

colecção
URBANISMO E
ARQUITETURA
DA CIDADE

Gilcéia Pesce do Amaral e Silva
Lisete Assen de Oliveira

organização

ARQUITETURA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

sobre raízes, ritmos e
caminhos



**ARQUITETURA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA:
SOBRE RAÍZES, RITMOS E CAMINHOS**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Reitora

Roselane Neckel

Vice-Reitora

Lúcia Helena Martins Pacheco

EDITORA DA UFSC

Diretor Executivo

Fábio Lopes da Silva

Conselho Editorial

Fábio Lopes da Silva (Presidente)

Ana Lize Brancher

Carlos Eduardo Schmidt Capela

Clélia Maria Lima de Mello Campigotto

Fernando Jacques Althoff

Fernando Mendes de Azevedo

Ida Mara Freire

Maria Cristina Marino Calvo

Marilda Aparecida de Oliveira Efftting

Conselho Editorial da Coleção

Almir Francisco Reis

Flavio José Magalhães Villaça

Frederico Rosa Borges de Holanda

Marlice Nazareth Soares de Azevedo

Rosângela Lunardelli Cavallazzi

Editora da UFSC

Campus Universitário – Trindade

Caixa Postal 476

88010-970 – Florianópolis-SC

Fones: (48) 3721-9408, 3721-9605 e 3721-9686

Fax: (48) 3721-9680

editora@editora.ufsc.br

www.editora.ufsc.br

Gilcéia Pesce do Amaral e Silva
Lisete Assen de Oliveira
(Organização)

**ARQUITETURA DA CIDADE CONTEMPORÂNEA:
SOBRE RAÍZES, RITMOS E CAMINHOS**

© 2013 dos autores

Direção editorial:

Paulo Roberto da Silva

Capa:

Maria Lúcia Iaczinski

Paulo Roberto da Silva

Projeto gráfico e editoração:

Paulo Roberto da Silva

Revisão:

Ana Maria Cordeiro

Foto da capa:

Lisete Assen de Oliveira

Ficha Catalográfica

(Catalogação na fonte pela Biblioteca Universitária da
Universidade Federal de Santa Catarina)

A314 Arquitetura da cidade contemporânea: sobre raízes, ritmos e caminhos / Gilcéia Pesce do Amaral e Silva, Lisete Assen de Oliveira, organização. – Florianópolis : Editora da UFSC, 2013. 336p. : il., gráfs., mapas, tabs.

Inclui bibliografia.

1. Arquitetura da Cidade – Cidade contemporânea. 2. Arquitetura e Urbanismo. I. do Amaral e Silva, Gilcéia Pesce. II. Assen de Oliveira, Lisete. III. Título.

CDU: 719

ISBN 978-85-328-0634-5



Este livro está sob a licença Creative Commons, que segue o princípio do acesso público à informação. O livro pode ser compartilhado desde que atribuídos os devidos créditos de autoria. Não é permitida nenhuma forma de alteração ou a sua utilização para fins comerciais.

SUMÁRIO

PREFÁCIO	7
APRESENTAÇÃO	13
PARTE I	15
<i>Raízes</i>	
A PRAÇA NAS MORFOLOGIAS URBANAS BRASILEIRAS	17
Manuel C. Teixeira	
A MEMÓRIA DA QUADRÍCULA NA CIDADE HISPANO-AMERICANA. SEU SIGNIFICADO E SUAS LIMITAÇÕES	39
Noemi Goytia de Moisset	39
ENTRE O GLOBAL E O LOCAL: NOVAS DEFINIÇÕES DO CONTEÚDO PATRIMONIAL DE VELHAS PAISAGENS BRASILEIRAS	51
Maria Angélica da Silva Roseline Oliveira	
ENTRE O SABER E O PODER: O URBANISMO E AS POLÍTICAS LOCAIS NO I NÍCIO DO SÉCULO XX, EM PORTO ALEGRE	73
Celia Ferraz de Souza	
MORFO-GENEALOGIA DA CIDADE NAS AMÉRICAS	99
Humberto Yamaki	
PARTE II	113
<i>Ritmos</i>	
PADRÕES ESPACIAIS NA MORFOLOGIA URBANA NA ILHA DE SANTA CATARINA: DIÁLOGOS ENTRE O LOCAL E O GLOBAL	115
Lisete Assen de Oliveira	

O DISCURSO DO MODELO NO CONTEXTO LOCAL: PARQUES TECNOLÓGICOS E PROJETO URBANO.....	155
Gilcéia Pesce do Amaral e Silva	
DA ARQUITETURA CORPORATIVA À CIDADE CORPORATIVA	179
Heliana Comin Vargas	
BARRA DA TIJUCA, NO LIMIAR DO SÉCULO XXI: DO URBANISMO MODERNISTA À CIDADE CENOGRÁFICA?.....	201
Vera F. Rezende Gerônimo Leitão	
NITERÓI – UMA CIDADE EM BUSCA DE UM SÍMBOLO	217
Marlice Nazareth Soares de Azevedo André Luiz Muniz Cavalcante Milena Sampaio da Costa	
PARTE III.....	235
<i>Caminhos</i>	
FORMAS URBANÍSTICAS CONTEMPORÂNEAS E O MUNDO VIRTUAL.....	237
Lélia Mendes de Vasconcellos	
PAISAGEM HETEROLÓGICA DAS NOVAS FORMAS INDICIAIS URBANAS.....	255
Miguel Angel Vitale	
TECIDOS URBANOS BRASILEIROS DO SÉCULO XX PARA O XXI	287
Candido Malta Campos Filho	
PERSPECTIVAS DA FORMA URBANÍSTICA E A PAISAGEM COMO CATEGORIA-SÍNTESE NO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA/ ESTATUTO DA CIDADE.....	301
Lisete Assen de Oliveira Gilcéia Pesce do Amaral e Silva	
REFERÊNCIAS	317
SOBRE OS AUTORES	333

PREFÁCIO

A cidade de hoje nos afeta porque dela somos contemporâneos; conviver com ela em um mesmo tempo efetiva simbioses. As cidades “com-temporâneas” nos tocam porque são, direta ou indiretamente, o nicho de nossa história pessoal. Disto resulta não dependermos de outros estímulos para que elas nos ocupem o pensamento, forneçam assunto e exijam envolvimento – seja como cidadão, cidadão, profissional ou simultaneamente todos estes. Certamente, tais reflexões povoam o imaginário da expressiva maioria da população brasileira, devido a sua condição urbana há mais de duas décadas e à capacidade de quaisquer lugares afetarem pessoas graças a sua natureza de espaço socialmente apreendido, apropriado, utilizado e significativo.

A contemporaneidade contém, entretanto, afetos com matizes próprios, se comparada a épocas diferentes da atual. Sendo comum a espaços e seus frequentadores, o tempo presente possibilita entre estes fricções diferentes daquelas instaladas quando sujeitos e momentos não são coetâneos. Os tempos pretérito e futuro não se referem a nosso tempo real de vida humana, porque o primeiro se situa no tempo da memória e, o segundo, no tempo da fantasia e da conjectura. Essa ruptura parece trazer diferenças nas possibilidades afetivas dos lugares a partir de vivências neles e de suas representações; clivagens entre o tempo presente e os demais permitem o discurso sobre os fenômenos, mas não admitem a experiência deles porque esta se dá na concomitância de espaço, tempo e indivíduo.

Por sua vez a autêntica experiência urbana, sendo necessariamente prática de espaços, nos oferece riqueza de informações e de emoções, mas limita nossa compreensão dos contextos. Isto porque são captados como imagens de caleidoscópio com miríades de espelhos, excessivamente complexas para decodificação imediata do que

representam em termos de elementos, regras de disposição interna e de relações externas, assim como das leis de comportamento dos fenômenos apreendidos. À excitação de receber tantos insumos geralmente se associam perplexidade, confusão e o imperioso desejo de ordenar o quanto antes essa desordem informativa, separando por categorias seu conteúdo nos escaninhos do senso comum ou nas gavetas de nossa episteme – para que nos sintamos satisfeitos e tranquilos. Contudo, pode ser que, aflitos, nos forcemos a construir uma explicação ou um juízo sobre o que está ocorrendo e então procuremos ajeitá-lo em moldes dos quais já somos íntimos (embora o deformando) ou declaremos sua absoluta novidade. Quantas vezes assim se descrevem coisas velhas como novas?

