.



Figura 11. Pormenor da carta “PORTUGALLIÆ de Zee Caerte van Portugal, daerinne begrepen de vermaerde Coopstadt van Lisbonne S. vues ...”, Lucas Jans WAGHENAER, 1583, ICC.

Alterações no séc. XVI

A projecção alcançada, sobretudo a partir do comércio do sal, e o aumento demográfico proporcionaram o desenvolvimento urbano e a respectiva adaptação da urbe com a construção de obras marcantes para o urbanismo e para a arquitectura da cidade, que fariam face à abrangência e ligação às novas áreas urbanas, com a construção de edificações que integrariam e resolveriam a nova situação urbanística, nomeadamente no novo centro urbano, que foi transferido da Praça da Ribeira ⁷ para o Largo do Sapal ⁸ e com consequentes alterações na muralha.

Com a expansão urbana nos arrabaldes a Nascente e a Poente foram criadas, a 14 de Março de 1553, as freguesias de S. Sebastião e de Nossa Sra. da Anunciada, respectivamente, por “D. Fernando por mercê de Deus, e da Santa Igreja de Roma Metropolitano Arcebispo de Lisboa, do Conselho de El-rei meu Senhor; (...)” (PIMENTEL, 1877, pp. 141-144).

D. João III procedeu a grandes obras de melhoramentos na área urbana, nomeadamente, de entre outras, a abertura de novas portas na muralha, construção de pontes, pavimentos nas ruas, alargamento do espaço público, na Praça do Sapal, construção de alpendres para espaços de venda e melhoramentos no abastecimento de água (PIMENTEL, 1877, pp. 268-272).

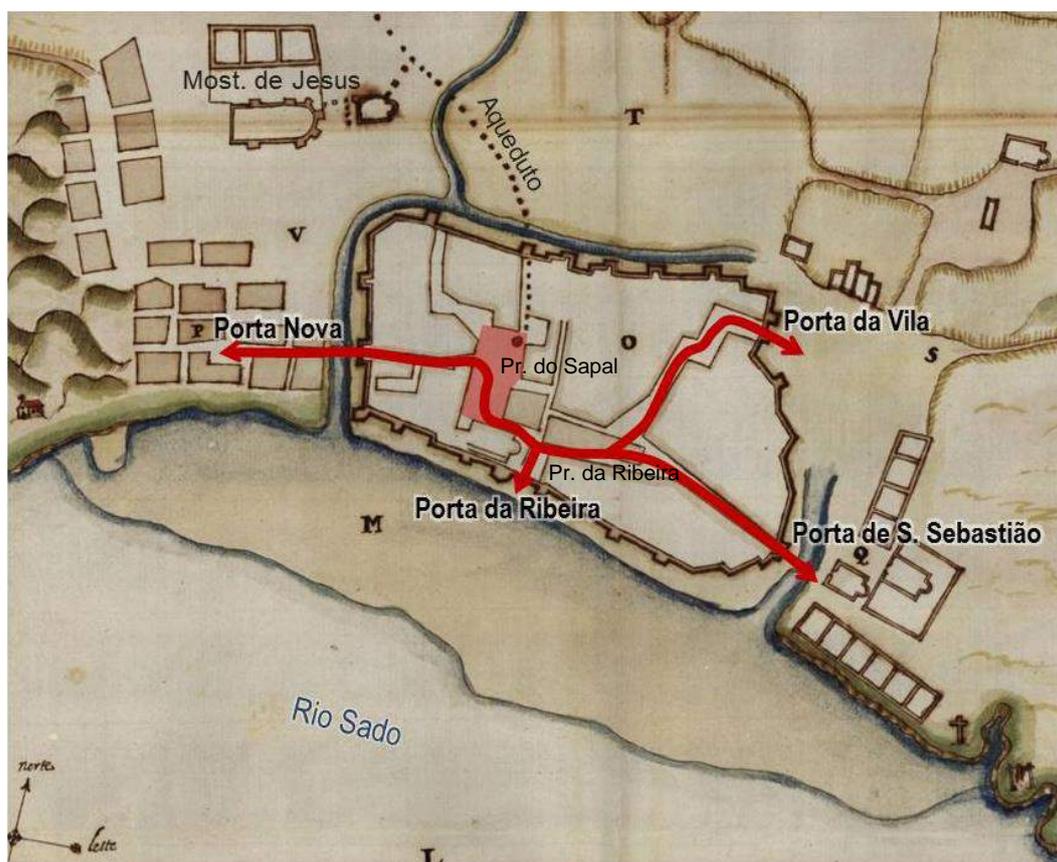


Figura 12. A muralha e as portas da Rua Direita. Executado a partir de pormenor extraído da “Planta da Villa e Porto de Setubál”, atribuída a Filipe TERZIO ou ao Capitão FRATINO, (MASSAY, 1617, fl. 76), DGARQ / ANTT.

⁷ Actual Largo do Dr. Francisco Soveral.

⁸ Actual Praça do Bocage, O centro urbano até ao presente.

A transferência do centro urbano para o local onde ainda hoje permanece, provocou alterações nas relações morfológicas da vila, cuja ligação principal era assegurada pela Rua Direita, conduzindo à necessidade de abertura de portas na muralha, quer para Nascente, quer para Poente, para comunicação com os respectivos arrabaldes de Fontainhas e de Troino. Esta via de comunicação principal passou a ligar a Porta Nova, aberta no pano Poente da muralha, à Porta de S. Sebastião aberta a Nascente, por decisão de 1533, para melhorar a ligação às Fontainhas, constituindo-se a Rua Direita da Porta de S. Sebastião ⁹. Passava pela Rua do Espírito Santo ¹⁰, Rua dos Ourives ¹¹ e pela Rua dos Sapateiros ¹², comunicava com o Troino e continuava pela Rua Direita do Troino ¹³ (**Figura 12**). Para Nascente foi ainda aberta a Porta do Sol, também denominada Postigo da Moura Encantada, com ligação ao arrabalde das Fontainhas pela praia, e junto à Praça do Sapal foi transformado o “(...) *postigo que está aos canos que sahem para o Rocio* [Postigo do Buraco da Água].” (Apud PIMENTEL, 1877, p. 270) numa “porta grande” na sequência do acesso correspondente ao aqueduto cuja construção foi iniciada em 1487.



Figura 13. Largo das Almas ¹⁴. Porta Nova. Autor desconhecido, Fot. 1899, Coleção Américo Ribeiro, CMS.

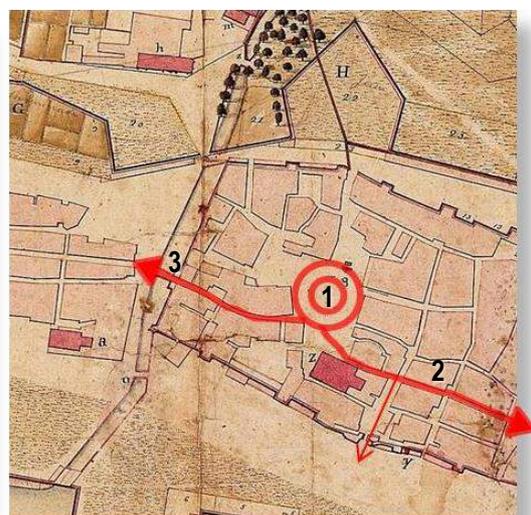


Figura 14. O centro urbano (1) e a Rua Direita (2) atravessando a Porta Nova (3). Executado a partir de pormenor extraído da “*Planta da Vila de Setúbal*”, levantada por Maximiano José da Serra, 1805, GEAEM/DIE, EP.

Na planta da **Figura 12**, considerada a mais antiga que se conhece de Setúbal cujo traçado foi atribuído a Filipe Terzio ou ao Capitão Fratino ¹⁵, podemos observar a ligação da Porta Nova à Porta de S. Sebastião e os dois espaços correspondentes ao centro urbano inicial e posterior (Praça da Ribeira e Praça do Sapal).

⁹ Actual Rua de Arronches Junqueiro.

¹⁰ Actual Largo da Misericórdia.

¹¹ Actual Rua Dr. Paula Borba.

¹² Actual Rua Augusto Cardoso.

¹³ Actual Rua Fran Paxeco.

¹⁴ Actual Praça Almirante Reis.

¹⁵ É de referir que os autores mencionados viveram até ao ano 1597 e 1586, respectivamente, pelo que se tratará de uma base de trabalho anterior à descrição por Alexandre Massay, em 1617.

Analisando a **Figura 15**, cuja carta data de 1634, observamos a representação da muralha com as suas torres, a Porta Nova e a Porta da Ribeira com o cais, a qual estaria aberta na torre com maior relevância, ladeada de dois torreões também representados na **Figura 16**.



Figura 15. Pormenor de “Barra y Puerto de Setubal”, por Don Pedro Texeira ALBERNAS, 1634, ONB. Assinalámos a *Porta da Ribeira* e a *Porta Nova*.

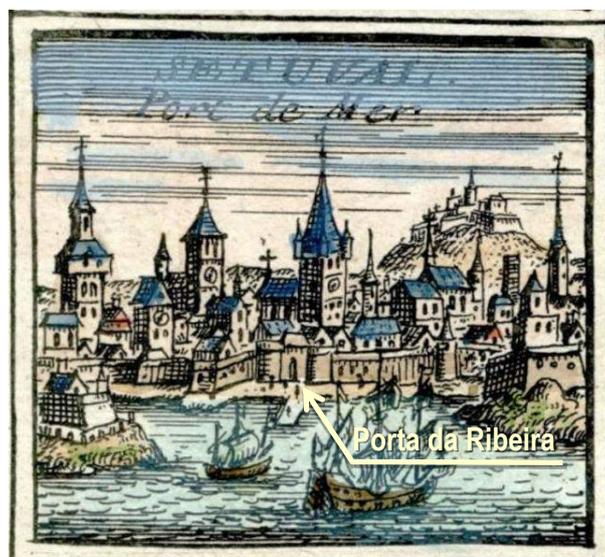


Figura 16. “SETÚVAL. Port de Mer”. Pormenor da cercadura ilustrativa extraído do mapa “LE ROYAUME de PORTUGAL ET PARTIE D’ESPAGNE tiré d’Alphonse de a Costa et de Ferdinand Teyxerra Geographe Portuguais”, de (J.) Chiquet, Paris, 1704, Coleção Prof. Nabais Conde, UC. Assinalámos a Porta da Ribeira

Em 1585 “Quando o reino, por efeito de uma serie de desditas, caiu em poder dos reis de castella, setubal já era uma importante praça comercial, e o movimento do seu porto augmnetava de anno para anno.” (BARBOSA I. d., 1865, p. 297), Portugal que era a ligação das potências comerciais do Mediterrâneo com o Atlântico passou a ser a fronteira do novo Reino aberta ao Atlântico. Setúbal, que atravessava um período de prosperidade, passou por uma crise política, financeira e sociológica, com a redução do comércio do sal e o desvio de recursos para Madrid como consequência da política dos Filipes.

A perda de funções da muralha medieval, no séc. XVII

No dia 1 de Dezembro de 1640, com a Restauração da Independência de Portugal, o país libertou-se do domínio espanhol, tendo-se sentido a necessidade de nova protecção da vila com a construção de uma nova cintura de muralhas constituída por uma fortificação abaluartada, projectada em 1642, por Jean Gilot e Cosmander, que delimitou a estrutura urbana então existente (**Figura 17**).

A nova fortificação cercou a quase totalidade da área urbana e, constituindo um meio de defesa moderno de fortificação militar abaluartada, veio retirar importância à muralha medieval que acabou por perder totalmente as suas funções iniciais a partir desta altura, tendo motivado uma aceleração nas alterações à sua estrutura, devido a intervenções ocorridas no sentido de uma integração, cada vez maior, nas edificações da Vila e na morfologia urbana, nomeadamente devido às novas relações urbanas que deveriam ser estabelecidas com os núcleos entre muros, em detrimento da sua consequente destruição.

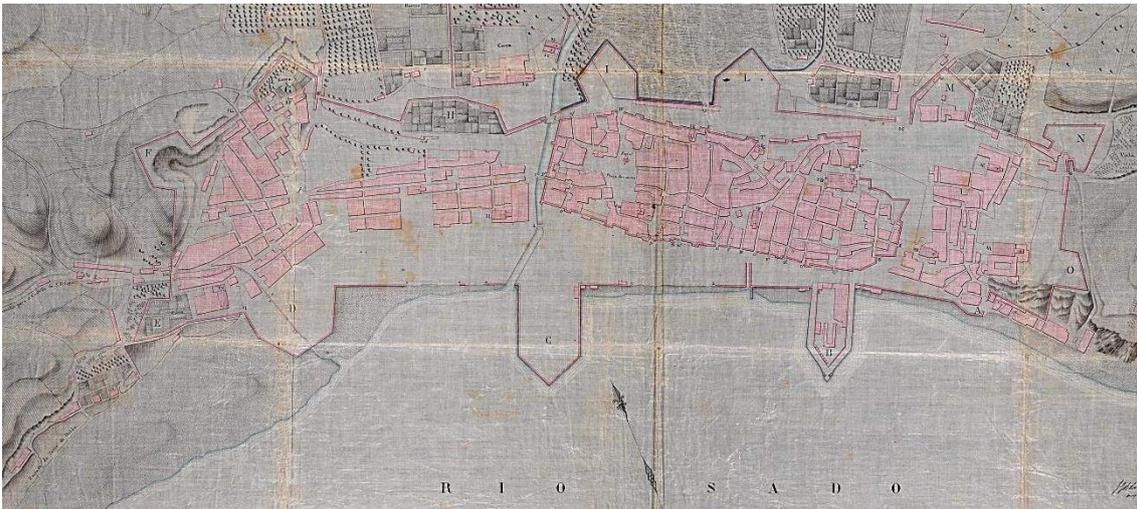


Figura 17. Pormenor da “Planta da Praça e Villa de Setubal”, levantada por Maximiano José da Serra, 1804, GEAEM/DIE, EP.

Em 21 de Setembro de 1643 foram abertos dois postigos por onde seriam recolhidos o sal e a sardinha (COSTA A. A., 2011, p. 61). Em 1697 foi aberta a Porta de S. Jorge que ligava a Rua do Poço ¹⁶ a Palhais ¹⁷ e a S. João ¹⁸. A anterior Rua Direita ramificou-se e prolongou-se para Nascente, até Palhais, com acesso através desta Porta de S. Jorge, junto ao Poço do Concelho. Esta “Porta de S. Jorge” foi aberta para facilitar as entradas e saídas da Vila, e assegurar um melhor controlo das cargas, destinando-se a Porta da Vila às entradas e a Porta de S. Jorge às saídas.

A muralha foi sendo rasgada, englobada na construção dos edifícios e abertos novos postigos na sequência das ruas a esta perpendiculares (**Figura 18**).

Com a introdução da indústria conserveira, no séc. XIX, Setúbal continuou o seu desenvolvimento económico e iniciou o processo de grandes transformações urbanas que viriam a ocorrer no século seguinte. Foi elevada à categoria de Cidade em 1860.

Novos ideais de transformação se operaram no sentido de uma cidade mais aberta que saía do seu espaço medieval e abria a sua frente para a Rua da Praia, onde foram construídos edifícios inseridos na muralha, com novos postigos. Efectuaram-se demolições na cerca medieval, para aí se implantarem novas edificações mais consentâneas com os objectivos de modernização, como é o caso do edifício construído, em 1894, sobre a Porta da Ribeira (**Figura 19**) que veio transformar, definitivamente, esta área medieval, que foi o centro da urbe e a sua principal porta de entrada.

Deu-se inicio à terraplanagem sobre a praia para permitir a construção da nova Avenida da Praia.

¹⁶ Actual Rua Antão Girão.

¹⁷ Actual Praça do Quebedo.

¹⁸ Actual Avenida Manuel Maria Portela.

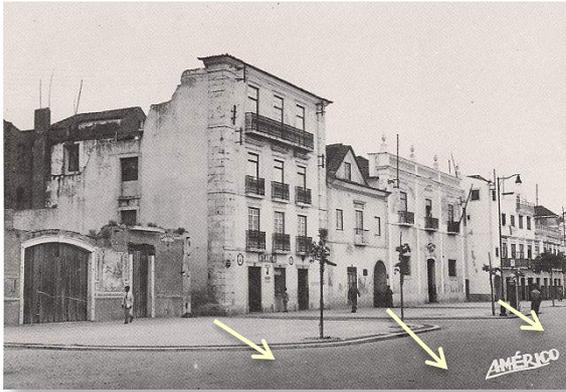


Figura 18. Av. Luisa Todi, com os Postigos dos Enjeitados, da Alfândega, já desaparecidos, e das Fontainhas. Américo RIBEIRO, 1952 (AAVV, 1993, p. 74). Assinalámos os respectivos Postigos.

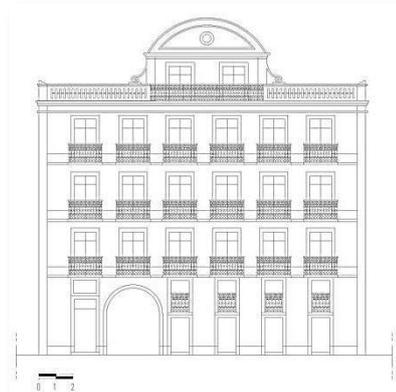


Figura 19. Av. Luisa Todi, 264-268. Alçado principal do edifício, sobre a Porta da Ribeira, 2004, CMS.

Em 1835, uma nova intervenção urbanística alterou a estrutura urbana com a abertura da Praça do Sapal para Sul (QUINTAS M. C., 1993, p. 45), que veio permitir a comunicação directa com a Rua da Praia ¹⁹ (Figura 20). Esta ligação com a continuidade para a Rua Nova da Conceição ²⁰, cruzando-se aqui com a Rua Direita, inseriu esta Praça num eixo dominante. O centro urbano que apenas comunicava com as ligações externas através da Rua Direita deixou a sua interioridade e continuou a sua transformação até se tornar o centro da rede viária, em prejuízo da destruição da muralha medieval e dos valores do património cultural que ela representa.

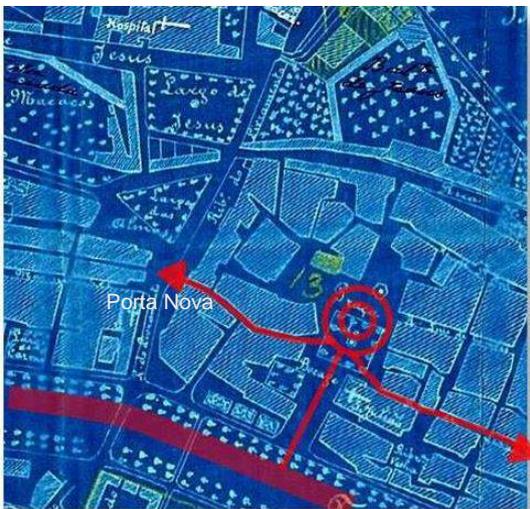


Figura 20. Praça do Bocage no séc. XIX. Executado a partir de pormenor extraído de "Planta da Cidade de Setúbal", por Luís S. LANÇA, 1903, GEAEM/DIE, EP (TOMÉ, 2014, p. 221).

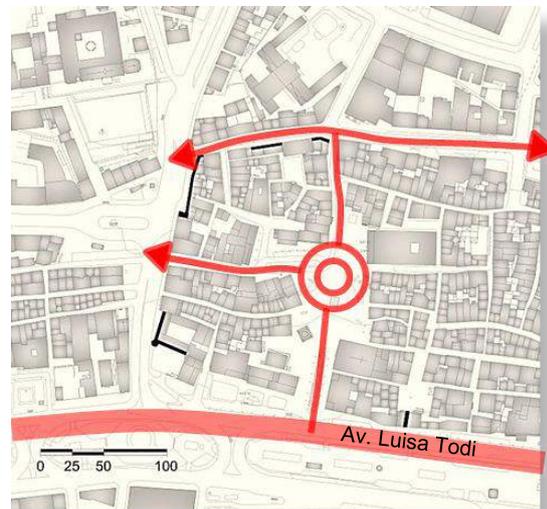


Figura 21. Praça do Bocage. Eixos viários. Executado sobre a planta cartográfica actual (TOMÉ, 2014, p. 222).

A cidade virada para o seu interior alterou a sua imagem voltando a sua face para a nova Avenida da Praia, que viria a tornar-se no principal eixo estruturante da cidade, a partir do séc. XX (Figura 24).

¹⁹ Actual avenida Luisa Todi.

²⁰ Actual avenida 5 de Outubro.

Séc. XX. Novos modelos urbanísticos

Com a explosão urbana do séc. XX e os novos valores e ideais urbanísticos, a cidade afastava-se cada vez mais do tecido medieval, tendo aberto a sua linha de resistência ao exterior com o rasgamento de aberturas na continuidade dos arruamentos em ligação com a muralha até à demolição de todas as portas, postigos e a quase totalidade da muralha medieval e criando novos eixos urbanos dominados pelo automóvel.

Efectuaram-se demolições em troços da muralha e nos edifícios localizados a Norte da Avenida Luisa Todi para substituição por outros mais consentâneos com a modernização da nova avenida e a transformação urbanística desejada. Na década de sessenta do séc. XX foram demolidas edificações, com significado e valor cultural, como sejam a Igreja de N. Sra. da Misericórdia e a muralha medieval com os postigos existentes nesta zona (**Figura 18**).

Em 1914 foi, de novo, rasgada a muralha medieval, para criação da Rua Bocage, permitindo uma melhor ligação viária para Poente, entre o centro urbano e o Troino (VIEIRA, 1993, p. 191) (**Figura 21**). O centro da cidade tornou-se no centro dos eixos de circulação e aliou a sua categoria de centro urbano ao centro da rede viária, tendo o automóvel por primeira eleição.

Actualmente, este centro ainda mantém a mesma localização, com as suas valências político-administrativas, económicas e ainda habitacionais, e está organizado de acordo com os modelos contemporâneos de gestão urbanística que determinaram as actuais restrições à circulação automóvel e dando-se preferência à circulação pedonal.



Figura 22. Muralha Medieval. São visíveis os troços ainda existentes, a Nascente, com o caminho de ronda. Imagem obtida a partir de Digital Google, Microsoft Corporation, 2014.



Figura 23. Setúbal. Frente para o rio na zona da muralha medieval. Pormenor extraído de “*Satubal*”, por Pier Maria BALDI, 1668-1669, BNCF, BML.

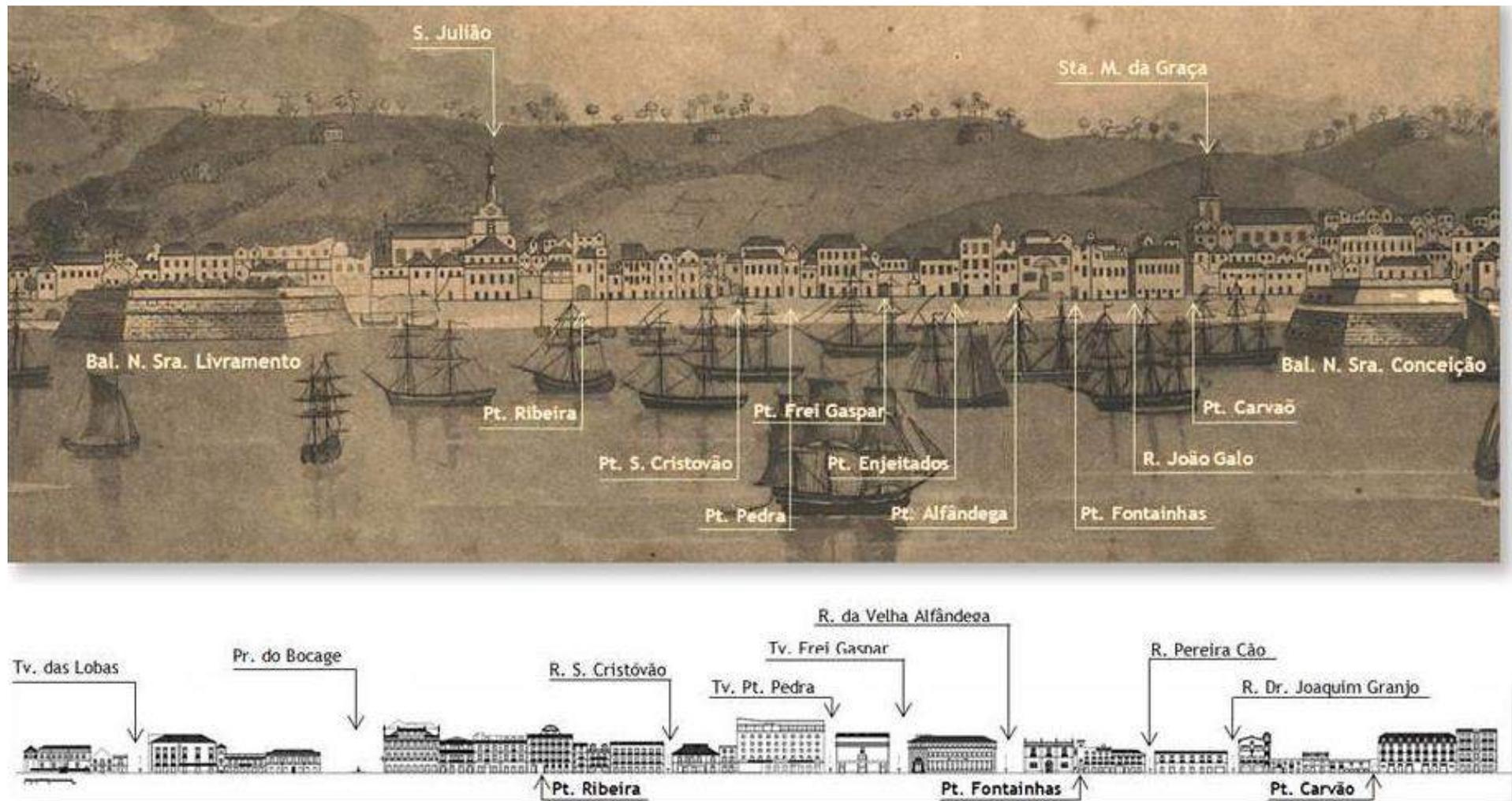


Figura 24. Ligação da muralha medieval à Avenida Luisa Todi, no séc. XIX e na actualidade. Executado a partir de pormenor extraído de “*Perspectiva da Villa de Setubal, vista da casa do Trapixe no sítio de Troia*”, por Teotónio BANHA, 1827, BNP, e do desenho de alçados dos edifícios da Av. Luisa Todi, 110-348, 2004, CMS, respectivamente (TOMÉ, 2014, p. 169).

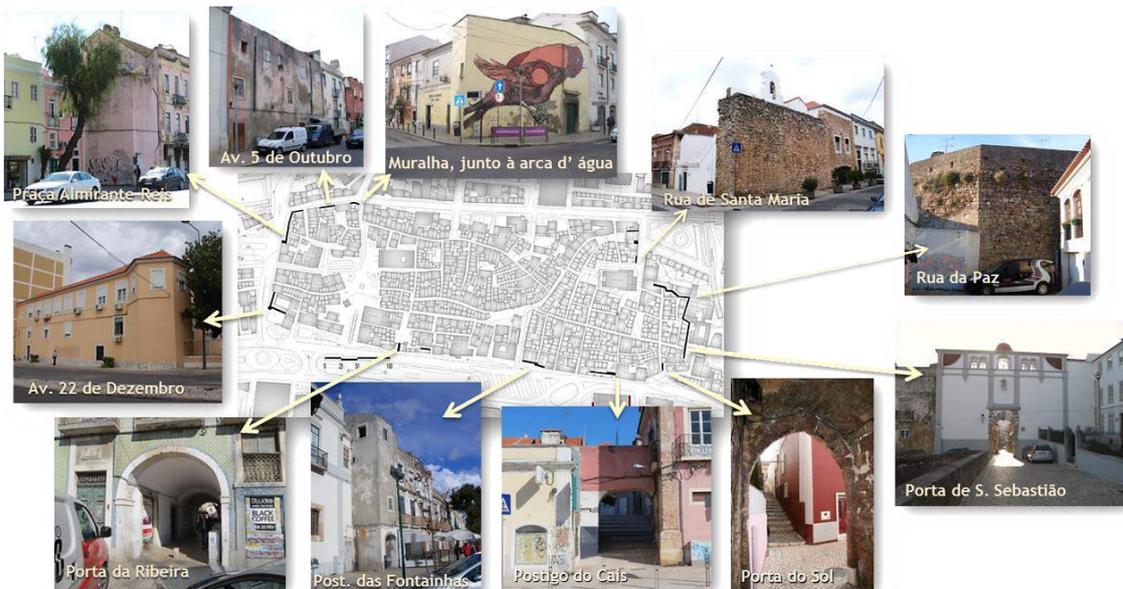


Figura 25. Muralha medieval. Planta actual com a indicação dos troços de muralha existentes e fotografias de troços, torres, portas e postigos (TOMÉ, 2014, p. 66).

A destruição da muralha medieval foi intensificada pelas novas e mais largas aberturas para criação de arruamentos, onde as novas tecnologias dominadas pelo automóvel imperavam (Figura 24), os quais estão agora com este uso condicionado, destinando-se apenas ao uso pedonal.

Desta muralha, que marca a história urbana da cidade e encerra a sua identidade, persistem, actualmente, alguns troços integrados nas paredes exteriores dos edifícios, duas torres de forma quadrangular, uma torre hexagonal, duas portas e três postigos, de várias épocas (Figura 22 e Figura 25).

Conclusões

A construção da muralha medieval de Setúbal, no séc. XIV, fechou, fisicamente, a urbe e a sua ligação ao exterior. A ligação ao Rio estabelecia-se através da única porta no paramento Sul, a Porta da Ribeira, que estava ligada pela Rua Direita à Porta da Vila, junto à igreja de Santa Maria, a Nascente. No entanto, a expansão urbana continuou a tendência da ligação que o Rio lhe determinava, e do qual estava dependente, tendo sido continuada nos séculos seguintes com a abertura de novas portas e postigos, até aos seguintes rompimentos abrangendo a largura total das ruas que a atravessam.

Apesar dos rasgamentos efectuados em vários troços para alargamento dos espaços urbanos e para a criação de novas artérias viárias, este espaço medieval está actualmente destinado ao uso pedonal. Assistimos a uma reinvenção da cidade mediante a destruição irreversível dos seus testemunhos históricos e a uma nova adaptação na organização e uso do espaço urbano, proveniente da necessidade da continuidade de uma melhor fruição dos espaços e dos seus valores tangíveis e intangíveis, que

persistiram com as suas marcas urbanas as quais deveremos preservar, pensando em termos de passado e de futuro.

A imagem desta estrutura da época medieval resistiu até aos nossos dias, pela sua influência determinante na ocupação, no desenho urbano e na sua morfologia (**Figura 26**), e ainda pela existência de alguns troços, embora pouco evidenciados na imagem urbana, os quais devemos continuar a salvaguardar com uma cada vez melhor integração na imagem da cidade actual, salientando e dignificando as suas marcas de autenticidade histórica e patrimonial.



Figura 26. Setúbal. Assinalámos o núcleo intramuralha medieval, o centro urbano na Praça da Ribeira e o traçado inicial da Rua Direita. Executado sobre imagem obtida a partir de Google earth, 2007.

Referências bibliográficas

- AAVV. (1993). *Um Tesouro Guardado. Setúbal d' Outros Tempos. Américo Ribeiro* (3.ª ed.). Setúbal: Corlito-Setúbal.
- BARBOSA, I. d. (1865). SETUBAL. Fortificações da Cidade e Porto. Castelo de S. Filipe. In *Archivo Pittoresco* (Vol. XI).
- BARBOSA, I. d. (1886). *Monumentos de Portugal: históricos, artísticos e archeologicos*. Lisboa: Castro Irmão.
- BRAGA, P. D. (1998). *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)* (1.ª ed.). Setúbal: Câmara Municipal de Setúbal.
- CARVALHO, J. C. (1840-1897). [Arquivo Pessoal de Almeida Carvalho]. *Documentos Manuscritos*. ADS.
- CASTRO, J. B. (1762-1763). *Mapa de Portugal Antigo e Moderno* (BNP ed., Vol. 3). Lisboa: Off. de Francisco Luiz Ameno.
- CLARO, R. (2011). *Setúbal Após o Terramoto de 1755 - As Informações Paroquiais de 1758*. [Setúbal]: Bocageanos, Centro de Estudos.
- CONCEIÇÃO, L., ANTUNES, J. C., ALMEIDA, R. V., CARVALHO, J., & TOMÉ, M. (2004). Mapa de Arquitectura de Setúbal. Lisboa: ARGUMENTUM – Edições Estudos e Realizações.
- COSTA, A. A. (2011). *História e Cronologia de Setúbal, 1248 / 1926*. (E. S. Instituto Politécnico de Setúbal, Ed.) [Setúbal]: Estuário.
- COSTA, P. A. (1706-1712). *Corografia portugueza e descripçam topografica do famoso reyno de Portugal...*, Lisboa (<http://purl.pt/434> ed., Vols. Tomo III, Tratado VII, Cap.I). Lisboa: Off. de Valentim da Costa Deslandes.
- LEAL, A. S. (1880). *Portugal Antigo e Moderno: Dicionario Geographico, Estatístico, Chorographico, Heráldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico, de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal* (Vol. IX). Lisboa: Livraria Editora Mattos Moreira & Companhia.
- MASSAY, A. (1607?-16017?). *Descrição e Plantas da Costa, dos Castelos e Fortalezas, desde o Reino do Algarve até Cascais, (...)* (ANTT / DGARQ ed.). Documento manuscrito.
- MENDES, F. J. (2010). *A Criação da Rede Paroquial na Península de Setúbal (1147-1385)*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Departamento de História. Documento policopiado.
- NASCIMENTO, L. G. (1949). Velharias de Setúbal: Fontes e Chafarizes. *A Industria, Separata*. s. l. [Setúbal]: A Industria, Semanário de Setúbal.
- PIMENTEL, A. (1877). *Memória sobre a História e Administração do Municipio de Setúbal* (1992, 2.ª ed., Vols. col. Biblioteca Pública Municipal de Setúbal - Série Fac-Simile). (C. M. Setúbal, Ed.) Lisboa: Gutierrez da Silva.
- PORTELLA, M. M. (1882). *Noticia dos Monumentos Nacionais e Edifícios e Logares Notáveis do Concelho de Setúbal*. (C. M. Concelho, Ed.) Lisboa: Typographia de Mattos Moreira & Cardosos.

- PROENÇA, R. (1924). DE Setúbal à Arrábida. In V. Autores, *Guia de Portugal, Generalidades, Lisboa e Arredores* (1.ª ed., Vol. 1.º, pp. 677-688). Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa.
- QUINTAS, M. C. (1993). *Monografia de S. Julião. Setúbal* (Vol. 1). (J. d. Julião, Ed.) Editorial Caminho, S.A.
- QUINTAS, M. d. (1998). *Setúbal . Economia, Sociedade e Cultura Operária. 1880-1930*. Lisboa: Livros Horizonte.
- RAU, V. (1984). *A Exploração e o Comércio do Sal de Setúbal – Estudo de História Económica* (Estudos sobre a História do Sal Português ed.). Lisboa: Presença.
- SILVA, J. C. (1990). *Setúbal* (Col. Vilas e Cidades de Portugal ed.). Lisboa: Editorial Presença.
- SOARES, J. (2000). Arqueologia Urbana em Setúbal: Problemas e Contribuições. In A. M. FARIA, *Actas do Encontro sobre Arqueologia da Arrábida* (Coleção: Trabalhos de Arqueologia; 14 ed., pp. 101-130). Lisboa, Portugal: Instituto Português de Arqueologia.
- TOMÉ, M. M. (2013). Centro Histórico de Setúbal: Vulnerabilidades na Emergência. In v.a., N. N. PINTO, & A. ALMEIDA (Edits.), *Actas do PNUM 2013, Forma Urbana nos Territórios de Influência Portuguesa, Análise, Desenho, Quantificação* (pp. 115-124). Coimbra, Portugal: Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Coimbra.
- TOMÉ, M. M. (2014). *SETÚBAL: Topologia e Tipologia Arquitectónica (séc. XIV - XIX). Memória e futuro da imagem urbana* (Tese de Doutoramento, Documento policopiado ed.). Covilhã: Univesidade da Beira Interior.
- VIEIRA, M. (1993). *Coisas de Setúbal. Anos 40*. Setúbal: Tipografia do Bairro.

A longevidade do planejamento viário na história urbana

Mônica Gondim

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília

Brasília, Telefone: 55 61 30347811 – 55 61 81360855

monica.gondim@gmail.com

Resumo

Este artigo faz uma análise morfológica de um conjunto de proto-cidades e cidades a partir do Neolítico até o século XX. O estudo conclui que a cidade, desde seus anos inaugurais, apresentava indícios de planejamento. A conclusão se baseou na existência de hierarquia viária em diversas sociedades antigas, e nos vestígios de padrões geométricos na rede viária principal. A metodologia permitiu a classificação das cidades, no transcurso da história, de acordo com sete arranjos morfológicos. Os exemplares urbanos escolhidos estão entre aqueles mais representativos de cada época encontrados em publicações de Benévolo (2011). Gates (2011), Kostof (1992), Lamas (2000) e Mumford (1998).

Palavras-chave

História urbana, sistema viário, planejamento

Abstract

This article makes a morphological analysis of a set of proto-cities and towns from Neolithic until the twentieth century. The study concludes that the city, from its inaugural time, showed evidence of planning. The conclusion was based on the existence of street hierarchy in many ancient societies and traces of a planned design on the main road network. The methodology allowed the classification of cities, in the course of history, according to seven morphological pattern. The chosen examples are among those most representative of each period presented in publications such as Gates (2011), Benévolo (2011). Lamas (2000), Mumford (1998) and Kostof (1992).

Keywords

Urban history, road system, town planning

Introdução

As cidades são tecidos formados por conexões entre lugares que, ao longo do tempo, se modelaram com diferentes formatos, regulares e irregulares. No urbanismo, uma das primeiras identificações das conformações urbanas é quanto à regularidade ou à irregularidade do desenho de seus espaços viários e/ou edifícios. De fato, se observa que a ordem física da cidade pode ter como vetor o edifício ou a via, ou ambos simultaneamente.

A organização dos espaços edifícios pode ser reconhecida pelo gabarito homogêneo dos bairros, pelo alinhamento com relação ao sistema de circulação, entre outros. Michael E. Smith (2007, p.4) identifica a existência de planejamento pela implantação dos edifícios segundo princípios diversos: ambientais, geométricos, religiosos e simbólicos. Segundo o autor, as edificações podem ser posicionadas obedecendo a parâmetros tais como a orientação dos ventos, de um rio ou de um santuário.

Na organização dos espaços viários, geralmente, considera-se como paradigma modelos geométricos perfeitos cujos desenhos mais comuns são as redes em quadriculas, as radiais, radiocêntricas, lineares e orgânicas¹. A partir de algum parâmetro de regularidade, a configuração viária das cidades é, então, classificada como regular, irregular ou com ambos os padrões.

Geralmente, a organização de um sistema viário é um indício de planejamento que tem por finalidade algum benefício prático, estético ou ético que, para se tornar realidade, propõe uma forma idealizada. A ausência de regularidade do produto final, entretanto, não significa ausência de planejamento. De fato, nem todo o ideário urbano tem como paradigma a geometria. A paisagem, o relevo e o edifício podem exercer papéis mais relevantes no desenho dos planos. No caso da geometria, a regularidade permite uma apreensão imediata da forma da cidade e estabelece no caminhante uma sensação de controle com a previsibilidade do espaço. Com a irregularidade, a cidade não se revela facilmente e, assim, se sobrepõe ao indivíduo em cada curva.

Mas nem todo plano desenvolvido segundo um padrão geométrico obtém resultados perfeitamente regulares por inúmeras causas, entre elas o desconhecimento dos arruadores dos mecanismos para a reprodução de desenhos geométricos precisos na construção das ruas (BASTOS, 2007; LILLEY, 2008).

Na intenção de algum benefício prático, e talvez estético, a organização da rede viária pode intervir em algumas vias tornando-as mais largas, mais retilíneas, com maior capacidade de passagem de pessoas e veículos, em contraste com vias secundárias e locais mais estreitas que, quando não planejadas, comumente se apresentam tortas e estreitas. Dessa forma estabelece uma diferenciação nas dimensões, nos usos, na importância e, assim, define uma hierarquia.

¹ Desenhos viários em geral com traçado curvilíneo podendo obedecer a um parâmetro inspirado pela natureza, como a ramificação em forma de árvore, a modulação segundo uma folha etc.

Este trabalho tem, portanto, dois propósitos. O primeiro é analisar um conjunto de comunidades, desde o alvorecer da história urbana, procurando identificar intenções de planejamento a partir da presença de uma hierarquia viária ou de indícios de um padrão geométrico de sua rede de circulação. O segundo propósito é classificar estas comunidades de acordo com os arranjos morfológicos encontrados.

Metodologia

Para análise de indícios de organização viária e classificação das cidades ao longo da história, este estudo observou as vias isoladamente, as redes viárias e os limites, abertos ou fechados, do centro, dos bairros e da cidade.

A análise procurou identificar a existência de vias que se destacavam pela maior largura e pelo traçado geométrico mais homogêneo quanto a um padrão retilíneo, curvilíneo ou mistilíneo² (**Quadro 1**), pois estas vias são o ponto de partida para o estabelecimento de um sistema de circulação hierarquizado.