Embora marcado por inquietude, nosso efetivo contato com os lugares contemporâneos parece copiar a riqueza das informações coletadas nessa experiência, pois os afetos da sincronia são ricos, diversificados e contraditórios. Ao contrário, a assincronia contém tempos de paz, não obstante, tempos mortos porque não são copresentes em nossa vida situada na atualidade. O tempo passado nos traz o descanso da compreensão, posto que a distância do redemoinho da experiência permita submeter informações a nossas usinas cognitivas e assentar o conhecimento produzido no nicho repousante da memória. O tempo futuro nos brinda com a calma do descompromisso por que seus eventos não passam da condição de possíveis e jamais plenamente prováveis.

A cidade de que somos contemporâneos remete, porém, a várias épocas e guarda em suas paisagens períodos distintos a se manifestarem em nossa prática urbana. Seus tempos se insinuam em diversas possibilidades informativas configuradas como conjuntos de aspectos que demandam observações correspondentes – entre os quais, o espaço da cidade. Neste fato reside a justificativa para se dividir tarefas tanto de pensar, quanto de agir conforme áreas profissionais e regiões acadêmicas; a cada uma caberia mais do que encargo, um determinado olhar sobre o fenômeno urbano.

Nisto se insere a arquitetura, o urbanismo e o planejamento urbano ocupando, a primeira, posição constante na milenar tarefa de pensar e produzir espaços “para” e “com” pessoas (ou seja, lugares). A cidade

é, assim, certo recorte nesse campo a exigir de quem a observa que a descreva, explique, avalie e reproponha em certo aspecto (o espaço) mediante seus atributos. Isto precisa ocorrer a despeito de não significar a inteireza da cidade, de não poder espelhá-la nem revelar sua estrutura profunda, pois os olhares humanos são necessários apesar de limitados. E, insatisfeitos com tal redução, somos compelidos a dialogar com outras áreas de conhecimento debruçadas sobre o fenômeno urbano as quais por sua vez, nos indagam sobre as questões pertinentes a nosso âmbito de atuação socialmente concedido na divisão do trabalho vigente. Por certo, tais encontros não se deveriam confinar à formalidade, mas deslizar no cotidiano do pensamento científico, tal qual ocorre no senso comum que, embora subjetivista e assistemático, prima por ser multifacético.

As características do olhar da arquitetura sobre a cidade transparecem na presente obra ao abordá-la sob sua feição contemporânea, mas sempre articulada a seu passado e ao futuro. Essa observação se realiza mediante exposição de Raízes, definição de Ritmos e busca de Caminhos, termos que formatam suas três partes e agrupam a produção de dezessete autores em quatorze artigos. Nestes somos contemplados com valiosas reflexões nas quais se entrelaçam movimentos teóricos e prática projetual que, solidarizados por conceitos-chave no olhar da arquitetura sobre a cidade, conduzem a apresentação de Raízes, Ritmos e Caminhos. Destaca-se nesses conceitos a compreensão desse tipo de arquitetura como resultado de gestão, planejamento e produção espacial e sua consequente natureza de artefato construído por meio de ações intencionais, fato que rejeita o espontaneísmo e o acaso nesses processos, além de vincular sua gênese e desenvolvimento a estratégias socioeconômicas e geopolíticas. Este conjunto de fatores se anuncia no caráter pleno de significados das cidades e lhes concede condição de legado da cultura dos povos e nações.

Em segundo lugar, nessa obra se assume o papel estrutural da forma física na Arquitetura da Cidade desvendando, no tempo atual e no pretérito, a importância dos jogos entre esfera local e global, sejam eles um encontro, embates ou a dominação de uma instância sobre a outra. Tais jogos definem e se revelam na configuração dos lugares que percebemos. Entendida como limites exteriores da matéria, disposição exterior das

coisas ou as fronteiras entre o vazio do interior de determinado espaço em relação a outro – a forma urbana guarda a materialidade plural dos lugares porque reúne seus diversos aspectos. Estes na verdade correspondem à nossa experiência cidadina, com sua esperada demanda por respostas a aspirações inevitavelmente depositadas no desempenho dos lugares – pois, afinal de contas, nossa vida é espacial! Como consequência, diversos aspectos morfológicos correlatos a expectativas sociais implicam a necessidade de observação dos fenômenos espaciais sob diferentes prismas (correspondentes a dimensões tais como funcionais, bioclimáticas ou simbólicas). A reunião destes se encontra tanto explicitada em teorias da arquitetura (por exemplo, segundo a tríade vitruviana *firmitas / commoditas / venustas*; a díade *form versus function*; ou o modelo hilleriano das quatro funções) quanto necessariamente implícita na prática projetual. Em ambos os casos, estamos diante de taxonomias para abordagem da Arquitetura da Cidade, possibilitadoras de se compreender peculiaridades e comportamentos genéricos dos encontros entre retóricas, finalidades e padrões espaciais exógenos e contextos culturais e políticos locais de sua aplicação.

Por outro lado, comparece com frequência o emprego da categoria paisagem com nuances próprias dos diversos autores, mas remetendo direta ou indiretamente ao papel da percepção das cidades para seus frequentadores. Conceito amplo e controverso, paisagem muitas vezes acolhe noções restritas ao meio natural ou as amplia, a ponto de inserir sua definição naquela de “espaço urbano” e na própria “Arquitetura da Cidade”, conquanto em todas igualmente compareçam figuras como território, ocupação humana, organização físico-espacial, formas, usos, apropriações, relações e significados. A individualidade da acepção de paisagem se beneficia, contudo, se a consideramos no âmbito perceptivo, pois este resgata sua definição como porção de espaço abrangida pela vista, acolhendo as diversas opiniões expressas nesta obra. Tal entendimento também abriga a possibilidade de a paisagem ser bem patrimonial e cultural porque inclui questões identitárias qualificadoras de lugares significativos devido à sua participação na história pessoal de indivíduos e coletiva dos povos. Na verdade essas considerações derivam

de se aceitar que a paisagem é a instância mais imediata de contextos sócio-espaciais se apresentarem à nossa cognição para se sedimentarem na memória como bens; neste processo, ela seria um meio de informação mais generoso do que, por exemplo, documentos, textos, narrativas orais e outros dados relativos aos lugares em geral (e a cidades, como é o presente caso), porque se pode mostrar no espaço público à percepção cotidiana das pessoas. Assim, a paisagem é um tipo de “antimuseu”, se utilizarmos o termo consagrado por Michel de Certeau.

Nas três partes da *Arquitetura da Cidade contemporânea* transitam diferentes variáveis escolhidas para investigação e relato. Nas *Raízes*, Manuel C. Teixeira utilizou a implantação e estrutura espacial da praça; Noemi Goytia de Moisset preferiu a quadrícula; Humberto Yamaki usou o traçado, os atributos de sítio físico e a implantação de edifícios; para Maria Angélica da Silva & Roseline Oliveira importaram as condições das águas, do relevo e da vegetação para examinar adaptações de modelos exógenos ao contexto nordestino brasileiro; e Célia Ferraz de Souza observou a aplicação dos padrões haussmannianos à Porto Alegre do positivismo-sansimonista.

Os *Ritmos* se enunciam por meio de dimensões de glebas, malhas, praças, áreas livres, infraestrutura, edifícios e atividades (Lisete Assen de Oliveira); como compacidade, amenidade, usufruto cotidiano, agradabilidade visual, acessibilidade universal e maximização de utilização das áreas públicas (Gilcélia Pesce do Amaral e Silva); mediante a qualificação sógnica de edifícios, desde pirâmides, mausoléus, palácios, estações, mercados, galerias e centros de exposições até arranha-céus, torres, *shopping centers* e demais empreendimentos contemporâneos multifuncionais (Heliana Comin Vargas); por meio de relações entre áreas livres e construídas, de composições do sistema viário, dos tipos de áreas livres, das densidades construtivas, infraestrutura, gabaritos e atividades urbanas (Vera Rezende & Gerônimo Leitão); e ainda de conjuntos paisagísticos, elementos de sítio físico significativos (como pedras e praias) e monumentos que remetem a novos símbolos das cidades (Marlice Nazareth Soares de Azevedo, André Luiz Muniz Cavalcante & Milena Sampaio da Costa).