Com a constatação de existência de uma hierarquia viária, a análise passou a desmembrar a rede em duas, uma principal e outra secundária, esta formada por ruas coletoras e locais. O desmembramento permitiu observar, separadamente, se as redes tinham por base padrões geométricos tradicionais: lineares, quadriculados, radiais, radiocêntricos e orgânicos. A partir da análise, as redes foram definidas como regulares, irregulares, ou a mistura de ambas, gerando o que aqui se chamou de rede regular imperfeita (**Quadros 1 e 2**).

Elemento morfológico		Configuração
via	principal	retilínea
	local	curvilínea mistilínea
rede viária	principal	regular
	secundária (local)	irregular regular imperfeita
limite	parte (centro / bairros)	aberto
	todo (perímetro / fronteira)	fechado

Quadro 1. Elementos morfológicos da configuração urbana
Fonte: GONDIM, 2014, p.29.

	Padrão da rede desmembrada	Configuração da rede
rede viária	rede principal regular	regular
	rede local regular	(linear, quadriculada, radial, radioconcêntrica, orgânica)
	rede principal irregular	irregular
	rede local irregular	regular imperfeita (linear, quadriculada, radial, radioconcêntrica, orgânica)

Quadro 2. Classificação da configuração das redes viárias
Fonte: GONDIM, 2014, p.30.

² Traçado formado por trechos retos e curvos.

O estudo observou os limites dos bairros, do centro e da cidade. A existência de muros foi considerada um indicativo importante por serem responsáveis pelo fechamento das redes. Com a limitação dos acessos, os muros dificultam a integração entre a circulação externa e interna, canalizando o movimento de veículos e pedestres em direção aos portões de entrada e saída, levando aos prolongamentos dos caminhos.

A identificação de cada tipo de rede e seus limites, abertos ou fechados, permite observar se o alcance do planejamento geométrico ocorre em:

- 1) toda a cidade como um conjunto harmônico de todas as partes,
- 2) cada parte da cidade sem que haja a composição de uma unidade com configuração regular,
- 3) algumas partes da cidade compondo uma colcha de retalhos de tecidos regulares e irregulares;
- 4) algumas ruas, estabelecendo uma hierarquia entre vias principais e vias secundárias e locais.

A análise precisou também considerar se a organização viária tinha sido estabelecida na pré-ocupação, sobre um solo virgem; ou na pós-ocupação, sobre um tecido existente. Na pré-ocupação impõe a organização a partir da fundação e pode se perpetuar, ou não, na condução da expansão urbana. Quando a ordem é implementada após, geralmente, rasga novas avenidas sobre a tortuosidade do tecido urbano, ou redesenha vias existentes propondo retificação e alargamento.

Portanto, para análise e classificação das cidades ao longo do tempo segundo um padrão morfológico, esta pesquisa avalia os seguintes elementos: vias, a rede viária principal e local, e os limites fechados ou abertos do centro e da fronteira da cidade (GONDIM, 2014, p.153).

Desenvolvimento

Desde a origem das cidades, a via reta e larga se sobressaiu sobre as demais dando indícios de alguma idealização. Esta via principal pode ser notada em assentamentos humanos de diferentes épocas e culturas, inclusive nos povoamentos oriundos do florescimento urbano durante a Revolução Neolítica, como Asikli, no 7º milênio a.C. (**Figura 1**).

Ao que parece, os edifícios de atração coletiva, como os depósitos de cereais, motivaram a construção destas avenidas que se tornaram passagens principais do transporte de carga. Logo, o contraste entre vias rápidas e lentas, as primeiras mais largas e retas; e as segundas estreitas e tortas, torna-se recorrente na cidade. Esta hierarquia se fez presente ao longo do tempo em comunidades como Tell Brak, no 5º milênio a.C., Habuba Kabira, no 4º milênio a.C., Tell Chuera e Tell Leilan, no 3º milênio a.C., e Mohenjo-Daro, no 2º milênio a.C. (**Figura 3**). Mesmo num traçado labiríntico, como o da área residencial de Ur (**Figura 2**), é possível identificar esta hierarquia viária, assim como na cidade minoana de Gournia (**Figura 4**).



Figura 1. Asikli: via principal (7000-6000 a.C.).
Fonte: OZBASARAN (2011, p.29)

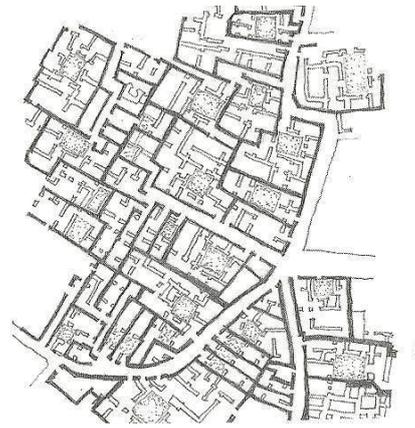


Figura 2. Ur: hierarquia viária (2400-2300 a.C.).
Fonte: Ching et al. (2007).

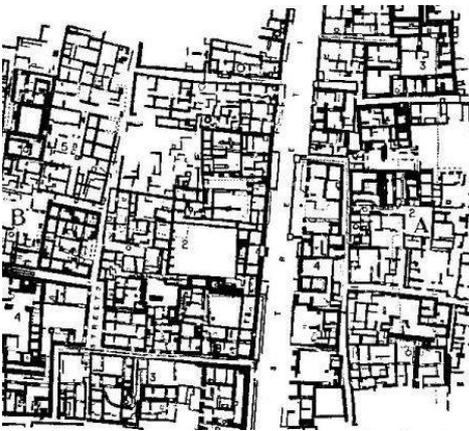


Figura 3. Mohenjo-Daro: hierarquia viária (2600-1900 a.C.).
Fonte: Ching et al. (2007).



Figura 4. Gournia: hierarquia viária (1500 a.C.).
Fonte:
<http://www.upf.edu/materials/fhuma/portal_geos/tag/t1/img/Gournia.jpg>

Na maior parte dos casos, as vias principais, além de mais retilíneas, eram pavimentadas e sem desníveis (**Figuras 5 e 6**), sugerindo que fossem construídas para a passagem de um maior número de pessoas e o arrasto de cargas por trenós e, posteriormente, para a circulação dos veículos com rodas.

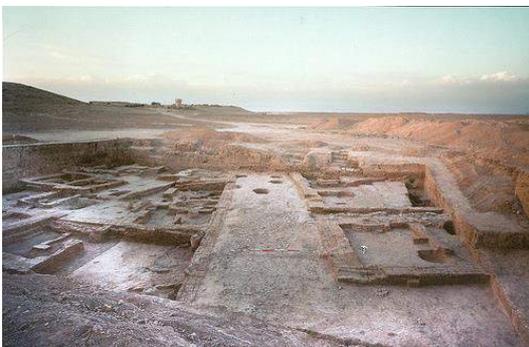


Figura 5. Tell Leilan: via principal (3º milênio a.C.)
Fonte:
<http://leilan.yale.edu/about/dig_sites/lower_town_south/index.html>



Figura 6. Mohenjo-Daro: via principal (2º milênio a.C.)
Fonte: www.mohenjodaro.net

A abertura de avenidas largas e retas parece ter recebido maior incentivo com o uso das bigas e dos cavalos. Amarna e Babilônia são exemplos. A primeira apresentando uma estrutura linear; e a segunda, uma rede em formato de grade.

Ainda que Atenas e Roma, como grandes cidades no período clássico, não tivessem construído uma rede de vias retas dentro do perímetro urbano, apresentavam avenidas principais mais largas e mais retilíneas. O contraste entre vias principais e secundárias permaneceu no período medieval podendo ser observado tanto em Paris como em Londres.

Além da hierarquia, algumas cidades dão indícios de que a rede viária seguia algum padrão geométrico. Com esta constatação, o estudo apresenta uma classificação das redes viárias ao longo do tempo, iniciando com uma proto-cidade do 5º milênio a.C. e segue até o século XX d.C. As cidades avaliadas estão entre aquelas consideradas como representativas de cada época por contemplarem algum modelo viário significativo para a história urbana. No **Quadro 3**, as cidades foram classificadas de acordo com sete arranjos morfológicos, segundo a regularidade ou irregularidade da rede principal e secundária, e o fechamento ou abertura do centro e do perímetro da cidade. Portanto, as cidades apresentadas não seguem obrigatoriamente uma ordem cronológica.

Observa-se **Quadro 3**, Grupo 1, que alguns exemplares de cidade, no alvorecer da história, despontam com a mistura entre formatos com uma acrópole murada acessada por uma armadura de vias principais que sustentam uma trama irregular de vias estreitas e tortas contidas pelo cercamento de outro muro que envolve toda a cidade. O planejamento destes primeiros modelos não atinge a rede das vias locais que permanece irregular através dos milênios. Neste Grupo 1, com configuração radial se encontram Tell Brak, Uruque, Ur, Tell Chuera (**Figura 7**), Tell Leilan, Tell Hariri (**Figura 8**) e Troia. Com tendência ao arranjo linear estão Habuba Kabira no 4º milênio a.C. (**Figura 9**) e Amarna, no 2º milênio a.C. (**Figura 10**), Mohenjo-Daro (**Figura 11**), na passagem do 3º para o 2º milênio a.C. e Babilônia (**Figura 12**), no 1º milênio a.C. se apresentam com configurações das redes principais inspiradas na quadrícula. Neste grupo já se observa a pavimentação das vias prioritárias, enquanto as vias locais, na maior parte dos casos, permanecem sem revestimento.

O Grupo 2, também de cidades amuralhadas, tem vias locais irregulares e vias principais mais largas, mais retilíneas e com tendência radial. Entretanto, no lugar de ter como núcleo central uma acrópole murada, possui como principal destino de viagens um centro aberto, uma ágora, um fórum ou mercado. São exemplos desta composição, Atenas do período clássico; Roma, do V a.C ao V d.C; e Paris do período medieval. Em Atenas, uma única via corta a cidade em diagonal a partir do principal portão de entrada. Em Roma, as vias principais irradiam do fórum e se prolongam pelas estradas, numa configuração radial. Em Paris, a *cardo* máximo projetada pelos romanos é o eixo de conexão integrando a *Île de la Cité* às zonas norte e sul da cidade.

Da irregularidade que predomina na configuração das cidades do Grupo 2 desponta, em contraste, o Grupo 3 com a grade regular das colônias gregas e romanas e as cidades idealizadas do Renascimento, cujas organizações atingem vias principais e locais dentro de um recinto fechado.

Grupos	Rede	Configuração	Modelos
1	Rede principal regular imperfeita Rede local irregular Centro fechado Fronteira fechada	Radial ou radioconcêntrica	Tell Brak, Uruque*, Ur*, Tell Leilan, Mari e Troia
		Linear	Habuba Kabira, Amarna
		Quadriculada	Mohenjo-Daro*, Babilônia
2	Rede principal regular imperfeita Rede local irregular Centro aberto Fronteira fechada	Radial ou radioconcêntrica	Atenas, Roma, Paris medieval
3	Rede principal regular retilínea Rede local regular retilínea Centro aberto Fronteira fechada	Quadriculada	Colônias gregas e romanas Pireu, Mileto, Olinto, Pompeia, Timgad
		Radial Radioconcêntrica	Cidades renascentistas.
4	Rede principal retificada Rede local irregular Centro aberto Fronteira aberta	Armadura de vias retificadas	Projeto Haussmann (Paris) Projeto Av. Central (Rio de Janeiro)
5	Rede principal regular retilínea Rede local regular retilínea Centro aberto Fronteira aberta	Quadriculada	Plano Voisin Brasília
6	Rede principal regular retilínea Rede local regular curvilínea Centro aberto Fronteira aberta	Curvilínea e/ou mistilínea	Hampstead Redburn
7	Rede principal regular retilínea Rede local regular fechada Centro aberto Fronteira aberta	Retilínea, curvilínea e/ou mistilínea	St. Louis, Missouri (1º loteamentos fechados de Julius Pitzman)

Quadro 3. Configuração da rede viária

Fonte: GONDIM, 2014, p.153.

(*) cidades com redes locais fechadas

Para Harvefield (s/d), o urbanismo em quadrícula da Babilônia inspirou os gregos nos projetos geométricos para a construção de suas cidades novas que regulavam vias principais e locais. Do final do século VII ao século VI a.C., a Grécia viu “as primeiras tentativas sistemáticas de planejamento e realização de melhoramentos nas cidades” (HAROUEL, 2001, p.14). As relações métricas dos planos de grade nas cidades gregas atravessaram cerca de quatro séculos com exemplos de Agrigento e Pesto, por volta do século VI a.C., Pireu e Mileto no século V a.C.; Alexandria, no século IV a.C., e Olinto e Priene, no século III a.C.

As colônias romanas, por sua vez, tinham uma grade regular que se adaptava à topografia do terreno, assim, nem todo assentamento resultava numa planta quadrada ou retangular. A implantação começava pela definição de uma linha limite, o *pomerium*. O desenho, então, se desenvolvia a partir do cruzamento

em ângulo reto de duas vias principais: a *cardo* e a *decumano*, cujas medidas eram regulamentadas por decreto.

A regularidade dos desenhos em estrela ou quadriculados durante o Renascimento se materializa em poucas cidades construídas para fins militares, econômicos ou religiosos. Entretanto, permanece o ideal da via reta defendido em diversos tratados em que se destaca a obra *De re aedificatoria* de Leon Battista Alberti (1404-1472), (HAROUEL, 2001, p.44). Este ideal está retratado no Grupo 4, de intervenção sobre o tecido existente, com a prática de retificação das vias que, desde o Renascimento, se torna comum e se intensifica a partir do século XIX.

Uma das primeiras experiências de inserção de via reta no tecido urbano medieval acontece em Gênova, em 1470, com a construção da *Via Nuova* (LAMAS, 2000, p.168). Pouco depois, em Florença, Giorgio Vasari (1511-1574) projeta a *Rua dos Ofícios* ladeada por um conjunto de edifícios com arquitetura uniforme. Em Roma, é inaugurada a *Via Giulia*, idealizada pelo Papa Júlio II (1443-1513), com projeto realizado pelo arquiteto Bramante, em 1508.

Talvez o exemplo mais paradigmático seja o de Paris, que sofre uma grande cirurgia urbana com o projeto do Barão Jorge Eugênio Haussmann, realizado entre 1853 a 1870. A reforma é responsável pela construção de avenidas monumentais retilíneas sobre o tecido tortuoso da cidade. As vias locais permanecem estreitas e tortuosas.

O Grupo 5 é o da regularidade retilínea nos projetos de novas cidades sem cerceamento por muros. O desenho retilíneo se destaca no século XIX e se alastra no século XX com o trânsito sendo o principal foco dos projetos, como os de Le Corbusier (1992) que, em 1925, defende um modelo de cidade com largas avenidas, quadras grandes, cruzamentos em níveis diferenciados, verticalização e uniformidade dos conjuntos edilícios. O Plano Voisin e o projeto *Ville Radieuse* ilustram estes princípios em que se confirma a valorização da via reta e a prioridade da circulação dos veículos. Brasília, inaugurada, em 1960, com projeto de Lúcio Costa, é outro exemplo com amplas avenidas refletindo a apologia ao movimento dos veículos.

O Grupo 6 também é regular, porém com padrão curvilíneo e/ou mistilíneo. Enquanto no século XIX os projetos retilíneos tinham como foco a praticidade e a circulação de veículos, no mesmo período, alguns arquitetos passam a desenvolver projetos voltados para os pedestres com bairros pitorescos e a presença de áreas ajardinadas. O investimento na estética da rua demonstra a prioridade que passa a ter a via local. Entre os primeiros exemplos estão dois projetos de John Nash, *St. John's Wood* e o *Park Village* (SOTHWORTH e BM-JOSEPH, 2003, p.30-32). Também com foco no paisagismo do bairro e no ambiente de caminhada do pedestre, o arquiteto E.W. Godwin projeta *Bedford Park* a 30 minutos de trem de Londres. O empreendimento, construído entre 1875 e 1886 evitava a perspectiva aberta das ruas

retas e longas (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, 47). O resultado é um desenho mistilíneo e com variadas soluções arquitetônicas que buscam compor uma paisagem aprazível e acolhedora (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, p.48) tanto nas vias principais como locais.

Inspirados pelos modelos urbanos medievais e pela obra de Camillo Sitte, A cidade segundo princípios artísticos, Unwin e Barry Parker, em 1906, projetam Hampstead Garden com vias curvas e retas que serpenteiam os quarteirões ou que finalizam em cul-de-sacs (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, p.51). O propósito era desencorajar o tráfego de passagem e mantê-lo nas vias principais. As vias locais apresentavam desenhos variados planejados, mas sempre ladeadas por calçadas e proporcionando ao pedestre passagens bucólicas (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, p.51).

O padrão pitoresco inglês influencia arquitetos e designers americanos, como Carlvert Vaux e Frederick Law Olmstead. Em contraposição aos loteamentos áridos e mecânicos, estes arquitetos propõem loteamentos curvilíneos, integrados à paisagem inspirada no campo (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, p.33, 38 e 66). O projeto de Olmsted e Vaux para o subúrbio de Riverside, em Illinois, desenvolvido em 1868, demonstra preocupação com a paisagem onde as vias principais e secundárias se adaptam à topografia, com acessos confortáveis às casas em meio ao verde, para promoção do “lazer”, da “contemplação” e da “tranquilidade” (SOTHWORTH e BEM-JOSEPH, 2003, p.39).

O Grupo 7 se assemelha ao anterior, porém, apresentando redes locais segregadas. A preocupação estética com as vias locais é suplantada pela segurança com os loteamentos fechados cujos primeiros projetos são de Julius Pitzman, construídos em St. Louis, Missouri, no final do século XIX. Desde então, vários empreendimentos procuram criar ambientes protegidos com muros ou grades e, assim, acabam por estruturar uma hierarquia própria de vias locais sem integração com a cidade.

Conclusão

Embora Kostof (1992, p. 190) afirme que as primeiras ruas eram todas iguais, sem hierarquia e sem pavimentação, e que o primeiro registro de uma hierarquização é de Beycesultan, no oeste da Anatólia (1900-1750 a.C.), esta pesquisa mostrou que indícios de organização das vias já se encontravam na passagem do 5º para o 4º milênio a.C. tanto nas cidades da Mesopotâmia do Norte e do Sul, assim como nas comunidades harapeanas do 3º milênio a.C.

O exame das vias constatou que, desde as mais antigas ocupações populacionais, as vias principais eram mais largas, pavimentadas, com tendência a um desenho mais retilíneo, sem obstáculos, para a passagem de veículos; enquanto a rede de vias locais permaneceu labiríntica, estreita, tortuosa e sem revestimentos, a maior parte do tempo (GONDIM, 2014).

O estudo defende que a cidade nasce com a construção de edifícios coletivos e das vias principais associadas à passagem dos veículos e, assim, confirma a afirmação de Kostof (1992, p. 190) de que a rua não é um instinto, mas uma “invenção”. Provavelmente, a configuração reta e larga da avenida principal deve-se ao transporte de carga em direção aos depósitos coletivos de mantimentos da comunidade. Somente no 4º milênio a.C., com a edificação dos templos, estas vias passam a ser também processionais e, no 3º milênio a.C., com a construção dos palácios, assumem também o papel de avenidas reais ou de cortejo.

As redes foram avaliadas quanto às similaridades com padrões geométricos ditos perfeitos, como configurações ortogonais, radioconcêntricas, lineares, curvilíneas e modulares (GUIMARÃES, 2004; FERRARI, 1998). Os sistemas de vias locais se apresentaram labirínticos, na maior parte dos exemplos, em diferentes culturas e ao longo do tempo. Os sistemas viários principais, por outro lado, apresentaram padrões geométricos ou similitudes com os modelos geométricos.

Portanto, o estudo considera que a ausência de uma regularidade perfeita não comprova necessariamente a ausência de planejamento, pois este se encontra no princípio do processo, no início da ação, com o propósito de intervir no futuro, apesar de que nem sempre seja possível reconhecê-lo no resultado,

Como conclusão, o estudo da morfologia viária ao longo da história constatou que a cidade nasce com a hierarquia viária e que o planejamento das vias principais tem cerca de 7.000 anos, enquanto a organização da rede de vias locais, afora o período clássico, tem menos de 200 anos, comprovando que a passagem de veículos mereceu maior atenção da cidade, ao longo de sua história, do que os pedestres (GONDIM, 2014, p.322).

Referências bibliográficas

BASTOS, R.A. (2007). Regularidade e ordem das povoações mineiras no século XVIII. *Revista do Ieb*. São Paulo, n. 44, p. 27-54. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rieb/article/viewFile/34561/37299>>. Acesso em: 16 nov. 2012.

BENÉVOLO, L. (2011). *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva.

CHING, F. D. K. et al (2011). *Una historia universal de la arquitectura: un análisis cronológico comparado através de las culturas*. Barcelona: Gustavo Gilli,. v. 1: de las culturas primitivas al siglo XIV.

CRAWFORD, J.H (2005). *A brief history of urban form: street layout through the ages*. Carfreee. Disponível em: <<http://www.carfree.com/papers/huf.html>>. Acesso em: 21 jul. 2013.

FERRARI, C. (1988). *Curso de planejamento municipal integrado*. São Paulo: Pioneira.

GATES, C. (2011). *Ancient Cities: the archaeology of urban life in the Ancient Near East and Egypt, Greece and Rome*. New York: Routledge.

GONDIM, M.F. (2014). *A travessia no tempo: homens e veículos da mitologia aos tempos modernos*. Tese de doutorado. FAU-UNB, Brasília.

GUIMARÃES, P.P. (2004). *Configuração urbana: evolução, avaliação, planejamento e urbanização*. São Paulo: Prolivros.

HAROUEL, JL. (2001). *História do urbanismo*. Campinas: Papirus.

HARVEFIELD, F. *Ancient town planning*. Project Gutenberg EBook, 28 nov. 2004. Disponível em: <<http://www.gutenberg.org/files/14189/14189-h/14189-h.htm#fig1>>. Acesso em: 14 fev. 2012.

KOSTOF, S. (1992). *The city assembled: the elements of urban form through history*. Londres: Thames and Hudson.

LAMAS, J.M.R.G. (2000). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

LILLEY, K. (1998). Taking measures across the medieval landscape: aspects of urban design before the Renaissance. In: SEMINAR INTERNATIONAL ON URBAN FORM, 1998. *Urban Morphology*, n. 2, p. 82-92. Disponível em: <http://www.urbanform.org/online_unlimited/um199802_82-92.pdf>. Acesso em: 5 set. 2013.

MUMFORD, L. (1998). *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes.

OZBASARAN, M. (2011). Re-starting at Asikli. *Anatolia Antiqua*, Paris: De Boccard, n. 19, p. 27-37. Disponível em: <<https://istanbul.academia.edu/MihribanOzbasaran/Papers>>. Acesso em: 12 mar.2013.

SMITH, M. E. (2007) Form and meaning in the earliest cities: a new approach to ancient urban planning. *Journal of Planning History*. v. 6, n. 1, p. 3-47. Disponível em: <<http://www.public.asu.edu/~mesmith9/1-CompleteSet/MES-07-FormMeaning.pdf>>.

SOUTHWORTH, M.I.; BEN-JOSEPH, E. (2003). *Streets and the shaping of towns and cities*. London: Island Press.

VALLET, R. (1996). Habuba Kabira ou la naissance de l'urbanisme. *Paléorient*. [Paris?]: CNRS, v. 22, n. 2, p. 45-76. Disponível em: <http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/paleo_0153-9345_1996_num_22_2_4636>. Acesso em 28 abr.2013.

Os engenheiros e o processo de laicização das cidades brasileiras: o caso de Vitória – ES.

Nelson Pôrto Ribeiro

Centro de Artes, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo

Av. Fernando Ferrari 514 – Vitória – ES. 29.075-910, Telefone: 00 5521 33357792

nelsonporto.ufes@gmail.com

Resumo

Os engenheiros civis - categoria surgida no século XIX a partir da engenharia militar colonial – rapidamente transformaram-se nos profissionais de maior impacto e relevância do período, disputando notoriedade com a classe dos médicos com quem inclusive atuaram intimamente nos projetos de urbanização e sanitização das cidades brasileiras. É certo que estes profissionais tiveram lugar de destaque na Província, não apenas na construção civil mas também na modernização da sociedade capixaba atuando como livres-pensadores, consultores nos processos de urbanização e sanitização de Vitória capital da Província e chegando mesmo a participarem da vida política na Assembléia Provincial assim como a ocuparem os maiores cargos administrativos no ocaso do século, início do seguinte. O nosso texto procurará demonstrar que ainda que não de forma explícita – pois não existia um Programa propriamente dito - é certo que estas intervenções urbanísticas tiveram como eixo diretor a laicização da cidade do período colonial e no caso de Vitória transformando-a numa moderna cidade livre das antigas referências ao sagrado e apta a cumprir o seu papel de capital de um Estado na República laica brasileira.

Palavras-chave

Laicização do território, engenharia civil, positivismo.

Abstract

Civil engineers - category emerged in the nineteenth century from the colonial military engineering - quickly became the most important professionals in this century to act in cities working closely with the class of physicians in urbanization and sanitation projects of Brazilian cities. Our paper will seek to demonstrate that although not explicitly, it is sure that these urban interventions had as an director axis laicization of the urban space of the remaining colonial cities and in the case of Vitória, transforming it into a modern city free of the ancient references to sacred and able to fulfill its role as a capital of the Espírito Santo State in Brazilian Republic.

Keywords

Secularization of territory, engineering, positivism.

1. Introdução

Os engenheiros civis - categoria surgida no século XIX a partir da engenharia militar colonial, ao menos no Brasil – rapidamente transformaram-se nos profissionais de maior impacto e relevância do período, disputando notoriedade com a classe dos médicos com quem inclusive atuaram intimamente nos projetos de urbanização e sanitização das cidades brasileiras.

Esta categoria, de origem militar e formada dentro dos padrões da Politécnica francesa recorreu em grande parte à filosofia das luzes reatualizada através do positivismo sociológico de Comte, pensamento impregnado de valores fundamentalmente humanos e que recusava toda precedência da teologia e da metafísica. O engenheiro do século XIX é mais do que um mero construtor, a sua atuação dentro da sociedade brasileira deu-se dentro de uma perspectiva de modernização e laicização da mesma procurando desfazer os vínculos estreitos que o Estado brasileiro mantinha ainda com a Igreja Católica - vínculos que só foram rompidos quando da Proclamação da República - e esta referida atuação deu-se dentro dos mais variados campos desde a ciência da física dos materiais até a pedagogia e a elaboração de projetos pedagógicos dissociados do ensino religioso que então vigorava, passando pela atuação no urbanismo, sanitarismo, ciências astronômicas e matemáticas assim como implementando Estradas de Ferro e revolucionando as técnicas construtivas com novos materiais e procedimentos, tal como as estruturas de ferro e o concreto com cimento Portland.

Os engenheiros tiveram uma presença muito tímida na Província do Espírito Santo na primeira metade do século XIX onde não mais do que meia dúzia de profissionais militares e estrangeiros atuaram (RIBEIRO. 2012. p.139). Na segunda metade contudo, este quadro reverteu-se e à medida que o século finalizava esta atuação intensificou-se, acredita-se que sobretudo devido à proliferação de profissionais que, desvinculados do caráter militar passaram a serem formados na Corte a partir de 1858 pela Escola Central e a partir de 1874 pela Politécnica (SOUZA. 2001. p.67). Atuaram em primeiro lugar enquanto profissionais autônomos ou enquanto funcionários da Província tal como o conhecido Cézar de Rainville que atuou no Espírito Santo por cerca de 20 anos, e depois como funcionários da Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, a qual chegou a contratar nas duas últimas décadas do século mais de 60 profissionais (RIBEIRO. 2012. p.141). É certo que estes profissionais tiveram lugar de destaque na Província, não apenas na construção civil mas também na modernização da sociedade capixaba atuando como livres-pensadores, consultores nos processos de urbanização e sanitização de Vitória capital da Província e chegando mesmo a participarem da vida política na Assembléia Provincial assim como a ocuparem os maiores cargos administrativos (Presidente da Província) no ocaso do século, início do seguinte.

O nosso texto tentará demonstrar que ainda que não de forma explícita é certo que estas intervenções urbanísticas tiveram como eixo diretor a laicização da cidade sagrada do período colonial através de operações como a demolição de importantes templos; a destruição de eixos simbólicos processionais importantes como consequência da demolição de templos e capelas que os direcionavam na malha

urbana; a retirada dos campos santos (cemitérios) do interior do centro e o remanejamento dos mesmos para a periferia; e o alargamento do território da cidade através de aterros com a respectiva urbanização priorizando apenas espaços laicos e civis onde seriam construídos praças públicas, escolas municipais, residências e instituições governamentais, deixando-se de lado toda e qualquer referência ao sagrado.

Em Vitória é muito visível este Programa de laicização sendo implementado em tres regiões suficientemente distintas embora em períodos concomitantes, todas naquilo que hoje denominamos como o centro histórico da cidade. Deixaremos de lado o exame do projeto do Novo Arrabalde (1896) do Engenheiro Saturnino de Brito porque ele se encaixa na perspectiva de uma 'nova' cidade a qual já nasce laica nos seus fundamentos.

2. O Largo da Conceição da Prainha (1890-1927)

A 'cidade baixa' de Vitória - na região litorânea dos trapiches e dos pequenos cais - era dominada sob o ponto de vista do sagrado pela pequena Igreja de N. Sra. da Conceição da Prainha, localizada entre o Largo de mesmo nome e um saco ou pequena enseada, provavelmente um manguezal infecto que devia ser tomado pelas águas quando da maré cheia. De acordo com Daemon a igreja foi construída em 1755 (1879) e na conhecida *Planta da Villa da Victoria* levantada em 1767 e atribuída a José Antonio Caldas ela já aparece individuada **Figura 1**.



Figura 1. Detalhe da *Planta da Villa da Victoria* levantada em 1767 por José Antonio Caldas onde aparece a Igreja de N. Sra. da Conceição da Praia ao lado do 'saco' de mesmo nome.

A paróquia parece ter tido grande presença na vida social e religiosa da cidade durante o século XVIII e seguinte, e as festas da santa, comemoradas a oito de dezembro eram preparadas cuidadosamente como se vêem pelas proclamas impressas nos jornais da época ainda no final do século XIX e que descrevem estas festas como iniciando-se no dia anterior com celebração de Vésperas, prosseguindo na manhã seguinte com missa solene seguida de procissão e finalizando a noite com *Te Deum Laudamus* seguido de fogos de artifício (EES. 30.11.1893. p.03). A Devoção da Sra. da Conceição era suficientemente concorrida pela população local para ter os recursos que fizeram com que o seu templo

fosse completamente reformado no início da década de 90 (EES. 30.04.1890. p.03), poucos anos antes da sua desapropriação e demolição. Em épocas críticas como no ano de 1895 em que a cidade foi tomada por uma epidemia de varíola, os rituais sagrados de exorcização da doença passaram pela igreja da Prainha através de “missa de penitência e procissão” (EES. 25.08.1895. p.02) e posteriormente de missa de júbilo pela “extinção da epidemia” (EES. 12.04.1896. p.02). Ora, o que se passou neste curto lapso de tempo para que uma devoção religiosa tradicional e numerosa, com presença significativa na comunidade capixaba, com um templo recém-reformado, se submetesse aos caprichos de uma reformulação urbana e se deixasse praticamente extinguir através de um processo que culmina com a demolição da edificação e realocação em outro templo da imagem da santa cultuada?

Embora o processo de aterramento de mangues e de pântanos possa ser visto como parte de um processo de laicização do território da cidade já que introduz conceitos científicos de higiene e sanitização do espaço público correntes a partir do iluminismo - os mesmos conceitos que segregam para a periferia das cidades os campos santos e que proibem os enterramentos em conventos - e que na região da Prainha este processo ocorre já na administração Francisco Rubim (1812-1819) que, entre outros aterrou a região do Pelame, a do Porto dos Padres e a do Largo da Conceição (DAEMON. p.247), me parece que a laicização propriamente daquela região ocorreu apenas na década de 1890 de acordo com o papel de preponderância que o culto da santa continuou exercendo até esta data no contexto do cotidiano da cidade, conforme já explanado no parágrafo anterior.

Apesar do aterramento do largo desde 1818 é apenas no início da década de 90 que um ‘projeto’ deliberado de urbanização e aformoseamento da região toma corpo executado pela Diretoria de Obras e Empreendimentos do Governo provincial, diretoria essa encabeçada pelo Engenheiro de origem italiana Filinto Santoro que em 1895 coroa este processo com a construção no local da Prainha de um Teatro (RELATORIO. 1896. p.68).

Os fundos da Rua Costa Pereira eram *então* identificados como sendo “a praia mais insalubre da capital” (EES.22.01.1890). Em 1890 obras de drenagem e saneamento iniciam no agora já denominado Largo Costa Pereira seguido do plantio de árvores (EES.20.02.1890 e 21.03.1890), da instalação de um ‘kioske’ (EES.25.11.1892) e da reparação de um chafariz na então já denominada Praça Costa Pereira (EES.13.04.1894). É evidente que nessas obras de melhoramento existe embutido um projeto claro de laicização do espaço, transformando um local fortemente marcado pelo ritual sagrado em um espaço urbano moderno destinado ao lúdico e ao lazer e que mesmo antes da demolição da igreja já tem o seu nome alterado de Largo da Conceição para Praça Costa Pereira (presidente da Província no período de 1861-63) instituindo na antiga cidade colonial a prática do século XIX de retirar a nomenclatura sacra dos locais substituindo-a por uma nomenclatura civil homenageando personalidades públicas e históricas, e não apenas, pois a transformação do Largo em Praça também é uma modernização do espaço já que o Largo pressupõe um espaço urbano de características medievais em que o encontro ‘casual’ entre duas

ou mais ruas é apropriado sem regulação pela população enquanto a Praça pressupõe projeto e desígnio, assim como uma ‘moderna’ proposta de espaço público ainda que reatualizada da prática ancestral da cidade clássica.

Mas o golpe final na sacralidade desta região vem com o projeto da mesma Diretoria de Obras, de construção no local de um Teatro, o primeiro lugar público deste tipo de diversão na cidade de Vitória, e sintomaticamente, na mesma semana em que o Teatro Melpomene é concluído e o seu sistema de iluminação elétrica inaugurado (o primeiro da cidade), o processo de desapropriação da igreja visando a sua demolição para alargamento da Praça é assinado pelo presidente da Província (EES. 21.05.1896), como se as luzes (literalmente) estivessem expulsando o obscurantismo religioso.

Pressionado pela população católica local que vê a demolição da sua igreja como uma capitulação, Monsenhor Pedrinha, Arcipreste da região, justifica-se através de carta publicada nos periódicos da época argumentando que “tendo conhecimento a Santa Sé da edificação de um teatro muito junto à capella, tornando-a de tudo impropria para as funções do culto cathólico, aceitou a proposta do governo – alienando-a mediante idemnisação” (EES. 14.07.1897). O confronto aqui é sensivelmente sentido como o de um espaço profano que instalando-se, conspurca toda e qualquer possibilidade do ritual sagrado, tornando a região mesma impropria para o ‘culto católico’. A demolição quase que imediata da igreja (provavelmente no final de 1896) com a remoção da imagem da santa para a igreja do Rosário seguida da extinção da Devoção por ato do Arcipreste (EES. 14.07.1897) é o golpe final em práticas religiosas de longa tradição que marcaram sensivelmente o espaço da cidade colonial.

O processo de laicização da região aprimora-se, contudo, na década de 20 do novo século, após o princípio de incendio do Teatro Melpomene em 1924 – que era de madeira – e que acabou obrigando a sua demolição que foi acompanhada pela reurbanização da Praça com a implantação de um projeto de jardim paisagístico assim como com a construção de um novo teatro em estilo eclético – Teatro Carlos Gomes - confirmando a nova vocação da região como o local de diversões mundanas e teatrais da cidade, vocação essa instituída pelos engenheiros provinciais do século XIX, e a qual, 20 anos depois, seria reafirmada com a construção no lado oposto da Praça de um novo teatro; o Glória.

3. Aterro e urbanização do antigo mangal do Campinho (1890-1912).

A região do Campinho era um extenso baixio numa das laterais da cidade, que como todas as regiões baixas da capital capixaba eram tomadas por manguezais. Área utilizada provavelmente como um Rocio¹, era o limite da cidade colonial. Apenas na administração Rubim (1812-1819) a área passou a se integrar à urbe com a construção em uma colina existente de um novo prédio para a Santa Casa de Misericórdia (DAEMON. 1879) que até então era localizada na cidade alta: grande extensão de terra desocupada

¹ Rocio. “praça ou espécie de prado na Vila” (Raphael Bluteau. **Vocabulário português e latino**. Lisboa, 1720) em geral situado nos limites e usado como pasto para os animais.

dominada por um conjunto arquitetônico religioso de grande importância pois se constituía a época no único hospital existente em toda a Província.

Ao longo de todo o século XIX as distintas administrações falaram em aterrar a região por necessidades higienistas. Apenas em 1890, contudo, a administração pública efetiva um contrato com o Engenheiro Leopoldo Deocleciano de Mello Cunha, diretor da Companhia Torrens, visando fundamentalmente o abastecimento de água da capital mas, entre outras cláusulas, cedendo à contratada as terras do Campinho para serem urbanizadas e posteriormente vendidas de forma a que a Companhia pudesse se indenizar dos gastos com aterro, drenagens etc (CONTRACTO. 1894. p.04).

A partir de então é implementado um projeto de ocupação da área - muito provavelmente de autoria coletiva mas levado a cabo sobretudo por engenheiros, observe-se inclusive que a Companhia Torrens não finalizou os serviços - que estende a antiga cidade colonial para uma área relativamente nova, recusando contudo a noção 'colonial' de espaço urbano que vigorava até então e que era fundamentalmente marcada pela sacralidade. A Villa Moscoso, novo nome do Campinho urbanizado, já nasce sob o impacto da laicização crescente que a cultura do século XIX vinha inflingindo ao espaço da cidade.

O referido contrato exigia o aterro da região, a elevação do nível do terreno possibilitando a correta drenagem, o arruamento em linhas paralelas e perpendiculares, a execução de dois largos ou praças, duzentas casas de moradias populares sendo que estas deveriam gozar de "todas as vantagens de conforto, arejamento, segurança e hygiene" (CONTRACTO. 1894. p.08). Previa-se ainda para o local a construção de uma Escola Municipal e de um Quartel de Polícia. Nem um único templo religioso é projetado ao contrário do que se passava na cidade alta onde as antigas freguesias eram definidas pelas paróquias. Trata-se da implementação de um projeto laico em que todas as questões centrais da ciência do urbanismo do século XIX já estão presentes: região preparada para a moderna habitação através de obras de sanitização, esgotamento e arborização; construção de um grande parque público que predomina pela sua centralidade e que impõe um projeto lúdico-educativo para a região; e a presença do Estado através dos serviços públicos de segurança, educação e saúde.

A construção do Quartel é finalizada em 1896 (EES. 17.01,1896). Em 1910 ainda se complementavam aterros, drenagens e construções de casas (EES. 22.11.1910. p.1). Em 1912 é inaugurado o parque Moscoso, enorme jardim público de características paisagísticas projetado por Paulo Motta. Mas a cereja do bolo no processo de laicização da região é sem dúvida a demolição da antiga Casa de Misericórdia para a construção de um moderno hospital no mesmo local, a partir de 1910, quando constatou-se que a 'arruinada e anti-higiênica' (RELATORIO. 1910. p.46) enfermaria colonial não atendia mais as necessidades hospitalares de uma moderna capital: continua a denominação de 'Santa Casa' mas é suprimido o antigo prédio no qual a igreja anexa predominava no conjunto arquitetônico e ainda

marcando toda a região através de uma posição acropólica, e no local é introduzido um moderno prédio hospitalar, concebido em alas separadas entre si (os pavilhões das doenças infecciosas) e onde a aparência civil e laica, sobretudo científica da moderna medicina, se sobrepõe à qualquer resquício de caráter religioso.

4. Reestruturação da cidade alta (1911-1918).

De todos os processos de laicização do território da cidade de Vitória o da cidade alta foi sem dúvida o mais traumático, motivo pelo qual, muito provavelmente, aconteceu mais tarde. Afinal tratava-se do coração da cidade histórica, onde ela tinha nascido e onde situavam-se os seus mais significativos monumentos. A destruição desses símbolos era a vitória das luzes sobre o obscurantismo, a do pensamento racional sobre o pensamento alegórico e religioso.

Num texto anterior, demonstrei como as práticas religiosas do período colonial perduraram na cidade de Vitória praticamente até o final do século XIX identificando inclusive o eixo processional e simbólico primordial da Vila, que iniciava no porto dos padres, subia a imponente escadaria colonial para a cidade alta, chegava à igreja jesuítica de São Tiago, partia novamente no sentido da igreja Matriz e neste trajeto passava em frente da Igreja da Misericórdia, do pelourinho e da Casa de Câmara e Cadeia, parecendo querer unificar as duas grandes instituições pilares do Antigo Regime: a monarquia absoluta representada pelo Senado da Vila; e o Catolicismo tridentino apoiado na sua principal linha de frente, a organização jesuítica. Este ritual processional foi inscrito de forma tão profunda no território da cidade que ainda foi percorrido por Pedro II quando visitou Vitória em 1860 (RIBEIRO. 2009. p.213).

Tratava-se agora, no início do século XX, de se destruir este eixo simbólico tão importante na configuração da cidade colonial, e esta tarefa coube aos engenheiros, portadores de um discurso laico e positivista que recusava a autoridade da monarquia e a da igreja por serem fontes de obscurantismo e atraso social.