Os *Caminhos* são exemplificados por Lélia Mendes de Vasconcellos como transposições para o mundo virtual de categorias físico-espaciais (e.g. sítios, portas, pontes, conexões e rede de caminhos) e como padrões da cidade da telemática com nova territorialidade, tecido e unidades morfológicas. Em abordagem estético-semiótica, Miguel Angel Vitale buscou índices ou sinais de novos agenciamentos de lugares na condição neoperceptual de imagens no âmbito da indeterminação e sua transmissão de intensidades expressivas e qualitativas dos fenômenos. Candido Malta Campos Filho classifica os lugares em “comuns”, “magnéticos” e “não lugares” e apresenta quatro tipos elementares de tecidos urbanos aplicados a pesquisas. Concluindo a sessão e a obra, suas organizadoras Lisete Assen de Oliveira e Gilcélia Pesce do Amaral e Silva consideram a paisagem como situação histórica e culturalmente contextualizada construtora de identidades e naquela destacam o papel de sua forma, mediante a qual se organizam lógicas, determinações e estruturas que se nos apresentam.

Raízes, Ritmos e Caminhos dialogam no percurso da *Arquitetura da Cidade contemporânea* aprofundando ideias e as fertilizando por meio de discursos sempre novos. Embora impossível aqui apresentar este universo em todo seu vigor, costuras entre artigos e autores se confeccionam mediante recorrência seja das unidades morfológicas empregadas (praça, rua, avenida, via, rodovia, quarteirão ou superquadra) e de elementos estruturantes do espaço da cidade (traçado, edifícios, relevo, vegetação, aquíferos, mobiliário urbano), seja de contrapontos manifestos no tecido urbano e em sua correlata paisagem (global X local, velho X novo, isolamento X integração, natureza X lugar, continuidade X descontinuidade, cidade de exteriores X cidade de interiores, cliente X patrão, usuário X consumidor, interesse particular X expectativas coletivas, saber X poder, vícios X virtudes).

O resultado desse trabalho é efetivamente rico, coeso e de irreprodutível deguste – este apenas possibilitado mediante se experimentar as narrativas que o compõem, tal como sucede nas práticas espaciais em cidades das quais somos contemporâneos.

Brasília, setembro de 2011

Profa. Maria Elaine Kohlsdorf

APRESENTAÇÃO

Algumas palavras...

A coletânea *Arquitetura da Cidade contemporânea: sobre raízes, ritmos e caminhos*, busca matizes das – diversas em tempo e lugar – matrizes urbanas de nossas cidades contemporâneas de modo a caracterizar, neste atual contexto global, suas transformações e vislumbrar seus possíveis desdobramentos.

Os trabalhos aqui reunidos, sobre o Brasil, Portugal e a Argentina, têm por base comunicações debatidas em dois simpósios sobre Arquitetura da Cidade, realizados no âmbito do 51º e 52º Congressos Internacionais de Americanistas (ICA), que ocorreram, respectivamente, em Santiago de Chile e na cidade de Sevilha, Espanha.

Com a ideia de que a cidade continuará sendo o principal lócus da vida social e coletiva de nossos povos, pesquisadores da cidade latino-americana contemporânea refletem sobre suas *Raízes*, sobre seus *Ritmos* locais – do processo de acirramento da globalização contemporânea –, e sobre *Caminhos* para repensar nossos ambientes urbanos e os processos de construção da forma urbanística de nossas cidades.

Raízes, Ritmos e Caminhos organizam, assim, as três partes da publicação, fruto de esforço coletivo que se espera contribua ao conhecimento e à ampliação dos questionamentos acerca dos fenômenos da *Arquitetura da Cidade contemporânea* que nos são comuns neste início de século.

As organizadoras

PARTE I

Raízes

*Raízes abrem caminhos nos mais diversos substratos;
Canais d'água, nutrem-se, nutrem-nos;
Estabelecem relações entre terra e ar, entre o antes e o por vir;
Ancoram práticas, orientam vivências, provocam projetos.*

*Raízes de nossas Arquiteturas da Cidade
Localizam-nos no contínuo espaço/tempo – ser é estar –
O que nos é contemporâneo, o é a partir de certas raízes, seus
propósitos, suas possibilidades e opções de então e de agora.*

*Raízes nos dão fundamento, estruturam nossas lógicas, falam à
nossa alma.*

Raízes abrem caminhos

A praça nas morfologias urbanas brasileiras

Manuel C. Teixeira

Aprendendo da cidade tradicional

A preservação do património arquitectónico, urbanístico e territorial herdado do passado é essencial para assegurar a continuidade de relação com a nossa cultura. Quer a renovação quer a construção nova da cidade devem fundamentar-se no estudo e na reinterpretação – à luz das necessidades de hoje – das características estruturais, formais e simbólicas dos espaços urbanos tradicionais. Esta é uma condição necessária para se assegurar a continuidade da identificação dos habitantes com as suas cidades.

A estrutura morfológica das cidades resulta da sedimentação das suas sucessivas fases de construção, cada uma delas correspondendo a contextos sociais, económicos e culturais diversos. Apesar da grande diversidade destes contextos e das respectivas respostas construídas, as cidades têm um fundo de continuidade e de permanência que permite, ao longo de sucessivas gerações, a identificação dos habitantes com os seus espaços de vida. Em cada época histórica, a cidade parece ser objecto de processos e de transformações que rompem definitivamente com a

tradição. Só com distanciamento histórico nos é possível aperceber os elos de continuidade que apesar tudo, permanecem. A nossa época, não é, a este respeito, diferente das anteriores.

O estudo detalhado dos tecidos urbanos tradicionais, da sua estrutura e das suas características morfológicas, constitui uma tarefa essencial para a compreensão da cidade e para o planeamento do seu futuro. Só dessa forma será possível manter a coerência formal da cidade e assegurar a continuidade de cultura e de modos de vida que lhes são peculiares. Se a análise da realidade urbana tal qual se apresenta é uma tarefa fundamental, constituindo essa realidade simultaneamente o objecto de estudo e a principal fonte de informação, o estudo da história urbana pode trazer um contributo importante para quem pretende intervir no desenho da cidade. É a história que permite reconhecer, identificar e tomar posse dos locais em que se é chamado a intervir, e tomar consciência da tradição urbana de cada local, a qual deverá constituir o material conceptual básico dessas intervenções. As formas urbanas tradicionais continuam a estruturar um quadro de coerência urbana e um sentido de coesão, de estabilidade e de pertença que constituem a base para o sentido de comunidade e para a interacção social que fundamentam o viver urbano.

Dentre as características morfológicas que são importantes investigar, como base para uma correcta intervenção no espaço urbano, destacam-se as características de localização dos núcleos urbanos; os modelos de referência, de natureza vernácula e erudita, e os princípios geométricos estruturadores dos traçados; as diferentes unidades morfológicas que compõem a cidade e o processo de crescimento ao longo do tempo; as componentes físicas do plano urbano: as ruas, as praças e os quarteirões; a estrutura de loteamento e as tipologias do edificado; a lógica de localização dos edifícios institucionais e dos equipamentos na cidade; a associação destes edifícios a espaços públicos urbanos e o papel de ambos como elementos estruturadores da malha urbana; as morfologias e as hierarquias dos espaços públicos e sua articulação formal; as relações entre a escala arquitectónica e a escala urbana; as funções, a localização e a estrutura formal das praças.