Já desde 1759 com a ação anti-jesuítica desencadeada a partir da metrópole pelo déspota esclarecido Marques de Pombal, que o eixo sagrado da cidade sofrera um baque com a expropriação do Colégio dos Jesuítas e o seu processo de semi-laicização, no qual a edificação conventual foi reconfigurada enquanto palácio da presidência provincial. Mas a igreja do complexo conventual tinha perdurado, ainda que como Capela Nacional. Só no final do século XIX, mais precisamente em 1892 a Capela Nacional teria sido reconfigurada como almoxarifado do palácio do governo (LOPES. 1997. p.74) e apenas no início do século XX a administração pública vai ter a 'coragem' de demolir (tanto em fachada como em interior) o vetusto templo quinhentista dos jesuítas onde Anchieta estava enterrado para em seguida integrar o seu espaço ao espaço laico do palácio governamental, agora em reforma completa.

Em 1912 o governo estadual assina com o engenheiro francês Justin Nobert um contrato “para a reforma da parte interna do Palácio do Governo e no edifício da antiga igreja de S. Thiago” (CONTRATO. 1912. p.03). Na mesma época desapropria a igreja da Misericórdia, que no período colonial era de frente para o Colégio dos Jesuítas agora palácio governamental, demole o templo e já em 24 de maio de 2011 (RELATÓRIO. 1912. p.35) lança a pedra fundamental de um novo edifício para a Assembléia Legislativa, projetada em estilo eclético por André Carloni.

Com a desapareção do que restava da igreja dos jesuítas assim como da igreja da Misericórdia quebra-se definitivamente a configuração sagrada do principal eixo processional proveniente da cidade colonial, que tentativas posteriores de reinstauração, como nas visitas de Afonso Pena e de Nilo Peçanha ao Estado (esta última em 1921), e que apesar do antigo eixo ter estado nestas ocasiões tomado por colegiais, populares e militares em formação, nunca atingiram a significação simbólica dos tempos idos, significação esta que era dada pelo ritual religioso do qual todos, de alguma forma, participavam com suas crenças mais íntimas. Nesse aspecto da significação e do simbolismo, a festa laica da República jamais conseguiu substituir as festas religiosas do Antigo Regime.

A finalização da laicização do território da cidade alta me parece, acontece com a derrubada da antiga Matriz em 1918, símbolo da aliança do Estado com a Igreja Católica segundo o acordo do Padroado estabelecido desde o início da colonização e só suprimido pela Proclamação da República. O antigo templo vem abaixo para dar lugar a uma nova Catedral. Agora a religião encontra-se confinada ao seu próprio espaço, restrita à igreja, não toma mais as ruas e não expande mais os seus símbolos sobre cada uma das localidades da urbe. Dessacraliza-se o espaço da cidade, o pensamento do iluminismo do século XVIII finalmente vence e consegue definitivamente, no campo da cidade, separar a esfera do espaço público da do espaço sagrado.

5. Conclusões.

Como deixei vislumbrar, não encontrei, assim como não me parece crível que ainda vá encontrar, algum documento que prove cabalmente a existência de um projeto deliberado de engenheiros e de positivistas na laicização do espaço da cidade de Vitória, na destruição deliberada dos seus símbolos sagrados e na substituição dos mesmos, quando possível, por símbolos laicos republicanos. Isso não inviabiliza contudo nada do que foi dito aqui. Provavelmente nenhuma cidade teve elaborado um projeto com estes propósitos.

As radicais transformações técnicas e culturais provenientes desde a Revolução Industrial dos finais do século XVIII e que chegaram ao Brasil com atraso, fizeram com que as mentalidades mudassem radicalmente. Engenheiros estiveram na vanguarda desse processo de mudanças, mas não foram os únicos atores. Foram talvez a categoria profissional, juntos com médicos e advogados, que melhor estava estruturada a época e, até porque lidavam diretamente com a cidade e seu espaço – que encontrava-se

em processo de transformações radicais fruto do impressionante desenvolvimento econômico e social propiciado pela Revolução Industrial – a sua atuação nos aparece majorada.

6. Referências bibliográficas

Estado do Espírito Santo, O. Vitória. Periódico publicado de 1890 a 1919. (EES).

Contracto entre a Companhia Brasileira Torrens e o Governo do Estado do Espirito Santo para obras de abastecimento d'agua, esgoto e construcção de casas na cidade da Victoria. Rio de Janeiro : Typographia Guimaraens, 1894.

Contrato que fazem o Governo do Estado do Espirito Santo e o engenheiro Justin Norbert (...) para a reforma da parte interna do palácio do governo e no edificio da antiga igreja de São Tiago (...), Termo de. Vitória : Sociedade das Artes Gráficas, 1912.

DAEMON, Basilio de Carvalho. **Província do Espirito Santo: sua descoberta, história cronológica, sinopse e estatística.** Vitória: Tipografia do Espirito-santense, 1879.

LOPES, Almerinda da Silva. **Arte no Espirito Santo: do século XIX à Primeira República.** Vitória: A1, 1997.

Relatorio apresentado pelo Exmo. Snr. Dr. J. de M. C. Moniz Freire Presidente do Estado do Espirito-Santo ao passar o governo ao Exmo. Snr. Dr. Graciano dos Santos Neves em 23 de maio de 1896. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.

Relatorio apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Jeronymo de Souza Monteiro Presidente do Estado pelo Director de Agricultura, Terras e Obras Dr. Antonio Francisco de Athayde em 30 de Julho de 1910. Victoria: Imprensa Estadual, 1910.

Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Presidente do Estado Dr. Jeronymo de Souza Monteiro Pelo Director de Agricultura, Terras e Obras Dr. Antonio Francisco de Athayde em 30 de Julho de 1911. Victoria: Imprensa Estadual, 1912.

RIBEIRO, Nelson Pôrto. Aspectos da vida urbana e de seus significados simbólicos na Vila da Vitória ao longo do século XIX in: RIBEIRO, N.P. & SOUZA, L.P. **Urbanismo colonial: Vilas e cidades de matriz portuguesa.** Rio de Janeiro: POD Editora, 2009. pp:200-223.

____. Atores da construção civil na Província do Espírito Santo do século XIX in: PESSOTTI, L & RIBEIRO, N. P. **A construção da cidade portuguesa na América.** Rio de Janeiro: POD Editora, 2012. pp:125-149.

Aproximações formais: a noção de *Campus* e o Movimento *City Beautiful*

Renan Avanci, Fabíola Cordovil

Universidade Estadual de Maringá

Avenida Colombo 5790 Bloco 32, Telefone 55 044 3011 5817

renanavanci@hotmail.com, fabiolacordovil@gmail.com

Resumo

Abordamos neste trabalho concepções norte-americanas de configuração do espaço urbano. Exclusivamente, tratamos do conceito estadunidense de estruturação física das universidades – o invento *campus* – e da revitalização dos espaços públicos proposta pelo Movimento *City Beautiful*. A lógica formal implícita no processo de configuração espacial das instituições educacionais nos EUA, desde o período colonial, refletem a intenção compositiva e emblemática da reforma urbano-arquitetônica defendida pelo Movimento no final do século XIX. A caracterização das noções espaciais de universidade e espaço público deu-se através de diretrizes que impulsionavam a funcionalidade, beleza e ordem dos espaços universitários e das próprias cidades. Neste sentido, tratamos de afinidades formais entre *campus* e *City Beautiful*.

Palavras-chave

Universidade, História da Cidade, Modelo Espacial, Urbanismo

Abstract

This work is about north american conceptions of urban space configuration. Exclusively treat the US physical structure of universities concept - the invention campus - and public spaces revitalization proposed by the City Beautiful Movement. The implicit formal logic in spatial configuration process of educational institutions in the US, since the colonial period, reflect the compositional and symbolic intent of the urban-architectural reform defended by the Movement in the late nineteenth century. The spatial notions characterization of the University o and public space was made through guidelines that drove the functionality, beauty and order university spaces and the cities themselves. In this sense, this work approach formal affinities between campus and City Beautiful.

Keywords

University, City History, Spatial Model, Urbanism

Introdução

Procuramos compreender as relações espaciais implícitas na noção de *campus* como o espaço destinado às atividades de uma universidade, em conjunto com o ideário norte-americano de reforma urbano-arquitetônica, o Movimento *City Beautiful*. A premissa que orienta este estudo decorre do processo de conformação espacial das instituições educacionais estadunidenses em paralelo as motivações urbanísticas expressas pelo Movimento. Mais especificamente, tratamos de conceitos, associações e aplicações do urbanismo.

Objetivamos analisar e discutir as referências espaciais expressas no invento *campus*, bem como as ações compositivas firmadas pelo *City Beautiful*, enfocando os principais agentes participantes desse processo. Nesse sentido, estabelecemos um paralelo entre o desenho da universidade, tal como representado pela remodelação dos espaços públicos norte-americanos no final do século XIX. Nesse sentido, a análise sobre o arranjo espacial das universidades norte-americanas busca, sobremaneira, apresentar uma síntese morfológica sobre a composição do próprio espaço urbano estadunidense. Para esse entendimento destacamos o planejamento físico do *campus*, desde o período colonial até as manifestações do *City Beautiful*.

Debruçamos sobre o assunto por se tratar de uma continuidade às atividades de pós-graduação do Programa Associado em Metodologia de Projeto em Arquitetura e Urbanismo, que resultam na dissertação de mestrado em defesa junto à Universidade Estadual de Maringá (UEM), em 2015, com o tema “A configuração espacial da Universidade Estadual de Maringá, 1969-2014”, que tomou como referências teóricas a noção global de *campus* e seus princípios espaciais.

Durante o desenvolvimento da referida fundamentação, pudemos constatar com base em bibliografia e iconografia especializada, além de memorarmos a história do urbanismo, proximidades formais entre os projetos dos espaços universitários nos moldes de *campus* e dos espaços públicos instituídos pelas manifestações do *City Beautiful*. Tais constatações referendou o desenvolvimento deste artigo, mesmo que ainda em fase inicial por considerarmos a necessidade de uma abordagem mais ampla, o estudo busca trazer as inquietações do processo de construção acadêmica. Em um primeiro momento abordamos a ideia de *campus*, posteriormente debruçamos sobre os aspectos espaciais definidos pelo *City Beautiful*, concluindo o trabalho associando os dois preceitos.

Uma pesquisa como esta se torna relevante ao pensarmos a difusão de certas ideias urbanísticas, suas práticas e transformações. Nesse caso, importa entendermos os processos pelos quais passou a formação e a apreensão dos nossos objetos de estudo e assim estabelecermos as relações entre eles. Por este caminho, o artigo não deixa de realizar uma síntese reflexiva no fazer arquitetônico do espaço urbano.

Primeiro preceito: a noção de *campus*

A ideia de *campus* passa a existir primeiramente com os norte-americanos como um novo padrão de conformação espacial das instituições educacionais de ensino superior. Conforme Turner (1984) o termo *campus* foi utilizado pela primeira vez no século XVIII nos EUA e possuía apenas o seu sentido natural em latim, campo, como expressão das extensas áreas verdes que constituía na época o espaço universitário americano. Muthesius (2001) também define que a noção etimológica de *campus* indicava primeiramente uma localização.

Com o tempo a palavra tomou uma significância maior conceituando o *campus*, segundo o planejador alemão Wener Hegemann, como “um pedaço de terra apropriado por edifícios de uma universidade” (TURNER, 1984, p.4). O termo ampliou suas conotações não somente por representar etimologicamente o “campo”, mas por englobar também os edifícios nele existente e que segundo Turner (1984) criaria a tão chamada ambiência universitária.

Tal ampliação conceitual é representada pelo desenvolvimento dos *colleges* coloniais norte-americanos (BUFFA E PINTO, 2006). Os autores afirmam que tanto do ponto de vista educacional quanto arquitetônico os *colleges* americanos receberam influência inglesa. Esta influência denota, por exemplo, a preocupação da colônia em preservar as tradições culturais advindas do continente europeu, inclusive na representação dos modelos pedagógicos e arquitetônicos. Ainda de acordo com Buffa e Pinto a origem do termo *college* nos EUA está relacionada ao fato de que os primeiros fundadores dessas instituições formaram-se em ambiente europeu, como Oxford e Cambridge. No entanto, para Turner (1984) os edifícios e os espaços universitários norte-americanos conformaram-se diferente de outros lugares caracterizando um tipo particular de instituição, mesmo tendo como referência o modelo britânico.

Em geral os *colleges* são instituições de educação superior fundado no século XIV com regulamentos e características próprias. Na Inglaterra é a parte da educação que prepara o estudante para a obtenção do diploma, já nos EUA é uma instituição que por si só pode conferir o título acadêmico. Estas instituições caracterizavam como pequenas comunidades que recebiam estudantes e professores para nelas residirem, oferecendo assim além da educação e trabalho à alimentação e alojamento (BUFFA E PINTO, 2006).

Turner (1984) identifica que a configuração espacial dos *colleges* ingleses seguia o padrão de pátio com um dos seus lados cercados por muro. Buffa e Pinto (2006) confere que as plantas destas instituições na

Inglaterra foram inspiradas nos claustros medievais adotando o quadrângulo ou *quad* como o espaço de conexão de todo o complexo universitário.

Tratava-se, nesses claustros, de um retângulo ou quadrado cercado por arcadas sob as quais a circulação era livre, abertas nas laterais e cobertas. Nos *colleges*, o quadrângulo é um espaço cercado por edifícios, usualmente de dois andares, com um gramado simples no centro e circulação aberta ao seu redor [...] permitia acesso interno a todos os edifícios [...] Não possuía nenhum equipamento como bancos ou quaisquer outros atrativos (BUFFA E PINTO, 2006 p.32-33).

Ainda de acordo com Buffa e Pinto (2006) fazia sentido adotar a conformação do quadrângulo como configuração espacial destas instituições. Primeiro por possibilitarem uma circulação fluida, de fácil acesso e visualização de todo o complexo e segundo, por conformar um espaço articulador de importantes funções no conjunto, como a privacidade, a distribuição de fluxo, ventilação, iluminação e a possibilidade de expansão através de um novo quadrângulo.

Nesta configuração espacial as edificações inglesas abrigavam salas de aula, dormitórios, biblioteca, cozinha e o espaço das refeições de forma sucedida, ou seja, cada edifício ou parte desse edifício abrigava uma determinada função de forma que a distribuição dos ambientes dava-se por grandes corredores. Uma das primeiras instituições a adotar esta conformação foi o New College, em Oxford (BUFFA E PINTO, 2009) conforme ilustrado na **figura 1**.

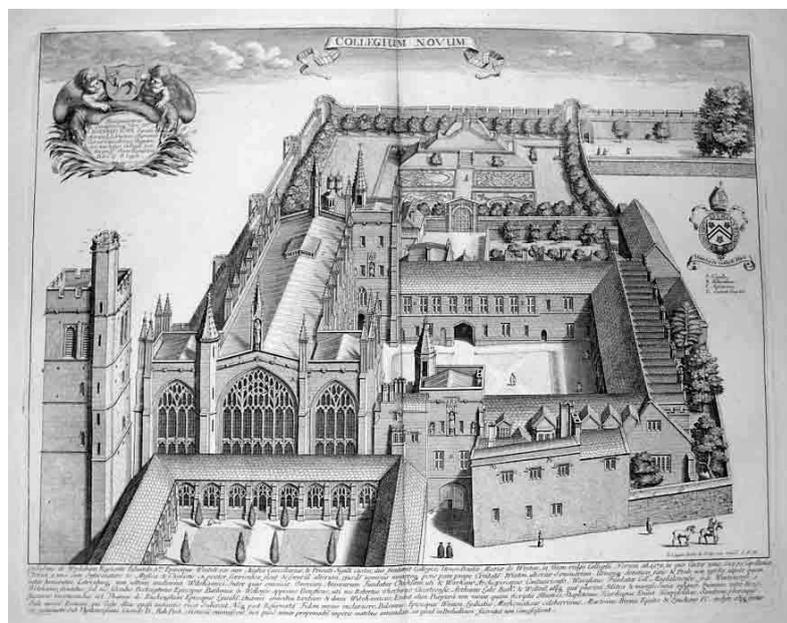


Figura 1. College inglês - Configuração espacial do New College Oxford - Ano 1675 Fonte: David Loggan for Oxonia Ilustrata

No entanto, na América do Norte colonial, a implantação dos *colleges* decorre, por exemplo, da rejeição do modelo inglês de claustro favorecendo a implantação de edifícios educacionais separados por grandes

espaços verdes. Segundo Turner (1984) este ideal era forte até mesmo nas escolas estabelecidas na cidade que simulavam para si uma espacialidade rural. Para o autor a noção romântica do colégio afastado das forças da cidade era um ideal totalmente americano. Afirma-se que

[...] no início do período colonial, os americanos partiram da tradição criando *colleges* individuais, localizados separadamente, muito mais do que aglomerados numa universidade e isso intensificou a característica de autonomia de cada *college* como uma comunidade em si mesmo. Eles reforçam isso, ainda mais, com outra inovação que foi a localização dos *colleges* nos limites da cidade ou no campo, uma ruptura com a tradição europeia. (BUFFA e PINTO 2006).

De fato, mesmo com o espírito inovador americano, as construções educacionais da colônia buscavam ainda em um primeiro momento se assemelhar as estratégias espaciais europeias, principalmente em relação à concepção espacial formada por pátios circundados pelas edificações. No caso dos *colleges* americanos os edifícios eram separados por áreas verdes, contrapondo-se ao modelo inglês que abrigava longos blocos de edifícios ao redor do espaço gramado. Abaixo, na **figura 2** Turner (1984, p.19) esquematiza os arranjos espaciais utilizados nas configurações dos *colleges* americanos. Segundo o autor duas, três ou mais edificações eram dispostas ortogonalmente de modo a conformar um pátio a céu aberto, conforme ilustrado pela **figura 3**.

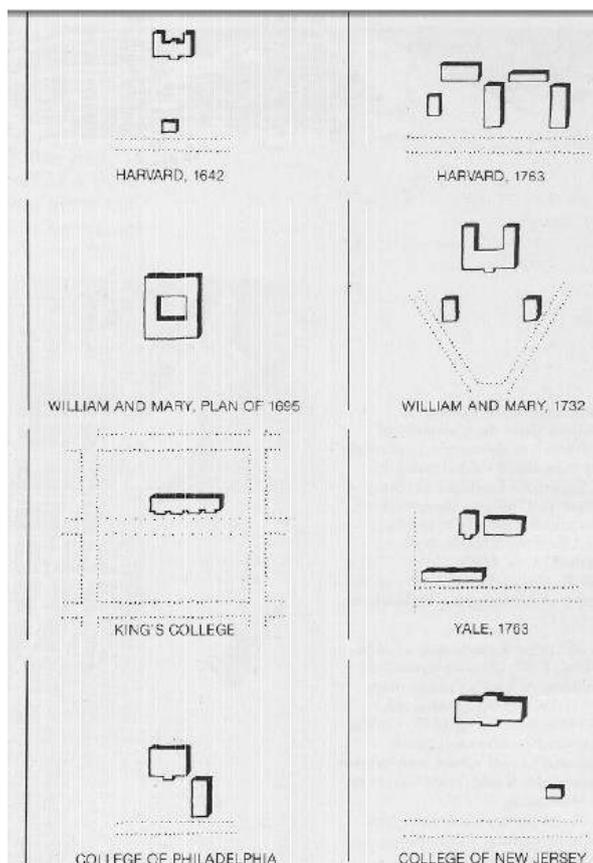


Figura 2. Planos esquemáticos dos *colleges* americanos. Fonte: Turner (1984 p. 19)

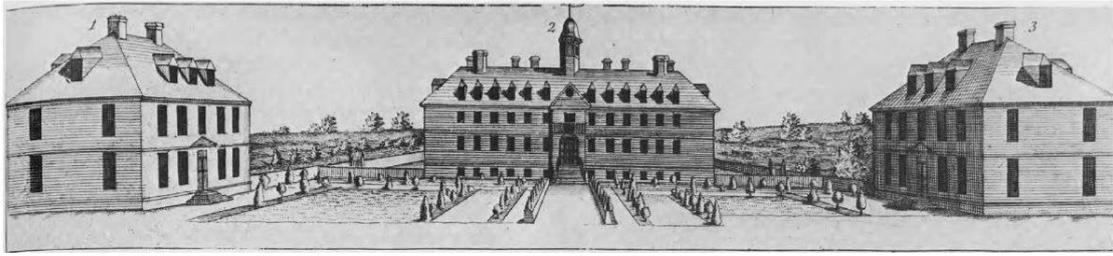


Figura 3. Configuração básica dos *colleges* americanos. College Willian and Mary - Ano 1740. Turner (1984, p. 35)

O autor sintetiza que o planejamento dos *colleges* americanos tem uma historia independente envolvendo suas próprias formas e inovações que aos poucos se tornavam menos sujeitas às tradições europeias. O ensino superior americano no sistema de colegiado estabelecia que professores e alunos estudassem e morasse nos *colleges*, igualmente a estrutura educacional inglesa, no entanto, para eles a função de estudo e moradia necessitava de uma série de espaços que não fossem somente salas de aulas e quarto de estudantes. O desenvolvimento dos *colleges* passou a abrigar então funções cada vez mais diversificadas, instituindo aos arquitetos a responsabilidade de compor este espaço em progresso. Conformava-se assim um lugar de ensino que se estabelecia como uma verdadeira comunidade. (TURNER 1984, BUFFA E PINTO 2006).

[...] Mesmo com o mais recente surgimento das escolas e outras instituições educacionais que eram fundamentalmente não colegiadas, o espírito de colegiado persistia, manifestando-se como união de estudantes, clubes sociais e programas esportivos, raramente encontrado nas tradicionais universidades europeias¹ (TURNER, 1984, p. 03, tradução nossa).

Por outro lado, Andrade e Pavesi (2010) consideram que os *colleges* coloniais americanos “merecem atenção mais por sua tipologia construtiva do que por qualquer plano, que por ventura, estivesse por trás de sua configuração física”. Segundo os autores:

Teríamos de esperar até o início do século XIX para nos deparar com alguma evidência de composição arquitetônica orientada por uma análise do sítio, por uma intenção de desenho integradora e, sobretudo, por um programa claramente explicitado que levasse em consideração o futuro da instituição. Tal atraso não é de se estranhar se consideramos que, até pelo menos a segunda metade do século XIX, a educação superior permaneceu uma prerrogativa da elite, contando um número exíguo de inscritos. (ANDRADE E PAVESI, 2010)

¹ [...] Even with the more recente appearance in America os commuter schools and other educacional institutions that are fundamantelly noncollegiate, the collegiat spirit has persisted, manisfasting itself in such things as sutudents unions, social clubs and athletic programs, seldom found in the traditional European university

Neste caminho, com a institucionalização da profissão do arquiteto no século XIX e o aumento considerável de novas instituições acadêmicas, não somente a arquitetura dos edifícios ocuparam as funções dos profissionais, mas o planejamento de todo o espaço educacional. Neste contexto, destacamos arquitetos como Benjamin Henry Latrobe², Joseph-Jacques Ramée³ e Thomas Jefferson⁴ citados por Turner (1984) e que tiveram seus nomes associados à produção de espaços acadêmicos. Segundo o autor os projetos idealizados por estes profissionais possuíam aspectos mais sofisticado que os colégios coloniais, uma arquitetura mais grandiosa que impulsionava um novo caráter educacional para a nação norte-americana, o *campus* universitário.

As propostas do arquiteto Benjamin Henry Latrobe, por exemplo, caracterizavam uma nova remodelação dos *colleges* coloniais. O que se propunha em seus projetos nada mais era que uma modificação quanto à implantação das edificações estudantis. Ao invés da formação do pátio através de edifícios separados sugeriam-se blocos conectados e intercalados por um espaço livre. Para este arquiteto o que se pretendia era uma variação na composição dos edifícios que conformavam o grande pátio. Neste caminho, destacamos também a proposta de implantação do Union College, idealizada pelo arquiteto Joseph-Jacques Ramée, com a introdução de edifícios semicirculares e circulares contraponto à composição do pátio de três lados e à proposta ortogonal característica do período da colonização americana (TURNER, 1984).

No entanto, foi com o plano da Universidade de Virgínia em 1819, idealizado pelo arquiteto Thomas Jefferson, que se obteve um padrão arquitetônico para os futuros projetos das universidades americanas. Buffa e Pinto (2006) e Turner (1984) apontam essa universidade como exemplo da concepção de um espaço universitário através do seu planejamento e implantação.

O plano para a Universidade de Virginia segundo Buffa e Pinto (2006) propositadamente propunha um território amplo a fim de abrigar de fato um caráter não só de comunidade, como nos planos coloniais, mas de uma pequena cidade. O estudante deveria ter sua formação integral dedicada exclusivamente aos estudos. Este ideal de reclusão ao ensino propunha uma “cidade” acadêmica um tanto afastada do meio urbano e inserida no campo com regras, costumes e leis próprias.

Vale destacar que os ideais de Thomas Jefferson que conformaram o projeto para esta universidade partem de sua visão por uma educação ideal. Turner (1984) nos informa das experiências do arquiteto em relação ao convívio com seus professores e posteriormente da sua postura como educador. Jefferson considerava a melhor educação baseada em caráter familiar e com base em estreitas relações pessoais.

² Produziu obras de oito *colleges* remodelando espaços existentes ou planejando novos campi. Também participou com Thomas Jefferson do projeto da Universidade de Virgínia. No entanto, tem seu nome mais associado a construção de Capitólio nos Estados Unidos bem como o desenho da Basílica de Baltimore.

³ Arquiteto formado em Paris projetou inúmeros jardins nos quais foram publicados em seu próprio livro. Chegou nos Estados Unidos em 1812.

⁴ Arquiteto e terceiro presidente dos Estados Unidos, fundador da Universidade de Virgínia.

Neste sentido, a configuração espacial da Universidade de Virgínia privilegiou a noção de educação defendida pelo arquiteto quando expôs a composição de edifícios em eixos ordenadores, conectando as casas e salas de aula dos professores com os quartos dos alunos de forma direta (Turner 1984). A proposta de “um território extenso e fechado longe das cidades e projetado detalhadamente com o objetivo de oferecer formação integral ao estudante” (BUFFA E PINTO, 2009, p.37) refletem também esse ideal de uma comunidade familiar.

É certo que a espacialização do espaço da universidade proposto por Thomas Jefferson, ilustrado pela **figura 4**, retrata mais além do que seus princípios como educador, exemplifica uma universidade que “emana de uma visão de ensino superior separado da doutrina religiosa” (BUFFA E PINTO, 2006, p.37-38). Inferimos neste contexto que o plano do arquiteto para Virgínia colocou a biblioteca como o edifício principal do complexo. Este fato rebate também o sistema de claustro inglês que arranjava os prédios religiosos como elementos de destaque dentro do conjunto acadêmico. Desta forma, o edifício principal não conformava mais a evidência da igreja e sim uma clara tendência ao aprendizado secular e livre representado pela construção da biblioteca em local privilegiado, atestando ao edifício o marco principal de afirmação do espaço universitário norte-americano (TURNER, 1984).

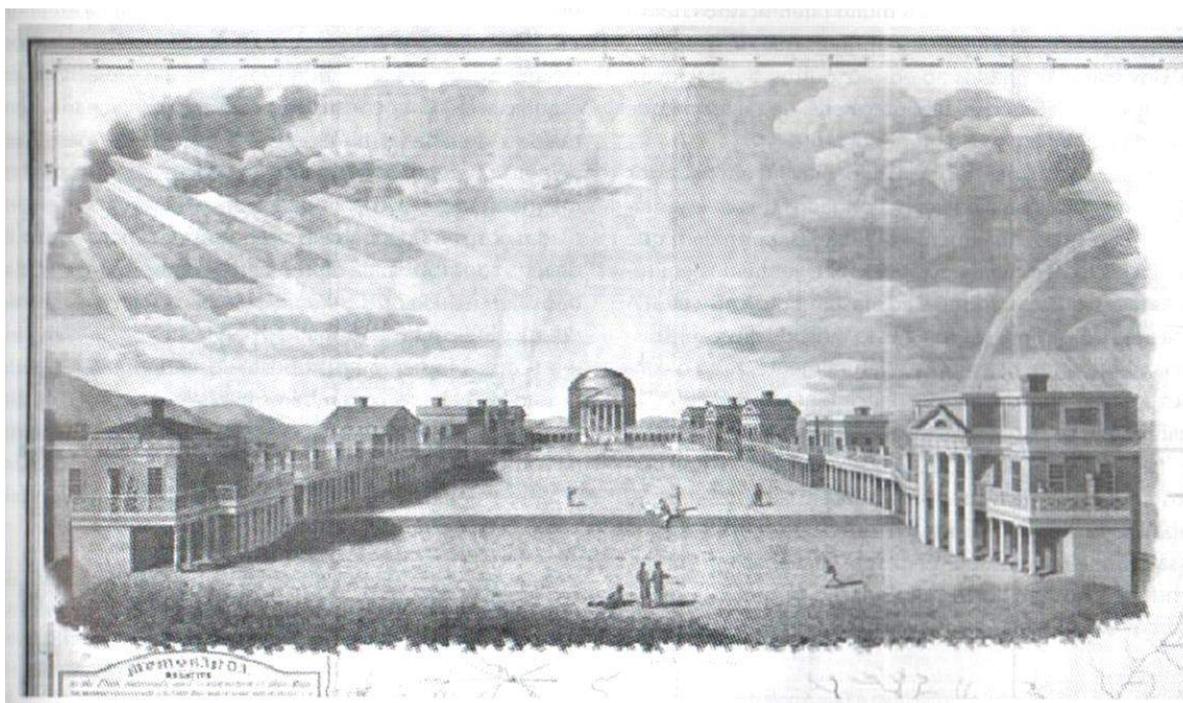


Figura 4. Universidade de Virgínia - perspectiva do *campus*. Fonte: Buffa e Pinto (2009, p. 39).

Em síntese, a configuração espacial desta universidade conformava-se por um eixo norte e sul estruturado por um longo gramado verde culminando no edifício principal, neste caso a biblioteca, vide **figura 5**. Nas extremidades do jardim central locavam-se os edifícios de sala de aula e “ao lado de cada edifício educacional situava-se um alojamento para os estudantes e professores” (BUFFA E PINTO, 2009 p. 38).

Propunha-se, desta forma, uma ampliação da peculiar solução do pátio de três lados tipicamente colonial para uma escala ainda não usada, uma escala monumental. Assim, as grandes extensões do campus aliadas à implantação em edifícios isolados permitiam uma permeabilidade solar e de ventilação, como também uma melhor visibilidade a cada prédio implantado. Os edifícios apesar de manterem o estilo clássico não se assemelhavam as edificações monacais e alongadas dos *colleges* ingleses. (BUFFA E PINTO, 2006).

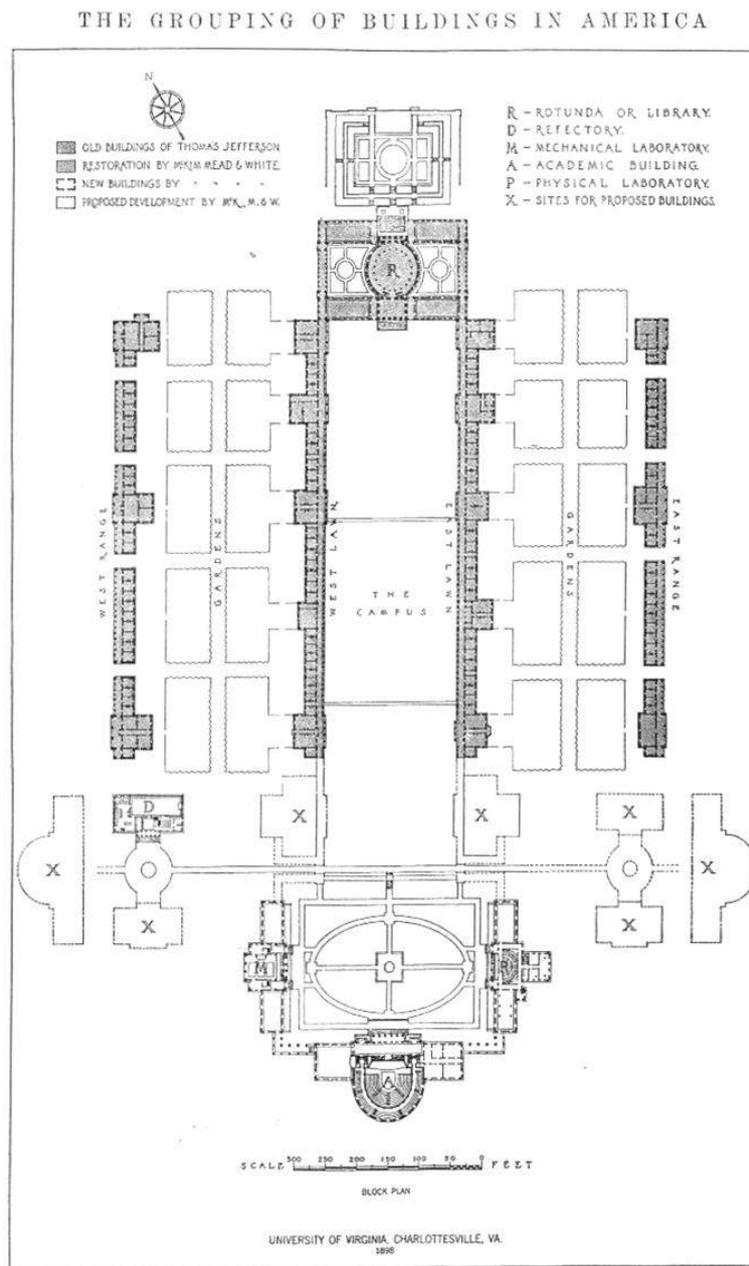


Figura 5. Planta Universidade de Virgínia. Fonte: HEGEMENN E PEETS (1992, p.112)

Contudo, algumas características dos *colleges* coloniais permaneceram na composição das primeiras universidades americanas. Enfatizamos primeiramente o isolamento do espaço universitário dos agrupamentos urbanos favorecendo a noção de comunidade segregada da cidade. Posteriormente

destacamos a reinterpretação do modelo de pátio de três lados dos *colleges* coloniais tornando-se um recurso corrente nos planos das primeiras universidades da época.

A primeira característica fortalece o sentido romântico do ideário americano do homem desenvolver-se afastado das forças da cidade (TURNER, 1984) propondo uma harmonia entre a sociedade e a natureza também analisada por Buffa e Pinto (2006). Já a segunda característica estabelece um sistema compositivo que permite a expansão do espaço educacional através do processo de construções independentes. A localização das instituições educacionais em um amplo espaço aberto e afastado do meio urbano permitia futuros arranjos espaciais de acordo com os avanços de cada universidade.

Todavia, as implantações das universidades afastadas do aglomerado urbano, tendo em vista a própria Universidade de Virgínia, acabaram incorporadas na cidade através da conjuntura desenvolvimentista dos espaços físicos das cidades. Este fato, em partes, barrou a noção romântica americana de afastamento da turbulência urbana, por outro lado, constituiu uma nova relação entre universidade e cidade. Turner (1984) nos pauta que o idealismo romântico de afastamento do ambiente urbanizado persistiu até o século XIX, mesmo porque, no começo do século XX outras influências de arquitetura e urbanismo foram ao encontro das noções espaciais do arquiteto Thomas Jefferson e começaram a exercer significados importantes nas implantações dos campi.

Segundo preceito: o Movimento *City Beautiful*

O movimento surge como solução física e social de melhoria do espaço urbano norte-americano. Em linhas gerais, acreditava-se na transformação física da cidade como base para mudança de um comportamento social (REGO, 2010). De acordo com Simões (2012) a intensa imigração para os EUA proporcionou grande incômodo aos membros da classe média. A heterogeneidade sócio-econômica e do uso do solo, a sujeira das cidades e o barulho das indústrias gerou um cenário de desconforto urbano. É justamente desse cenário que emergiram reações sociais, principalmente referentes aos aspectos estético-ambientais das cidades condicionando o nascimento do movimento *City Beautiful*

Rego (2010) nos atesta que o Novo Mundo se voltava para Europa em busca de exemplos de como fazer as cidades. Nesse sentido, é a tradição europeia de planejamento urbano em “grande estilo” que chama atenção dos planejadores norte-americanos. As “longas vias retas culminando em vistas espetaculares, praças formais, parques ricamente elaborados, a ordem geométrica e a habilidade de relacionar todos esses elementos em uma unidade coerente” (REGO, 2010 p. 02) que postulam então a remodelação urbana proposta pelo *City Beautiful* baseada assim, na beleza, ordem e magnificência europeia.

A retomada do planejamento europeu enquanto forma urbana ganhou notoriedade pós a Exposição Colombiana de Chicago em 1893 ou a também conhecida Feira Mundial de Chicago. Evento este

realizado para as comemorações dos 400 anos da América e divulgação dos recentes progressos tecnológicos decorrentes, na época, da Revolução Industrial (SIMÕES,2012). A exposição, ilustrada na **figura 6**, foi

“planejada em escala monumental, formada por diversos edifícios e palácios, circundando enorme espelho d’água, que ficou conhecida como a *White City*. Tal modelo, organizado, coerente e esteticamente ideal, vinha ao encontro dos anseios da população, em especial de Chicago, que na época era a segunda maior cidade dos Estados Unidos”. (SIMÕES, 2012, p.01).

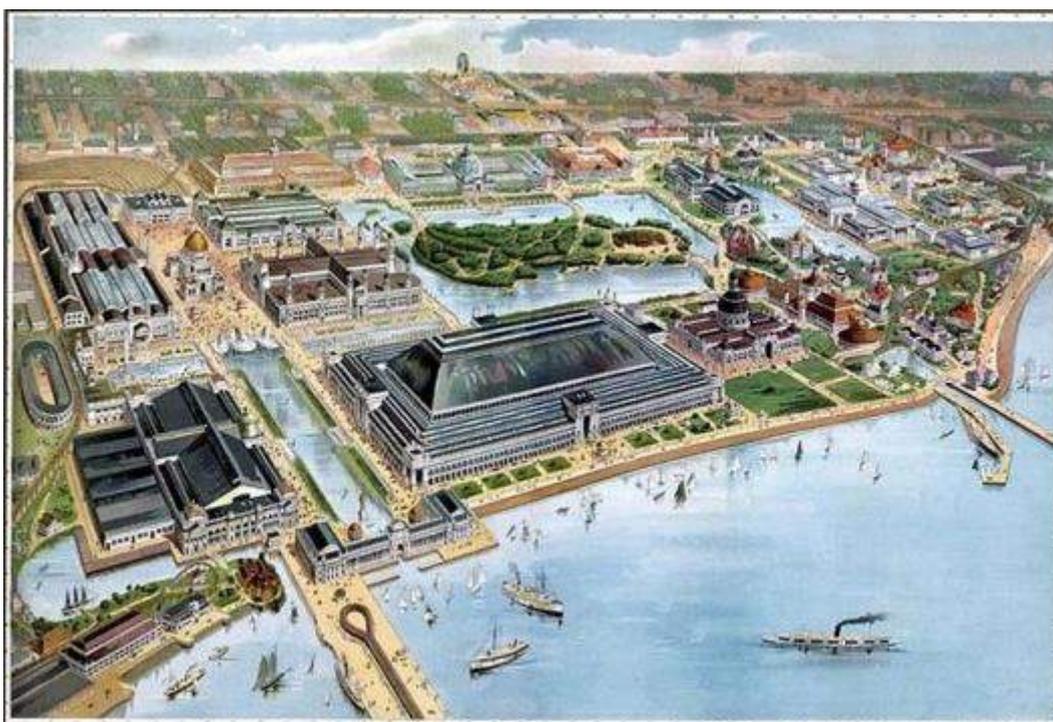


Figura 6. Vista área da Exposição Colombiana de Chicago de 1893. Fonte: SIMÕES, 2010, p.01

Dessa forma, Daniel Burnham, arquiteto e planejador do evento, criou um cenário que deslumbrou facilmente os visitantes (SIMÕES, 2012, WILSON 1994). Os monumentais edifícios em estilo clássico romano e renascentista foram todos pintados unicamente de branco e se incorporavam plasticamente ao enorme espelho d’água. O moderno layout da exposição transformou-se em referência projetual do movimento, particularmente no traçado dos centros cívicos, *campi* universitários⁵ e parques de exposições (REGO, 2010).

Assim, a estratégia geral defendida pelo *City Beautiful* caminhava por ações que visassem à qualidade do ambiente através de projetos que valorizassem a estética, a ordem e a harmonia da cidade por meio da arquitetura dos edifícios e o desenho dos espaços públicos. Mais claramente, o movimento estava

⁵ Para Turner (1984) era natural, portanto que as universidades norte-americanas se apropriassem dessa esplêndida composição uma vez que filantrópicos benfeitores disponibilizavam recursos financeiros para os ambiciosos projetos arquitetônicos dos espaços universitários.

fundamentado em duas premissas básicas: a devoção ao estilo arquitetônico clássico romano e renascentista e a adoção de um caráter urbano estimando uma monumentalidade espacial (SIMÕES, 2012). Desta forma, pretendia-se reformar a arquitetura e o urbanismo norte-americano por meio do embelezamento das cidades a fim de promover um bem comum gerador de uma virtude moral e cívica da população (WILSON 1994, REGO 2010).

Tendo em mente o plano de Chicago, tido como uma das grandes realizações do movimento, Rego (2010) nos confere algumas estratégias projetuais apreendidas pelo *City Beautiful*. A primeira delas insere a cidade como uma obra de arte, uma associação entre o prático, o belo e o simbólico, conceitos representado, por exemplo, pela configuração do traçado urbano. Outro aspecto seria o arranjo formal dos espaços públicos por meio do agrupamento de edifícios, em estilo clássico, articulados com *boulevares*, parques, praças e centros cívicos. Estes, organizados em eixos solenes com arborização ritmada perspectivando a chegada aos edifícios enquadrando assim, a paisagem cívica considerada ideal. “Nestas estratégias projetuais ficam evidentes os elementos preferenciais do Movimento: vista, formalidade e classicismo” (REGO, 2010, p.04).

Conclusão: aproximações formais

Notamos que os princípios compositivos de intervenção no espaço urbano firmados pelo Movimento *City Beautiful* no final do século XIX e começo do século XX já vinham se consolidando no desenvolvimento dos espaços educacionais desde a fundação dos *colleges* coloniais ao surgimento das primeiras universidades nos EUA. É certo que com o advento do urbanismo norte-americano materializado por um planejamento físico atencioso à paisagem cívica e a arquitetura clássica, reforçou ainda mais o sentido da configuração espacial e ambiência dos *campi* universitários. No entanto, destacamos que a conformação do espaço universitário estadunidense desde o período colonial já precedia a composição representativa dos ideais reformistas almeçados pelo Movimento *City Beautiful* séculos depois. A racionalidade formal do espaço, o classicismo arquitetônico e o caráter monumental das edificações já eram, de fato, atributos de referência aos *colleges* e universidades norte-americanas.

Segundo Pinto e Buffa (2006) não era de se estranhar que a arquitetura clássica das edificações representava a racionalidade desejada da época uma vez que todos os edifícios educacionais da primeira fase exibiam em suas fachadas uma série de frontões e colunas. Além da composição classicista, a importância das instituições educacionais norte-americanas, ainda no período colonial, é sugerida segundo Turner (1995) pelo tamanho das construções dos *colleges* em relação a outras estruturas.

Ao analisarmos a implantação da Universidade de Virgínia proposta pelo arquiteto Thomas Jefferson em 1819, primeira universidade americana, deparamos com uma instituição conformada claramente pelos

preceitos do *City Beautiful*. Um grande jardim central composto por uma longa avenida culminando no edifício principal, conformava uma via formalmente representativa dos preceitos estéticos do Movimento. A grande extensão do *campus* aliada ao arranjo monumental das edificações, mantida pelo estilo arquitetônico clássico, permitia além de uma permeabilidade solar e de ventilação ao conjunto, como uma melhor identidade a cada prédio implantado. A **figura 7** demonstra tamanha monumentalidade espacial.

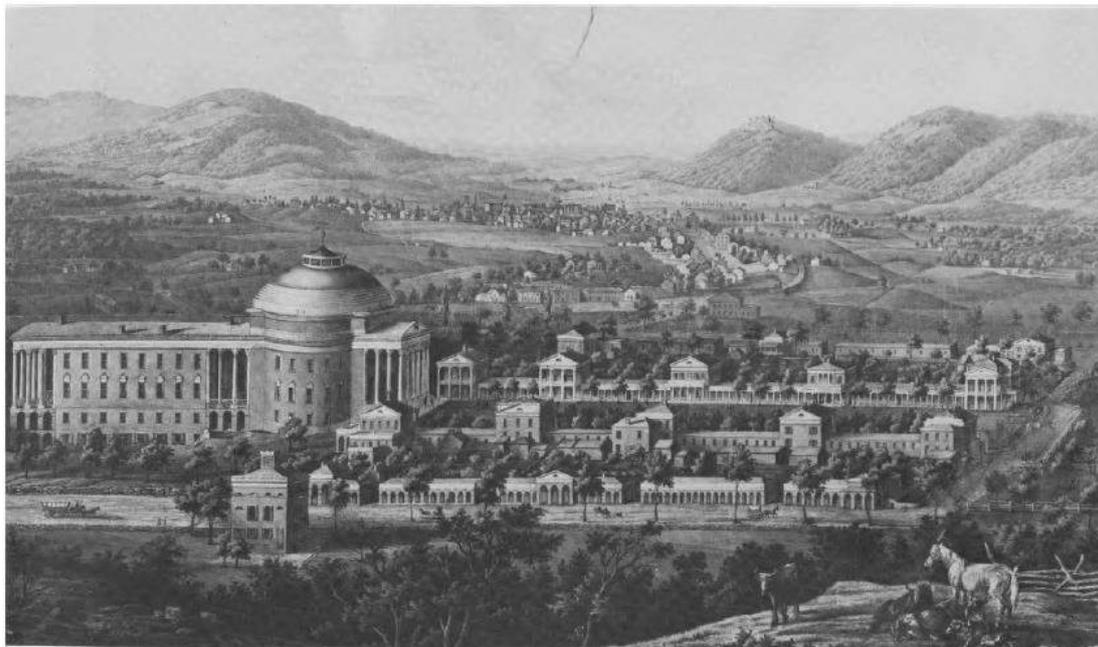


Figura 7. Vista oeste da Universidade de Virgínia. Fonte: Turner (1984, p.85)

Assim, notável é a reflexão da noção de *campus* como representação espacial precedida dos objetivos formais aspirados pelo Movimento *City Beautiful*. A conformação do espaço universitário como um grande campo aberto, gramado, caracterizado pelo agrupamento racional das edificações em eixos periféricos direcionando perspectivamente à edificação principal denotam um arranjo formal explorado pelo próprio Movimento no espaço urbano. Do mesmo modo, a atmosfera clássica proporcionada pela tipologia das edificações, o efeito de grandiosidade espacial e a implantação artística das edificações também revelavam princípios modeladores futuramente defendido pelo *City Beautiful*. Uma configuração espacial representativa de um sentimento de civismo, patriotismo e sentido comunitário, prontamente materializado por um ambiente urbano melhorado e embelezado.

Referências bibliográficas

ANDRADE, C, R, M; PAVESI, A, (2012) O planejamento de campi universitários como prática participativa e educativa. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 14 (01), 187-196.

HEGEMENN, W; PEETS, E (1992) *The american vituvius: an architect handbook of urban design*, Dover Publications, New York.

MUTHESIUS, S (2001) *The postwar university: utopianist campus and colleges*, Yale University Press

PINTO, G.A; BUFFA, E (2009) *Arquitetura e educação: campus universitários brasileiros*, UduFscar, São Paulo

REGO, L, R (2010) Ideias viajantes: o centro cívico e a cidade como obra de arte – Do City Beautiful ao Coração de Maringá, 11º Seminário de história da cidade e do urbanismo, Vitória

SIMÕES JUNIOR, J (2012) A exposição Colombiana de Chicago de 1893 e o advento do urbanismo norte-americano, *Revista Arqitextos*, 12 (144)

TURNER, P.V (1984) *Campus: an american planning tradition*, MIT Press, USA

WILSON, W.H (1994) *The City beautiful movement*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore

O traçado das cidades novas planejadas no oeste do Paraná e a configuração regional

Sirlei Oldoni¹, Renato Rego²

UEM, Universidade Estadual de Maringá

Av. Colombo 5790. Bloco 32, Maringá PR, 87020-900, Brasil.

(1) 55 45 99651077, sirleioldoni@hotmail.com

(2) 55 44 30115871, rlrego@uem.br

Resumo

Este trabalho analisa o traçado das cidades novas planejadas do oeste do estado do Paraná pela companhia colonizadora MARIPÁ. Esta empresa privada foi responsável pela colonização de uma área de aproximadamente 275.000 hectares na qual projetou cerca de vinte e nove núcleos urbanos entre 1946 e meados da década de 1960. Para tanto, este trabalho considera os antecedentes históricos do empreendimento de colonização e as marcas que eles deixaram naquela região, assim como o contexto econômico e social, o parcelamento rural, a posição e a forma urbana adotada para cada cidade.

Palavras-chave

Morfologia urbana, oeste do Paraná, cidades novas planejadas, colonização

Abstract

This paper analyses the layout of planned new towns built in west Paraná by MARIPÁ, a private colonization company. This company was responsible for the development of nearly 275,000 ha, where twenty-nine urban settlements were planned between 1946 and mid-1960s. Thus this paper considers colonization enterprise's historical antecedents and their physical signs on that territory, as well as the economic and social context, rural parcelling, position and form of each newtown.

Keywords

Urban morphology, west Paraná, planned new towns, colonization.

Introdução

A partir da década de 1940, companhias privadas de colonização se instalaram no oeste do Paraná e deram início a um processo de exploração dos recursos naturais, comercialização de lotes rurais e criação de assentamentos urbanos. Entre as principais companhias lá estabelecidas estavam a Industrial Madeireira Colonizadora Rio Paraná S/A – MARIPÁ, a Pinho & Terras, a Colonizadora Matelândia, a Colonizadora Gaúcha, a Colonizadora Criciúma e a Industrial Agrícola Bento Gonçalves.

Nas três primeiras décadas do século XX, a região oeste do Paraná ainda se encontrava isolada geograficamente do resto do estado. Até então, o oeste paranaense vinha sendo ocupado por empresas estrangeiras, na sua maioria argentinas, exploradoras de madeira e erva-mate. Denominadas *obrages*, estas empresas ocupavam aquela parte do estado desde o final do século XIX, com concessão de terras do governo a preços baixíssimos (Piaia, 2004). Devido a essa ocupação de quase meio século, a região praticamente estava sob domínio econômico estrangeiro.

O incentivo à reocupação da região por companhias colonizadoras nacionais era parte da política de 'nacionalização do território' do governo de Getúlio Vargas. Com o aumento dos impostos cobrados dos estrangeiros e o incentivo a capitais nacionais, o poder das *obrages* se enfraqueceu e suas terras acabaram adquiridas por empresas brasileiras. Neste contexto, empresas privadas de colonização desencadearam um processo de ocupação regional e urbanização. Enquanto a ocupação regional promovida pelas *obrages* se deu no sentido oeste-leste, esta ação de colonização e criação da rede de cidades ia no sentido oposto: rumo ao oeste. Desse modo uma rede de cidades surgiu rapidamente, a exemplo do que já havia acontecido no norte do estado (Rego, 2009; Rego e Meneguetti, 2008b; Rego e Meneguetti, 2010).

A companhia MARIPÁ foi responsável pela criação de cerca de vinte e nove assentamentos urbanos, dos trinta e sete criados pelas seis companhias citadas anteriormente. Com isso, este trabalho tem como recorte geográfico a propriedade da MARIPÁ e adota como objeto de estudo oito dos seus assentamentos urbanos, a saber Marechal Cândido Rondon, Vila Maripá, Vila Margarida, Vila Pato Bragado, Iporã, Vila Pérola, Vila São Roque e Vila Santa Fé. Este trabalho trata, portanto, de analisar o traçado dos urbanos do oeste do estado do Paraná pela colonizadora MARIPÁ considerando os antecedentes históricos do empreendimento de colonização e as marcas que eles deixaram naquela região, o contexto econômico e social, o parcelamento rural, a posição e a forma urbana adotada para cada cidade.

Seguindo uma abordagem cognitiva, explanatória, da morfologia urbana (cf. Rego e Meneguetti, 2011; Conzen, 2004), este trabalho indaga sobre o modo como estas cidades foram criadas, o sentido de suas formas urbanas e o contexto dos seus traçados. Para isso, foram apontados nos projetos originais de cada cidade estudada os seus componentes fundamentais, a saber: a configuração urbana – observando

seu contorno e sua geometria; o tecido urbano, dado pela trama dos elementos morfológicos (lotes, quadras, ruas e espaços livres); a relação da forma com o sítio e a relação do conjunto de cidades novas planejadas, a fim de estabelecer a configuração regional. Como suporte para essa análise foram utilizados o relatório dos trabalhos da MARIPÁ elaborado em 1955, mapas, projetos urbanos, assim como fotos e levantamentos aéreos. Encarada como parte de uma pesquisa histórica interpretativa (Groat e Wang, 2013), esta análise busca evidências para a construção da história do urbanismo e da configuração regional da região.

A configuração regional e implantação dos assentamentos urbanos

Na ilustração (figura 1), as áreas coloridas indicam as propriedades das empresas estrangeiras, chamadas de *obrages*, que atuavam na região oeste do Paraná. Estas empresas, ao adentrarem a região pela margem oeste do rio Paraná, na fronteira entre Brasil e Paraguai, se instalaram nas barrancas do rio, criando porto e povoado. A partir destes portos, abriram picadas para a exploração da erva-mate e madeira. Na extensão das picadas, de distância em distância, foram criados postos de monta, ou pousos, que serviam como parada para o descanso do trabalhador e dos animais que puxavam as carroças carregadas de erva-mate (Piaia, 2004; Wachowicz, 1982; Yokoo, 2002; Niederauer, 2011).

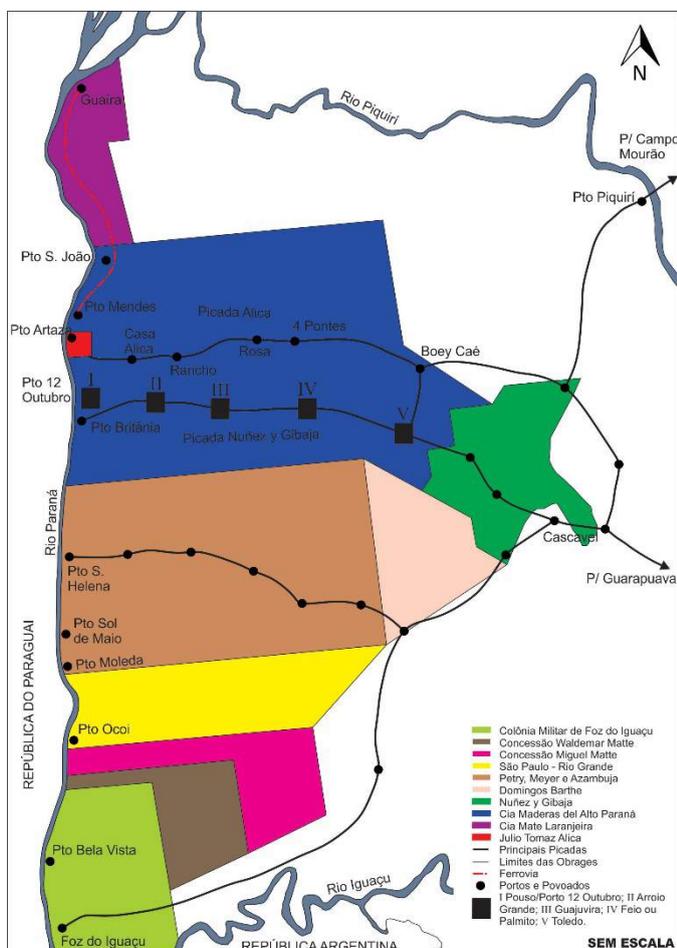


Figura 1. Configuração da região oeste do Paraná no início do século XX. Notem-se as *obrages* e os elementos estruturadores do território. Fonte: Wachowicz, 1982, p. 64. Org. pelos autores.

A área em azul (da Figura 1) ficou conhecida como fazenda Britânia, propriedade de aproximadamente 275.000 hectares da *obrage Maderas del Alto Paraná* que foi adquirida pela MARIPÁ em 1946 (Colodel, 1988; Gregory, 2008; Grondin, 2007; Muller, 1986; Niederauer, 2011; Piaia, 2004; Wachowicz, 1982). A companhia *Maderas del Alto Paraná* era uma das ramificações da empresa *The Alto Paraná Development Company* Ltda. (Wachowicz, 1982; Niederauer, 2011). Nesta área, nota-se a existência de duas picadas: a picada Alica, ao norte e, ao sul, a picada Nuñez y Gibaja, que avançam na direção leste e encadeiam pousos e paradas a distâncias de 15 a 20km (Niederauer, 2011). Nestas terras a MARIPÁ dedicou-se inicialmente à exploração de madeira e, para o escoamento dos pinheiros cortados até os portos no rio Paraná, esta companhia adotou as picadas abertas e as converteu em estradas principais.

Não era interesse da colonizadora vender terras que ainda possuíam reserva florestal e assim, apenas com a derrubada a mata, a fazenda foi sendo parcelada em pequenas propriedades a serem comercializadas (Emer, 1991, p.149). Para transformar o território que ia sendo desbravado em lotes comercializáveis, a companhia providenciou a demarcação dos rios, o levantamento topográfico da área e então sua divisão (Niederauer, 2011; Silva; Bragagnollo; Maciel, 1988; Muller, 1986).

Uma vez que o relevo é pouco acidentado, os rios foram adotados como limites de parcelas maiores chamadas de perímetros (Figura 2). Sobre as linhas de cumeada em cada perímetro foram traçadas as estradas vicinais, de modo a reduzir o número de pontes necessárias (Niederauer, 2011).

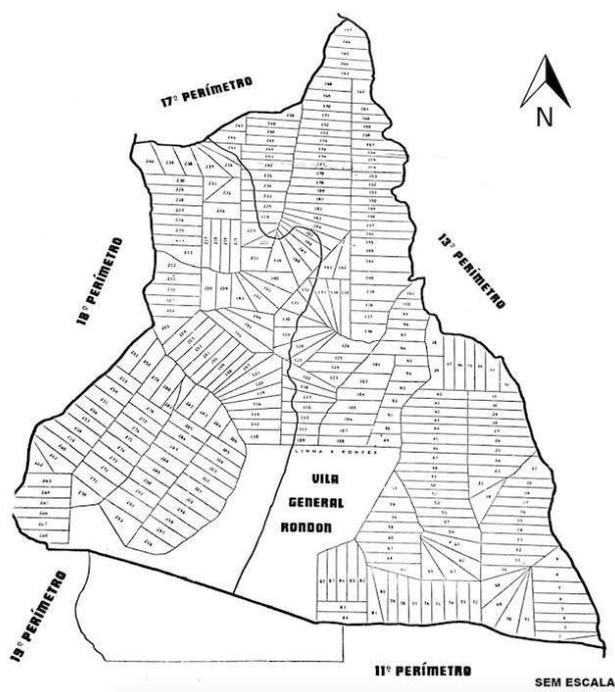


Figura 2. Planta geral da fazenda Britânia [ca. 1950]: detalhe. Note-se o Perímetro 12, incluindo a Vila General Rondon (denominada posteriormente como cidade de Marechal Cândido Rondon). Fonte: Oberg (1960).

Com o perímetro delimitado pelos cursos d'água e posicionada a estrada na parte alta do sítio, os lotes rurais foram parcelados. No geral, os lotes foram parcelados em áreas de 10 alqueires, tendo sua testada na linha de cumeeada, onde passava a estrada, e seu limite posterior no rio ou córrego na parte baixa. Dessa maneira, a espacialização do território da companhia foi instituída de acordo com a paisagem natural, ajustando-se um parcelamento prático e regular à topografia e à hidrografia (Muller, 1986).

Esse tipo de parcelamento ficou conhecido como "lotes longos" (Niederauer, 2011) e, de acordo com Muller (1986), esse sistema de parcelamento de lotes longos é uma antiga tradição no Brasil, introduzido no sul do país por imigrantes vindos da Alemanha no século XIX (Muller, 1986; Silva, 1988; Santos, 1993). Esse sistema de parcelamento também havia sido adotado pelas colonizadoras no norte do Paraná no final da década de 1920 e, dado o sucesso do empreendimento norte-paranaense, o mesmo sistema foi empregado na colonização do oeste do estado (Muller, 1986; Rego e Meneguetti, 2008b).

Com efeito, quando o oeste do Paraná viu iniciada a sua colonização, em meados da década de 1940, o norte do estado já tinha uma ocupação consolidada. Assim, além da tipologia de lotes longos, outra característica utilizada no norte paranaense e retomada no oeste do estado foi a criação de pequenas propriedades rurais. Pois os pequenos lotes favoreciam uma economia variada, evitando os efeitos da economia do latifúndio e monocultura (Rego, 2009) e justificativas semelhantes foram expressas pelos diretores da MARIPÁ (MARIPÁ, 1955). Também a MARIPÁ estava interessada em atrair o maior número de colonos para suas terras e proporcionar a todo agricultor a faculdade de se tornar proprietário.

Ao longo da antiga picada Alica, a MARIPÁ fundou os núcleos urbanos de Novo Sarandi (1951), Vila Nova (1951), Quatro Pontes (1951) e Marechal Cândido Rondon (1951). De acordo com Wachowicz (1982), já havia a existência de um povoado na área em que foi implantada a cidade de Marechal Cândido Rondon. No mapa elaborado por este mesmo autor (**Figura 1**), pode-se notar ao longo desta picada a existência dos povoados que serviam como paradas dos trabalhadores das *obrages*, denominados de Rancho, Rosa e 4 Pontes. Tudo indica que estes povoados deram lugar, respectivamente, aos assentamentos urbanos de Vila Nova, Marechal Cândido Rondon e 4 Pontes, mais tarde fundados pela MARIPÁ.

Já ao longo da picada Nuñez y Gibaja foram criados pela MARIPÁ os assentamentos urbanos de, Nova Concórdia (1952), Dez de Maio (1952), Cerro da Lola (1949), Margarida (1952) e Pato Bragado (1954) (Niederauer, 2011; MARIPÁ, 1955; Silva, Bragagnollo e Maciel, 1988). Nesta picada, os assentamentos urbanos não puderam ser implantados nos pontos onde existiam os pousos, pois os títulos de propriedade destes locais pertenciam à antiga *obrage* Nuñez e Gibaja. Apenas Margarida e Toledo foram estabelecidos próximos aos pousos, porém a área pertencente à *obrage* não pôde ser parcelada e povoada (**Figura 3**).

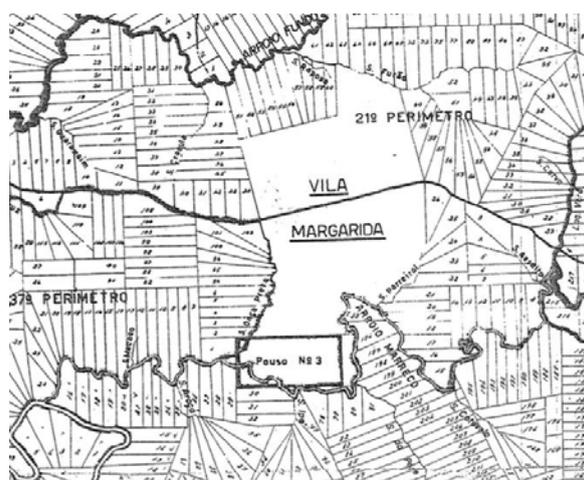


Figura 3. Planta geral da fazenda Britânia [ca. 1950]: detalhe. Área reservada para a Vila Margarida próximo ao pouso 3. Fonte: MARIPÁ.

Além das duas antigas picadas, a colonizadora construiu uma terceira importante estrada no sentido leste - oeste, chamada de tronco do norte. Ao longo dela foram criados os assentamentos urbanos de Vila Nova (1952) e MARIPÁ (1953) e, em uma bifurcação, foram estabelecidos os assentamentos de Nova Santa Rosa (1952), Novo Três Passos (1952), Mercedes (1952) Porto Mendes (1957) (Niederauer, 2011; MARIPÁ, 1955).

Núcleo Urbano	Ano de ocupação	Nº de Praças	Nº de Quadras	Área das Quadras	Nº Lotes	Área dos Lotes	Nº Vias	Hierarquia de Vias	Área Total Urbana
Marechal Cândido Rondon	1951	3	171	10.500m2 10.000m2	2001	800 m2 1000 m2	29	sim	2.625.100 m2
Vila Maripá	1953	1	60	10.000m2	708	800 m2 1000 m2	18	sim	912.925 m2
Vila Margarida	1952	2	54	10.000m2	610	800 m2 1000 m2	15	sim	794.550 m2
Vila Pato Bragado	1954	1	40	10.000m2	468	800 m2 1000 m2	16	sim	616.100 m2
Iporã	1955	1	20	10.000m2	228	800 m2 1000 m2	11	não	310.000 m2
Vila Pérola	55/56/57	1	16	10.000m2	178	800 m2 1000 m2	10	não	245.200 m2
Vila São Roque	1954	1	15	10.000m2	168	800 m2 1000 m2	10	não	235.600 m2
Vila Santa Fé	1961	1	9	10.000m2	88	800 m2 1000 m2	6	não	129.200 m2

Figura 4. Dados dos assentamentos urbanos da MARIPÁ estudados. Fonte: MARIPÁ, 1955 e Silva, Bragagnollo e Maciel, 1988. Org. pelos autores.

Dentre estes assentamentos urbanos, a companhia parece ter definido dois mais relevantes, Toledo e Marechal Cândido Rondon, distantes entre si 50 km aproximadamente. Isso fica evidente se considerado o porte do projeto destes assentamentos em relação aos demais (Figura 4). Em geral, os assentamentos urbanos projetados pela MARIPÁ tinham área urbana entre 129 e 912 ha; Marechal Cândido Rondon (Figura 5), entendido como assentamento urbano relevante, foi projetado inicialmente com uma área urbana de 2.600 ha; Toledo foi tratada desde cedo como cidade sede, planejada para se tornar município e sede de comarca (MARIPÁ, 1955). Além disso, Marechal Cândido Rondon foi chamada de cidade, enquanto os demais assentamentos urbanos foram tratados por vilas. Desse modo, apesar de Marechal

Cândido Rondon não ser citado no relatório da companhia como núcleo principal, sua denominação e seu tamanho muito superior aos demais assentamentos confirma seu status diferenciado.



Figura 5. Planta da Zona Urbana da Cidade de Marechal Cândido Rondon [ca. 1950]. Fonte: MARIPÁ.

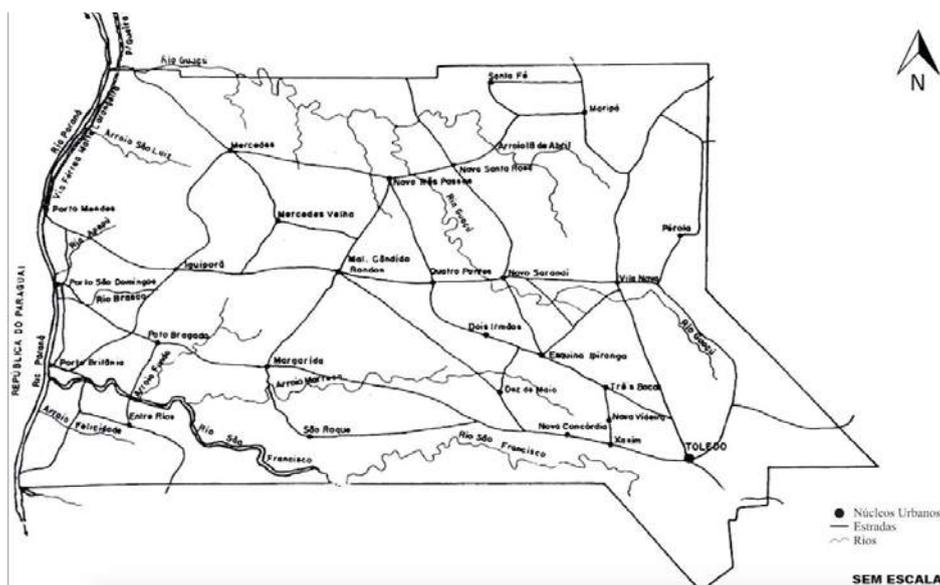


Figura 6. Área colonial da MARIPÁ [ca. 1950]. Fonte: MARIPÁ.

Entre as duas cidades, portanto, foram criadas a cada 10 a 15 quilômetros vilas que funcionavam como centro locais de prestação de serviços e comércio para o abastecimento da área rural (Gregory, 2002; Muller, 1986) (Figura 6). Este esquema de assentamentos urbanos hierarquizados também faz ressoar o esquema da colonização do norte do estado implementado a partir dos anos 1944, que consistia de uma rede hierarquizada de cidades principais, cidades menores e patrimônios (cf. Rego e Meneguetti, 2010).

O traçado urbano

Todos os traçados dos assentamentos urbanos da MARIPÁ aqui estudados apresentam um tecido urbano regular, baseado em uma retícula ortogonal (Figuras 5 e 7). Por um lado, a retícula é a forma mais rápida, econômica e prática de se traçar uma nova cidade (Rego e Meneguetti, 2008a; Gregory, 2002). Por outro lado, deve-se levar em consideração o relevo pouco acidentado da região (Figura 8), que apresenta inclinação média de 6% (Muller, 1986). Em relação às cidades aqui analisadas, o relevo não excedeu os 4%. Desse modo, topografia plana e praticidade no traçado foram associadas no empreendimento fundiário da MARIPÁ.

A regularidade do tecido urbano foi reafirmada na disposição de quadras e lotes. Quadras quadradas seguiram um padrão, apresentando sempre 100 m de lado. Em geral elas foram subdivididas em dez lotes de 800 m² e dois de 1000 m². Entre as cidades, não há padronização na definição do posicionamento dos lotes na quadra; eles não parecem coincidir com a orientação solar, por exemplo; mas na maioria das cidades estudadas os lotes respeitam a mesma direção. Nos casos de Marechal Cândido Rondon, Iporã e Pérola, houve a preocupação de orientar o maior número de terrenos para a praça ou para a via principal.

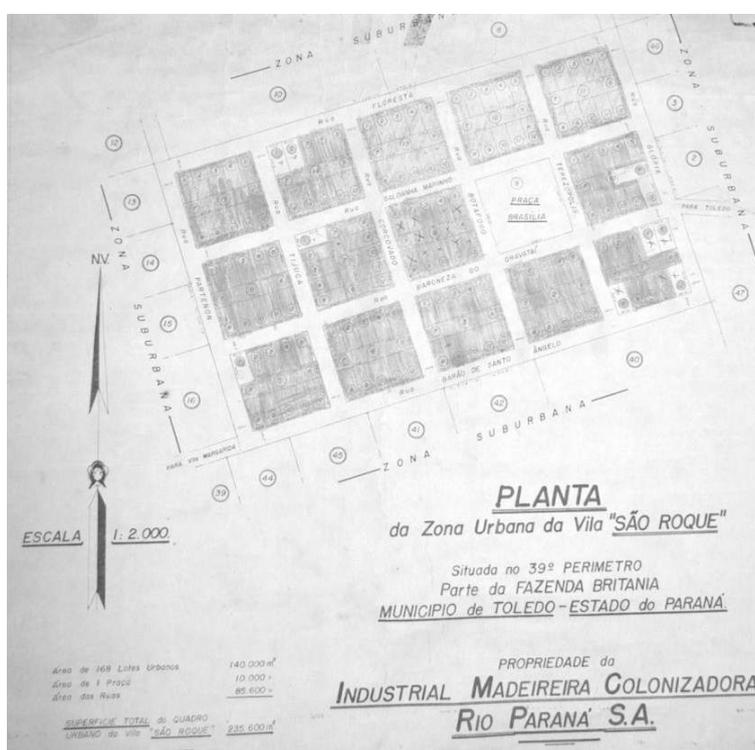


Figura 7. Planta da Zona Urbana da Vila São Roque [ca. 1950]. Fonte: MARIPÁ.

A companhia, de acordo com seu relatório, se preocupou em estabelecer áreas reservadas para praças e repartições públicas (MARIPÁ, 1955). No entanto, o que pode-se notar nos projetos é que as áreas reservadas são configuradas, em geral, por uma quadra de 10.000 m² não-edificada, em geral situada no centro geométrico de cada forma urbana. Marechal Cândido Rondon (Figura 5), com área urbana

A forma urbana acabou resultando em perímetro retangular ou quadrado, decorrente do tecido urbano regular, sem definição a priori. A área urbana foi frequentemente circundada por terrenos maiores que as quadras residenciais, chamados de chácaras. Embora Muller (1986) entenda que estes terrenos foram implantados para serem subdivididos em lotes urbanos, caso houvesse expansão urbana, Gregory (2002) e Niederauer (2011) concordam que essas chácaras estavam destinadas ao cultivo de hortifrutigranjeiros para abastecer os núcleos urbanos. Niederauer (2011), contador da empresa, descreve esses terrenos circundantes como:

Anéis de chácaras, que mediriam, cerca de dois e meio hectares (25.000 m²), cuja venda seria destinada a pessoas de menor poder aquisitivo ou aqueles que desejassem dedicar-se à horticultura (Niederauer, 1992, p.133).

De modo semelhante, a chácara também pode ser encontrada na colonização do norte do estado, onde foi tratada como cinturão verde protetor das nascentes adjacentes à forma urbana e abastecedor da população urbana (Yonegura, 2010; cf. CMNP, 1975; Rego, 2009).

Conclusão

A partir das ações desencadeadas para a busca de uma identidade nacional pós-1930, o papel das colonizadoras na região oeste do Paraná adquiriu grande importância, em especial o da colonizadora MARIPÁ, responsável pela maior área de colonização privada do oeste paranaense. Através da atuação desta companhia, constituiu-se uma nova configuração rural e urbana. Nesse sentido, através da análise aqui apresentada, utilizando como ferramenta a morfologia urbana, parte da história do planejamento regional desenvolvido por esta companhia foi revelado.

O resultado da análise morfológica mostrou que o formato dos assentamentos urbanos é predominantemente regular, resultante do parcelamento urbano. Essa regularidade também está presente no tecido urbano, composto por quadras e vias em grelha. Nesses traçados urbanos, fica evidente o caráter especulativo e mecânico adotado pela companhia. Deve-se levar em consideração que o terreno pouco acidentado também favoreceu esse tipo de traçado. Entretanto, indiferente às dimensões das formas urbanas, não há caráter artístico na conformação destas cidades.

Por fim, pode-se notar certas semelhanças com a precedente colonização norte-paranaense, como o parcelamento rural, as dimensões dos lotes agrícolas, a hierarquia da rede urbana e o distanciamento regular entre assentamentos urbanos. Contudo, a colonização do oeste paranaense levada a cabo pela MARIPÁ é menos sistematizada que aquilo que se viu no norte do estado.

Referências bibliográficas

- CMNP, Companhia Melhoramentos do Norte do Paraná (1975) *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná*, S.I.
- Colodel J (1988) *Obrages e companhias colonizadoras: Santa Helena na história do oeste paranaense até 1960*, Prefeitura Municipal, Santa Helena.
- Conzen M (2004) *Thinking about urban form. Papers on urban morphology, 1932 – 1998*, Peter Lang, Bern.
- Emer, I (1991) *Desenvolvimento histórico do oeste do Paraná e a construção da escola*, dissertação de mestrado, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro.
- Gregory V (2008) *Os eurobrasileiros e o espaço colonial: migrações no oeste do Paraná (1940-1970)*, Edunioeste, Cascavel.
- Groat L, Wang D (2013) *Architectural Research Methods*, Wiley, New Jersey.
- Grondin M (2007) *O alvorecer de Toledo na colonização do Oeste do Paraná*, Germânica, Marechal Cândido Rondon.
- ITCG, Instituto de Terras Cartografia e Geociência. Uso da Terra. Declividade 2008. Disponível em: <<http://www.itcg.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=51>> Acesso em: Jun. 2014.
- MARIPÁ, Industrial Madeireira e Colonizadora Rio Paraná S/A (1955) Plano de colonização, S.I.
- Muller K (1986) Colonização pioneira no Sul do Brasil, o caso de Toledo, Paraná, *Revista Brasileira de Geografia* 43 (1), 83-139.
- Niederauer O (2011) *Toledo no Paraná: a história de um latifúndio improdutivo, sua reforma agrária, sua colonização, seu progresso*, Telegraf impressos gráficos, Toledo.
- Oberg K, Jabine T (1960) *Toledo: um município da fronteira oeste do Paraná*, Edições SSR, Rio de Janeiro.
- Piaia V (2004) *A ocupação do oeste paranaense e a formação de cascavel: as singularidades de uma cidade comum*, tese de doutorado, Universidade Federal Fluminense, Niterói.
- Rego R (2009) *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*, Humanidades, Londrina.
- Rego R, Meneguetti K (2008a) British urban form in twentieth-century Brazil, *Urban morphology*, 12, 25-34.
- Rego R, Meneguetti K (2008b) O território e a paisagem da cidade: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana, *Paisagem & Ambiente*, 25, 25-34.
- Rego R, Meneguetti K (2011) A respeito da morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. *Acta Scientiarum*, 33 (2), 123-127.
- Rego R, Ribeiro T, Taube J (2015) Ideias clássicas, aspirações modernas: o academicismo e o traçado das cidades novas do norte do Paraná, *Revista de Morfologia Urbana*. No prelo.
- Rego, R, Meneguetti K (2010) Planted towns and territorial organization: the morphology of a settlement process in Brazil, *Urban Morphology*, 14, 101-109.
- Santos J (1993) *Matuchos: Exclusão e Lutas: do Sul para a Amazônia*, Vozes, Petrópolis.
- Silva O, Bragagnollo R, Maciel C (1988) *Toledo e sua história*, Prefeitura Municipal, Toledo.
- Wachowicz R (1982) *Obrageiros, mensus e colonos*, Vicentina, Curitiba.
- Yokoo E (2002) *Terra de negócio: estudo da colonização no oeste paranaense*, dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Maringá, Maringá.

Yonegura R (2010) *O esquema de ocupação da companhia de terras norte do paraná e as práticas de planejamento ambiental*, dissertação de mestrado, Universidade Estadual de Maringá, Maringá.

História urbana e morfologia: um registro cartográfico da expansão da cidade do Rio de Janeiro em direção à zona sul

Sonia Schlegel Costa

Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense.

Rua Baronesa de Poconé, 137/ apto. 901, Lagoa, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

Telefone: 00 5521 2286-4950 - 00 5521 988347-6516

sonia.schlegelcosta@gmail.com

Resumo

O presente artigo apresenta um registro da evolução histórica e morfológica da cidade do Rio de Janeiro através da leitura e interpretação dos mapas produzidos para a cidade em sua zona de expansão sul. Na primeira parte do artigo promove-se a revisão das transformações efetuadas na bacia hidrográfica da Lagoa Rodrigo de Freitas: de (i) uma região originalmente rural, tornou-se (ii) uma região esparsamente urbanizada (com chácaras e indústrias) e transformou-se em (iii) uma região urbanizada com o Projeto de Saneamento e Melhoramento da Lagoa Rodrigo de Freitas (de Saturnino de Brito), que aterrou grande parte da Lagoa, moldando assim a forma urbana. Na segunda parte do artigo, passa a ser possível identificar vínculos com modelos urbanísticos vindos do exterior, que adquiriram características morfológicas próprias - bairros jardins associados ao lazer, podendo-se perceber (iv) a influência de Ebenezer Howard na morfologia urbana da zona sul carioca. Na terceira parte do artigo a discussão recai sobre o futuro turístico que a proximidade com a orla impunha desde o final do século XIX: (v) A faixa litorânea e a mudança cultural que passou a valorizar os banhos de mar também tornou essa localização um fator de valorização fundiária.

Palavras-chave

Morfologia, história urbana, cartografia, faixa litorânea, transformações urbanas.

Abstract

This article presents a record of historical and morphological evolution of the city of Rio de Janeiro through the reading and interpretation of maps produced for the city in its southern expansion area. The first part of the article promotes the review of the changes made in the hydrographic basin of the Rodrigo de Freitas Lagoon: (i) an originally rural, became (ii) a sparsely urbanized region (with small farms and industries), transformed into (iii) an urbanized area with the Sanitation Project and Improvement of Rodrigo de Freitas Lagoon (from Saturnino de Brito), which landed much of the Lagoon, shaping the urban form. In the second part of the article, it becomes possible to identify links with urban models from abroad, who acquired own morphological characteristics - gardens neighborhoods associated with pleasure, in which can be perceived (iv) the influence of Ebenezer Howard in the urban morphology of the Carioca South zone. In the third part of the article the discussion lies on the tourist future that the proximity to the waterfront imposed since the late nineteenth century: (v) the coastline and the cultural change which came to value the bathing also made this location a land valuation factor.

Keywords

Morphology, urban history, cartography, waterfront, urban transformations.

Introdução

O trabalho de pesquisa histórica sobre a evolução das cidades e o estudo morfológico dessa evolução ao longo do tempo ganha em compreensão se a cada estágio evolutivo adicionarmos a comparação cartográfica do objeto estudado – no caso, a cidade e suas representações cartográficas. A possibilidade de analisar uma sequência de mapas sucessivos e complementar com informações bibliográficas sobre a história urbana permite a interpretação das transformações urbanas. Para Casco é um trabalho de campo etnográfico onde a observação pode desencadear aproximações mágicas com o objeto e a familiaridade torna possível o desvelamento das diversas temporalidades presentes.¹

Para Harley, a ligação entre mapas e poder está cada vez mais sendo feita - especialmente em períodos de história colonial. O papel dos mapas cadastrais ou imobiliários também é salientado, pois além de mostrar a posse da propriedade, colaboram para controlar a população de inquilinos ou camponeses com maior eficácia. É necessário ter em mente que o ambiente urbano modificado pelo homem é um ambiente socialmente construído e por tal razão podemos considerar os mapas como “imagens refratárias”² do mundo, que contribuem para o diálogo e a compreensão do mesmo, inclusive para a compreensão da transição da cidade colonial à cidade capitalista (no caso das cidades brasileiras).³

Panerai considera desafiador conhecer uma cidade com características de sucessivas marcas depositadas ao longo do tempo e adverte que é necessário reconhecer as diferenças presentes na urbanização das cidades tradicionais. A persistência de caminhos antigos, salientada por ele⁴, é comprovada nessa pesquisa, através de um acompanhamento das transformações efetuadas na região estudada, obtido através da sobreposição de mapas antigos, cadastrais antigos e mais atuais e projetos de alinhamento executados para a cidade do Rio de Janeiro a partir do início do século XX. Cidade regida mais pela lógica do caminho do que pela lógica do loteamento, com sucessivas extensões feitas ao capricho da sequência das praias e dos bairros elegantes, formando uma cidade linear com núcleos identificáveis.⁵ Abreu considerou esse crescimento como tentacular, em parte determinado por condicionantes físicos⁶ - porque partiu do centro antigo da cidade, e dispôs os seus tentáculos de crescimento ao sabor das baixadas urbanizáveis.