As praças nas cidades brasileiras de origem portuguesa

As praças desempenham um papel fulcral na organização da estrutura urbana e na estruturação dos espaços urbanos das cidades do Brasil. Sob esta designação de praça englobamos uma grande variedade de espaços urbanos com funções, tamanhos, características formais, relações com a malha urbana e com os edifícios que neles se localizam bastante diversos, e que se designam por praças, largos, campos, rossios, terreiros, adros. Cada um destes espaços tem atributos distintos, mas todos eles comungam do facto de serem locais privilegiados de encontro, de troca, de convivialidade e de sociabilidade na cidade, condensando em si as razões que historicamente conduziram ao aparecimento e à estruturação das cidades e que constituem a sua essência. Ao longo da história urbana brasileira a praça foi adquirindo uma proeminência cada vez maior, associada a uma regularização crescente dos traçados urbanos. Esta progressiva regularidade dos traçados era expressão da crescente racionalização da cultura urbana europeia e brasileira, que atingiu o seu apogeu no iluminismo setecentista.¹

Na sua origem, as praças estavam associadas a diferentes funções: praças de mercado, religiosas, políticas, administrativas ou militares. Uma característica importante da tradição urbana portuguesa, que se veio reflectir nos traçados urbanos brasileiros, é a multiplicidade de praças e de largos destinadas a diferentes funções, num mesmo núcleo urbano. Esta é uma característica das cidades de origem portuguesa de todos os períodos históricos, incluindo as cidades planeadas e geometrizadas setecentistas, nas quais encontramos pelo menos duas praças, uma associada ao poder político, outra ao poder religioso.

A localização das praças nunca é casual: elas resolvem situações de real ou potencial conflituosidade urbana, que podem resultar de diferentes situações: da adaptação do traçado urbano à estrutura física do território, da articulação de vias estruturantes, das inflexões destas vias,

¹ TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). *A construção da cidade Brasileira*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004. p. 11.

ou do encontro de malhas urbanas construídas em momentos distintos. As praças surgem também associadas a edifícios notáveis, eles próprios localizados em situações singulares, reforçando a importância simbólica e funcional desses edifícios e dos seus locais de implantação. O sucesso da praça, o seu papel na estrutura da cidade e a sua importância dependem do modo como articula vários destes factores.

A forma das praças surge associada às suas funções, à sua origem, ao seu processo de desenvolvimento, e às suas relações com a malha urbana. No que respeita aos processos que lhes deram origem, as praças geradas a partir da estrutura física do território resultavam muitas vezes do entroncamento de caminhos, que se procuravam adaptar à topografia. Incluem-se neste tipo de praças, os espaços urbanos de forma triangular que resultaram da confluência de duas ruas e que são pontuadas no lado menor do triângulo assim formado por edifícios singulares, muitas vezes de carácter religioso. De entre as praças que resultavam da articulação de vias estruturantes, as quais se implantavam habitualmente sobre as linhas naturais do território, um caso particularmente importante, e bastante comum, eram as praças que nas cidades marítimas ou ribeirinhas se desenvolviam de frente para a água, no cruzamento da via longitudinal, que seguia ao longo da costa ou da margem do rio, com a principal via transversal, de penetração para o interior. Era nestas praças que iam implantando edifícios e funções singulares, tornando-se as principais praças das cidades, muitas vezes até hoje.

As praças que se desenvolviam no encontro de diferentes malhas urbanas surgiam em consequência do processo habitual de crescimento das cidades de origem portuguesa, que se realizava através da progressiva adjunção de sucessivas malhas urbanas correspondendo a diferentes unidades de crescimento e cuja articulação era resolvida por este tipo de espaços. Muitas vezes, estas diferentes malhas não se articulavam de uma forma harmoniosa, daí resultando espaços residuais ou sobrantes, que posteriormente se vinham a estruturar como praças urbanas. Das praças associadas a edifícios singulares sobressaem os adros de igreja e os terreiros de conventos que, a partir da sua inicial função religiosa, rapidamente assumiam funções profanas, convertendo-se em

praças urbanas. As praças que resultavam destes diferentes processos podiam ter um desenvolvimento gradual, formalizando-se através de sucessivas pequenas intervenções ao longo do tempo, levadas a cabo por múltiplos actores, ou serem construídas rapidamente, através de acções habitualmente designadas como planeadas. Estas últimas resultavam habitualmente de acções levadas a cabo pelo poder, envolvendo a participação de arquitectos ou de engenheiros, e traduzindo-se em formas regulares e geometrizadas.

No urbanismo português, as praças planeadas, assumindo uma forma regular, surgem principalmente a partir de finais do Século XV, por vezes implantadas em malhas urbanas já existentes, outras vezes construídas de raiz, inseridas em novos traçados urbanos que crescentemente passaram a estar sujeitos a uma lógica geométrica ordenadora. A regularidade das praças urbanas corresponde também a uma alteração no papel que as praças passaram a desempenhar. A partir de finais do Século XV e início do Século XVI, as praças assumiram o papel de centros do poder, substituindo os sítios topograficamente dominantes que até então haviam desempenhado essa função.² A construção destas praças novas estava associada à construção de novos equipamentos urbanos, habitualmente Casas de Câmara, Igrejas Matrizes e Misericórdias. São estes edifícios que passam a pontuar estes novos espaços urbanos, tornando-os efectivamente lugares centrais do ponto de vista funcional e simbólico.

A mudança da residência real para a principal praça comercial da cidade de Lisboa – e que a partir de então passou a ter a dupla designação de Praça do Comércio e de Terreiro do Paço – levada a cabo por D. Manuel I, significou a legitimação real deste tipo de espaços, sendo a partir de então que as principais funções urbanas se passaram a localizar nas praças. Os locais dominantes das cidades surgem-nos agora dentro da própria lógica dos traçados. As praças consolidam a sua importância funcional e simbólica e a sua relação com a malha urbana altera-se,

² TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). *A praça na cidade Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001. p. 12.

tornando-se elementos centrais na morfologia e no ordenamento das cidades, e tornando-se em breve os próprios elementos geradores das malhas urbanas.

A regularidade dos traçados urbanos, que se vai afirmando ao longo dos Séculos XVI e XVII, irá atingir o seu apogeu nas cidades setecentistas. Nestas cidades, as praças, quadradas ou rectangulares, onde se localizam os principais poderes da cidade, assumem o papel de elementos geradores dos traçados urbanos, sendo a partir delas que se estrutura o sistema de ruas e de quarteirões, segundo uma malha ortogonal.

As praças quinhentistas brasileiras. Os casos de Salvador da Bahia e do Rio de Janeiro

O novo papel das praças nas cidades de origem portuguesa, que corresponde a uma nova concepção urbanística e se traduz em formas urbanas cada vez mais regulares, que se verifica a partir de Quinhentos, coincide com a construção das primeiras cidades no Brasil.

A Cidade de Salvador da Bahia, construída a partir de 1549, tinha uma estrutura urbana em que as praças desempenhavam um papel proeminente na sua organização. O núcleo inicial da cidade alta, delineado por Luis Dias, ocupava um pequeno planalto sobranceiro à baía e era constituído por dois conjuntos de quarteirões de forma rectangular, mas de diferentes proporções. No encontro destas duas malhas, e entre elas e os limites da fortificação, estruturavam-se três largos ou praças. Uma, junto à porta de Santa Luzia, em local que corresponde hoje sensivelmente à Praça Castro Alves; outra, muito pequena, no encontro de duas ruas, associada à igreja de Nossa Senhora da Ajuda; e outra, junto à porta de Santa Catarina, a actual Praça Tomé de Sousa, anteriormente chamada de Praça Municipal ou Praça do Palácio, que se abria sobre a baía.

Esta última praça não foi, nem conceptualmente nem formalmente, o elemento gerador da malha urbana então construída. Contudo, é nesta praça que vieram a ser construídos os principais edifícios públicos da cidade: a Casa da Câmara e Cadeia, a Casa dos Governadores e posteriormente a Casa da Moeda. A importância desta praça na estruturação urbana

de Salvador da Bahia advinha da importância dos equipamentos, e dos respectivos edifícios, que nela se vieram a construir e de se ter tornado o centro político e administrativo da cidade.