No caso da cidade do Rio de Janeiro, o processo de construção da cidade e de expansão do Centro em direção à Zona Sul carioca foi objeto de inúmeras modificações estruturais, que aproveitaram caminhos antigos, retificando seus contornos e alargando suas dimensões em muitos casos; aterraram praias voltadas para a Baía da Guanabara, abriram novas ruas, abriram túneis e construíram pontes para possibilitar acesso a novas áreas, retificaram rios, aterraram lagoas e sanearam baixadas inundáveis para conquistar novos

¹ CASCO, 2009.

² HARLEY, 2001, p. 55 a 60.

³ ABREU, 2008, (p. 35 a 69).

⁴ PANERAI, 2006, p. 11.

⁵ PANERAI, 2006, p. 58.

⁶ ABREU, 2008, p. 94.

terrenos que pudessem ser urbanizados. Era necessário dotar a cidade de um novo sistema de transportes – bondes e trens - e de nova infraestrutura urbana – iluminação pública, água e esgoto - que pudesse suprir as novas necessidades modernas de uma cidade do início do século XX.

O que se pretende é investigar como ocorreu este processo de implementação de nova infraestrutura urbana e quais foram as consequências sobre a morfologia urbana; identificar as permanências de caminhos originais e a relação desses caminhos com o desenvolvimento da região. Para tal, foi necessário acompanhar a evolução entre 1808, quando a Família Real Portuguesa aportou no Rio de Janeiro e trouxe consigo a Corte, causando um grande aumento populacional - e 1945, que se caracterizou por uma verticalização e explosão metropolitana sem precedentes.

Desenvolvimento

(i) Uma região originalmente rural

Alguns fatores alteraram as condições da cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX: a chegada da Família Real ao Brasil (1808) modificou a sociedade e conseqüentemente a cidade, pois chegaram cerca de 15 mil pessoas,⁷ que tinham necessidades distintas da classe social antes existente. Houve a abertura dos portos e várias medidas desenvolvimentistas foram lançadas em 1808 e nos anos seguintes, destacando-se o Levantamento da Cidade do Rio de Janeiro como importante instrumento para a compreensão do território e para o planejamento urbano da cidade.

Região basicamente rural (**figura 1**), com caminhos que originalmente já existiam - davam acesso às instalações da Fazenda Nacional da Lagoa⁸ e depois foram utilizados como eixos de desenvolvimento local. No Plano da Lagoa Rodrigo de Freitas, a legenda à direita⁹ comprova a afirmação de Harley¹⁰, de que o mapa serviu de inventário gráfico, ajudando a visualização das propriedades para melhor controle dos arrendatários. Foi a partir da Lei de 29 de agosto de 1828, que visava impulsionar um modelo mercantil de iniciativa privada,¹¹ que passou a ocorrer um período de efervescência de iniciativas vinculadas a projetos de obras públicas.¹²

⁷ A Família Real e seus acompanhantes foram alojados nas casas existentes, desalojando a população residente (MELLO JUNIOR, 1988, p. 112)

⁸ Em 1808 D. João VI mandou desapropriar os terrenos do engenho da Lagoa de Rodrigo de Freitas e fundar a Fábrica de Pólvora (e de canos de espingarda); à fábrica juntou-se "um jardim para plantas exóticas", chamado em 1921, de "Horto Real do Jardim Botânico", onde foi plantada a "palma mater". (GERSON, 2000, P. 306)

⁹ Trata-se de uma legenda que corresponde a uma numeração disposta no mapa, que evidencia uma organização do território: do número 1 ao 7, são edificações ou elementos relativos ao funcionamento do Engenho – do número 8 ao 73, relacionam os terrenos foreiros.

¹⁰ HARLEY, 2001.

¹¹ ANDREATTA, 2006.

¹² ABREU, 1988, p. 35.



Figura 1. “Plano da Lagoa Rodrigo de Freitas”, levantado pelo Ten. Coronel Carlos José do Reis e Gama e pelo Cap. Marcos Augusto Coni e desenhado em janeiro de 1809, inclui conversão entre braças e léguas geográficas, 1809. Fonte: Arquivo Histórico do Exército

(ii) Uma região esparsamente urbanizada (com chácaras e indústrias)

Em meados do século XIX, a região remanescente da Fazenda Nacional da Lagoa, já se encontrava dividida em chácaras, com acesso por caminhos em terra batida. O levantamento da região feito por P. Gaignoux em 1844 (**figura 2**) mostra a realidade do parcelamento – já com alguns aterros do leito da Lagoa (Chácaras da Bica, do Martins Lage e na Nossa Senhora da Cabeça - do Dr. Luis de Faro).¹³ Uma comparação atenta entre as **figuras 1 e 2** comprova que caminhos já existentes no início do século XIX tornaram-se mais fortes e retilíneos em meados do século, sem terem tido grandes alterações. O vetor de crescimento urbano passa pelos bairros de Botafogo e Jardim Botânico, seguindo para o Leblon e a Gávea, comprovando as teorias de Panerai – cidade estirada¹⁴ e Abreu – crescimento tentacular.¹⁵ A Planta Cadastral da Fazenda Nacional da Lagoa Rodrigo de Freitas, levantada por P. Gaignoux em 1844 (**figura 2**) comprova a afirmação de Fridman, de que a nascente economia capitalista brasileira significou a transformação da terra em mercadoria com consolidação legal da propriedade a partir da promulgação da Lei de Terras de 1850 – houve nessa época uma ampliação do mercado fundiário e do caráter da propriedade privada – a partir desse período começaram a ser organizados os loteamentos.¹⁶

¹³ GERSON, 2000, p. 307.

¹⁴ PANERAI, 2006.

¹⁵ “tentáculos que se dirigiam aos sertões do sul, do oeste e do norte” - ABREU, 1988, p. 35.

¹⁶ FRIDMAN, 1999, p. 237-238



Figura 2. Fonte: Elaboração própria sobre originais do ARQUIVO GERAL DO EXÉRCITO [“Planta Cadastral da Fazenda Nacional da Lagôa do Rodrigo de Freitas levantada por P. Gaignoux e encomendada pelo Ministro da Fazenda”, 1844].

O Plano da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro, de 1875, trouxe modificações na configuração da área central do Rio de Janeiro que repercutiram em outras áreas, modificando o modo de intervenção sobre a cidade.¹⁷ O relatório do Plano defendia a técnica dos alinhamentos (instituída por Pereira Passos), como forma de abertura de ruas (anteriormente abertas de acordo com a conveniência dos proprietários), o estabelecimento de normas para as edificações e a necessidade de instrumentos de traçado por causa do crescimento populacional.¹⁸ O Mapa das linhas da Companhia Jardim Botânico (ou Botanical Garden Rail Road – **figura 3**) apresenta duas linhas que servem ao bairro aristocrático de Botafogo: orla da Praia de Botafogo, passando pela Rua de São Joaquim (atual Voluntários da Pátria), Rua Humaitá e Rua Jardim Botânico - passando pelo Largo das Três Vendas e com ponto final no Leblon (em vermelho), e outra – apenas concessão à essa época – pelas Ruas Bambina, São Clemente e Real Grandeza, chegando à praia de Copacabana próximo à Igreja (em azul). O bairro de Copacabana aparece nesse mapa como um imenso espaço desabitado, separado do bairro de Botafogo por uma cadeia de montanhas.

¹⁷ ANDREATTA, 2006, p. 163.

¹⁸ Um “salto qualitativo na técnica das concessões” que caracterizaram a época imperial - ANDREATTA, 2006.

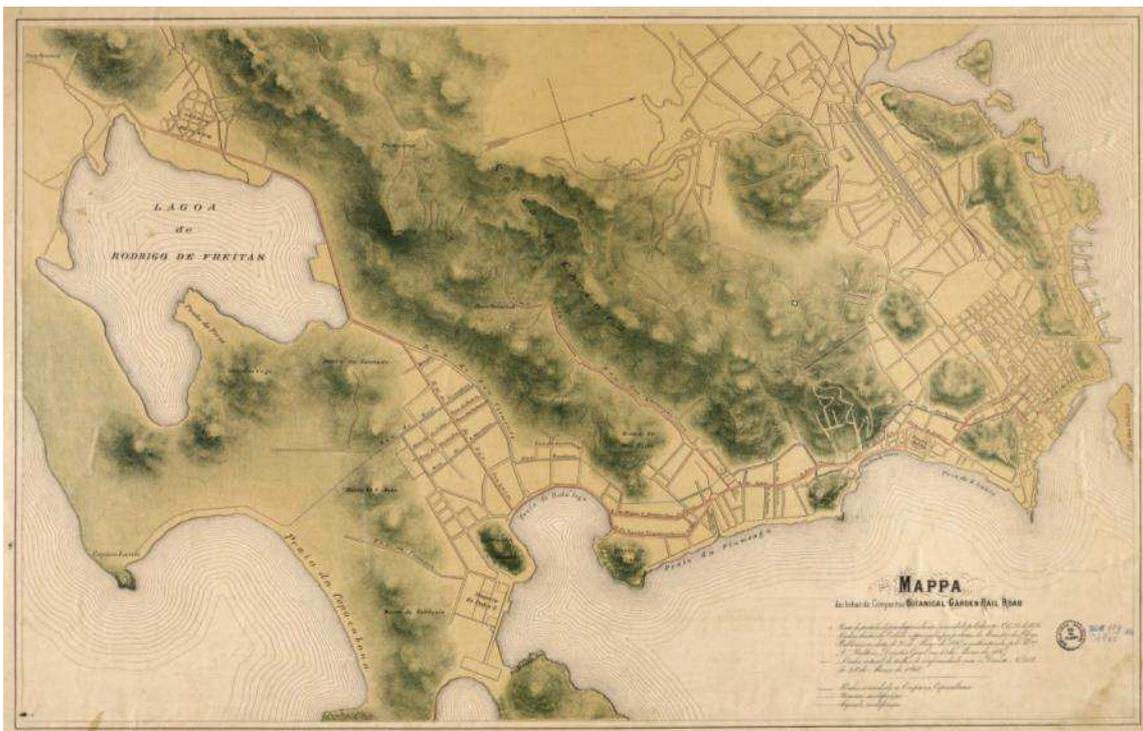


Figura 3. Mappa das linhas da Companhia Botanical Garden Rail Road, com demarcação em vermelho da linha dos trilhos de conformidade com o Decreto N.º 4132, de 28 de Março de 1868 e demarcação das linhas concedidas à Empresa Copacabana. FONTE: acervo digital da Biblioteca Nacional, <http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326114/cart326114.jpg>

As antigas chácaras de fim-de-semana da aristocracia foram se transformando em local de residência permanente – a aristocracia passou a procurar os bairros de Botafogo, Glória e Catete para construção de mansões suntuosas, contribuindo para acentuar a estratificação sócio espacial que já estava presente desde o século XIX.¹⁹ Nessa época foram instalados caminhos de bondes inicialmente puxados a burro,²⁰ e posteriormente eletrificados,²¹ pela Companhia de Ferro-Carril do Jardim Botânico. A localização das indústrias têxteis foi uma grande exceção à regra da localização industrial²² - as indústrias de tecido, que utilizavam parcialmente a força hidráulica, ocuparam as franjas das montanhas²³: a Fábrica de Fiação e Tecidos Carioca foi implementada entre 1884 e 1886, enquanto a de Fiação e Tecidos Corcovado em 1889; os contratos de fornecimento de energia elétrica como força motriz para as fábricas foram firmados a partir de 1908, todos de longo prazo e com garantia de consumo mínimo.²⁴ Houve, portanto, uma associação entre a implementação de transporte público, das indústrias e a eletrificação dos sistemas nessa época. As construções que aparecem no mapa da **figura 4** são as fábricas de Tecidos Carioca e Corcovado.

¹⁹ ABREU, 1988, p. 41.

²⁰ A partir de 1868 - em 1871 ocorreu a extensão até o Jardim Botânico (Largo das Três Vendas) e a partir de 1875, suas linhas foram estendidas até a Gávea. (ABREU, 1988, p. 44).

²¹ A eletrificação desse sistema ocorreu a partir de 1892. (SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 23).

²² No século XIX as indústrias localizavam-se próximo aos eixos ferroviários ou ao porto, para facilitar o escoamento da produção – ABREU, 1988.

²³ ABREU, 1988, p. 55-57.

²⁴ SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 31.

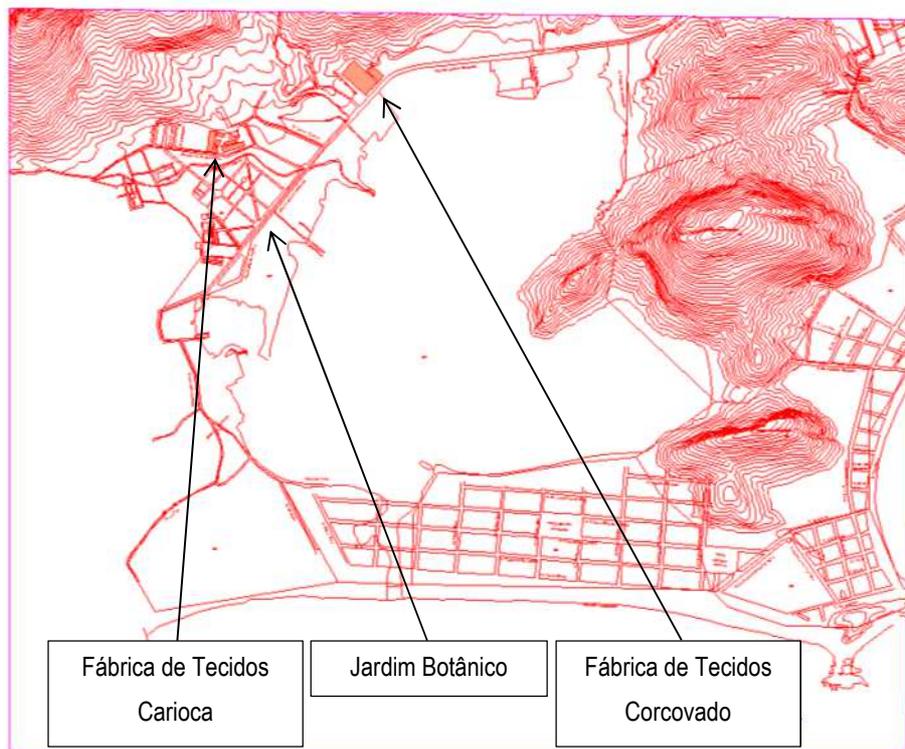


Figura 4. Mosaico da Cadastral de 1908 – sobre Cadastral de 1908, Copacabana, Botafogo, Humaitá, Fonte da Saudade, Jardim Botânico, maciço da Tijuca - bairro da Gávea figurando como um vazio, o Leblon ainda vazio e o bairro de Ipanema.

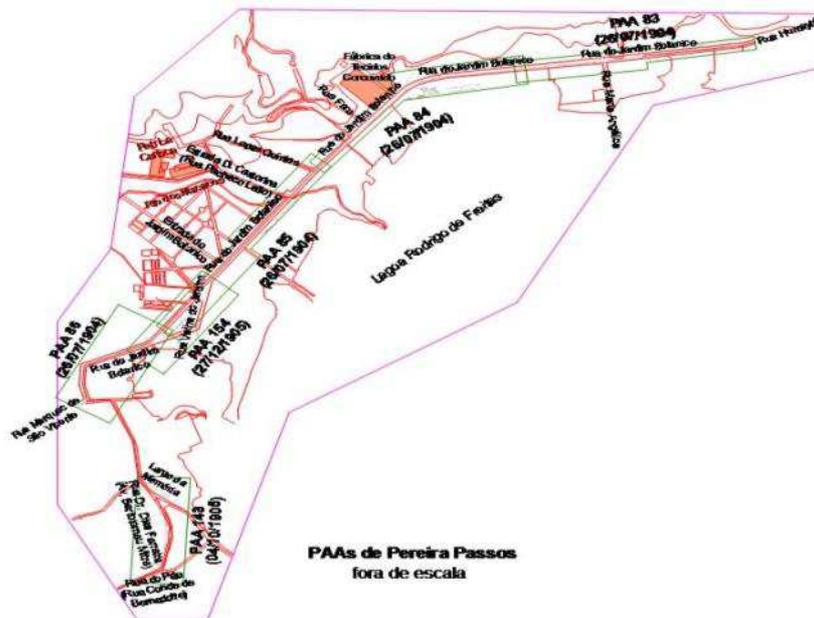


Figura 5. PAAs de Pereira Passos - PAA 83, 84, 85, 86, 143, 154

(<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>) - Fonte: SCHLEGEL COSTA, 2009, p.

75.

A **figura 5** foi uma montagem feita a partir de Projetos de Alinhamento – durante o Período Pereira Passos (29/12/1902 a 15/11/1906) - nessa época houve a retificação e o alargamento da Rua Jardim Botânico e da Rua Dr. Dias Ferreira (eixos de penetração dos bairros) e a pavimentação de caminhos já consolidados pelos

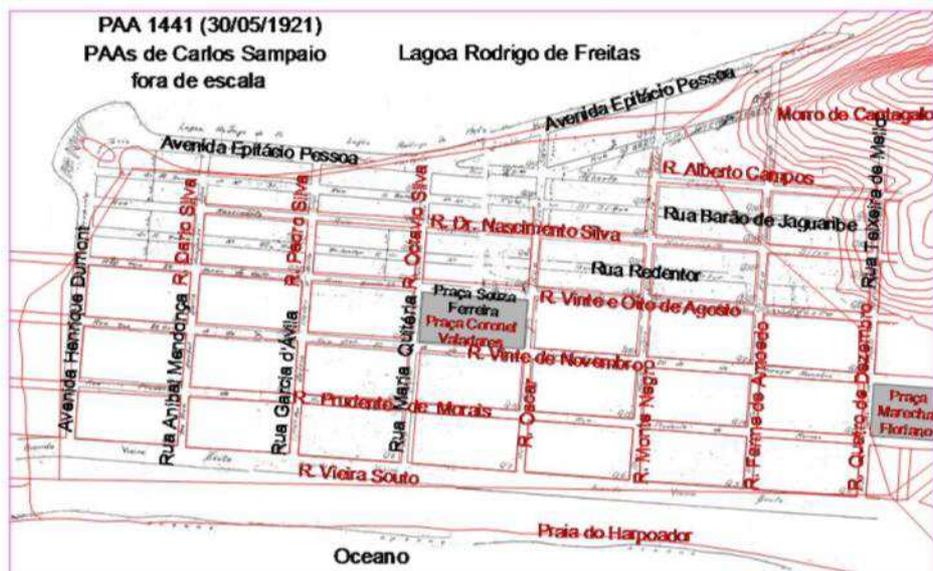


Figura 7. PAA 1441 (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>) – trecho de Ipanema (SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 85)

As figuras 6 e 7 ilustram os Projetos de Alinhamento executados para os bairros de Leblon e Ipanema – sobrepostos à cadastral de 1908 - representam em termos de traçado o acompanhamento das linhas do litoral, com ruas de penetração perpendiculares à costa - os bairros diferem entre si em termos de dimensões de quadras.

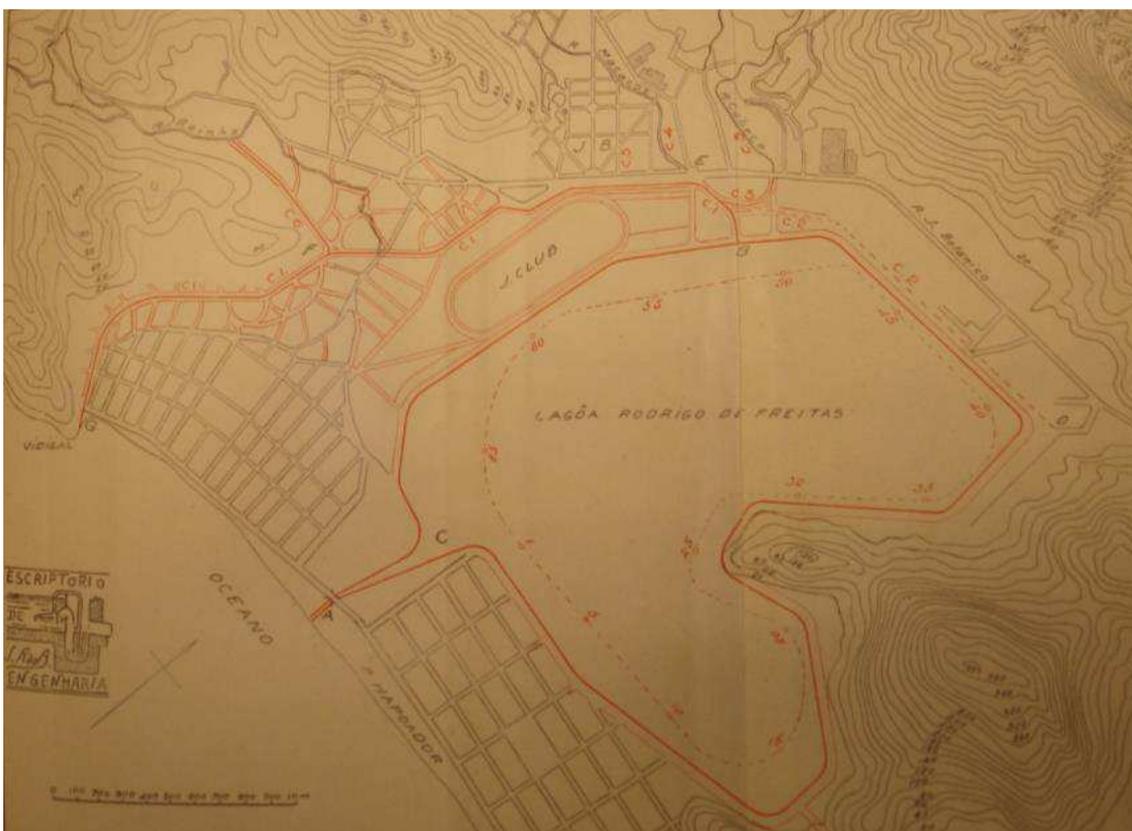


Figura 8. "Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas" (Estudo II) – In Brito, 1944.

O Projeto de Saneamento de Saturnino de Brito (**figura 8**) norteou o desenho urbano, fazendo a previsão de avenida com localização do canal para drenagem dos rios da Bacia Hidrográfica do Jardim Botânico obrigatoriamente no centro desta.³¹ Definiu também que a lagoa deveria ser permanentemente de água salgada, projetando uma rede de canais que chamou de “canal interceptor” (nº1), com a função de reduzir a contribuição de águas doces dos cursos dos rios e das chuvas para o regime de afluição da lagoa, conduzindo esta rede para a descarga no mar, ao sopé do morro Vidigal. A **figura 9** ilustra o trecho dos canais do Leblon e da Gávea, que desviam o Rio da Rainha e recebem as águas da bacia hidrográfica do Jardim Botânico.

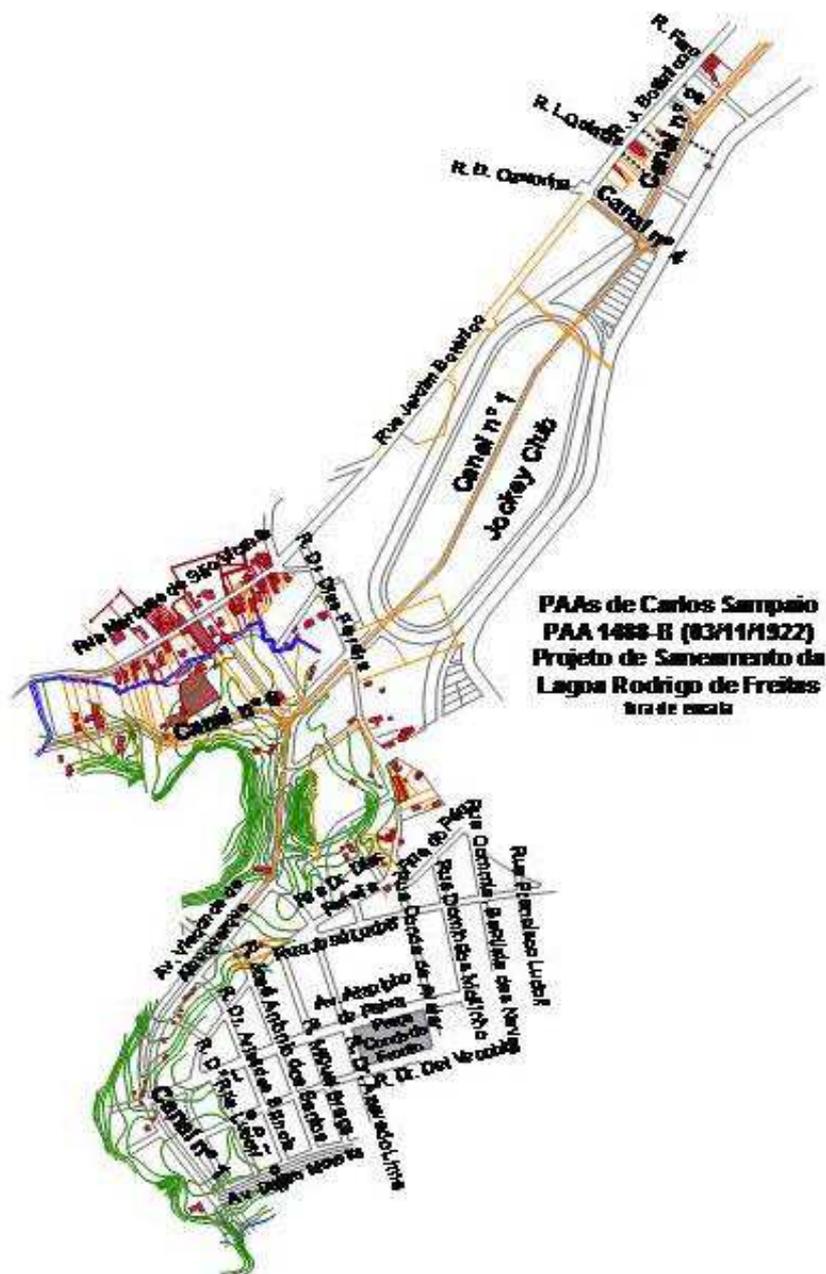


Figura 9. PAA 1488-B (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>) – Trecho Leblon, Gávea, Lagoa e Jardim Botânico (SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 92)

³¹ SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 115.

“Bairro-Jardim” Gávea

O PAA 666 chácara nº 956 da Rua Jardim Botânico posteriormente alterado, guardou na denominação das ruas e na conformação original a intenção de ser um bairro-jardim (ruas com nomes de árvores, praças circulares e implantação fora do tradicional reticulado quadrangular - ver **figura 11**).

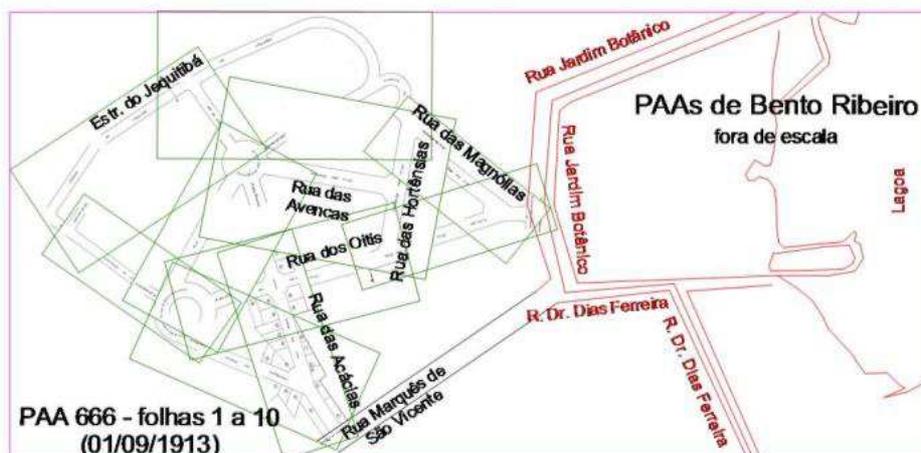


Figura 11. PAA 666 – folhas 1 a 10 (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>) – Trecho “Bairro Jardim” – Gávea

Vila Floresta

O PAA 1344 (16/07/1920) trata do arruamento da Vila Floresta, em terreno de encosta localizado acima da Fábrica Carioca, em direção à pedreira (atualmente no final da Rua Lopes Quintas) – trata-se de um loteamento em cul-de-sac - apenas uma entrada e saída, mas com traçado ortogonal (ver **figura 12**).

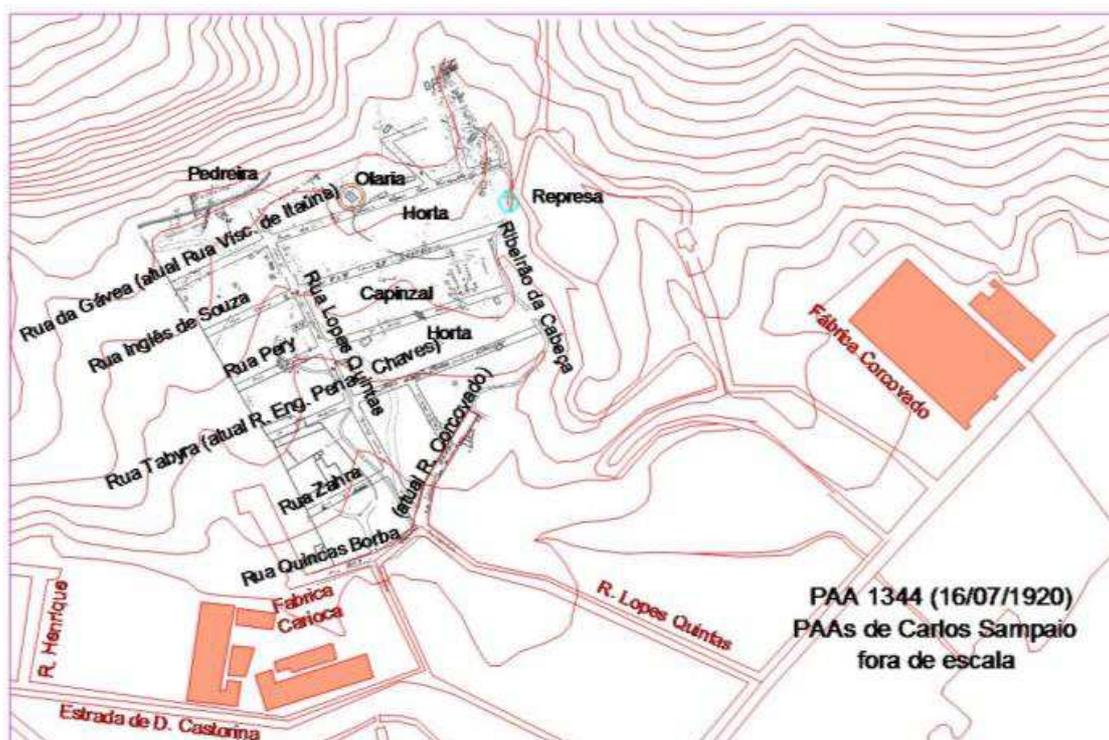


Figura 12. PAA 1344 (<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>) sobreposto à cadastral de 1908 – Bairro Jardim Botânico (loteamento Vila Floresta)

Jardim Corcovado

No terreno da Fábrica Corcovado, surgiu o 'Jardim Corcovado' (atuais ruas Benjamim Batista, Nina Rodrigues, Abade Ramos, Conde de Afonso Celso, Senador Simonsen, entre outras) – um dos poucos nessa região com ruas sinuosas e uma praça – foi ocupado por edificações unifamiliares e multifamiliares de até 4 pavimentos (figura 13).

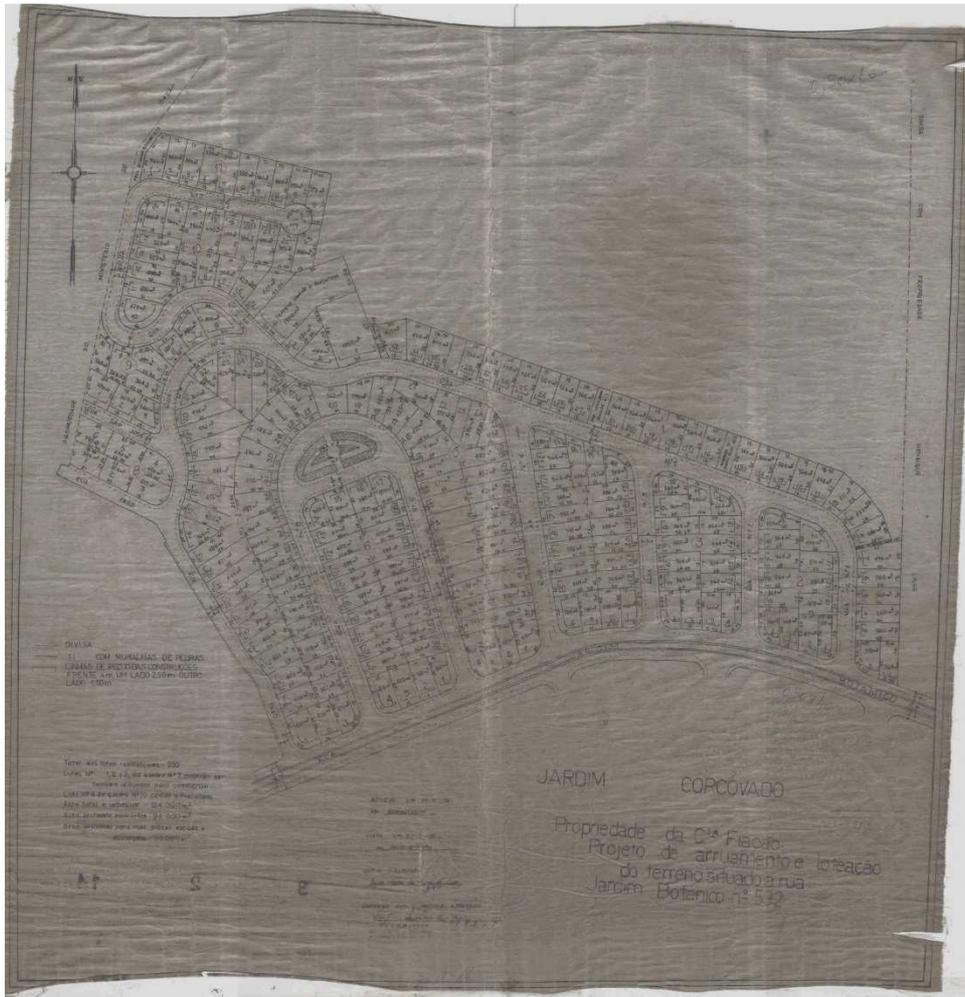


Figura 13. PAA 2972 / PAL 3548 - acervo de imagens da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>

Plano Agache

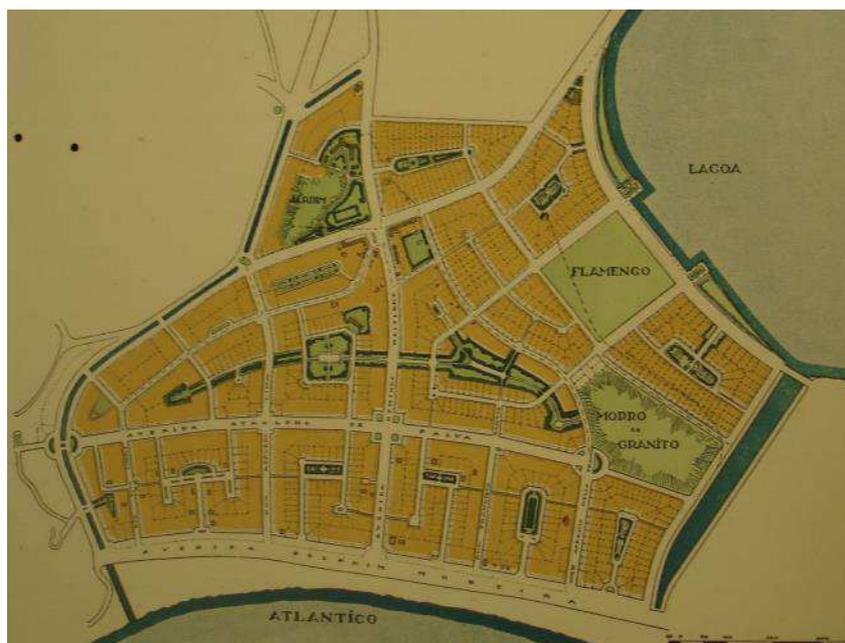


Figura 14. Projeto de Melhoramentos dos Bairros Lagoa e Leblon (Plano Agache), In Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2009, p. 65.

O Plano Agache, “pretendia ordenar e embelezar a cidade segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço”, com intenção de transformar regiões como Ipanema, Leblon e Gávea em “cidade-jardim dos desportes”³⁴ Posteriormente revogado, parte do Plano Agache foi aceita pela Comissão do Plano da Cidade³⁵: “projeto de melhoramento dos bairros da Lagoa e do Leblon, entre os canais da Lagoa, a Av. Delfim Moreira e a Lagoa propriamente dita” (**figura 14**)³⁶. O pedido de concessão de Zózimo Barrozo do Amaral (**figura 15**) referente a um projeto de construção de uma cidade-jardim nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, no espaço denominado Praia Funda, com o qual apresenta um cálculo para o aterro de uma superfície de 620.800 m² da Lagoa Rodrigo de Freitas (dos quais 123.647 m² seriam de superfície da viação, 61.700 m² de jardins e 435.453 m² de terrenos a vender) foi considerado por Agache como digno de consideração, estudo e aprovação³⁷ e foi incorporado nas plantas que acompanharam o Plano (**figura 16** – áreas verdes), referente ao Projeto de uma Cidade-Jardim em área de aterro (nunca executado). Houve na época ausência de concordância de princípios quanto ao caráter de empreendedorismo da administração pública: a Comissão da Justiça defendia que a Municipalidade deveria executar a obra, lucrando com a venda dos terrenos adquiridos, enquanto que para a Comissão do Orçamento da Cidade a Municipalidade deveria seguir a tendência de países líderes do mundo contemporâneo e realizar apenas o que constituiria dever específico do Estado. O projeto foi defendido por Armando de Godoy e D. Alfred Agache como exemplo de possível participação da iniciativa privada na urbanização da cidade³⁸, mas não foi executado.

³⁴ ABREU, 1988, p. 87

³⁵ Integrada pelos Drs. José Mariano Filho, Arquimedes Memória, Henrique de Novais, Armando Augusto de Godói, Lucio Costa, Ângelo Bruhns e Raul Pederneiras. (REIS, 1977)

³⁶ REIS, 1977, p. 102

³⁷ Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2009, p.65

³⁸ FURTADO e REZENDE, 2008, p. 120 e 121.

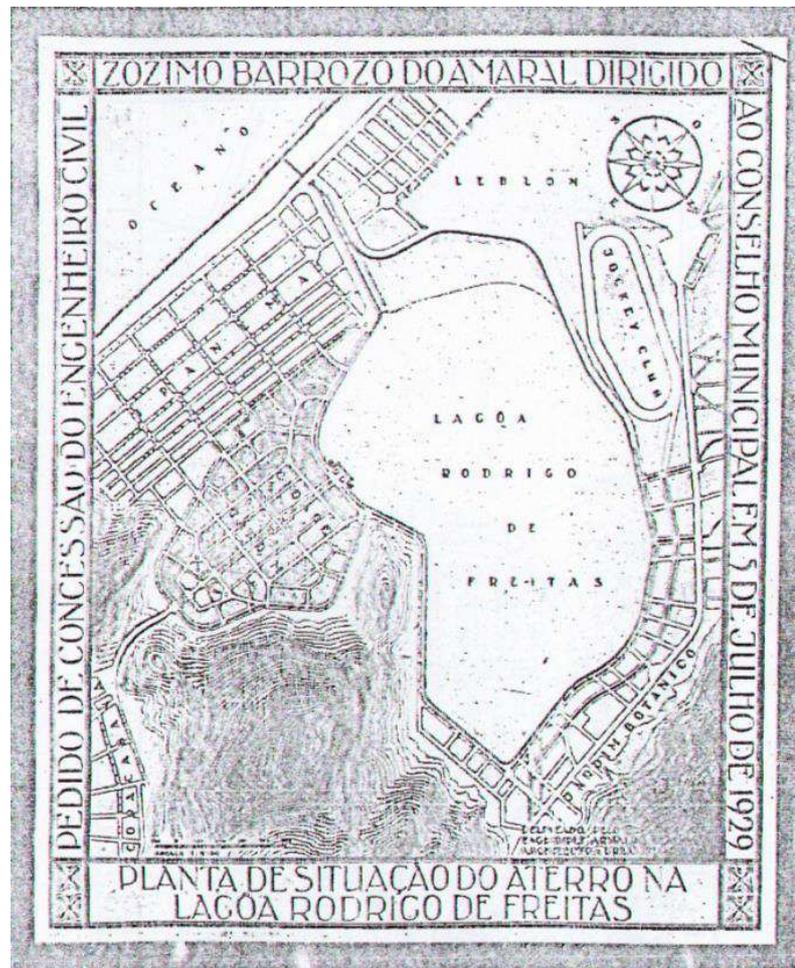


Figura 15. Zózimo Barrozo do Amaral – Projeto de Construção de uma Cidade-Jardim nas margens da Lagoa Rodrigo de Freitas, 1931



Figura 16. Espaços livres e reservas arborizadas (Plano Agache), In Centro de Arquitetura e Urbanismo, 2009, p. 137.

Bairro-Jardim Visconde de Albuquerque e Jardim Pernambuco

O PAA 3554 (Bairro-Jardim Visconde de Albuquerque – **figura 17**) e o PAA 4160 (Bairro-Jardim Pernambuco – **figura 18**) são loteamentos complementares, com traçados irregulares, área para jardim comunitário e playground, com rua terminando em cul-de-sac, com apenas um acesso, dando caráter restrito ao empreendimento – atualmente é um bairro residencial unifamiliar da mais alta elite.

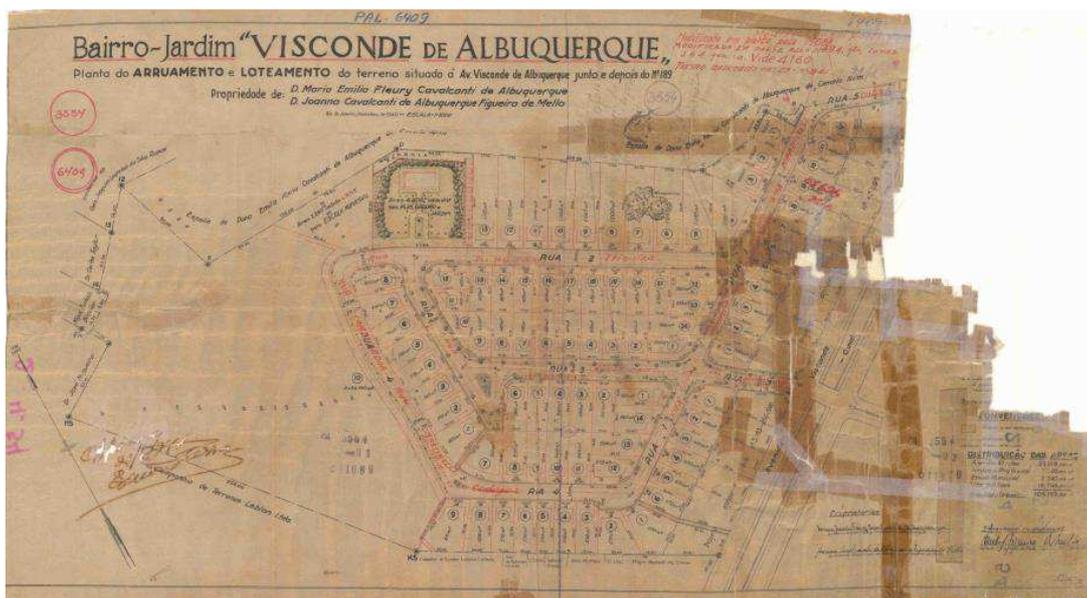


Figura 17. PAA 3554 – Bairro-Jardim Visconde de Albuquerque FONTE: acervo de imagens Pref. Rio de Janeiro:

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>

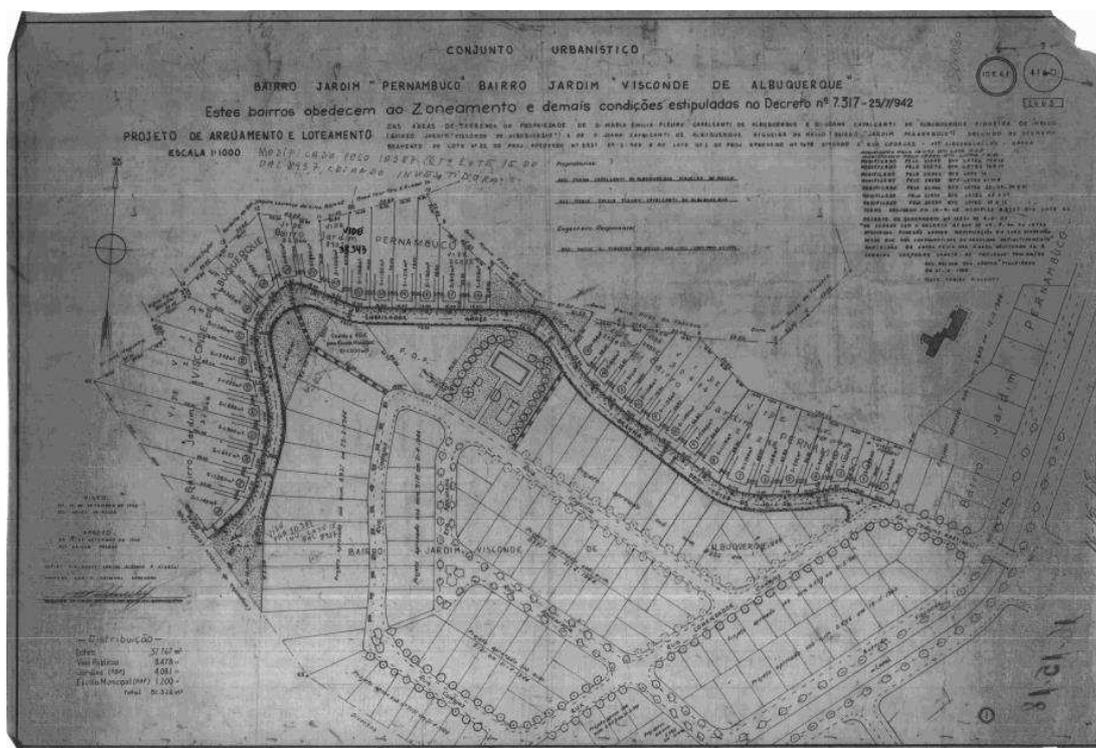


Figura 18. PAA 4160 – Bairro-Jardim Pernambuco – FONTE: acervo de imagens Pref. Rio de Janeiro:

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp>

(v) A faixa litorânea e a mudança cultural - fatores de valorização fundiária

Para Abreu, a difusão da ideologia que associava um estilo de vida moderno à moradia junto ao mar beneficiou Copacabana em detrimento de São Cristóvão,³⁹ acentuando uma realidade de localização das elites que segundo Villaça, é anterior à incorporação - acaba trazendo enormes repercussões políticas, urbanísticas, estético-paisagísticas e culturais – pois não é a 'moderna incorporação' (nem o antigo capital imobiliário) que escolhe o local dos empreendimentos, mas sim as burguesias, que vêm fazendo essa escolha muito antes de existir o próprio setor imobiliário. Os loteadores de Copacabana foram personalidades importantes e poderosas da alta burguesia carioca.⁴⁰ Copacabana passou a ser uma nova possibilidade de localização residencial para as camadas médias e acima da média cariocas.⁴¹

Os projetos de loteamento das áreas de frente marítima na Zona Sul carioca caracterizam tanto a época quanto a dimensão cultural do que significava morar à beira-mar no início do século XX. Lançados como subúrbios cariocas, os bairros de Ipanema e do Leblon prometiam ar puro oxigenado pelo mar, tranquilidade e sossego, associado à possibilidade da prática de esportes ao ar livre. Foram preparados para receber a burguesia carioca, com atrativos específicos destinados a essa classe social, como clubes desportivos e avenidas arborizadas. Houve a associação de empresas loteadoras com companhias de transporte urbano, que não apenas se beneficiaram, mas fomentaram essa mudança cultural. A faixa litorânea também se tornou pouco a pouco um fator de valorização fundiária, passando a acentuar questões relacionadas à estratificação social já existente desde o século XIX.

Conclusão

Os mapas executados ao longo dos séculos XIX e no início do século XX contribuíram para o conhecimento da região e para a execução dos projetos de urbanização. Os caminhos existentes no início do século XIX foram mantidos em sua grande maioria, mas as linhas d'água foram modificadas, através de sucessivos aterros e da construção de novos enrocamentos para possibilitar a construção de avenidas. A conjugação das ações do poder público com as ações da iniciativa privada, interessada em recuperar e reproduzir o capital com vendas de terrenos urbanizados possibilitou a urbanização de glebas da zona sul carioca, espaço urbano que já possuía características paisagísticas belas, mas que necessitava de investimentos para urbanização. As ações anteriores ao Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas foram apenas o início de um processo de elitização da zona sul carioca, enquanto que as modificações estruturais que foram feitas na década de 1920, durante o mandato do prefeito Carlos Sampaio, delinearam uma nova aparência morfológica, resolvendo os problemas de saneamento necessários e possíveis com a tecnologia da época.

De fato, uma cidade linear – ou tentacular - com algumas etapas de crescimento descontínuo, nas quais suas extensões foram guiadas por disposições físicas – no caso, os obstáculos geográficos (montanhas, mar e

³⁹ ABREU, 1988, p. 47.

⁴⁰ VILLAÇA, 2001, p. 181 e 184.

⁴¹ SCHLEGEL COSTA, 2009, p. 30.

lagoas) limitaram o crescimento linear a cada etapa. Podemos considerar que do final do século XIX até as três primeiras décadas do século XX, o desenvolvimento das regiões que estavam sendo urbanizadas na zona sul carioca foi executado de acordo com a lógica dos loteamentos de grandes glebas de terra – é o caso dos bairros de Copacabana, de Ipanema e do Leblon. No caso do bairro do Jardim Botânico, da Lagoa e do Leblon, nas áreas de encostas, os loteamentos foram menores, resultantes de parcelamentos de chácaras ou de terrenos de antigas indústrias e foram inspirados nos projetos de cidades-jardins, resultando em bairros-jardins.

Referências bibliográficas

- ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- AGACHE, D. Alfred H. **Cidade do Rio de Janeiro, Remodelação, extensão e embelezamento** (Plano Agache). Foyer Brésilien, 1930.
- ANDREATTA, Verena. **Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX** / apresentação Manuel Herce Vallejo – Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.
- BRITO, Saturnino de: Projetos e Relatórios: Saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas e da Baía, in **Obras completas de Saturnino de Brito** – vol. XV, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.
- CALABI, Donatella. **História do Urbanismo Europeu: questões, instrumentos, casos exemplares** / Tradução Marisa Barda, Anita Di Marco – São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CASCO, Ana Carmem. **Rio de Janeiro - uma cidade tra(duz)ída pelos mapas**. Relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: BN, 2009. <http://www.bn.br/portal/arquivos/pdf/AnaCarmemCasco.pdf>
- CENTRO DE ARQUITETURA E URBANISMO: **Planos Urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache** / org. Sonia Maria Queiroz de Oliveira – Rio de Janeiro, RJ, 2009.
- FURTADO, Fernanda e REZENDE, Vera: **Discursos e imagens acerca de intervenções urbanas no Rio de Janeiro (1920-1940): a questão da valorização fundiária em planos e projetos urbanos**, 2008, in <http://www.revistas.usp.br/risco/article/viewFile/44754/48384>
- FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em Nome do Rei: Uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.
- GASPAR, Claudia Braga. **Orla Carioca: História e Cultura**. São Paulo: Metavídeo SP Produção e Comunicação, 2004.
- GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio: e da sua liderança na história política do Brasil**. Ed. Lacerda, 2000.
- HARLEY, J. B. Maps, Knowledge and Power. In: **The New nature of Maps: Essays in the History of Cartography**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2001, pp 51-81.
- HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardins de Amanhã**. Tradução Marco Aurélio Lagonegro, Introdução Dacio Araújo Benedicto Ottoni. São Paulo: Annablume, 2002.

KOSTOF, Spiro. **The City Shaped: urban patterns and meanings through history**. Londres: Thames and Hudson, 1991.

_____ **The City Assembled: the element of urban form through history**. Londres: Thames and Hudson, 1992.

LIMA, Rogério Barbosa: **O Antigo Leblon: uma aldeia encantada**, Rio de Janeiro: Antigo Leblon, 2005.

MELLO JUNIOR, Donato: **Rio de Janeiro: Planos, plantas e aparências**. Rio de Janeiro, João Fortes engenharia, 1988.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. / Tradução Neil R. da Silva – 4ª edição – São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana** / Trad: Francisco Leitão - Rev: Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

REIS, José de Oliveira: **O Rio de Janeiro e seus Prefeitos**, Prefeitura da Cidade do Rio De Janeiro, 1977.

REZENDE, Vera. **A Comissão do Plano da Cidade, um modelo de gestão e um Plano de obras para a cidade do Rio de Janeiro**. Artigo publicado no XI Encontro Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, Bahia, Brasil, 2005.

_____ **Evolução da Produção Urbanística na Cidade do Rio de Janeiro (1900 – 1950 – 1965)**. Artigo publicado no V Seminário de História da Cidade e do Urbanismo “Cidades: temporalidades em confronto”, Campinas, V SHCU, 1998.

REZENDE, Vera; FURTADO, Fernanda. **Projetos Urbanos na Cidade do Rio de Janeiro e as suas formas de gestão: como é considerada a questão da valorização da terra?** Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Niterói, 2004

SCHLEGEL COSTA, Sonia. **Saneamento e Melhoramento da Lagoa Rodrigo de Freitas: a preparação de um espaço urbano para as elites**. Niterói. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo (não publicada), PPGAU, UFF, 2009.

VILLAÇA, Flávio: **Espaço Intra-Urbano no Brasil**, - São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

ACERVO DE IMAGENS DA PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO:

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/principal.asp> (consulta maio 2015)

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/acervoimagens/ConsultaProjetosPorNumero.asp> (consulta maio 2015)

O patrimônio na “cidade-modelo” de Curitiba

Taís D’Angelis

PROURB, UFRJ

Av. Reitor Pedro Calmon, 550. Prédio da FAU/Reitoria - 5º andar - sala 521 | Cidade Universitária - Rio de Janeiro, RJ

tel: (55.21) 3938-1990 e (55.21) 3938-1984

taisdangelis@hotmail.com

Resumo

A cidade de Curitiba foi objeto, por quase quatro décadas, de um projeto de “cidade-modelo” que teve suas principais diretrizes e ações desenvolvidas nas décadas de 1970 e 1990, relacionadas ao grupo político do arquiteto e urbanista Jaime Lerner. Foram desenvolvidas intervenções urbanas de caráter estrutural, no primeiro momento e ações pontuais na década de 1990, que aliadas à recuperação da imagem das intervenções da década de 1970, passaram a ser largamente difundidos através de estratégias de marketing e configuram um urbanismo do espetáculo. A política patrimonial esteve inserida nesse projeto de cidade, sendo que legislações e ações implantadas permitem compreender a noção que guiava o poder público. Através da análise histórica dos instrumentos patrimoniais observa-se que a delimitação do Setor Histórico, na década de 1970, orientou e concentrou grande parte das ações e legislações de preservação ao longo das décadas seguintes. Assim, tende-se a acreditar que Curitiba não desenvolveu uma verdadeira política pública patrimonial que atuasse sobre o patrimônio como um todo, considerando sua diversidade, e propusesse instrumentos legais efetivos.

Palavras-chave

Curitiba; cidade-modelo; poder público; política pública patrimonial.

Abstract

The city of Curitiba has been object for almost four decades, of a project of "model city" which had its main guidelines and actions developed in the 1970s and 1990s, related to the political group of the architect and urban planner Jaime Lerner. Urban interventions of structural character were developed in the first time and specific actions in the 1990s, which combined with the recovery of the image of the interventions of the 1970s, has been widespread through marketing strategies and configure a urbanism spectacle. The heritage policy has been inserted in this city project, and implemented laws and actions allow to understand the notion that guided the municipal government. Through historical analysis of the heritage instruments it is observed that the delimitation of the Historical Sector, in the 1970s, directed and concentrated much of the action and the preservation laws over the next decades. Therefore, it makes believe that Curitiba has not developed a real heritage public policy that acted on the city as a whole, considering its diversity, and proposing effective legal instruments.

Keywords

Curitiba; model city; public power; heritage public policy.

Introdução

A cidade de Curitiba, capital do estado do Paraná, tem sido apresentada nas últimas quatro décadas como modelo de planejamento urbano nacional e internacional, por ter implantado ações consideradas de vanguarda relacionadas, principalmente, à reestruturação urbana e à gestão municipal. O reconhecimento destas práticas de sucesso, desenvolvidas, sobretudo, nas décadas de 1970 e 1990, se deu através da conquista de prêmios internacionais, dentre os quais se destacam aqueles conferidos por agências multilaterais. Em 1990, a Organização das Nações Unidas (ONU) outorgou à Curitiba o prêmio máximo para o Meio Ambiente; em 1992, Jaime Lerner recebeu da ONU o prêmio “Honra ao mérito a Prefeitos” e Curitiba foi reconhecida com o prêmio Habitat Scroll of Honor; em 1996, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) apontou Curitiba como modelo para as cidades dos países do Terceiro Mundo; entre outros. Atualmente é extensa a produção teórica que discute as ações e discursos produzidos em Curitiba como parte da construção de um projeto de cidade, tornado modelo através da difusão internacional, como reflexo de um processo global de comercialização das cidades.

Neste processo, o poder público possui papel fundamental como agente na produção do espaço urbano, uma vez que apresenta papel ativo na formação da noção de valores de uma sociedade e, portanto, na construção da imagem que se tem de uma cidade. De forma geral, é a partir da visão de mundo dos grupos dominantes que se enuncia um projeto de cidade, ao qual estão relacionadas questões materiais e conteúdos difundidos através de discursos (Sánchez, 2010). Assim, o projeto de cidade apresenta-se como um todo do qual fazem parte questões urbanas específicas que não devem ser analisadas de forma parcelar.

A discussão do patrimônio e dos conflitos entre a preservação ou substituição de estruturas existentes é parte do processo complexo de produção social do espaço urbano¹, uma vez que este explicita os diferentes interesses dos agentes sociais. Verifica-se que em Curitiba as práticas e legislações patrimoniais se inserem como objeto de preocupação do poder público a partir do final da década de 1960, período em que também se inicia a construção do projeto de cidade que mais tarde traria o reconhecimento à capital como “cidade-modelo”.

O reconhecimento nacional e internacional de Curitiba foi resultado da construção de uma imagem de cidade difundida através de estratégias publicitárias que foram intensificadas e recicladas na década de 1990, mas tiveram suas bases em um processo técnico, prático e político implantado pela municipalidade a partir da década de 1970. Ainda que haja diferenças entre as intervenções das décadas de 1970 e 1990, pode-se dizer que se mantém e se reconstrói um projeto de cidade hegemônico desde a década de

¹ [...] a essência do espaço é social. Nesse caso, o espaço não pode ser apenas formado pelas coisas, os objetos geográficos, naturais e artificiais, cujo conjunto nos dá a Natureza. O espaço é tudo isso, mais a sociedade: cada fração da natureza abriga uma fração da sociedade atual (Santos, 1985, p.01).

1970, favorecido pela manutenção, quase que ininterrupta, de um mesmo grupo político. As diferenças entre os dois momentos residem nas intervenções físicas, que em um primeiro momento (década de 1970) foram profundas e de caráter estrutural e na década de 1990 foram pontuais e centradas na construção de equipamentos culturais e de lazer, acompanhadas de programas ambientais (Sánchez, 2010).

Neste sentido, a incorporação do tema da cultura como estratégia de comercialização das cidades transforma “o patrimônio cultural e a própria tradição em mercadorias” (Irazábal, 2000 apud Sánchez, 2010). Assim, a questão cultural tem se inserido como parte fundamental do mercado de cidades, movendo a reabilitação de áreas urbanas e mesmo a preservação do patrimônio, produzindo, muitas vezes representações estetizadas que encobrem e simplificam as verdadeiras relações e tradições de determinada cultura (Sánchez, 2010).

O presente artigo compõe o processo de pesquisa de dissertação desenvolvido junto ao PROURB/UFRJ e se insere em um contexto relevante para as cidades contemporâneas por abordar o processo de seleção de porções das cidades destinadas à preservação, à destruição ou à transformação. Este movimento que ocorre como fruto de necessidades práticas e intenções, representa o sentido e o valor que determinada sociedade, ou grupo dominante, atribui a um bem, passando assim a construir os “signos materiais” desta (Secchi, 2012). Tem-se como objeto de estudo a noção de patrimônio que tem conduzido as ações e legislações da prefeitura municipal de Curitiba, como agente social da produção do espaço urbano, analisada através da verificação do percurso das práticas e legislações patrimoniais aplicadas historicamente na cidade, com o objetivo de demonstrar que, em Curitiba, as práticas e as ações patrimoniais foram aplicadas de forma pontual segundo um projeto hegemônico de cidade construído ao longo de quatro décadas e que não resultou em uma verdadeira política pública patrimonial.

A construção da imagem da “cidade-modelo” de Curitiba

As políticas urbanas desenvolvidas na cidade de Curitiba, na década de 1990, caracterizam-se pela intensificação e reciclagem de estratégias de *city marketing*, visando a afirmação da imagem de uma “cidade-modelo”. No entanto, a construção desta imagem foi erigida ainda na década de 1970, a partir da implantação de um amplo projeto de modernização que esteve relacionado à conjunturas políticas que permitiram sua execução e sucesso e tornaram-na um dos símbolos do chamado “milagre econômico” do período militar (Sánchez, 2010).

As influências e condições que possibilitaram a elaboração e implantação de um projeto técnico, prático e político de cidade vêm de longa data, uma vez que Curitiba refletia na década de 1950 o prestígio alcançado pelo estado do Paraná, através da exportação de madeira e café após a Segunda Guerra

Mundial. Reside neste momento a construção dos grandes edifícios públicos e privados em Curitiba, visando estabelecer definitivamente a capital como centro político e administrativo do Paraná e buscar seu reconhecimento nacional. No entanto, nos anos de 1954 e 1955, as ocorrências de duas grandes geadas reduziram significativamente a safra de café, inserindo o estado em forte recessão. Esse quadro motivou intenso êxodo rural e a capital alcançou a maior taxa de crescimento populacional do país na década de 1960 (Dudeque, 2001; Gonçalves, 2003).

A necessidade de se repensar a economia e o desenvolvimento do estado fizeram com que se formasse a Comissão de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Paraná (PLADEP), com o objetivo de desenvolver estudos técnicos estratégicos, que seriam a base para o projeto desenvolvimentista do governo de Ney Braga, a partir de 1961. É nesse momento, visto a importância que os planejadores conquistaram que arquitetos e urbanistas se inserem de forma efetiva no poder público.

Seguindo a iniciativa do governo estadual, e tendo que lidar com as altas taxas de crescimento populacional e a obsolescência do Plano Agache², a administração pública de Curitiba prevê concurso para a elaboração de um Plano Preliminar de Urbanismo que daria origem ao Plano Diretor Municipal (Dudeque, 2001; 2011). Assim, o Plano Preliminar de Urbanismo foi elaborado, em 1965, pela empresa paulista Serete, sob a coordenação do arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm, com o apoio de um grupo local que colaborava com as discussões a partir do escritório de Luiz Forte Netto. Os arquitetos e urbanistas que compunham este grupo de apoio estavam relacionados, como alunos ou professores, à primeira turma do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Paraná (criado em 1962); são eles: Dulcia Aurichio, Francisca Rischbieter, Jaime Lerner, José Maria Gandolfi e Onaldo Pinto de Oliveira, pelo Departamento de Urbanismo da Prefeitura; e ainda Alfred Willer, Almir Fernandes, Cyro Correa Lyra, Domingos Bongestabs e Saul Raiz, entre outros (Gnoato, 2006).

Dentre as discussões urbanísticas que se iniciaram em Curitiba, surgiu a necessidade de criação de um órgão de acompanhamento do processo de planejamento, responsável pela implantação e gestão do novo plano, assim, origina-se o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba – IPPUC (Navolar, 2011).

A partir do Plano Preliminar de Urbanismo, de 1965, o Plano Diretor de Curitiba é promulgado através da Lei Municipal nº 2828, de 31 de julho de 1966, apresentando em seu corpo teórico influências da Carta de Atenas, ainda que esta sofresse, naquele momento, duras críticas e questionamentos. Diferentemente do Plano Agache, o novo plano alterava o modelo de crescimento radiocêntrico e o estruturava de forma linearizada acompanhado eixos viários que priorizavam o transporte público (**Figura 1**). Assim, as

² O primeiro plano urbanístico de caráter global da cidade de Curitiba foi elaborado com assessoria do urbanista francês Alfred Agache, no período entre os anos de 1941 e 1943. No entanto, seu caráter excessivamente técnico, que exigia um rígido controle do crescimento e investimentos de altos custos para as intervenções, contribuiu para que apenas alguns projetos fossem realizados (IPPUC, 2004).

diretrizes dos parâmetros de uso do solo, os eixos viários e o sistema de transporte coletivo estavam atrelados, organizando novos centros, nos chamados Eixos Estruturais, que possuíam características comerciais e de maior adensamento como o centro original. Além destas diretrizes o Plano previa a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e a recuperação do centro, por meio da delimitação do Centro Histórico e da implantação da Rua das Flores (Gnoato, 2006).

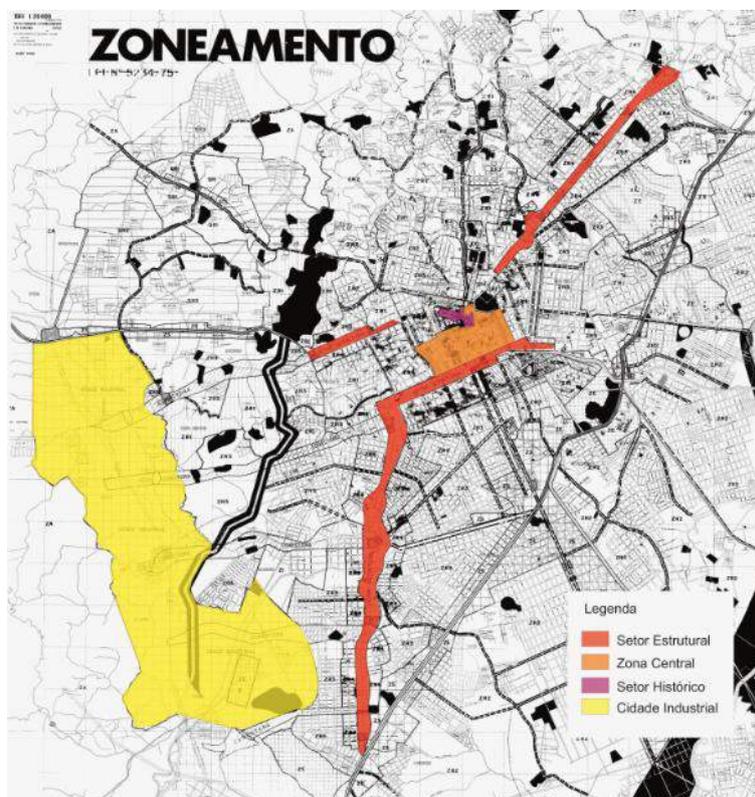


Figura 1. Mapa de zoneamento, de 1975, que incorporou as diretrizes do Plano Diretor de 1966.
Fonte: IPPUC, 2011.

A efetiva implementação do Plano, assim como das intervenções urbanísticas previstas, deram-se a partir da década de 1970, com a gestão municipal do arquiteto e urbanista Jaime Lerner que já havia presidido o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) na década de 1960 e era visto pelo regime militar como uma liderança-chave para colocar em prática o caráter técnico e desenvolvimentista que seria difundido como “modelo”. A partir deste momento, grandes intervenções estruturais são realizadas (**Figura 2** e **Figura 3**) e passam a ser difundidas associações à ideia de modernidade, inovação, eficiência, que inserem Curitiba em um patamar diferenciado de outras cidades brasileiras. Inicia-se, assim, a construção da imagem da “cidade-modelo”, através da promoção, pelo poder público, da imagem da cidade como produto de boas práticas urbanas, na qual se pretendia representar um todo. Essas imagens comunicam a ideia de que todos os cidadãos teriam pleno acesso às intervenções modernizadoras, extrapolando os resultados de ações fragmentadas e homogeneizando especificidades e conflitos do território (Sánchez, 2010).



Figura 2. Sistema de transporte trinário com canaleta exclusiva de transporte público.
Fonte: CURITIBA, 2015.



Figura 3. Rua XV de Novembro, exclusiva aos pedestres.
Fonte: CURITIBA, 2015.

A materialização do Plano, tal qual as propostas técnicas, e seu alcance estão relacionados à dimensão político-institucional, na qual o poder público estava aliado às elites empresariais, privilegiando interesses dominantes e reduzindo pressões e conflitos. A efetividade da construção contínua de um projeto de cidade deve-se à permanência do grupo político ligado a Jaime Lerner que ocupou a prefeitura de Curitiba entre os anos de 1971 e 1982, retornando entre 1990 e 2012. Já o grupo de oposição, mais tarde centrado na figura de Roberto Requião de Mello e Silva, esteve na prefeitura entre 1982 e 1989, período caracterizado pelo início do processo de redemocratização do país, sendo Roberto Requião o primeiro prefeito eleito diretamente, em 1985 (Dudeque, 2010).

Na década de 1990, Jaime Lerner retorna à prefeitura, uma vez que o caráter técnico de sua primeira passagem na década de 1970 o tornou praticamente imune às discussões partidárias estabelecendo a imagem do gestor planejador (Dudeque, 2010). Este novo momento resgata elementos das primeiras

gestões e agrega novas orientações e conteúdos ao projeto de cidade a ser seguido. É neste período que o *city marketing* assume papel central na difusão da imagem reciclada de Curitiba, em escala nacional e internacional, em função das profundas mudanças dos meios técnicos de comunicação e organização da informação.

Estas novas transformações eram pontuais, centradas na construção de equipamentos culturais e de lazer, e acompanhadas de programas ambientais. Fizeram parte das intervenções relacionadas à este momento de espetacularização a criação de novos espaços como o Jardim Botânico (Figura 4), o Memorial da Curitiba e a Ópera de Arame, cujos “lançamentos” receberam shows e se relacionavam à comemoração dos 300 anos de Curitiba, em 1993; a criação de parques étnicos como referência à diversidade cultural; sucessivas renovações urbanas na área central; e programas ambientais como “Lixo que não é lixo” e “Câmbio verde” (Figura 5).



Figura 4. Jardim Botânico, inaugurado em 1991.
Fonte: CURITIBA, 2015.



Figura 5. “Lixo que não é lixo”, criado em 1991.
Fonte: CURITIBA, 2015.

A política urbana desenvolvida em Curitiba, principalmente na década de 1990, insere-se em um período em que as cidades passaram a ser publicizadas de modo semelhante, ainda que possuíssem estruturas e conjunturas diferenciadas. Este “fenômeno do mercado de cidades” (Sánchez, 2010 [2003], p. 138) compreende a compra e venda com a finalidade de orientar a produção do espaço local nos moldes hegemônicos do sistema vigente, denominando-se urbanismo do espetáculo.

A discussão do patrimônio na “cidade-modelo” de Curitiba: práticas e legislações

A ideologia de construção de “identidades” e “memórias” faz parte das culturas ocidentais modernas e tem como objeto as noções de valor associadas a uma sociedade, centrando-se em elementos materiais, imateriais e espirituais. É em função de determinada noção de patrimônio que se elaboram as políticas e discursos que relatarão a história de uma coletividade, tendo como desafio a construção de uma representação que favoreça o sentimento de pertencimento e de identidade, mas que considere e incorpore pluralidades culturais presentes (Fonseca, 2009).

As primeiras discussões e legislações acerca do patrimônio em Curitiba tinham como foco os bens isolados reconhecidos por seu valor histórico ou artísticos, como o antigo Paço Municipal identificado como patrimônio histórico de Curitiba em 1948. As discussões em termos mais abrangentes somente chegaram à legislação municipal no Plano Diretor de 1966. Dois anos antes, no cenário internacional, a Carta de Veneza referendava discussões geradas após a Segunda Guerra Mundial sobre o interesse patrimonial em conjuntos urbanos, superando a noção de monumento isolado (ICOMOS, 1964).

O Plano Diretor de Curitiba de 1966 continha as primeiras premissas locais referentes a conjuntos históricos e não apenas edifícios isolados. Estabelecia a Política de Preservação e Revitalização de Setores Históricos-Tradicionais de Curitiba com a finalidade da manutenção histórica e urbana de determinadas áreas - estabelecidas em Decreto específico posterior - (Curitiba, 1966).

Na sequência das discussões acerca do planejamento municipal, desenvolvidas pelo IPPUC, a Política de Preservação e Revitalização de Setores Históricos-Tradicionais de Curitiba é reforçada através do Plano de Revitalização do Setor Histórico, desenvolvido em 1970. O Plano tinha como objetivo “restabelecer a continuidade do patrimônio do centro antigo da cidade”, através da delimitação do Setor Histórico (**Figura 6**) cujos cuidados e normativas deveriam atrair o turista, como “principal usuário”. Para isto, a atuação do Plano é restrita ao “centro antigo” da cidade, uma vez que considera, em sua introdução, a preservação dos centros históricos como uma “séria preocupação” das nações e que seu tratamento indicaria o “grau de maturidade de cada povo” (Curitiba, 1970, p.01). Verifica-se que inúmeros projetos pontuais citados no Plano não se concretizaram, mas seu conceito essencial de manutenção das unidades e da ambiência da

área específica do Setor Histórico, além do incentivo de atividades turísticas direcionou sua efetiva preservação.



Figura 6. Área denominada Largo da Ordem, inserida no Setor Histórico delimitado em 1971.

Em 1977, é desenvolvido o primeiro e único inventário do patrimônio edificado, como parte do Plano de Preservação do Acervo Cultural da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). Este Plano foi contratado pela Secretaria de Planejamento do Estado, por meio da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) e do Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES) por considerarem que o planejamento do desenvolvimento local deveria contemplar seu acervo cultural.

A partir do inventário, em 1979, o decreto conhecido como “decreto das casas históricas” propunha a preservação de 586 imóveis, classificados como Unidades de Interesse de Preservação (UIP) tendo como intenção “[...] reciclar suas funções (dos imóveis) para uso de toda a comunidade, de forma a motivá-la a assumir uma atitude dinâmica e responsável quanto aos problemas de vizinhança e da própria cidade.” (Navolar, 2011, p.80). De acordo com Jeferson Navolar (2011), essa medida legal extensa atuava no sentido de proteger, em caráter de urgência, todas as edificações identificadas em Curitiba no inventário de 1977 (composto de 363 unidades), e incluía 200 novas unidades sem detalhamento técnico que justificasse sua preservação ou critérios que embasassem a seleção, deixando para um segundo momento um maior detalhamento.

Após longo processo judicial, em 2 de agosto de 1983, foi anunciada a revogação do decreto em nome do “direito de propriedade” – o caso ficou conhecido como “o processo das casas históricas” – e se estabeleceu em 1984 que “qualquer demolição de imóvel que possa ter valor cultural, histórico ou artístico deverá obrigatoriamente ser examinada previamente pelo IPPUC, pela Fundação Cultural de Curitiba – FCC e encaminhando ao parecer posterior da Procuradoria Geral do Município.” (Curitiba, 1984).

Visto o longo processo judicial que anulava a delimitação e proteção das Unidades de Interesse de Preservação (UIP) e a ausência de uma política municipal de patrimônio, em 1984 foi desenvolvido o Plano Reviver Curitiba. O documento incorporava ampliações da noção de patrimônio discorrendo amplamente sobre a necessidade de uma política patrimonial que abrangesse todo território municipal, considerando suas diferenças culturais e influências étnicas, amparada por instrumentos legais que incluíssem a figura jurídica do tombamento. Essas mudanças conceituais indicam reflexos do momento nacional vivido desde o início da década de 1970, em que se questionava o regime autoritário e uma nova agenda de caráter social e democrático passava a ser discutida suscitando uma “politização da prática de preservação” (Fonseca, 2009).

Este Plano seria desenvolvido de acordo com as etapas de reavaliação da preservação do patrimônio em Curitiba; de inventário, que ampliaria o estudo desenvolvido em 1977; de instrumentação, através da delimitação instrumentos e normatizações legais; e de detalhamento das proposições e projetos. Ao que parece, o Plano foi abandonado integralmente, mas aponta-se para a necessidade de uma verificação aprofundada dos reais motivos da sua não aplicação (Curitiba, 1984).

Nas décadas de 1980 e 1990, o poder público de Curitiba praticamente restringiu sua política, no âmbito do patrimônio, à consolidação do instrumento de transferência do potencial construtivo, denominada Lei do Solo Criado, em vigência atualmente. Este instrumento trata-se de um incentivo construtivo para as áreas de valor cultural, histórico ou arquitetônico, declaradas como UIP, através do qual o potencial edificável poderá ser exercido no próprio terreno ou para áreas pré-estabelecidas da cidade, sob intermédio da Prefeitura. Para a aplicação do benefício fica sob responsabilidade do proprietário o compromisso de conservação do imóvel de valor cultural. Este instrumento foi considerado vanguarda na área, uma vez que se tratava de um bônus pela conservação de um bem particular de interesse público. Assim, desonera-se em partes o proprietário de um bem de interesse patrimonial, fazendo com que a conservação deste não seja financeiramente inviável.

O município passou a conceder, em 1993, incentivos para a restauração e preservação de imóveis de Interesse Especial de Preservação – UIEP, através transferência de potencial construtivo. As UIEP eram bens sob tutela pública, definidas pela Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural (CAPC) e regulamentadas através de decreto específico para que fosse possível a restauração. Quanto às ações urbanas desenvolvidas, verificam-se nos anos de 1995 e 1997, respectivamente, os projetos Cores da Cidade e Revivendo Curitiba que se limitavam a tratamentos de fachada e pequenas intervenções urbanas de embelezamento de logradouros, localizados na área de entorno ao Setor Histórico.

Ressalta-se que, como mencionado, dentre as ações de planejamento desenvolvidas na década de 1990 foram criados os parques étnicos (**Figura 7**), cujo conceito não estava associado diretamente às políticas patrimoniais da época, mas se utilizava do multiculturalismo como estratégia de inserção na lógica das

ciudades espetáculo. Assim, apresentava-se uma diversidade cultural controlada, ignorando especificidades e tensões, através de reproduções, estetizações e deslocamentos de estruturas arquitetônicas que evocavam culturas imigrantes, que compõem a sociedade curitibana e paranaense. Estes parques estavam focados no uso turístico, sem atuar sobre a valorização das etnias e do patrimônio destas.



Figura 7. Reprodução de fachada de influência alemã no Bosque do alemão, criado em 1996.

A década de 2000 representou um novo processo de ampliação da noção de patrimônio por parte do poder público de Curitiba que instituiu o Eixo Barão-Riachuelo, Criou o Setor Especial de Preservação da Paisagem Ferroviária e criou incentivos fiscais para a recuperação de edificações da área de entorno do Paço Municipal com a instituição do instrumento do IPTU progressivo no tempo. Essas legislações reconheceram novas áreas com interesse patrimonial que não eram contempladas pela legislação do Setor Histórico, ainda que se localizem na área central de Curitiba. Dessa forma, houve uma ampliação do vocabulário patrimonial local que passou a considerar um acervo maior de edificações ecléticas, art déco e estruturas ferroviárias. Como instrumento auxiliar na conservação de edificações e para o cumprimento da função social da propriedade, instituiu-se o IPTU progressivo no tempo, reflexo do Estatuto da Cidade, de 2001, para o entorno do Paço Municipal, caracterizado pelo conjunto de sobrados ecléticos, incentivando, assim, uma reativação de inúmeros vazios urbanos existentes.

O Programa Marco Zero, desenvolvido entre os anos de 2005 e 2009, foi a última grande ação patrimonial urbana desenvolvida e visava revitalizar porções da área central à novos usos “minimizando o seu processo de esvaziamento e decorrente degradação” (Curitiba, 2005). O Programa dispôs de altos investimentos e abrangia a Praça Tiradentes, a Rua XV de Novembro e o Eixo Barão-Riachuelo, tendo como foco principal a restauração do antigo Paço Municipal, a requalificação urbana da Rua Riachuelo e a capacitação e estímulo dos comerciantes locais. A intenção era proporcionar um movimento indutor de reativação urbana seguindo a tendência de retomada dos investimentos nas áreas centrais das cidades brasileiras, possibilitando a utilização de infraestruturas já construídas associadas à retomada do uso

habitacional. No entanto, por ser um processo recente são necessárias análises futuras que permitirão avaliar se houve uma efetiva refuncionalização e resignificação da área de forma integrada à permanência e melhoria da qualidade de vida da população local.

Atualmente encontra-se em processo de discussão uma proposta de Lei de Proteção do Patrimônio Cultural do Município de Curitiba³, elaborada pela Fundação Cultural de Curitiba em conjunto com o IPPUC e a Secretaria Municipal do Urbanismo. O projeto visa sanar carências políticas e instrumentais do âmbito do patrimônio, presentes ao longo das últimas quatro décadas, verificadas através da fragilidade legal existente. Define como patrimônio cultural:

[...] conjunto de bens de natureza material e imaterial, públicos ou privados, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade, cuja preservação e proteção seja de interesse público [...](Curitiba, 2015, p.01).

O projeto prevê a criação do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural e do Fundo de Proteção ao Patrimônio Cultural, visando à promoção de projetos de preservação e restauro, educação patrimonial, pesquisa e ações culturais, tendo como instrumentos de proteção os inventários, os tombamentos, os registros e a vigilância.

Considerações preliminares

O termo “política pública” é definido por Maria Cecília Fonseca como mecanismo articulado aos interesses múltiplos da sociedade, diferentemente de “política estatal” que se restringe à atividade concentrada e conduzida no interior de aparelhos públicos. Neste sentido, uma política pública de preservação deveria pautar-se no patrimônio representativo da diversidade cultural, definido em associação à participação social, além de proporcionar à população a apropriação desse universo simbólico (Fonseca, 2009). Assim, entende-se que as diferentes gestões que estiveram à frente do poder público de Curitiba conduziram políticas patrimoniais estatais como parte de um projeto de cidade e não enfáticas políticas públicas patrimoniais, visto que os principais termos que tratavam a questão da preservação e do patrimônio de forma democrática e integrada não foram instrumentalizados e formalizados.