Poucos anos depois da sua fundação, iniciou-se uma nova fase de crescimento da cidade, que se expandiu para um segundo planalto adjacente, um pouco maior do que o primeiro, mas com idênticas características topográficas. A segunda fase do desenvolvimento urbano de Salvador era também pontuada por um conjunto de praças: a Praça da Sé, de forma rectangular e correspondendo sensivelmente ao espaço de um quarteirão não construído, a qual irá praticamente desaparecer quando a igreja da Sé ocupou quase todo o espaço da praça; o Terreiro de Jesús, grande praça regular, de forma sensivelmente quadrada, construída em frente da igreja e colégio jesuítico e que constituirá o elemento fulcral da nova malha urbana; o Terreiro de S. Francisco, associada ao convento de S. Francisco, de forma rectangular alongada, centrado no cruzeiro e articulado com o Terreiro de Jesús; e os espaços, intramuros, e extramuros associados à porta do Carmo, que mais tarde, após a demolição da cerca da cidade, vão dar origem ao Largo do Pelourinho.

Em finais do Século XVI, segundo uma descrição de Salvador da Bahia de 1584, a cidade dispunha então de duas grandes praças com funções distintas. Uma delas era o centro político e administrativo da cidade, “uma honesta praça” de forma rectangular, “desabafada com grande vista para o mar”, com o Pelourinho no centro, onde se localizava o Palácio dos Governadores, a Casa da Câmara e Cadeia, as Casas da Fazenda, Alfândega e Armazéns. A outra era o Terreiro do Colégio, de natureza religiosa, “mui bem assentado e grande” e já “cercado em quadro de nobres casas”.³ O Terreiro de Jesús tornou-se rapidamente um dos principais pólos da cidade, sendo em função dele que a malha urbana envolvente se estruturou.

Para além do seu papel funcional, já que era nas praças que se localizavam as principais funções urbanas e os principais edifícios institucionais

³ SIMAS FILHO, Américo. *Evolução física de Salvador*. Salvador: Fundação Gregório de Matos, Centro de Estudos da Arquitectura na Bahia, 1998. p. 53-54.

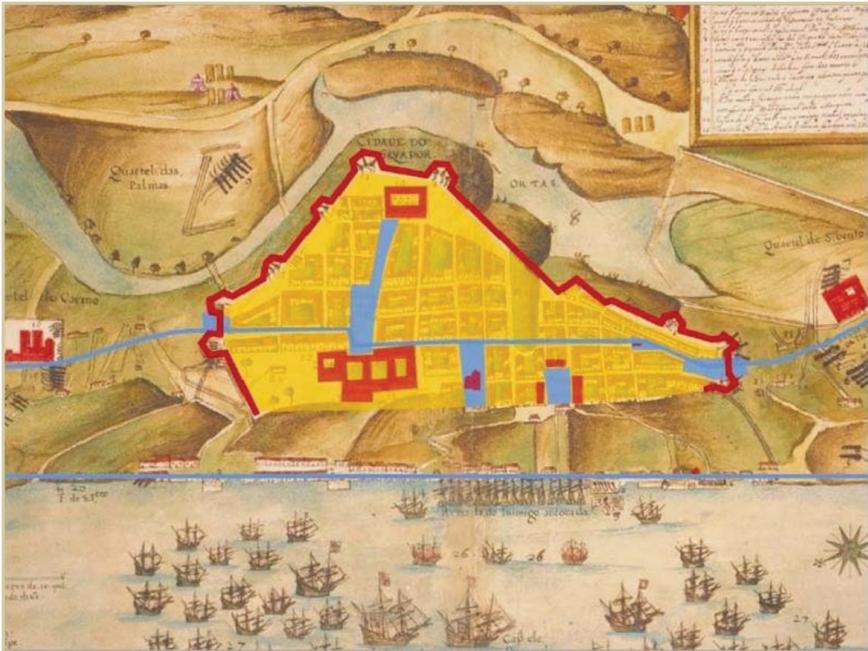
da cidade, estas praças desempenhavam um papel fundamental na estruturação da cidade alta de Salvador da Bahia: eram elas que faziam a articulação do traçado urbano com a estrutura natural do território e mais tarde, com a expansão da cidade, solucionando a articulação de malhas urbanas localizadas intramuros e extramuros. O traçado da cidade alta de Salvador da Bahia tem uma estrutura de base ortogonal, que foi adaptada ao perímetro irregular do sítio em que se implantou. A principal via estruturante, que percorre toda a cidade longitudinalmente, apoia-se sobre a linha de cumeeada. Os pontos de inflexão desta linha de cumeeada vieram a ser os locais de implantação das praças, permitindo desta forma a acomodação daquela importante via urbana ao território.

Ao mesmo tempo que assumem este papel de articulação com o território, as Praças de Salvador da Bahia inserem-se plenamente na estrutura ortogonal do plano, segundo uma lógica formal muito definida. Caminhando do exterior para o interior da cidade temos, junto às principais portas da cidade, num e no outro extremo, um terreiro exterior e uma praça interior, que mais tarde se irão fundir, dando origem, de um lado, à praça Castro Alves, e do outro, ao largo do Pelourinho. No interior da cidade, a malha urbana divide-se em cinco partes. Os dois extremos são constituídos por malhas urbanas triangulares que se adaptam ao perímetro do terreno e terminam nas principais portas. A restante malha urbana é dividida em três sectores, cada um deles constituído por três fiadas de quarteirões ortogonais. Em cada um destes sectores, na fiada do meio, localiza-se sempre uma praça: a Praça do Palácio, a Praça da Sé e o Terreiro de Jesús, correspondendo aos diferentes poderes dominantes da cidade. As três praças eram rectangulares, orientadas perpendicularmente ao mar na sua maior dimensão e a sua relação com as ruas que as atravessavam era também idêntica: o principal eixo do plano, que atravessava a cidade de lado a lado, passava tangente a cada uma delas, ao longo de um dos seus lados menores, e cada uma era atravessada por uma outra rua longitudinal que ia dar a meio dos seus lados maiores.

Isto significa que as praças foram concebidas de raiz como parte integrante do traçado global da cidade. Embora Salvador da Bahia tenha

vido construída em duas fases, há uma lógica geométrica comum a todo o plano, na qual as praças desempenham um papel fulcral, pontuando a métrica da cidade, assumindo cada uma delas um papel centralizador relativamente a um sector da cidade e resolvendo as situações resultantes da adaptação do plano à estrutura física do território⁴ (Figura 1).

Figura 1 – Desenho do autor sobre: Planta da Restituição da Bahia, João Teixeira Albernaz, 1631, B.N.R.J.



A Cidade do Rio de Janeiro, embora fundada mais tarde, em 1570, não foi objecto de um plano urbanístico inicial que ordenasse globalmente o seu traçado e teve uma evolução urbana diferente de Salvador. Tendo sido a segunda cidade do Brasil a ser fundada pela Coroa, ela era contudo menos importante que Salvador. A sua estrutura urbana

⁴ TEIXEIRA, Manuel C. *A forma da cidade de origem Portuguesa*. São Paulo: Editora UNESP, 2011. p. 150-151.

resultou inicialmente de um processo de povoamento linear, comum às cidades marítimas de origem portuguesa. Para além da ocupação do morro do Castelo, um caminho ao longo da baía constituía a estrutura primordial de ocupação do território. As primeiras construções faziam-se ao longo deste caminho, ou em pequenas travessas que se iam abrindo perpendicularmente a ele. Subsequentes fases de urbanização correspondiam à abertura de outras ruas longitudinais, paralelas à primeira, e de ruas transversais que as ligavam, formando uma malha sensivelmente ortogonal. Nos finais do Século XVI, os principais elementos estruturantes do Rio de Janeiro eram este caminho ao longo da costa, chamado Caminho de Manuel de Brito e mais tarde Rua Direita, e num extremo o Morro do Castelo e no outro o Morro de S. Bento.

A principal praça da cidade desenvolveu-se, como também era habitual nestas cidades marítimas, no cruzamento da rua Direita com uma das principais vias transversais, a qual, no caso do Rio de Janeiro, se dirigia para o morro e convento de St^e António. Em 1619, os frades Carmelitas iniciaram a construção do seu convento, ao lado da antiga ermida de Nossa Senhora do Ó, no amplo Terreiro que se situava no cruzamento destas duas vias. Será este terreiro, chamado sucessivamente Terreiro do Ó, Terreiro da Polé, Terreiro do Carmo e atualmente Praça XV de Novembro, que se virá a estruturar progressivamente como a principal praça urbana do Rio de Janeiro. Aí se vieram implantar os Armazéns do Rei, a Casa da Moeda e mais tarde a residência dos Governadores, ao mesmo tempo que se procedia à regularização da praça. Quer institucionalmente quer formalmente, este espaço consolidou-se como o centro da cidade, adoptando a forma de praça regular, aberta à baía.

O desenvolvimento desta praça difere assim do processo de estruturação das praças de Salvador da Bahia. Enquanto estas foram desde o início concebidas e construídas como espaços regulares, assumindo um papel fundamental na estrutura global da cidade, no Rio de Janeiro a estruturação da Praça XV foi gradual, através de um processo acumulativo de implantação de edifícios singulares e de regularização urbana (Figura 2).

Figura 2 – Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, Com suas Fortificações, João Massé, 1713, A.H.U.



As praças seiscentistas. Os casos de Belém do Pará e de São Luis do Maranhão

A estruturação de praças urbanas modernas, geometrizadas, irá afirmar-se ao longo dos Séculos XVII e XVIII, paralelamente a uma cada vez maior regularidade dos traçados. São Luis de Maranhão, de 1615, e Belém do Pará, de 1616, são exemplos de cidades seiscentistas que adoptaram planos regulares e nas quais as praças assumem, ainda que de diferentes formas, um importante papel na organização urbana.

A Cidade de Belém localizava-se na margem sul do Rio Pará, sendo constituída por duas malhas urbanas distintas – a “cidade” e a “campina” – cada uma delas com uma estrutura sensivelmente ortogonal. A separar uma da outra existia um pequeno curso de água e uns terrenos alagadiços, que se prolongavam pelo Lago do Piri, localizado a sudeste. Foi nestes

terrenos que separavam a “cidade” e a “campina” que ao longo dos Séculos XVII e XVIII se estruturaram e formalizaram as duas grandes praças centrais de Belém. Praças com funções distintas, que correspondem a diferentes tradições, culturas arquitectónicas e modos de construir a cidade, e que coerentemente assumem diferentes formas urbanas.

Uma destas praças estruturou-se no decorrer do Século XVII nos terrenos que separavam a “cidade” do Forte do Presépio. É neste terreiro que se vem localizar em 1619 a Igreja Matriz, construída a sul, em frente ao forte. Em 1653 a Companhia de Jesús elege também este local para construir o Colégio de Santo Alexandre. A praça começa a formalizar-se, de forma a dar um adequado enquadramento urbano a estes edifícios. É ainda nesta praça que se vem localizar a Casa da Câmara, junto à Sé, e a Ermida de Santo Cristo, a oeste, completando a definição do seu perímetro.⁵ Já no Século XVIII é construído na praça o Hospital Real. Esta Praça da Sé, tal como a Praça XV do Rio de Janeiro, é um exemplo de praça urbana corrente na tradição portuguesa, a qual nasce a partir das funções que nela se localizam e que só lentamente se vai formalizando, numa associação estreita entre os edifícios que nela vão sendo construídos e a própria forma urbana da praça. Em muitos casos, como aconteceu em Belém do Pará, este tipo de praça nunca atinge uma forma geométrica perfeita.

Uma segunda praça, adjacente a esta, só no Século XVIII se virá a estruturar plenamente como praça urbana. Em 1676, em terrenos adjacentes à Praça da Sé, havia sido construído um palácio para alojar o governador do Estado do Maranhão e Grão Pará quando das suas visitas a Belém. Após a mudança da sede do governo do Estado, da Cidade de São Luis do Maranhão para Belém do Pará, é encomendado a Landi, em 1759, um projecto para uma nova residência dos governadores. As obras irão prolongar-se até 1772. Será associado à construção deste palácio que se vai reordenar e regularizar o que restava do vasto terreiro que separava a “cidade” da “campina”, construindo uma grande praça nobre da cidade, que se pretendia à imagem das praças barrocas setecentistas. O espaço foi rectificado, tomando a forma de um rectângulo dominado num dos seus lados maiores pelo novo palácio do

⁵ TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida. *O urbanismo Português, Séculos XIII-XVIII*. Portugal-Brasil. Lisboa: Livros Horizonte, 1999. p. 221.

governo. Para o centro da praça, Landi propôs a construção de uma estátua equestre do Rei D. José, com o objectivo de a transformar numa praça na tradição das praças reais europeias dos Séculos XVII e XVIII.⁶ Embora a estátua não tenha chegado a ser executada, e a sua envolvente não completamente ordenada, a praça tornou-se no centro cívico da cidade (Figura 3).

Figura 3 – Desenho do autor sobre: PLANTA da Cidade de Belém do Gram Pará, fortificada pelo methodo mais simplez e de menor despeza q' pode admitir a irregularidade da sua figura e inequalidade do seu terreno em parte pantanoso, e em parte cheio de obstáculos e dificuldades principalmente sobre a margem do rio: Projecto q' offerece ao Illmo e Exmo Snõr João Perreira Caldas do Concelho de S. M. F. Gov.or e Capp.m Gen. Do Grampará, Maranhão Piauhy, Gaspar João Geraldo de Gronfeld, 1773, A.H.U.



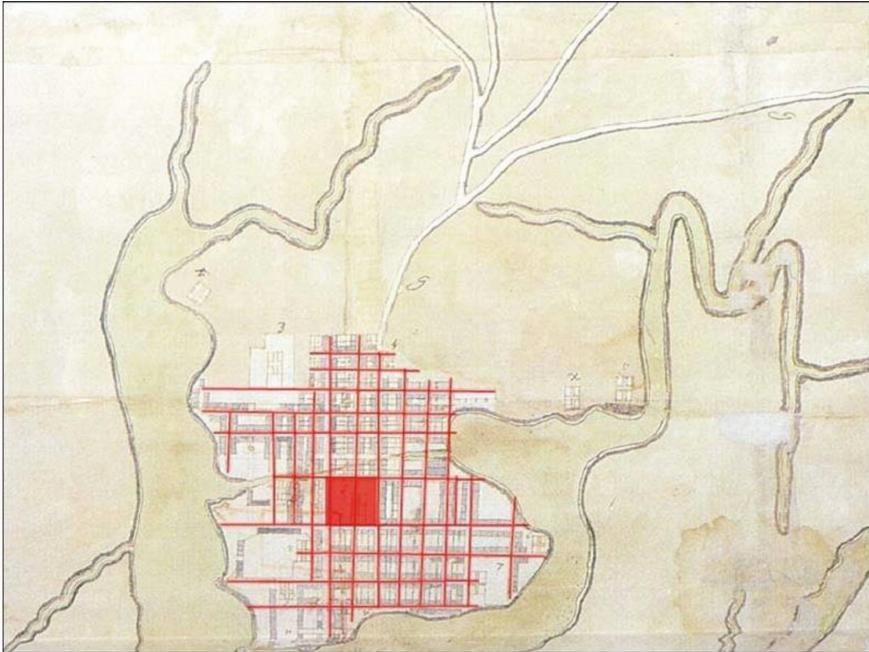
Observa-se assim, em Belém do Pará, a estruturação de duas praças distintas, correspondendo a duas cultura urbanas. A primeira é uma

⁶ ARAÚJO, Renata Malcher de. *As cidades da Amazônia no Século XVIII*. Belém, Macapá e Mazagão. Porto: FAUP Publicações, 1998. p. 243.

praça ainda à imagem das praças quatrocentistas, que se estruturou lentamente, associada à implantação de edifícios singulares, e que nunca assumiu uma forma absolutamente regular. A outra é uma praça que foi construída de raiz, de acordo com um plano, e que assumiu desde o início uma forma regular. Em ambos os casos trata-se, contudo, de praças que se implantaram sobre um tecido urbano já existente. Nenhuma delas assume o papel de elemento gerador do traçado urbano, como se verifica já no plano de São Luis de Maranhão.