Ao longo do processo de consolidação de um projeto de cidade em Curitiba, o poder público demonstrava seguir uma noção de patrimônio histórico arquitetônico, que esteve presente desde as primeiras intervenções, com a delimitação do Setor Histórico; com a instituição das Unidades de Interesse de Preservação (UIP), na década de 1980, como alternativa à “rigidez” do tombamento; e com a

³ Em março de 2015 o projeto foi encaminhado para apreciação da Câmara de Vereadores.

incorporação do tema do multiculturalismo como estratégia da cidade-espetáculo, na década de 1990, através de parques étnicos e representações das relações e tradições de determinadas culturas.

Entende-se que a noção de patrimônio adotada pelo poder público, representa a visão desse agente na produção do espaço urbano e, assim, compreende-se as ações desenvolvidas pelo poder público municipal sobre o patrimônio curitibano como parte de projeto hegemônico de cidade que orientou todo o planejamento municipal, em detrimento de uma preservação ampla que permitisse a aproximação popular para sua definição e de forma integrada à cidade contemporânea.

Referências bibliográficas

Choay, Françoise (2006). *A Alegoria do Patrimônio*. 3a ed. São Paulo, SP: Editora da UNESP.

Curitiba (1966). Lei Municipal 2828 de 31 de julho de 1966. Institui o Plano Diretor de Curitiba e aprova as suas diretrizes básicas, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do município, revogando as Leis nº 1875/60; 1951/60; 1908/60; 2100/61; 2123/62; 2154/62. *Diário Oficial Municipal*, Curitiba. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/plano-diretor-curitiba-pr>> Acesso em: fevereiro de 2015.

Curitiba (1970). *Plano de Preservação de Curitiba*. Curitiba.

Curitiba (1984). Lei Municipal 1547 de 14 de dezembro de 1984. Deixa sem efeito os Decretos nº 1547, de 14 de dezembro de 1979, nº 414, de 29 de outubro de 1982 e nº 161 de 8 de maio de 1981. *Diário Oficial Municipal*, Curitiba. Disponível em: <<https://www.leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/1984/20/196/decreto-n-196-1984-deixa-sem-efeito-os-decretos-n-s-1547-de-14-de-dezembro-de-1979-414-de-29-de-outubro-de-1982-e-161-de-8-de-maio-de-1981>> Acesso em: fevereiro de 2015.

Curitiba (1984). *Plano Reviver Curitiba*. Curitiba.

Curitiba (2005). *Programa Marco Zero*. Curitiba.

Curitiba (2015a). *Projeto de Lei de Proteção do Patrimônio Cultural de Curitiba*. Curitiba. Disponível em: <<https://cordioli.files.wordpress.com/2015/01/pmc-pl-patrimc3b4nio-cultural.pdf>> Acesso em: março de 2015.

Curitiba (2015b). Sítio oficial institucional. Curitiba. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/>> Acesso em: maio de 2015.

Dudeque, Irã Taborda (2001). *Espirais de Madeira: Uma História Da Arquitetura de Curitiba*. 1a Ed. São Paulo, SP: Studio Nobel: FAPESP.

_____ (2010). *Nenhum dia sem uma linha: uma história do urbanismo em Curitiba*. 1ª Ed. São Paulo: Studio Nobel. 428p.

Fonseca, Maria Cecília Londres (2009). *O Patrimônio Em Processo: Trajetória Da Política Federal de Preservação No Brasil*. 3a ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: MinC-IPHAN.

Gnoato, Luis Salvador (2006). *Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois - Algumas premissas teóricas do Plano Wilheim-IPPUC*. Curitiba. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351>> Acesso em: fevereiro de 2015.

Gonçalves, Josilena Maria Zanello (2003). A arquitetura moderna e o sesquicentenário de emancipação política do Paraná: o tombamento de marcos de referência da arquitetura moderna paranaense. In: *5º Seminário DOCOMOMO Brasil*, São Carlos.

ICOMOS (1964) *Carta de Veneza*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>>. Acesso em: agosto de 2014.

Navolar, Jeferson Dantas (2011). *A arquitetura resultante da preservação do patrimônio edificado de Curitiba*. 1ª Ed. A Capital 10. Curitiba: Factum Pesquisas Históricas.

Sánchez, Fernanda (2010). *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2a Edição. Chapecó: Argos.

Santos, Milton (2012). *A Natureza Do Espaço: Técnica e tempo, razão e emoção*. 4a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

Secchi, Bernardo (2012). *Primeira lição de urbanismo*. Debates 306. São Paulo: Perspectiva.

Impactos Socioambientais da Expansão Urbana na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro, Planaltina-DF

Weber Santos

Universidade de Brasília (UnB), Instituto de Ciências Humanas, Departamento de Geografia

Campus Universitário Darcy Ribeiro, ICC Norte

weber.fala@gmail.com.br

Resumo

Devido ao intenso crescimento da população humana e o seu adensamento em núcleos urbanos desde o final do século XIX, o crescimento das cidades é um fator de elevada promoção de impactos ambientais. É possível observar esta dinâmica na construção da mais nova capital brasileira, Brasília e, conseqüentemente, na formação do Distrito Federal (DF), onde subúrbios foram criados para ocupação das classes sociais mais pobres. Nestes locais, os processos de ocupação territorial e de urbanização ocorreram de modo precário e até mesmo em desacordo com as diretrizes legais. Como objeto de estudo destas questões foram selecionados os parcelamentos urbanos encontrados na área da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro, localizada na cidade de Planaltina-DF. O trabalho teve por objetivo geral identificar os impactos ambientais do processo de urbanização da referida área, utilizando-se tanto referências primárias como secundárias para o alcance deste item. Assim sendo, realizou-se a caracterização do processo de ocupação e a análise de indicadores sociais e ambientais da região. Por fim, objetivos e hipóteses previamente formulados para a verificação da ocorrência de impactos socioambientais na área tiveram a validade discutida na conclusão.

Palavras-chave

Ocupação territorial; urbanização; impactos socioambientais; gestão ambiental.

Abstract

In despite of the intense population growing and its densification in urban centers since 19th century, cities growing is a factor of high environmental impacts promotion. It is possible to note this dynamic in the building of the newest brazilian capital, Brasília, and consequently in the formation of the Federal District (DF), where suburbs appeared, for the occupation of the poorest social class. In those places, the territorial occupation process and urbanization happened on a precarious way and even disagreeing with law statements. The spatial reference selected for the study of these questions is the urbanization at Córrego do Atoleiro Hydrographic Basin, in Planaltina-DF. The essay had as objective to identify the environmental impacts from the area urbanization process, using primary and secondary references to reach this goal. Therefore, the occupation process characterization was made and the analysis of social and environmental indicators of the region. At the end, each objectives and hypothesis previously done about the occurrence of environmental impacts at the area had its acceptability discussed on the conclusion.

Keywords

Territorial occupation; urbanization; environmental impacts; environmental management

Introdução

Um dos fatores que proporcionaram alterações nos ecossistemas é o crescimento da população humana, que se deu de forma exponencial, a partir do século XVIII, no contexto da Revolução Industrial (ROMEIRO, 2001). A partir desse ponto há também outra abordagem adjacente à questão do aumento das modificações no meio natural, caracterizada pelo uso e ocupação de territórios e pela formação e multiplicação de centros urbanos. A interação entre essas duas abordagens permite o acréscimo do termo “sócio” na expressão “impactos ambientais”.

Por conta do seu processo de industrialização, que se deu com mais veemência na região sudeste no começo do século XX, o Brasil passou a experimentar a inversão da ocupação do meio de vida de sua população, tornando-se esta, gradualmente, em sua maioria urbana. Numa escala espaço-temporal menor essa relação também é observada na região do Distrito Federal (DF): a incidência cada vez maior de problemas socioambientais como consequência do elevado crescimento e adensamento populacional e também da ocupação de áreas com restrições ambientais. Dessa forma:

[...] o problema da expansão urbana é considerado grave no Distrito Federal devido à urbanização de seu espaço físico: cerca de 95% da população é urbana, e a situação tem como pontos vulneráveis a escassez de recursos hídricos e a susceptibilidade do solo à erosão. Isso justifica o fato de as questões ambientais mais relevantes estarem ligadas à forma de ocupação territorial e à carência de uma infraestrutura adequada (JATOBÁ, 2000 *apud* FONSECA, 2007: 13).

Das áreas no DF que manifestam essa dinâmica está a região abrangida pela cidade de Planaltina. Apesar de ter sido fundada em 1859, o crescimento populacional e a ocupação do solo têm índices de aumento vertiginosos a partir da década de 1950, quando se deu início à construção de Brasília. Nesse período a cidade foi incorporada como Região Administrativa do DF (CODEPLAN, 2007).

Sobretudo, esses processos de crescimento e ocupação urbana se deram de forma desordenada, isto é, sem planejamento, por parte do poder público. Isso permitiu que muitos conjuntos habitacionais fossem formados sem condições básicas de infraestrutura, de saneamento básico e em alguns casos ocupando áreas extremamente sensíveis ambientalmente, as Áreas de Preservação Permanente (APPs).

Entre estas áreas ocupadas sem nenhum tipo de planejamento público em Planaltina-DF estão os parcelamentos situados na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro (**figura 1**). A área dessa região é de 25,53 km², tendo à montante (a leste) a DF-345 e à jusante (a oeste) a confluência com o ribeirão Mestre D'Armas. A expansão urbana se dá na porção oeste da região do Córrego do Atoleiro, em áreas pertencentes ou próximas aos bairros Vila Burity, Vila Vicentina e Setor Sul, à margem direita do córrego, e Arapoanga, Bairro Nossa Senhora de Fátima e uma série de loteamentos particulares, à margem esquerda (FARIAS *et al.*, 2007).

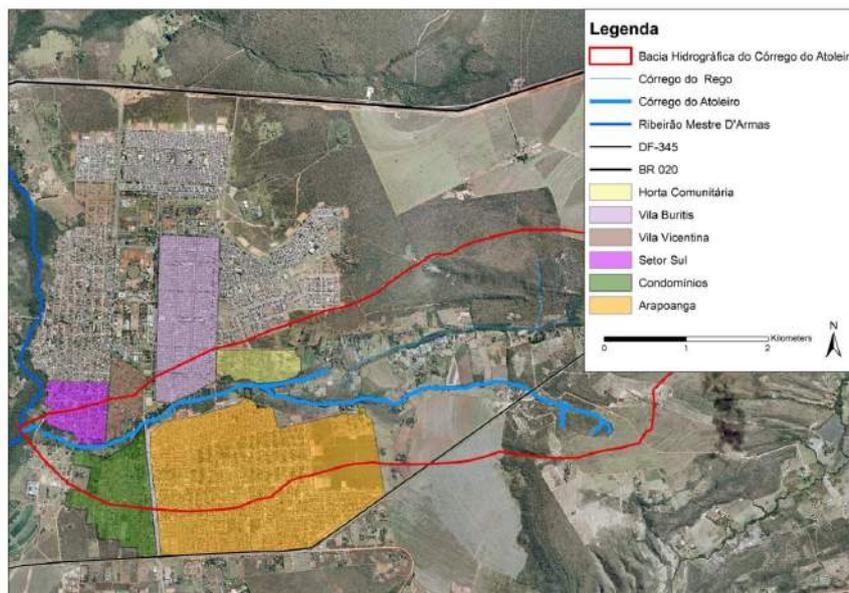


Figura 1. Mapa de Localização da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro

A partir desse tema formula-se a seguinte questão como problema para esta pesquisa: quais os impactos socioambientais da expansão urbana desordenada em Planaltina-DF?

Lima e Roncaglio (2001) elaboram questionamentos interessantes sobre a questão da degradação socioambiental urbana e alguns deles são tomados como perguntas de apoio ao problema desta pesquisa: Qual é a importância da conformação histórica e sociocultural no processo de degradação urbana? Quais seriam os indicadores de sustentabilidade para o espaço urbano? É possível estabelecer no ambiente urbano formas de apropriação do solo, do ar, das águas, que não provoquem ou que controlem a degradação?

Fonseca (2007) afirma que a urbanização desordenada contribui para a degradação ambiental do bioma cerrado no processo de ocupação do DF, gerando reflexos que desfavorecem as condições socioambientais. Dessa forma, entender o crescimento urbano desordenado é relevante para o planejamento de ações mitigadoras de problemas atuais e preventivas de eventuais proposições de parcelamentos.

O objetivo geral deste trabalho é identificar os impactos socioambientais gerados em decorrência de parcelamentos de solo urbano na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. De acordo com Sánchez (2008),

a identificação de impactos consiste na descrição das consequências esperadas de um determinado empreendimento e dos mecanismos pelos quais se dão as relações

de causa e efeito, a partir das ações modificadoras do meio ambiente que compõe tal empreendimento (SÁNCHEZ, 2008: 176).

Desta forma, para descrever as consequências da urbanização desordenada na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro e as relações de causa e efeito deste processo, tem-se como objetivos específicos: caracterizar o processo de ocupação local e diagnosticar os aspectos sociais e de qualidade ambiental da região.

No contexto do problema do presente trabalho toma-se como hipótese básica que os impactos socioambientais da expansão urbana na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro estão relacionados: i) à degradação dos recursos hídricos, da vegetação e do solo; e, ii) a baixos índices de desenvolvimento humano e de qualidade de vida da população local. As hipóteses secundárias ou de apoio são:

- A expansão urbana ocorreu de forma desordenada e está relacionada a fatores econômicos, políticos e institucionais específicos de alguns momentos históricos.
- Os impactos socioambientais não estão necessariamente atrelados à falta de planejamento urbano, ambiental, mas à ineficiência no cumprimento do mesmo, dada à permissividade de sucessivos governos distritais quanto à ocupação irregular de áreas.
- Caso o Estado estabeleça o devido processo de ocupação de territórios, sobretudo quanto à proteção das áreas ambientalmente sensíveis no espaço urbano, é possível o uso dos recursos naturais sem a ocorrência de degradação ou poluição do meio natural.

A tese de Carvalho (2012) aborda a identificação e análise de impactos socioambientais na região de Santa Maria, DF, por meio do uso da metodologia Pressão-Estado-Impacto-Resposta (PEIR). Esta metodologia é muito comum nos estudos de planejamento ambiental e territorial, como visto em Santos (2004), e consiste em classificar em etapas as ações sobre o meio, bem como as características do mesmo em cada uma delas com relação à ocorrência dos impactos ambientais.

Sánchez (2008) é uma importante referência para os estudos de avaliação de impacto ambiental, abordando todas as etapas de elaboração dos mesmos e os principais conceitos, métodos e instrumentos para a prática desta avaliação.

Quanto à metodologia, a pesquisa foi abordada dedutivamente, isto é, partindo dos conhecimentos teóricos referentes à expansão urbana e à degradação socioambiental urbana se buscou entender os fenômenos particulares atuantes na referida região de estudo. Além disso, foi empregada uma abordagem dirigida dos estudos (SÁNCHEZ, 2008).

Quanto às técnicas da pesquisa, ou seja, a parte prática da coleta de dados (LAKATOS e MARCONI, 1992), tanto a documentação indireta como a direta foram utilizadas. Na documentação indireta, que

consiste na seleção de dados secundários, foi usada a pesquisa documental, com a busca de informações referentes à região nas agências governamentais do DF, como IBRAM¹, TERRACAP², SEDHAB³ e CODEPLAN⁴. Além dos dados desses órgãos públicos, também foi consultada a produção sobre o tema e a localidade em trabalhos de cunho científico, como teses, artigos, demais tipos de publicações.

Já na documentação direta, isto é, o levantamento de dados primários, a observação e a entrevista, os principais meios de observação direta intensiva (LAKATOS e MARCONI, 1992), foram efetuadas. A técnica de observação, a qual se baseia no uso dos sentidos para a obtenção de aspectos da realidade, foi fundamental no processo de coleta, análise e interpretação das informações da área, contribuindo diretamente com o objetivo específico de avaliação dos indicadores sociais e qualidade ambiental da região. As fotografias da área foram o principal produto desta técnica.

A outra técnica de coleta de dados primários utilizada foi a entrevista, que consiste na realização de conversação face a face (LAKATOS e MARCONI, 1992). Por meio de entrevistas com alguns moradores, especialmente com os de mais tempo de residência na região, as informações das características físicas naturais da área, do processo de ocupação da região e da urbanização foram resgatadas e compiladas na composição deste trabalho.

Ocupação Territorial e Urbanização na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro

A “Coletânea de Informações Socioeconômicas de Planaltina”, publicada pela CODEPLAN no ano de 2007, traz as seguintes considerações sobre o processo de urbanização da cidade:

Até a sua incorporação ao Distrito Federal, em 1960, Planaltina mantinha características de um povoado do interior. A partir de então um considerável contingente populacional foi incorporado à localidade, oriundo das retiradas de invasões das retiradas de invasões realizadas até 1971. Esta se deu, inicialmente, pela criação de um loteamento “na área adjunta ao núcleo urbano tradicional”, em que mais de 2000 lotes “acompanharam o traçado viário existente, a leste, e estenderam o seu limite oeste até o córrego Mestre d’Armas” (CODEPLAN, 2007: 8).

Os moradores mais antigos da área possuem um relato extremamente precioso sobre as características naturais e o modo de vida da população no decorrer do processo de ocupação da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro.

¹ Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - Brasília Ambiental

² Companhia Imobiliária de Brasília

³ Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano

⁴ Companhia de Planejamento do Distrito Federal

A senhora Angelita Moraes, 67 anos e o filho dela, Nonato, 49 anos, são moradores da Quadra 5 da Vila Buritis desde o início da década de 1970 e acompanharam o processo de ocupação e urbanização da área. Eles contam que onde existem hoje a Quadra 6 da Vila Buritis e o bairro Arapoanga havia uma grande vereda⁵, na região mais próxima ao Córrego do Atoleiro, que gradualmente passava a uma vegetação de Cerrado (possivelmente *Sensu Stricto*, dadas as características da região adjacente ainda preservada), o qual se estendia por toda a região onde hoje é o bairro do Arapoanga e a Horta Comunitária.

O relato deles sobre as características do meio ambiente naquela época faz referência à riqueza natural e biodiversidade da região, que inclusive eram usadas pelos moradores de Planaltina para lazer, como os banhos tomados no córrego; uso cotidiano, por meio da produção de remédios com espécies vegetais, consumo de frutos do Cerrado e confecção de artesanato) e até caça de animais.

Perguntados sobre como aconteceu a urbanização na área, estes moradores contam que o mesmo se deu com a criação da Horta Comunitária, na década de 1970, sob liderança de uma senhora conhecida como Maria do Barro. Segundo os entrevistados, a implantação deste assentamento habitacional foi realizada com o soterramento de nascentes e a supressão da vegetação nativa para atividade de agricultura.

Na sequência, nos anos 1980, o GDF⁶ implantou a Quadra 6 da Vila Buritis, também realizando a supressão do Cerrado e o soterramento de nascentes, até as proximidades do Córrego do Atoleiro, descaracterizando a vereda ali existente. Algumas chácaras também foram parceladas entre a Horta Comunitária e a Quadra 6 da Vila Buritis, às margens do córrego. Também nesta década deu-se início à urbanização da porção mais recente da Vila Vicentina e de todo o Setor Sul.

Já na década de 1990, o proprietário das terras à margem esquerda do Córrego do Atoleiro na altura da Horta Comunitária e da Vila Buritis iniciou o parcelamento das mesmas, dando assim início ao bairro Arapoanga e uma série de condomínios. Até então, estes parcelamentos, dada sua grande dimensão espacial, tem sido os principais focos de ocupação urbana na região.

Desta forma entende-se que até a década de 1970 a região do Córrego do Atoleiro teve uma ocupação territorial moderada e sem prejuízo as condições físicas e bióticas características do ambiente natural. Contudo, dado o contexto de urbanização do Distrito Federal a partir da época acima referida, a região sofreu uma descaracterização ambiental com sucessivos projetos habitacionais, já que estes foram executados sem nenhum tipo de planejamento público.

⁵ No sentido pretendido pelos entrevistados, região com solo hidromórfico, abundante presença de nascentes e vegetação característica, como palmeiras; brejo.

⁶ Governo do Distrito Federal

Apresenta-se na **figura 2** a seguir um resumo da contextualização histórica da ocupação territorial no Distrito Federal (SOUZA, 2010) e na região da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro:

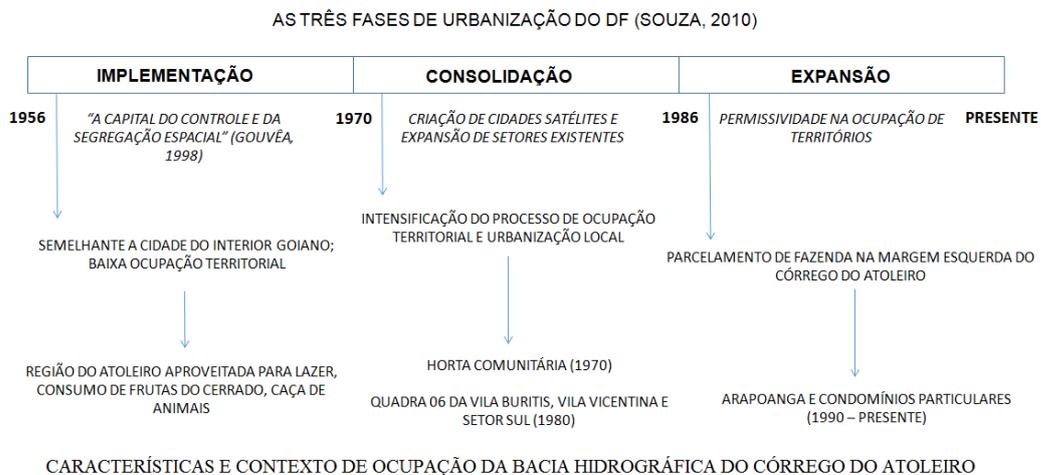


Figura 2. Ocupação Territorial e Urbanização na Perspectiva Histórica Regional

Ainda hoje o Arapoanga (Arapoanga) e os parcelamentos particulares à margem esquerda do Córrego do Atoleiro não são regularizados em termos fundiários pelo GDF. A TERRACAP denominou toda esta porção como Setor Habitacional Arapoanga, como se vê na **figura 3**, dada à possibilidade de regularização da área de acordo com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT – do DF (DISTRITO FEDERAL, 2012).

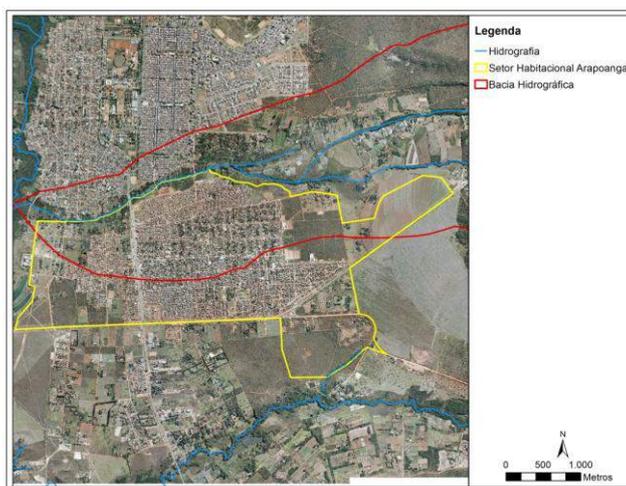


Figura 3. Área de Regularização (Setor Habitacional Arapoanga) na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. Fonte: TERRACAP (2010)

Considerando-se o modelo PEIR (SANTOS, 2004), a ocupação territorial e a urbanização consistem no estágio "Pressão", afetando as características naturais, o uso e a disponibilidade dos recursos ambientais.

Impactos Socioambientais na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro

A verificação dos impactos socioambientais na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro foi realizada a partir do levantamento, direto e indireto, de indicadores sociais e ambientais da região. Após a verificação das informações coletadas foi feita a caracterização dos impactos socioambientais da área.

É necessário fazer esclarecimentos quanto às fontes de dados utilizadas na documentação indireta para alguns dos indicadores. A Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD - (CODEPLAN, 2011) foi realizada em 30 Regiões Administrativas, em 22.970 domicílios, adotando-se a amostragem aleatória simplificada não proporcional devido a disparidade na quantidade de residências em cada cidade satélite. A previsão de erro dos resultados é de um ponto percentual (1%).

Já a Pesquisa Domiciliar Socioeconômica - PEDS - (CODEPLAN, 2009) teve por objetivo levantar informações sobre as regiões de menor poder aquisitivo e, conseqüentemente, maior vulnerabilidade social. Os parâmetros utilizados para selecionar essas regiões foram renda familiar até dois salários mínimos de acordo com a PDAD de 2004, e consumo de energia até 80 kW por mês, segundo dados da CEB⁷. A coleta de dados foi realizada em 3,6% dos domicílios das 15 Regiões Administrativas selecionadas, tendo a pesquisa cinco pontos percentuais (5%) de margem de erro.

Além disto, é preciso esclarecer que os valores utilizados se referem a toda Região Administrativa de Planaltina e não somente à área de estudo. De forma geral, entende-se que estes dados fornecem um paralelo aproximado à realidade da área, sendo esta compreensão um pressuposto assumido para a finalidade do estudo ora proposto.

Por fim, os indicadores sociais e ambientais apresentam estreita relação, ocorrendo interações entre os mesmos por diversas vezes no curso das respectivas análises, as quais não podem ser omitidas. Tendo em vista a abordagem sistêmica⁸ conferida ao entendimento dos processos ambientais, e que no caso deste estudo estão atrelados aos sociais, este é um fato totalmente compreensível.

Seguindo o modelo PEIR, o primeiro estágio, a "Pressão" sobre o ambiente natural, é fortemente embasado no indicador social "demografia". Os outros dois indicadores selecionados, "escolaridade" e "emprego e renda", são usados com a finalidade de caracterizar as condições socioeconômicas da população.

Como citado anteriormente, a questão demográfica é muito relevante no estabelecimento (pressão) das condições sociais e físicas de um ambiente (estado), as quais podem, caso sejam mal planejadas ou geridas, criar e em seguida potencializar desordem social e degradação ambiental (impactos).

⁷ Companhia Energética de Brasília

⁸ A Teoria Geral dos Sistemas foi criada por Ludwig von Bertalanffy na década de 1950. Ela afirma a relação existente entre um sistema e o meio no qual este se insere e que a compreensão das partes é fundamental para a determinação do todo, entre outros postulados.

A região apresenta uma taxa de crescimento populacional de 14,86% entre os anos 2004 e 2011, menor que a de todo o DF no mesmo período, 21,92% (CODEPLAN, 2011). Contudo, pode-se verificar o relevante papel desempenhado pela imigração no aumento da população, já que a taxa de crescimento vegetativo⁹ da população do Distrito Federal é muito baixa, tendo, por exemplo, em 2010 a ordem de 1,3% (CODEPLAN, 2013). Tendo isto em vista, a informação sobre o período de tempo de imigração para a região também foi levantada. Pode-se verificar que 64,07% das pessoas que se deslocaram para a região o fizeram na década de 1980, período conhecido tanto pela consolidação de alguns núcleos urbanos como pelo início das grandes "invasões em massa" motivadas pelo *déficit* habitacional gerado por causa da relação assimétrica entre moradia e oferta de emprego, sendo este último o motivo central da imigração em quase metade dos casos.

Assim, percebe-se a intensa ocupação populacional da área da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro, sendo a porção norte (margem direita do Córrego do Atoleiro), onde se localiza a Vila Buritis (quadras 5 e 6), ocupada entre as décadas de 1970 e 1980 e a porção sul (margem esquerda), onde estão vários parcelamentos particulares e o bairro Arapoanga, a partir dos anos 1990.

O grau de instrução é usado com a finalidade de caracterizar socioeconomicamente a população, dada a alta correlação deste dado com o poder aquisitivo e o desenvolvimento social. Na média das duas pesquisas mencionadas anteriormente, cerca de 22% dos habitantes da região possuem no mínimo o Ensino Médio completo. Este percentual representa pouco mais da metade do referente à média do restante do DF, que era de 41,59% (CODEPLAN, 2011). Embora seja esta uma comparação genérica, pode-se ver que os habitantes da região apresentam um índice de escolaridade baixo.

Verifica-se que 38,68% da população de Planaltina ocupava algum posto de trabalho remunerado, sendo que este percentual para todo DF é de 41,75%. Já sobre o índice de desemprego, observa-se que a taxa verificada no DF, 3,9%, era praticamente a mesma da região de Planaltina, 4,17%.

Além disto, a renda domiciliar média mensal em Planaltina é de R\$ 2.308,51, cerca de quatro salários mínimos¹⁰ à época, enquanto que em todo DF a renda média mensal era de R\$ 4.640,86, isto é, oito salários mínimos e meio. O estrato de rendimento médio de Planaltina faz com que esta seja classificada no grupo "Média-Baixa Renda" segundo a PDAD de 2011 (CODEPLAN, 2011).

⁹ O crescimento vegetativo (ou natural) se dá pela fórmula "(número de nascidos vivos menos número de óbitos) dividido pelo tamanho da população" em determinado período de tempo

¹⁰ Salário mínimo de R\$ 545,00, vigente entre 1º de março e 31 de dezembro de 2011.

Por fim, a mesma PDAD 2011 apresenta um Coeficiente de Gini¹¹ para a distribuição de renda nas Regiões Administrativas. Neste item, Planaltina teve o valor calculado em 0,462, enquanto que no DF o coeficiente foi medido em 0,510 (CODEPLAN, 2011), valor facilmente compreendido dada a imensa disparidade socioeconômica observada entre as Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Já os indicadores ambientais propiciam à verificação das condições atuais do meio físico na área de estudo, correspondendo assim aos estágios "Estado" e "Impacto" no modelo PEIR. São eles: "uso e ocupação do solo - área urbanizada e APP", "saneamento básico - esgotamento sanitário e coleta de lixo" e "hidrografia".

De acordo com o Zoneamento do DF estabelecido pela atualização da lei do PDOT em 2012 (DISTRITO FEDERAL, 2012), há duas zonas definidas para esta porção urbanizada da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro, a saber:

- Zona Urbana Consolidada (ZUC); e,
- Zona Urbana de Expansão e Qualificação (ZUEQ).

Como o nome prontamente sugere, as ZUCs foram estabelecidas nas aglomerações habitacionais predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade populacional. Já as ZUEQs se referem às áreas propensas à ocupação e que possuem relação direta com as ZUCs, com densidade habitacional média, isto é, entre 15 e 50 habitantes por hectare (DISTRITO FEDERAL, 2009).

Contudo, como se observa na **figura 4**, há uma enorme área com características de urbanização consolidada e também em processo de urbanização, com densidade populacional semelhante à ZUC, à margem esquerda do Córrego do Atoleiro.

¹¹ O Coeficiente de Gini é utilizado para calcular desigualdade entre variáveis, sendo comumente utilizado em estudos sobre Desenvolvimento Social para analisar a variação entre "distribuição de renda" e "população". Ele varia entre 0,0 (igualdade perfeita) e 1,0 (total desigualdade).

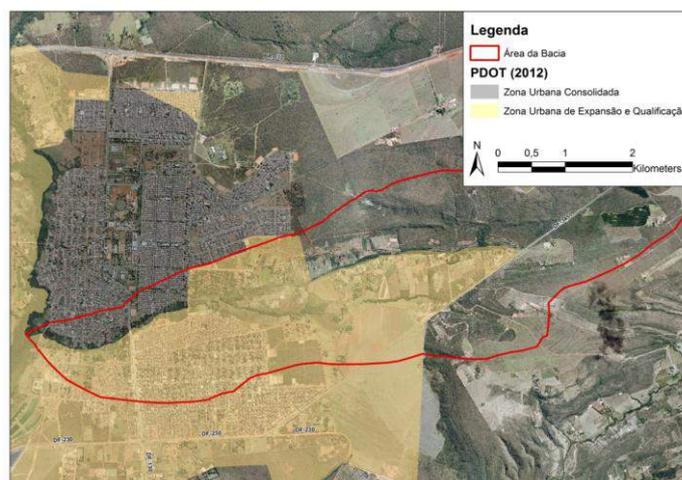


Figura 4. Zoneamento Instituído pela atualização do PDOT/DF. Fonte: Distrito Federal (2012)

A **figura 5**, de uso e ocupação do solo na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro, apresentada em *Farias et al. (2007)*, também ajuda a entender a dinâmica urbanização da região.

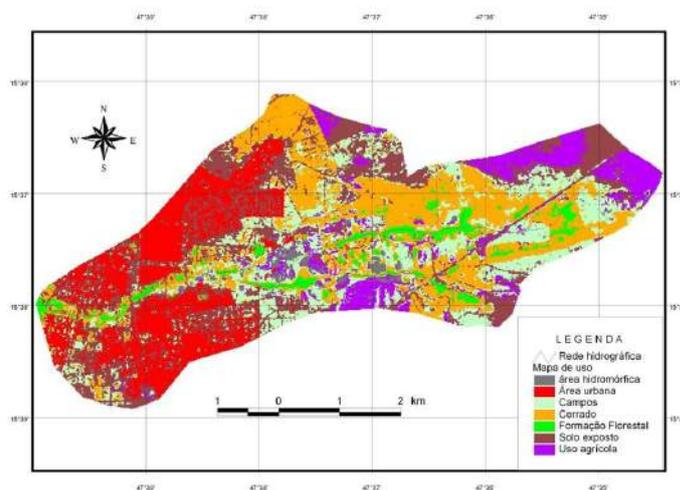


Figura 5. Mapa de Uso e Ocupação do Solo da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. Fonte: *Farias e. al. (2007)*

Assim, pode-se perceber a intensa pressão exercida sobre o ambiente natural da região por conta do processo de urbanização, o qual se deu em desrespeito ao planejamento territorial definido anteriormente, já que desde o primeiro PDOT, de 1992, até o PDOT de 2009, a atual ZUEQ era classificada como Zona Urbana de Uso Controlado - ZUUC, caracterizada por propiciar o equilíbrio entre o fator de proteção ambiental e o fator de assentamento urbano, representado pela presença de parcelamentos, apresentando características socioambientais específicas (DISTRITO FEDERAL, 2009).

Para a realização de uma abordagem mais acurada do uso e ocupação do solo na região, passa-se neste momento à análise específica da área urbanizada e da APP existente nas ZUC e ZUEQ da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro.

Na **figura 6** apresenta-se uma imagem de satélite da malha urbana de Planaltina localizada na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. Pode-se notar no mesmo o intenso grau de urbanização da bacia e a falta de ordenamento e planejamento da estrutura viária no perímetro residencial.

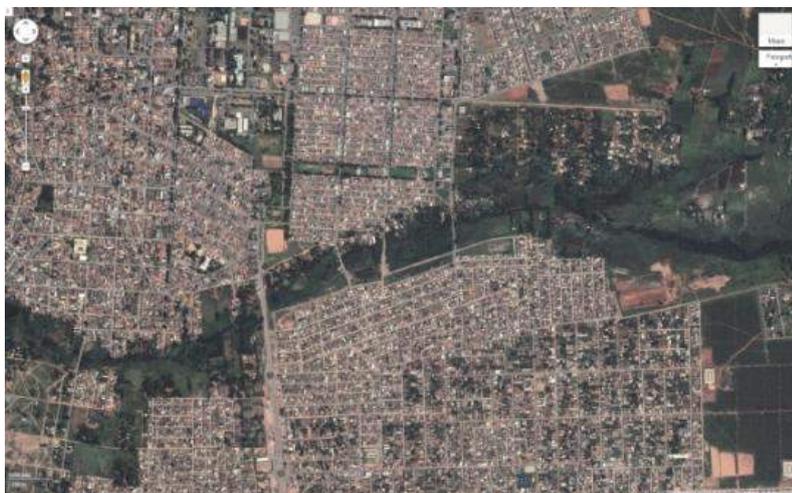


Figura 6. Malha Urbana na Área da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. Fonte: *Google Maps*

Além disto, apresentam-se dados sobre a infraestrutura pública em Planaltina, compilados da PDES de 2009 e PDAD de 2011. Deve-se levar em conta que há uma grande divergência nos percentuais referentes a cada item, à exceção de "Iluminação Pública", sendo que os da pesquisa do ano de 2009 apresentam dados característicos de uma área em processo de urbanização e já os apresentados na pesquisa de 2011 revelam um local de urbanização consolidada.

Por meio de visitas de campo foi possível verificar que a APP do Córrego do Atoleiro na sua porção urbana encontra-se em elevado estado de degradação ambiental. Isto se dá por conta da supressão da maior parte da vegetação, da disposição de resíduos sólidos e efluentes sanitários e da construção de casas na mesma, como se pode ver nas **figuras 7, 8 e 9**.



Figura 7. Situação da APP e do Córrego do Atoleiro numa das Pontes entre a Vila Buritis e o Arapoanga



Figura 8. Casa na APP do Córrego do Atoleiro



Figura 9. À Direita, o Córrego do Atoleiro; ao Centro, Entrada de uma Propriedade; à Esquerda, Edificação (Setor Sul)

O Saneamento Básico é outro indicador selecionado para a verificação da qualidade ambiental da área, que além de estar relacionado à poluição e/ou degradação ambiental também diz respeito à saúde pública de uma comunidade. Especificamente são analisados os tipos de esgotamento sanitário e de coleta de resíduos sólidos na região.

O cenário ideal para a coleta de esgoto é aquele em que todos os efluentes gerados são destinados para a rede coletora geral, isto é, direcionados para a Estação de Tratamento de Esgotos. Desta forma, mesmo o percentual mais alto apresentado para este tipo de coleta, 82,98%, não pode ser considerado satisfatório, dado também que os 17% restantes, distribuídos entre fossas e locais onde não há coleta, proporcionam o risco de contaminação do ambiente natural e ainda potencializam a ocorrência de doenças na população.

As **figuras 10 e 11** mostram a canalização de esgoto sanitário para o Córrego do Atoleiro:



Figura 10. Encanamento Destinando Efluentes Sanitários para o Córrego do Atoleiro. Fonte: Oliveira (2013)



Figura 11. Casa Erguida “dentro” do Córrego do Atoleiro (próximo da Horta Comunitária). Fonte: Oliveira (2013)

A disposição dos resíduos sólidos é outro aspecto que também é extremamente relevante no estabelecimento das condições de qualidade do meio físico e da saúde humana. Observa-se nas localidades que não há resíduos que não são coletados pelo SLU, como os de obras de construção civil, podas de árvores, eletrônicos, entre outros, os quais são jogados pela população em pontos distintos da região, inclusive na APP do Córrego do Atoleiro. As **figuras 12 e 13** a seguir mostram esta realidade.



Figura 12. Deposição de Resíduos próxima a uma das Pontes entre o Arapoanga e a Vila Buritis



Figura 13. Deposição de Resíduos na APP do Córrego do Atoleiro, nas Imedições do Bairro Arapoanga

A Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro se encontra na porção oeste da sub-bacia do Ribeirão Mestre D'Armas, que faz parte da Bacia do Rio São Bartolomeu. Esta última tem toda sua área delimitada como Área de Proteção Ambiental (APA), criada pelo Decreto 88.970 de 1983, sendo assim uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável de acordo com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC (BRASIL, 2000).

Localmente, pode-se verificar uma intensa alteração da hidrografia e a diminuição do volume de água do Córrego do Atoleiro relatada pelos moradores mais antigos. As causas para estas condições são o soterramento de nascentes durante o processo de urbanização da área e a drenagem do Córrego do Atoleiro para realização de obras de infraestrutura, como as pontes que ligam os conjuntos habitacionais (**figura 14**).



Figura 14. Condição do Córrego do Atoleiro nas entre a Vila Vicentina e Parcelamentos Particulares

Além disso, como apresentado no indicador "Saneamento Básico", é intensa disposição de resíduos ao longo do Córrego do Atoleiro, poluindo-se assim o mesmo. Também como apresentando em "Uso e Ocupação do Solo", há várias edificações na APP do córrego, fato que não coaduna com a conservação do mesmo.

A questão da classificação da relevância de um impacto é um dos pontos mais difíceis na realização de estudos ambientais, pois, como afirma Sánchez (2008), além dos critérios técnicos empregados nesta avaliação, não há como abrir mão do juízo de valor na determinação de quão significativa é certa alteração no meio físico, biótico ou antrópico de uma localidade e sua área de influência.

Tendo em vista a anterior apresentação e análise dos indicadores socioambientais selecionados para o estudo da área, os principais impactos sobre o meio social e a qualidade ambiental decorrentes da expansão urbana na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro foram listados e caracterizados. Cabe ainda dizer que estes impactos geram ou potencializam outros impactos, os quais não são discutidos com mais profundidade neste momento.

A seguir, apresenta-se a listagem dos mesmos e posteriormente a respectiva caracterização:

- descaracterização da APP;
- redução da disponibilidade hídrica do Córrego do Atoleiro;
- contaminação do solo e dos recursos hídricos; e,
- redução da qualidade de vida da população local.

Em toda a área a supressão de vegetação foi realizada de forma não planejada e insustentável, sobretudo quanto aos indivíduos arbóreos da APP do Córrego do Atoleiro. Além da perda de estrutura e de função ecológica naturais, há também prejuízos sociais, sobretudo para a saúde da comunidade local, relacionados à mudança do microclima e da umidade relativa do ar.

Ocorreu no processo de ocupação da Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro a extensa perda de nascentes devido ao processo de urbanização, como relatado pelos moradores da região e apresentado na caracterização da ocupação territorial e urbanização no primeiro capítulo.