A Cidade de São Luis do Maranhão, planeada por Francisco Frias de Mesquita, Engenheiro-Mor do Brasil, desenvolveu-se adjacente ao Forte de S. Luis segundo uma matriz ortogonal. Elemento fundamental do plano era uma praça quadrada, regular, onde se localizava a Igreja de Nossa Senhora do Carmo. Esta praça assumiu-se desde o início como o centro formal da cidade e o seu elemento gerador, a partir do qual se estruturou a malha urbana. Foi a partir desta praça que se definiram as direcções das ruas, bem como a métrica e a estrutura dos quarteirões. Daqui resultou uma malha ortogonal que abarcava toda a cidade e na qual a praça correspondia a vários quarteirões não construídos. Neste caso, contrariamente a Belém do Pará, a praça não se desenvolveu sobre uma malha urbana já estruturada ou em processo de estruturação, mas era antes parte integrante do plano, concebida com ele, e inserida centralmente na quadrícula da qual se pode considerar ter sido o elemento gerador. É esta concepção de praça, e este tipo de relação com a malha urbana, que se irá generalizar e estar na base dos traçados urbanos setecentistas (Figura 4).

Figura 4 – São Luís do Maranhão, [s.a.], 1789, ANTT.



Fonte: Desenho do autor.

As praças setecentistas. O caso de Macapá

No Século XVIII, a praça urbana regular, centrada na malha urbana e assumindo, muitas vezes, o papel de elemento gerador do traçado, tornou-se o modelo dominante. Este século corresponde ao culminar do processo de crescente racionalidade e regularidade dos traçados urbanos portugueses, em que a praça, construída segundo uma estrutura geométrica regular, se torna um elemento fundamental de qualquer novo traçado urbano. Os edifícios singulares, e as funções institucionais que lhes estavam associadas, continuarão a assumir um papel fundamental na estruturação destas praças setecentistas, as quais são pensadas de raiz como o centro da cidade em termos simbólicos, funcionais e formais.

A maior parte das vilas e cidades brasileiras construídas no Século XVIII tinha por base uma quadrícula ortogonal regular e organizava-se em

torno de uma praça, quadrada ou rectangular, localizada centralmente. Era a partir desta praça que se definia o traçado das ruas e a estrutura dos quarteirões, também de forma quadrada ou rectangular. Quando existia uma única praça, era nela que se situava o pelourinho, bem como a Igreja e a Casa de Câmara e Cadeia. A maior parte das vezes, contudo, estas cidades tinham mais de uma praça, cada uma delas destinada a funções distintas, continuando-se desta forma a tradição das praças múltiplas nas cidades portuguesas. Em ambas as situações, todos os edifícios de habitação que nela se localizassem deviam ter fachadas construídas de acordo com o mesmo desenho, reforçando-se assim a sua regularidade, que devia ser não só urbanística, mas também arquitectónica.⁷

A associação da “formosura” da cidade à regularidade do traçado e à arquitectura uniforme a que as várias construções deviam obedecer estão bem patentes nas suas Cartas Régias e Autos de Fundação. Alguns destes documentos eram bastante específicos, no que respeita à uniformidade imposta à arquitectura. Assim, no termo de fundação de Villa Maria do Paraguay, de 1778, determinava-se que os todos os moradores fossem

[...] obrigados á não excederem nem diminuir em dita construção na altura de 14 palmos de pé direito na frente de todas as casas que se levantarem e 24 palmos na altura do cume; outrosim, determinou que precisamente chamariam para regular os ditos pés direitos ao carpinteiro João Martins Dias, e na falta d’este outro inteligente no officio, afim de conservar sem discrepancia, segundo o risco, a largura de 60 palmos de ruas que estão assigndas [...] assim como também as travessas, de 30 palmos.⁸

Para além da regularidade da arquitectura e do traçado, o importante papel que a praça devia desempenhar na organização urbana está também sempre presente. Na Carta Régia de fundação da Vila da Santíssima Trindade do Mato Grosso, de 1741, pode ler-se:

⁷ DELSON, Roberta Marx. *Novas vilas para o Brasil-Colônia*. Brasília: Editora Alva, 1998. p. 56.

⁸ Termo de Fundação de Villa Maria do Paraguay, apud FERREIRA, Tito Lívio; FERREIRA, Manoel Rodrigues. *História da civilização brasileira*. São Paulo: Editora Biblos, 1959.

O sitio que se eleger para a fundação da dita Vila seja o mais saudável, e em que haja a boa água para beber, e lenha bastante, e se determine o lugar da praça no meyo da qual, se levante o pelourinho, e se assinale área para o edifício da Igreja capaz de receber competente número de fregueses, quando a povoação se aumente, e fará logo êle Ouvidor delinear por linhas retas, a area para as cazas se edificarem deyxando ruas largas e direytas, e em primeiro lugar se determine nesta área, as que se devem fazer para a Camara, Cadeya, Caza das Audiencias, e mais officinas públicas, e os officias da Camara depois de eleytos darão os sitios que se lhes pedirem para cazas e quintaes nos lugares delineados e as ditas cazas em todo o tempo serão feytas todas no mesmo perfil no exterior, ainda que no interior se fará cada morador á sua vontade, de sorte que se conserve a mesma formusura da terra e a mesma largura das ruas.⁹

Termos similares são usados na Carta Régia de fundação da Capitania do Rio Negro, de 1755: “[...] determinareis do lugar mais proprio para servir de Praça, fazendo levantar no meyo della o Pelourinho”.¹⁰

Nos traçados urbanos setecentistas a praça passou a assumir o papel de principal elemento estruturador da malha urbana. Nestas novas fundações urbanas setecentistas, para além de ser nas praças que se continuavam a localizar os principais edifícios institucionais, de carácter religioso ou civil, a sua importância para a estruturação da cidade advinha também, e sobretudo, das suas características formais e do papel que estes espaços desempenhavam como elemento fulcral das malhas urbanas.

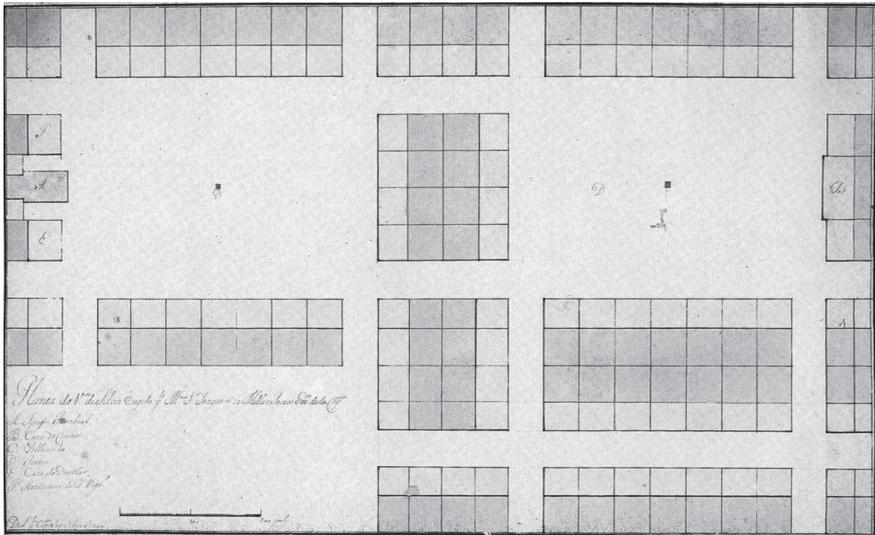
Alguns exemplos ilustram este tipo de traçados urbanos e o papel neles desempenhado pelas praças. Villa Nova de Bragança, com plano de Galluzzi, de 1745, é centrada numa praça quadrada, a partir da qual se desenvolvem as ruas e a estrutura de quarteirões. São José de Morabitenas, com plano de Sturm, de 1767, estava localizada em frente ao forte com

⁹ Carta Régia de Fundação da Vila da Santíssima Trindade do Mato Grosso, apud SANTOS, Paulo F. Formação de cidades no Brasil Colonial. In: *V Colóquio Internacional de Estudos Luso Brasileiros*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1968, p. 61.

¹⁰ Carta Régia de Creação da Capitania do Rio Negro, 1755, apud REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Liv. Pioneira e Ed. da Universidade, 1968, p. 77.

o mesmo nome e organizava-se simetricamente em relação a uma praça, também rectangular, no centro da qual se implantava a igreja matriz. Silvez, também de Sturm, apresenta um plano com duas praças, inseridas numa malha ortogonal regular. A Igreja e a Casa da Câmara estão situadas em praças distintas, afirmando plenamente a diferente função de cada um destes espaços, e a bipolaridade do poder (Figura 5).