Além disto, a supressão de vegetação nas APPs influenciou a redução da hidrografia local, contribuindo também para a diminuição do volume do Córrego do Atoleiro, devido ao aporte de sedimentos no mesmo e às obras de engenharia para infraestrutura pública e ocupação humana. Assim, sabe-se hoje que o volume de água do referido curso foi grandemente reduzido.

Outro impacto significativo é a contaminação do solo e dos recursos hídricos. Apesar de não serem realizadas análises físico-químicas e bacteriológicas de parâmetros estabelecidos normativamente, como os das Resoluções CONAMA¹² 357¹³ e 420¹⁴, pode-se inferir a ocorrência de tal impacto dada à deposição inadequada de resíduos sólidos e de efluentes em alguns pontos da região, sendo alguns destes locais as APPs e o próprio Córrego do Atoleiro, e também a alteração de propriedades organolépticas¹⁵ do mesmo, essencialmente a cor da água ao longo da porção urbana e o cheiro em alguns pontos específicos.

Este impacto é gerado por padrões insustentáveis de uso e ocupação do solo na região, já que os principais focos deste tipo de poluição ambiental advêm da disposição *in natura* de resíduos efluentes domiciliares e sólidos.

Ainda que as taxas de coleta dos serviços de saneamento básico sejam altas, constata-se a destinação inadequada em grande volume dos resíduos anteriormente citados, além de se presumir que desde o início da urbanização da área estes serviços públicos foram devidamente ofertados à população.

A redução da qualidade de vida da população local tem origem na ocupação do território de forma desordenada. A população local, caracteristicamente com baixas condições socioeconômicas, acaba não experimentando boas condições de vida devido a problemas relacionados ao elevado adensamento populacional e à degradação do ambiente natural, já que esta, como apontado nos impactos anteriores, influencia diretamente sobre o bem-estar social e à saúde pública.

Considerações Finais

¹² Conselho Nacional de Meio Ambiente - Ministério do Meio Ambiente.

¹³ Resolução nº 357, de 18 de março de 2005, dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes, e dá outras providências.

¹⁴ Resolução nº 420, de 28 de dezembro de 2009, dispõe sobre critérios e valores orientadores de qualidade do solo quanto à presença de substâncias químicas e estabelece diretrizes para o gerenciamento ambiental de áreas contaminadas por essas substâncias em decorrência de atividades antrópicas.

¹⁵ Características materiais perceptíveis pelo uso dos sentidos.

Por meio do entendimento da formação urbana da referida área de estudo (primeiro objetivo específico) e da verificação das condições do meio ambiente local (segundo objetivo específico) foi possível identificar os principais impactos ambientais provocados pela expansão urbana local, o objetivo geral do presente trabalho.

Verifica-se também que as hipóteses formuladas anteriormente podem ser consideradas verdadeiras, a saber, que a degradação dos recursos hídricos, da vegetação e do solo e baixos índices de qualidade de vida da população local são impactos socioambientais da expansão urbana na Bacia Hidrográfica do Córrego do Atoleiro. Quanto às hipóteses de apoio, as duas primeiras também podem ser vistas como afirmativas e a terceira não pode ser verificada.

A primeira hipótese de apoio versa que a expansão urbana ocorreu de forma desordenada, sendo resultado de fatores econômicos, políticos e institucionais específicos de alguns momentos históricos. Por meio da caracterização da ocupação do território da região pode-se perceber a influência de cada um dos três períodos apontados na formação do atual cenário, gerando assim a ocupação desordenada e insustentável da área.

Já a segunda hipótese de apoio se baseava na permissividade dos governos locais quanto à ocupação desordenada de territórios em detrimento dos instrumentos de planejamento existentes. Tanto na caracterização histórica quanto na análise do uso e ocupação do solo este fato é confirmado, principalmente na última fase de urbanização do Distrito Federal, quando as medidas de planejamento foram preteridas pelo próprio governo, que permitiu a ocupação da região como uma medida populista.

A última hipótese de apoio afirma o potencial de uso dos recursos naturais, neste caso para a urbanização, habitação, sem promover a degradação ambiental com a condição de que o Estado organize o processo de ocupação territorial. Teoricamente, espera-se que o Estado de fato faça isto e que ao ser ocupada deste modo, uma área apresente índices muito baixos de degradação do ambiente natural e boa qualidade de vida para os habitantes. Contudo, são necessárias realidades práticas para a constatação desta hipótese.

A eficiência do modelo de caracterização de aspectos ambientais PEIR pode ser verificada para o presente estudo, produzindo também importante base para a discussão dos resultados do trabalho.

Espera-se que este trabalho sirva como referência para estudos de planejamento urbano e ambiental e de gestão ambiental, tanto em territórios com processo de ocupação urbana desordenado, como a área de estudo ora apresentada, como para eventuais considerações de ocupações e parcelamentos urbanos.

A qualidade do ambiente natural e a busca e a manutenção de boas condições de vida de uma população são indissociáveis, sendo assim extremamente necessário conciliar as demandas sociais, neste caso, de habitação, com as diretrizes técnicas e legais estabelecidas para a conservação e o uso sustentável dos recursos naturais.

Referências Bibliográficas

CARVALHO, I.C.D.H. **Implicações Socioambientais Decorrentes do Processo de Urbanização da Regional Administrativa de Santa Maria (DF)**. 2012. 227p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

CODEPLAN. **Coletânea de Informações Socioeconômicas: RA VI – Planaltina**. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2007.

CODEPLAN. **Pesquisa Domiciliar Socioeconômica - PEDS**. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2009.

CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD**. Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2011.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012**. Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT - e dá outras providências. Disponível em: <http://www.sedhab.df.gov.br/arquivos/suplemento_ao_dodf_n_211.pdf>. Acesso em: 18 jun. 2013.

FARIAS, M.F.R. *et al.* Mapeamento de Uso e Ocupação do Solo e Detecção dos Impactos Ambientais Utilizando Imagens ASTER na Região Hidrográfica do Córrego do Atoleiro – Distrito Federal. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO, 13., 2007, Florianópolis. **Anais...** São José dos Campos: INPE, 2007. p. 6453-6460. Disponível em: <<http://urlib.net/dpi.inpe.br/sbsr@80/2006/10.20.16.57>>. Acesso em: 19 set. 2012.

FONSECA, P.C.M. **Análise dos Instrumentos EIA e RIVI na Gestão do Espaço Urbano: sub-região do Ribeirão Mestre D'Armas**. 2007. 164p. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Geografia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

LAKATOS, E.M.; MARCONI, M. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo: Atlas, 1992.

LIMA, M.; RONCAGLIO, C. Degradação Socioambiental Urbana, Políticas Públicas e Cidadania. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**, Curitiba, v.3, p.55-63, jan./jul. 2001. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/made/article/view/3028>>. Acesso em: 22 mai. 2012.

OLIVEIRA, W.G.de. **Ambiental: a cidade é laboratório de seus habitantes**. Disponível em: <http://www.ensaios.info/sosambiental/atoleiro_esgoto.php>. Acesso em: 02 jul. 2013.

ROMEIRO, A.R. **Economia ou Economia Política da Sustentabilidade?** Texto para Discussão. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, n. 102, set. 2001.

SÁNCHEZ, L.E. **Avaliação de Impacto Ambiental: conceitos e métodos**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.

SANTOS, R.F.dos. Indicadores Ambientais e Planejamento. In: _____. **Planejamento Ambiental: teoria e prática**. São Paulo: Oficina de Textos, 2004.

TERRACAP. **Ocupações Setor Habitacional Arapoanga**. Diretoria Técnica e de Licitação (DITEC) - Gerência de Regularização Fundiária (GEREF), 2010. Disponível em: <<http://www.terracap.df.gov.br/sistemasInternet/consultaOcupacao/uc/manterConsultaOcupacao/index.php>>. Acesso em: 24 abr. 2013.

Entre o espaço construído e o espaço vivido
Região Metropolitana de Porto Alegre – 1980 / 2014
Os casos Guajuviras e Morada do Vale I

William Mog, Maria Almeida

PROPUR, Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Endereço: Rua Sarmento Leite, 320, 90050-170, Porto Alegre - RS – Brasil / Telefones: (51) 3308 3145
williammog@hotmail.com, msa@portoweb.com.br

Resumo

O artigo aborda as formas de transformação do espaço público de loteamentos habitacionais estabelecendo um comparativo entre a origem do espaço construído e o momento atual do espaço vivido. Busca-se entender o papel que a relação entre as partes arquitetônicas e o todo urbano representam na integração dos moradores no seu espaço cotidiano. Para tal, é realizado um estudo entre dois loteamentos habitacionais produzidos na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) durante a década de 1980: o Guajuviras em Canoas/RS e a Morada do Vale I em Gravataí/RS. Pretende-se realizar um estudo comparativo entre recortes de áreas verdes ou de praça destes loteamentos com a intenção de demonstrar as diferentes dinâmicas de apropriação e transformação em função das relações entre o público e o privado. Utiliza-se como método de análise a sintaxe espacial em função dos mapas convexos de dois momentos temporais: o projeto construído espacialmente e o projeto vivido socialmente.

Palavras-chave

Transformação; loteamentos; apropriação; mapas convexos.

Abstract

The article discusses the ways of transformation of public space for housing developments by establishing a comparison between the origin of the built environment and the current time of lived space. We seek to understand the role that the relationship between the architectural and urban parts all represents the integration of the residents in their daily space. To this end, it conducted a study between two housing developments produced in the Metropolitan Area of Porto Alegre (MAPA) during the 1980s: the Guajuviras in Canoas/RS and the Morada do Vale I in Gravataí/RS. We intend to conduct a comparative study of cuttings of green areas or court these allotments intended to demonstrate the different dynamics of appropriation and transformation in terms of relations between the public and the private. It is used as a method to analyze the spatial syntax on the basis of convex maps of two time periods: the spatially built project and the socially experienced project.

Keywords

Transformation; allotments; appropriation; convex maps.

Introdução

O artigo aborda o tema da apropriação social de espaços habitacionais ao enfatizar a relação entre as partes arquitetônicas e o todo urbano no tempo. Entende-se que o todo é diferente da soma das suas partes, pois este é constituído pelas partes e por suas relações gerando uma complexidade superior à simples agregação de elementos isolados. Portanto, a consolidação e a integração sócio-espacial de um lugar na cidade preexistente dependem de uma correspondência entre a forma arquitetônica enquanto composição das partes e o espaço urbano enquanto disposição do todo.

Como base teórica, pretende-se dialogar com autores como Peponis (1989), Hillier e Vaughan (2007) e Panerai, Castex e Depaule (2013) nas análises das formas morfológicas de apropriação social do espaço urbano de áreas habitacionais. Objetiva-se entender as diferentes condições espaciais que influenciam as diferentes maneiras de apropriação e integração dessas áreas nas dinâmicas urbanas da cidade.

Para materializar tal objetivo, pretende-se realizar um estudo de caso comparativo entre dois loteamentos habitacionais implantados na RMPA durante a década de 1980: o Guajuviras em Canoas/RS e a Morada do Vale I em Gravataí/RS. Ambos os lugares foram implantados a partir de um modelo de produção padronizada em massa. Contudo, as realidades sócio-espaciais atuais são antagônicas em função das distintas transformações sócio-espaciais vivenciadas pelos dois casos. Entende-se que tais diferenças estão relacionadas à interação entre a composição das partes e a disposição do todo.

Tal hipótese é expressa graficamente a partir de mapas convexos. Com base na metodologia da sintaxe espacial, a intenção é relacionar a composição formal e a disposição espacial no momento da implantação e da apropriação do projeto em função das relações entre o público e o privado. Logo, dois recortes correspondentes às áreas verdes ou de praça nos projetos dos loteamentos citados serão comparados na origem e na atualidade com o objetivo de evidenciar as distintas transformações entre o projetado e o apropriado.

Entre a forma arquitetônica e o espaço urbano

A configuração espacial de um lugar influencia na inserção do mesmo nas dinâmicas sócio-espaciais da cidade preexistente. Essa relação é materializada socialmente quando se evidencia uma correspondência entre o espaço construído e o espaço vivido responsável por sustentar uma integração idealizada no momento inicial do projeto. Nesse contexto, é fundamental a complementaridade entre o espaço urbano entendido como um todo e as suas formas arquitetônicas entendidas como suas partes constituintes. Dessa maneira, as relações espaciais originais se consolidam no tempo em função de grupos sociais que

se apropriam de um espaço que fornece o suporte às práticas. As pessoas se integram no seu espaço de convívio e a partir deste no entorno em função das interações entre o meio público e o meio privado.

A forma de produção e o espaço construído

Embora a cidade já existisse antes da industrialização, este modo de desenvolvimento gerou uma ruptura do sistema urbano criando uma lógica de organização social com implicações na produção do espaço. A industrialização caracteriza então a sociedade moderna e o projeto modernista. Dentro desse novo panorama surge uma relação estreita e de dependência entre industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. Esses aspectos aparecem no cotidiano e são inseparáveis e conflituosos ao mesmo tempo (LEFEBVRE, 2001, p. 14-16).

A cidade se torna homogênea e fragmentada simultaneamente em função da divisão entre os agentes que a constroem e os atores que a vivenciam. Segundo Lefebvre (1991, p. 166), o dominado e o apropriado deveriam caminhar juntos na consolidação do espaço urbano. Contudo, a história da acumulação capitalista também é a história da separação de ambos. Dessa separação surgem os conflitos entre os dois grupos e suas ações. A produção do espaço não está mais vinculada às necessidades das pessoas, mas aos interesses dos agentes hegemônicos. O desejo do lucro máximo por parte de tais agentes em detrimento da sustentação das dinâmicas urbanas fragiliza a interação das pessoas no espaço da sociedade urbana (LEFEBVRE, 2001, p. 19).

Em função dessa problemática, teóricos enfatizam a necessidade de unificação entre as esferas físicas e sociais do meio urbano. Segundo Hillier e Vaughan (2007, p. 206), é necessário pensar a cidade como uma coisa só, pois o espaço abrange tanto a cidade física quanto a cidade dita social que interagem e funcionam simultaneamente. Logo, os padrões espaciais da cidade física só são complexos, porque se materializam nela uma série de atividades sociais que geram tais padrões com o objetivo de responder aos diferentes interesses de grupos sociais conflituosos. Contudo, o que se observa atualmente é o desaparecimento desses padrões que garantem a integração sócio-espacial em função da lógica de mercado dominante responsável pela hierarquização dos atores envolvidos no espaço e dos processos auto-organizados de expansão urbana.

Dessa conjuntura surge uma submissão a uma rigorosa disciplina onde o controle está na racionalidade econômica do sistema capitalista que fornece aos indivíduos uma liberdade maquiada em função de um tratamento instrumental das relações espaciais (HARVEY, 1992, p. 34). Tal aspecto está relacionado ao surgimento de áreas habitacionais homogêneas, fragmentadas e isoladas do tecido preexistente resultando na segregação espacial e residencial como um problema social (HILLIER; VAUGHAN, 2007, p. 224-225). Portanto, é compreensível que tais espaços que são incompletos do ponto de vista urbanístico na medida em que foram projetados desconsiderando o cotidiano sócio-espacial, passem por

transformações em função da ação dos seus moradores e usuários. Estes buscam, a sua maneira, uma aproximação entre o espaço urbano e suas formas arquitetônicas constituintes resgatando as relações entre o público e o privado.

A forma de apropriação e o espaço vivido

Apesar da padronização na produção habitacional contemporânea em função dos vínculos com interesses econômicos, as características espaciais particulares e locais não devem ser esquecidas. Uma visão generalista do espaço a partir do modo de produção pode gerar interpretações equivocadas da organização espacial, pois certos espaços decorrentes deste modo de produção apresentam especificidades que rompem com a lógica do projeto fechado e totalizante (HARVEY, 1992, p. 49). Tais especificidades dizem respeito ao espaço urbano e não à forma arquitetônica padronizada em si, pois a diferença está na disposição relacional, que pode ser mais ou menos adaptável no tempo (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 203). Logo, as falhas da produção habitacional se devem mais às suas soluções espaciais equivocadas que negligenciam a escala humana das práticas sociais do que simplesmente a um vocabulário formal (PEPONIS, 1989).

Essa constatação possibilita outro ponto de vista do espaço urbano, pois lugares resultantes de um mesmo modo de produção baseado na padronização formal podem vivenciar consolidações sócio-espaciais distintas em função de suas disposições relacionais endógenas e exógenas. Logo, um espaço que é concebido aparentemente de forma homogênea pode com o tempo se transformar em um lugar com características heterogêneas em função da capacidade de incorporar mudanças na sua estrutura original. Isso se evidencia quando o espaço é apropriado e passa por transformações na escala local propostas pelos próprios moradores e usuários que o adaptam às suas práticas com a intenção de atender às expectativas da vida cotidiana. As diferentes formas de apropriação de loteamentos habitacionais são um exemplo claro dessa dinâmica mutante em que a interação entre produção e apropriação social do espaço transforma as relações espaciais desses lugares com a cidade preexistente. Portanto, é na maneira como se transforma o espaço apropriado, condicionado pelo espaço projetado, que é possível verificar a materialização da integração ou da segregação das pessoas com seu espaço local e com a cidade em função dos padrões morfológicos do lugar.

A integração é objetivada em função das transformações sócio-espaciais que apresentam correspondência estrutural entre espaço construído e espaço vivido nas relações atuais entre o público e o privado. Ao contrário, a segregação sócio-espacial se materializa em função da falta de correspondência entre o meio físico construído e o meio social vivido, pois a estrutura física original é necessariamente negada para atender as práticas cotidianas da estrutura social gerando prováveis conflitos entre os atributos morfológicos originais do espaço e as formas de apropriação. Para que haja correspondência entre o meio físico e o social, o primeiro deve fornecer as condições para a

manifestação do segundo em função de uma relação dialética entre os espaços públicos e os privados na emergência de uma configuração espacial coerente com as práticas sociais. Tal relação garante a adaptabilidade do espaço às mudanças demográficas, econômicas e culturais (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013, p. 209).

Entre as políticas e os resultados espaciais

No Rio Grande do Sul, a política habitacional do período militar levou à criação de órgãos específicos para o gerenciamento e aplicação das políticas federais para o setor. Nessa época, as ações do Banco Nacional da Habitação (BNH), do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e destes órgãos locais tiveram relevância na produção de habitações de interesse social. Contudo, tais ações geravam questionamentos quanto à validade dos empreendimentos. Ao favorecer a obtenção do lucro do setor privado em função dos seus interesses especulativos, tal política tratou a terra urbana como valor de troca desconsiderando o seu valor de uso fundamental para o convívio urbano (LEFEBVRE, 2001, p. 12).

As políticas habitacionais e a moradia como mercadoria

No meio urbano, as áreas habitacionais se tornaram uma fonte de arrecadação monetária, uma moeda de troca. As diretrizes da política habitacional da época deixavam claro o modo capitalista de produção da moradia na medida em que favorecia a criação de oportunidades para o investimento privado na busca do lucro financeiro. Enquanto isso, a produção habitacional destinada às camadas de mais baixa renda com o objetivo de superar o déficit habitacional e manter a qualidade de vida dos moradores era prejudicada (PEREIRA, 1982, p. 26-31).

Dentro do panorama da RMPA, no início da década de 1970, foi aprovado o Plano de Desenvolvimento Metropolitano (PDM). Esse documento representava a tentativa de regulamentar e organizar o crescimento urbano da RMPA considerando os seguintes aspectos: indústria, habitação, recreação, transporte coletivo, saneamento, entre outros (GERM, 1973). Contudo, o espaço urbano resultante desse plano apresentou conflitos territoriais ao evidenciar uma dinâmica fragmentada de zoneamento motivada pelos interesses econômicos de agentes hegemônicos.

A ação da iniciativa privada somadas as intervenções precárias do setor público no território metropolitano, dentro da lógica de mercado e sob os auspícios das políticas governamentais, configuraram extensas áreas habitacionais distantes dos serviços urbanos e das infraestruturas. O valor de troca do mercado determinava as diretrizes para a expansão urbana impondo o ideal da segregação

sócio-espacial e residencial. Entretanto, apesar do modo de produção *top-down* destes espaços, diferenças surgem na atualidade em função das transformações *bottom-up* através das apropriações.

As realidades espaciais antagônicas

Os loteamentos habitacionais estudados foram implantados nesse contexto em áreas periféricas dos seus municípios com o objetivo de atender à demanda por habitação da classe trabalhadora. Apesar das gêneses históricas semelhantes, as implantações e as ocupações apresentam diferenças estruturais. Enquanto o loteamento Guajuviras junto ao eixo Norte-Sul da BR 116 apresenta uma inserção desarticulada da hierarquia viária regional, o loteamento Morada do Vale I junto ao eixo Leste-Oeste da BR 290 se insere em uma malha viária caracterizada por uma hierarquia de conexões (**figura 1**).

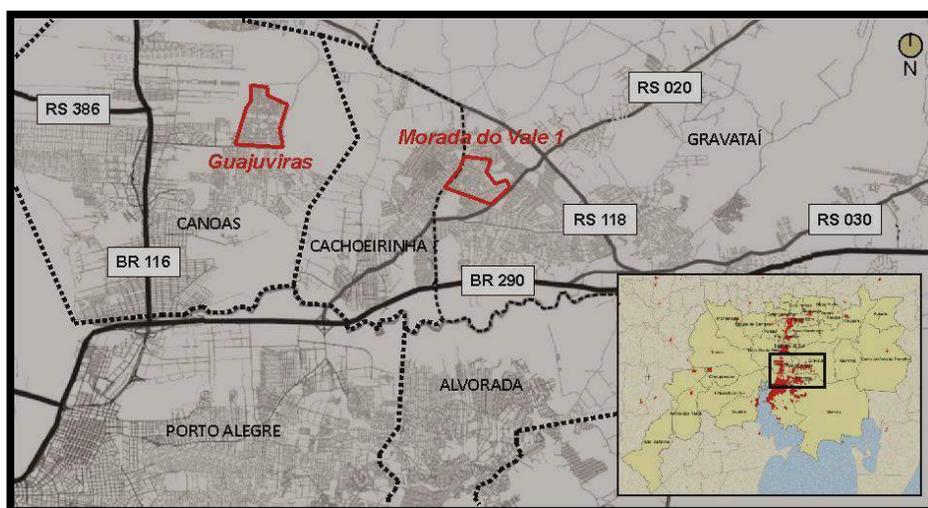


Figura 1. Recorte da RMPA com os loteamentos localizados.
Fonte: METROPLAN (2010) alterado pelo Autor (2014).

O loteamento habitacional Ildo Meneghetti, conhecido como Guajuviras, implantado em Canoas/RS pela Companhia de Habitação (COHAB) local teve o seu projeto aprovado em 1979. Sua implantação tinha uma área de 262,8ha e 4.400 lotes urbanizados ocupados por duas tipologias básicas: habitações unifamiliares e blocos habitacionais de quatro pavimentos que foram apropriados irregularmente em 1987. O projeto original previa grandes áreas verdes (**figura 2**) ao longo do eixo viário de acesso que ligava as unidades de vizinhança (METROPLAN, 1990). Já o Loteamento Morada do Vale I foi idealizado pela iniciativa privada em Gravataí/RS. A aprovação do projeto ocorreu em 1977 e a implantação das obras de infraestrutura foi concluída em 1989. O local apresentava uma área de 208,4ha com 2.088 lotes ocupados por habitações unifamiliares de madeira e de alvenaria. O projeto apresentava oito praças (**figura 2**) distribuídas em quatro quadrantes habitacionais e um pequeno centro comercial no cruzamento das duas vias estruturadoras do tecido viário local (EDIBA, 2012).



Figura 2. Implantação dos loteamentos Guajuviras (esq.) e Morada do Vale I (dir.) na década de 1980.
 Fonte: METROPLAN (1990) alterado pelo Autor (2015).

Em ambos os casos, ocorrem mudanças em relação ao projeto original, mas as relações estruturais que estão por de trás das transformações são antagônicas. Os dois lugares atualmente atendem as necessidades dos seus moradores, mas o processo de consolidação merece destaque, pois este evidencia diferenças nos padrões espaciais. As formas como se sucederam as apropriações sociais e as transformações espaciais destes lugares enfatizam a complexidade da problemática do espaço habitacional.

Entre o projetado espacialmente e o apropriado socialmente

Para comprovar as relações estabelecidas até aqui, utiliza-se como metodologia de estudo a decomposição dos espaços convexos da sintaxe espacial (HILLIER; HANSON, 1984) em associação com a noção de relação dialética entre o público e o privado (PANERAI; CASTEX; DEPAULE, 2013). A intenção é analisar as transformações pelas quais os loteamentos em questão passaram da origem à atualidade através de um estudo comparativo entre recortes de áreas verdes ou de praça a partir de imagens (LYNCH, 2011). O objetivo é enfatizar a importância que a correspondência estrutural entre espaço construído e espaço vivido representa na materialização da integração das pessoas com seu espaço local e a partir desse com a cidade durante a transformação do espaço. A seguir se desenvolve a análise através dos mapas e das tabelas com os dados quantitativos das áreas e das constituições dos espaços convexos referentes às áreas verdes ou de praça nos dois momentos temporais para cada loteamento.

As implantações das áreas verdes ou de praça

As estruturas originais projetadas no passado e responsáveis pela configuração das áreas verdes ou de praça dos dois loteamentos analisados apresentam particularidades. Enquanto os espaços abertos verdes no Guajuviras demonstram uma baixa relação entre interfaces públicas e privadas prejudicando a interação dos atores sociais no cenário espacial, na Morada do Vale I acontece o oposto. No caso de Gravataí, as interfaces espaciais são pensadas no projeto a partir de uma relação direta entre as bordas públicas das praças e as bordas privadas das testadas dos lotes enquanto que no caso de Canoas o espaço público é delimitado pelos fundos dos lotes (**figura 3**).

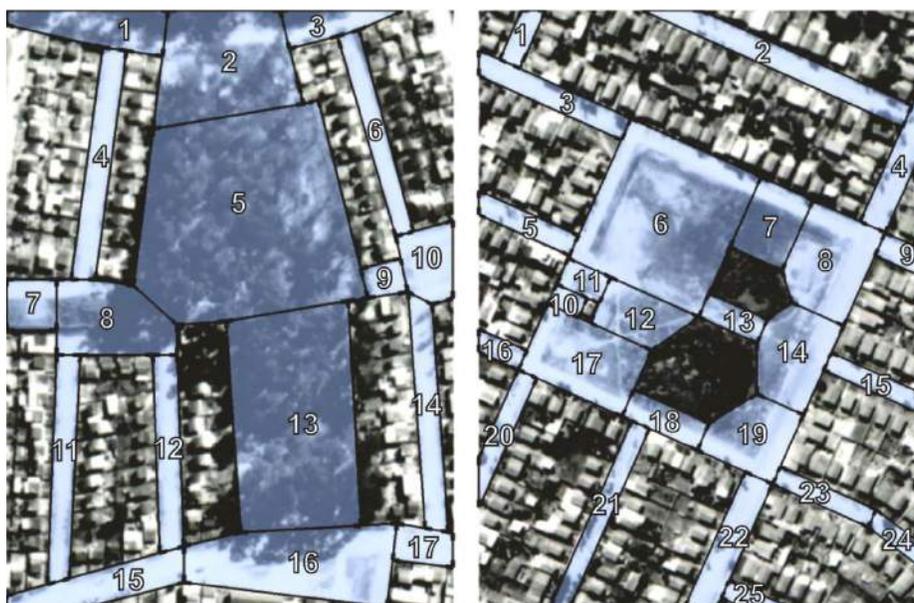


Figura 3. Recorte original da área verde do Guajuviras (esq.) e da praça da Morada do Vale I (dir.).
Fonte: METROPLAN (1990) alterado pelo Autor (2015).

No recorte do Guajuviras, as formas arquitetônicas estão dispostas de uma maneira que gera poucas relações entre elas e o espaço urbano previsto pelo projeto. A relação entre o todo e suas partes é prejudicada em função de uma disposição relacional que prejudica o conjunto: as moradias se relacionam com o espaço urbano enquanto área verde indiretamente (**figura 3**). Logo, a área verde do recorte do projeto não funciona do ponto de vista do potencial de movimento e co-presença. Já no recorte da Morada do Vale I, essa relação entre a parte arquitetônica e o todo urbano é complementar, pois a praça se configura como espaço público em função das edificações que a delimitam interagindo diretamente entre si e com o todo urbano garantindo tal potencial.

Ao compararem-se os espaços convexos que correspondem à área verde no primeiro caso e à área de praça no segundo caso, é possível observar diferenças no número de constituições e no tamanho desses espaços que configuram tais áreas públicas.

Área verde (Guajuviras)-1980			Área de praça (Morada do Vale I)-1980		
Área(m ²)	Const.(uni)	A./C.(m ² /uni)	Área(m ²)	Const.(uni)	A./C.(m ² /uni)
E02=4704	E02=ZERO	Espaço Cego	E06=7387	E06=12	E06=615,58
E05=13523	E05=ZERO	Espaço Cego	E07=1475	E07=4	E07=368,75
E13=8985	E13=ZERO	Espaço Cego	E08=2620	E08=3	E08=873,33
			E10=243	E10=2	E10=121,5
			E11=446	E11=1	E11=446
			E12=1377	E12=ZERO	Espaço Cego
			E13=553	E13=ZERO	Espaço Cego
			E14=2141	E14=1	E14=2141
			E17=2772	E17=8	E17=346,5
			E18=816	E18=3	E18=272
			E19=1864	E19=3	E19=621,33

Tabela 1. Áreas (m²) e constituições (unidades) das áreas verdes ou de praça originais.
Fonte: Autor (2015).

No caso de Canoas, os espaços convexos 2, 5 e 13 que delimitam a área verde (**figura 3**) apresentam uma metragem quadrada de grandes proporções e um número de constituições igual a zero (**tabela 1**). Já os espaços convexos do número 6 ao número 19 com exceção dos de número 9, 15 e 16 que configuram a praça da Morada do Vale I (**figura 3**) apresentam uma diversidade de tamanhos e de constituições de maneira equilibrada com apenas dois espaços cegos (**tabela 1**). Tais relações demonstram uma falta de hierarquia, e uma baixa relação entre as esferas pública e privada em função da ausência de conexões entre espaços privados e públicos que possibilitem diversidade e real controle local do espaço no caso de Canoas enquanto se observa o contrário no caso de Gravataí. A imensa área verde destacada no recorte do Guajuviras não apresenta atrativo algum para os moradores e usuários da região além de estar mal conectada com o entorno loteado. Já a área de praça da Morada do Vale I apresenta algumas barreiras espaciais importantes como um posto de saúde e dois banheiros que acabam configurando uma variedade de espaços convexos conectados diretamente às ilhas espaciais através dos lotes adjacentes.

Entende-se que o projeto para o loteamento Guajuviras em função do recorte estudado apresenta uma disposição espacial fragmentada e residual, pois a relação entre as partes arquitetônicas e o todo urbano é esquecida em função dos três grandes espaços cegos que configuram a área verde. Essa condição prejudica a função de encontro do espaço público gerando o desaparecimento de toda a realidade urbana (LEFEBVRE, 2001, p. 27). Diferentemente do caso de Canoas, o projeto para a Morada do Vale I contempla a função de encontro e de troca em função de uma relação complementar entre interfaces públicas e privadas. O projeto para o loteamento de Gravataí não apresenta grande variedade formal, entretanto os elementos estão dispostos no espaço segundo uma lógica que condiciona o surgimento de uma diversidade espacial em função das apropriações no tempo através da relação dialética entre o público e o privado.

As apropriações das áreas verdes ou de praça

As distinções espaciais entre os dois loteamentos foram enfatizadas quando o espaço físico foi apropriado pelos atores sociais que o transformaram de acordo com suas necessidades e suas práticas locais. Os espaços originalmente projetados foram alterados para sustentar a vida cotidiana, mas de maneiras diferentes em cada um dos casos. No Guajuviras aconteceu a ruptura do espaço original em função de uma estrutura que não oferecia suporte para o convívio e para as relações sociais enquanto que na Morada do Vale I a mudança aconteceu a partir da estrutura do projeto que se consolidou e se materializou com a apropriação social.



Figura 4. Recorte atual da área verde do Guajuviras (esq.) e da praça da Morada do Vale I (dir.).
Fonte: Google Earth (2014) alterado pelo Autor (2015).

No recorte do Guajuviras, os espaços destinados no projeto à área verde foram em sua maioria ocupados de forma irregular, porque as configurações espaciais originais inviabilizavam a sustentação de tais áreas públicas como já foi destacado anteriormente. As dinâmicas de transformação das propriedades morfológicas do espaço agenciado *bottom-up*, características dos sistemas auto-organizados, geraram novos padrões espaciais distintos dos projetados. Já no recorte da Morada do Vale I as conexões sugeridas no projeto para a praça foram apropriadas socialmente em função de um todo urbano diversificado através das relações entre as suas partes arquitetônicas constituintes. Enquanto que os espaços públicos de encontro foram reduzidos com o tempo no caso de Canoas em função de uma disposição do espaço que não contemplava a interação entre o público e o privado, a relação entre o todo e suas partes potencializou a consolidação da praça no cotidiano do caso de Gravataí (**figura 4**).

Em função dos mapas convexos dos espaços públicos, observa-se que os percursos temporais de consolidação sócio-espacial dos dois casos foram antagônicos a partir das relações distintas entre o público e o privado.

Área verde (Guajuviras)-2014			Área de praça (Morada do Vale I)-2014		
Área(m ²)	Const.(uni)	A./C.(m ² /uni)	Área(m ²)	Const.(uni)	A./C.(m ² /uni)
E06=268	E06=5	E06=53,6	E06=7387	E06=13	E06=568,23
E07=191	E07=9	E07=21,22	E07=1475	E07=4	E07=368,75
E09=296	E09=6	E09=49,33	E08=2620	E08=3	E08=873,33
E10=113	E10=4	E10=28,25	E10=173	E10=2	E10=86,5
E11=444	E11=10	E11=44,4	E11=546	E11=1	E11=546
E12=234	E12=6	E12=39	E12=1203	E12=ZERO	Espaço Cego
E13=279	E13=8	E13=34,87	E13=553	E13=ZERO	Espaço Cego
E18=313	E18=7	E18=44,71	E14=2141	E14=1	E14=2141
E19=156	E19=2	E19=78	E17=2772	E17=8	E17=346,5
E20=546	E20=12	E20=45,5	E18=816	E18=3	E18=272
E22=579	E22=18	E22=32,16	E19=1864	E19=3	E19=621,33
E23=624	E23=26	E23=24			
E27=164	E27=4	E27=41			

Tabela 2. Áreas (m²) e constituições (unidades) das áreas verdes ou de praça atuais.

Fonte: Autor (2015).

Observa-se uma ruptura na estrutura original no recorte do Guajuviras gerando mudanças nos padrões espaciais, pois os três grandes espaços cegos passaram por uma metamorfose que os transformou em 13 espaços menores em área tendendo à linearidade com alta densidade de constituições (**tabela 2**). O espaço público que era uma imensa área verde desconectada no passado apresenta hoje uma relação complementar com as ilhas espaciais. Contudo, essa correspondência se configurou de forma conflituosa e desordenada tanto do ponto de vista social como espacial em função das transformações morfológicas irregulares dos padrões espaciais originais (**figura 4**). Já no caso de Gravataí aconteceu o extremo oposto, pois a estrutura original dos espaços convexos se manteve morfológicamente em função da relação de correspondência entre espaços abertos e ilhas espaciais. Os espaços convexos do recorte da Morada do Vale I passaram por modificações mínimas que correspondem às alterações de área dos espaços de número 10, 11, 12 (**tabela 2**) em função da ampliação do posto de saúde (**figura 4**). Contudo, isso não significa que o espaço urbano não tenha se transformado, mas que se modificou de uma forma distinta do caso anterior. Atualmente, a praça do recorte da Morada do Vale I possui um *playground*, uma pista de skate e uma quadra de esportes além do posto de saúde que funcionam como equipamentos atratores de diferentes grupos sociais garantindo a co-presença e a permanência.

Os espaços cegos do recorte projetado do Guajuviras contribuíram para a formação de um sistema informal de ocupação que gerou áreas com grande profundidade topológica possibilitando controle local do morador, mas um espaço segregado das dinâmicas do entorno em função da forma de transformação espacial. Ao contrário, no caso de Gravataí, a densificação do espaço privado e a preservação do espaço público integraram o lugar às dinâmicas sócio-espaciais do entorno através de um sistema morfológico raso e acessível em função das relações entre o todo e suas partes constituintes. A integração deste loteamento à cidade é resultado dessas relações que demonstram uma correspondência estrutural entre o espaço construído e o espaço vivido.

Conclusão

Para que a cidade enquanto meio urbano socialmente apropriado garanta justiça social e convívio entre grupos distintos no espaço, é necessária a adoção de padrões espaciais que permitam a reprodução das práticas sociais a partir da relação entre formas espaciais e processos sociais (HARVEY, 1980). Contudo, o modo de produção das cidades enquanto sistema de agentes interessados em alcançarem seus objetivos particulares explora as potencialidades da terra urbanizada sem considerar a função social da propriedade. O foco da produção está no lucro e não na criação de uma forma justa e adequada à vida urbana (LYNCH, 2010).

Dentro desse contexto, surge um movimento contrário a partir da lógica das apropriações do espaço vivido pelos atores do cotidiano que transforma o espaço concebido com o objetivo de atender às expectativas dos moradores. Os espaços até então homogêneos e padronizados passam a ser heterogêneos e diversificados de diferentes maneiras em função das relações entre o público e o privado. Portanto, é fundamental analisar as especificidades de cada caso contextualizando-as, pois a partir deste procedimento os elementos que constituem cada lugar emergem e possibilitam identificar mudanças no genótipo.

Nos casos analisados fica claro que as características morfológicas originais do projeto influenciaram na forma como o espaço implantado foi apropriado. Ao se realizar o estudo comparativo a partir da decomposição dos espaços convexos, nota-se que há correspondência entre meio construído e meio vivido no caso da Morada do Vale I. Logo, apesar de localizado na periferia e isolado da área central de Gravataí, o projeto propiciou a integração dos moradores localmente possibilitando a reprodução da organização social coerente com os padrões espaciais. Ao contrário, o Guajuviras experimentou uma conjuntura distinta em que a segregação espacial condicionou a segregação social local e global que se evidencia na forma como o espaço construído foi transformado pelo vivido.

A situação atual da área verde do recorte estudado no Guajuviras evidencia as péssimas condições de urbanidade em função da ruptura desordenada do espaço. Entretanto, as transformações resgataram a

noção de rua tradicional e a correspondência entre o público e privado garantindo um potencial de movimento e de co-presença maior além do controle local (**figura 5**).



Figura 5. Imagem atual da área verde prevista no projeto e estudada no recorte do Guajuviras.
Fonte: Google Earth (2014).

Em nenhum dos projetos ocorreu diálogo ou aproximação entre os agentes produtores e os moradores que se apropriaram do espaço. Contudo, no caso da Morada do Vale I, o projeto foi mais sensível e aberto às necessidades das práticas cotidianas gerando um espaço apropriado integrado com o seu entorno. Tal relação de interação entre as pessoas com o seu espaço habitacional e, a partir dele, com a cidade preexistente se construiu com o tempo através da correspondência entre espaço urbano e suas formas arquitetônicas constituintes em função da relação entre o público e o privado. A praça estudada no recorte da Morada do Vale I não só permaneceu como lugar de encontro e de troca entre diferentes grupos sociais, mas também teve o seu espaço público qualificado com equipamentos como o *playground* e a pista de skate (**figura 6**).



Figura 6. Imagem atual da área de praça prevista no projeto e estudada no recorte da Morada do Vale I.
Fonte: Google Earth (2014).

A distinção sócio-espacial entre loteamentos produzidos em um mesmo período segundo uma mesma política demonstra como é necessário atentar para a estrutura espacial e sua relação com o fenômeno de apropriação social. Apesar do mesmo modelo de produção, os espaços podem apresentar propriedades morfológicas e genótipos diferentes dos quais emergem maneiras distintas de apropriação e

transformação do espaço. Portanto, as relações entre o espaço urbano, as suas formas arquitetônicas e as suas transformações em função das interações entre o público e o privado podem traduzir a história desses lugares e suas especificidades.

Referências bibliográficas

EDIBA – Construtora e Incorporadora. **Acervo cartográfico da construtora Guerino**. Porto Alegre, 2012.

GERM – Grupo Executivo da Região Metropolitana e Deutsche Projekt Union. **Plano de Desenvolvimento Metropolitano: Tarefa e Concepção Metodológica**. Porto Alegre: GERM, 1973.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, D. **Condição Pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The Social Logic of Space**. London: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, B.; VAUGHAN, L. The City as One Thing. **Progress in Planning**, London, v.67, p.205-230, 2007.

LEFEBVRE, H. **The Production of Space**. Oxford: Basil Blackwell, 1991.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. 5.ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LYNCH, K. **A Boa Forma da Cidade**. Lisboa: Edições 70 Lda, 2010.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. 3.ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

METROPLAN – Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional. **Acervo aerofotogramétrico e cartográfico de projetos habitacionais**. Porto Alegre, 1990.

METROPLAN – Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional. **Mapas Temáticos da Região Metropolitana de Porto Alegre**. 2010. Disponível em: <<https://agurbana.wordpress.com/category/porto-alegre/>>. Acesso em: 27 abr. 2015.

PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, J. **Forma Urbana: a dissolução da quadra**. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PEPONIS, J. Espaço, Cultura e Desenho Urbano no Modernismo Tardio e Além Dele. **EKISTICS**, [S.l.], v.56, p.93-108, 1989.

PEREIRA, L. H. Habitação popular no Rio Grande do Sul 1890/1980. **Cadernos do PROPUR/UFRGS**, Porto Alegre, v.4, p.7-58, 1982.