Figura 5 – Planta da 5ª de Silviz erigida p. lo Il.mo S.or i Joaquim de Mello e Pova, Pov.or desta Cap.nia, Filipe Sturm, [Séc. XVIII], B.N.P.



Os planos de Alcobaça, de 1769, de Portalegre, de 1772, e de Vila Viçosa, de 1774, têm características comuns entre si. Os três apresentam uma estrutura de ruas ortogonal, formando quarteirões rectangulares, cada um deles com quatro frentes de construção e um interior de quarteirão vazio. Em cada uma destas vilas existia mais do que uma praça, destinadas a funções distintas. Em Alcobaça existiam duas praças, uma com o pelourinho no centro, e destinada ao poder municipal, a outra com a igreja e dois cruzeiros no centro. Também Vila Viçosa tinha duas praças, cada uma delas com funções distintas: uma delas com o pelourinho, a outra com a igreja e o cruzeiro. Em Portalegre três praças dispostas

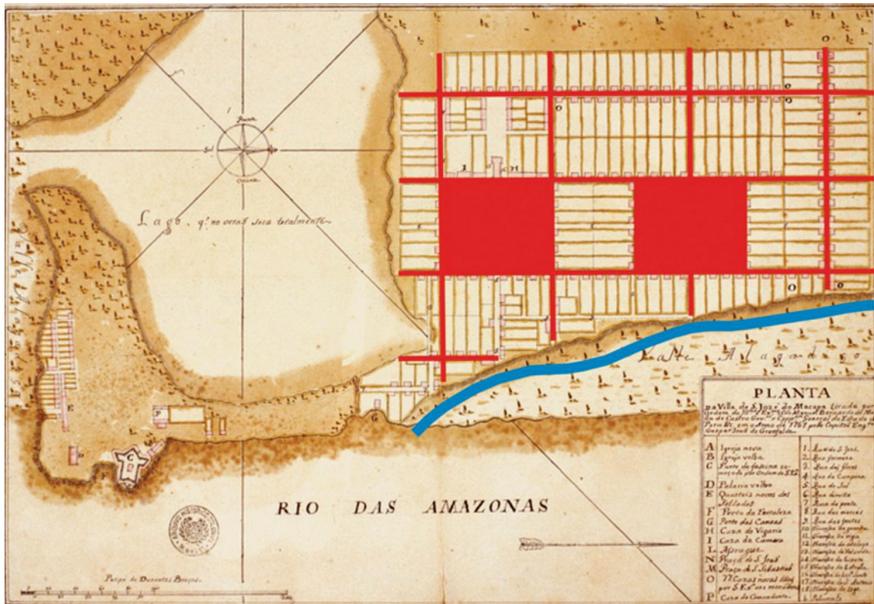
simetricamente estruturavam o plano: a praça central, de maiores dimensões, tinha como fulcro a igreja; duas outras praças, de menores dimensões, situavam-se simetricamente em relação à praça principal e tinham no seu centro, uma delas, o pelourinho, a outra, um cruzeiro.

A Cidade de Macapá, cuja construção se iniciou em 1751,¹¹ estruturou-se também em torno de duas praças, segundo uma malha ortogonal, que definia quarteirões de dimensão variável. Existiam quarteirões maiores, constituídos por dois conjuntos de lotes, dispostos costas-com-costas, e duas frentes de construção em faces opostas, e quarteirões de menor dimensão, constituídos por um único conjunto de lotes e uma única frente de construção. As suas duas praças, a Praça de São Sebastião e a Praça de São João, mantinham a tradição portuguesa das praças múltiplas, destinadas a funções ou poderes distintos. Em Macapá esta distinção veio a ser essencialmente simbólica. Apesar do pelourinho, símbolo do poder municipal, se localizar no centro de uma das praças, a Casa da Câmara virá efectivamente a construir-se na outra praça, onde já se situava a igreja.

As duas praças não eram simples espaços vazios correspondendo a quarteirões não construídos que se subtraem à malha. Embora constituindo os elementos a partir dos quais a restante malha se desenvolvia, sendo a partir delas que, segundo uma lógica ortogonal, se definia o traçado das ruas e dos quarteirões, a composição formal e a relação das praças com a estrutura urbana eram mais sofisticadas, não se traduzindo literalmente numa estrutura rectivulada. As duas praças tinham a mesma dimensão, mas a sua relação com as ruas que nelas confluíam era distinta: a localização da igreja a meio de um dos lados maiores da Praça de São Sebastião, no enfiamento da Rua do Sol, dava a este espaço um carácter monumental que a Praça de São João não possuía (Figura 6).

¹¹ ALCÂNTARA, Dora Monteiro e Silva de; ALCÂNTARA, António Pedro Gomes de. *Fortaleza de São José do Macapá: projeto de restauração e preservação ambiental*. Pesquisa bibliográfica e iconográfica. Relatório Preliminar, 1979. p. 13.

Figura 6 – Desenho do autor sobre: Planta Da Villa de S. Jozé do Macapa tirada por Ordem do Illmo e Ex.mo Snr. Manoel Bernardo de Mello e Castro Gov.or e Capp.am General do Estado do Para & c. em Anno de 1761 pello Capitão Engro Gaspar João de Gronfelde, Gaspar João Gronfelde, 1761, A.H.U.



As praças urbanas, um património urbano de referência

As praças são um dos principais elementos dos traçados urbanos, definidoras da sua estrutura e do carácter dos espaços públicos, constituindo um património fundamental das cidades. A compreensão das características morfológicas das praças e dos processos que lhes deram origem são fundamentais para a intervenção urbana, quer numa perspectiva de reabilitação, quer numa perspectiva de construção nova.

Os processos de transformação económica e cultural em curso e o desenvolvimento de novas tecnologias têm vindo a provocar profundas transformações nas cidades. As teias de relação entre pessoas e instituições que se estabelecem muito para além da escala urbana, a crescente

invisibilidade e desmaterialização de muitos processos urbanos, a cada vez maior fragmentação, descontinuidade e desespacialização da cidade, tudo parece contribuir para a destruição da cidade, tal como a conhecemos e tal como ela evoluiu e se estruturou até recentemente. Contudo, apesar disso, a cidade continua a fazer sentido e a ser necessária. Ao mesmo tempo que a cidade se descaracteriza à grande escala, assiste-se à recriação de ambientes urbanos à pequena escala do condomínio, do *shopping mall* ou em pequenos núcleos urbanos do chamado “novo urbanismo”. Isto não corresponde apenas a um movimento de nostalgia ou de procura do pitoresco, antes significa que, pelo menos do ponto de vista simbólico, as estruturas urbanas tradicionais continuam a ser necessárias ao viver urbano. As praças, que condensam em si as principais funções e as principais razões que deram origem às cidades, desempenham aqui um papel fundamental.

Torna-se necessário recriar novas formas de urbanidade, baseadas na nossa cultura urbana, que possibilitem o restabelecimento do sentido de comunidade e de interação social que estão na base da vida urbana. A reinterpretação das formas urbanas tradicionais e dos modos tradicionais de desenhar a cidade à luz das necessidades contemporâneas, a referência a morfologias fortemente enraizadas na cultura e na tradição locais, são as melhores estratégias para estruturar novas formas de urbanidade que assegurem a continuidade de relação com a nossa cultura, a nossa história e o nosso imaginário. Neste processo, a recriação do papel simbólico e funcional das praças nas nossas cidades é uma tarefa fundamental, podendo elas constituir o fulcro da necessária revitalização urbana.

A memória da quadrícula na cidade hispano-americana. Seu significado e suas limitações

Noemi Goytia de Moisset

A quadrícula é hoje um princípio válido para a urbanização?

É instrumento adequado à realidade histórica atual?

Analisá-la e avaliá-la foi a finalidade de um trabalho de vários anos que empreendemos, um grupo de arquitetos, urbanistas e historiadores pertencentes a vinte cidades hispano-americanas, e que, além de outras conclusões, colocou em evidência indiscutível seu valor como traço fundamental da identidade de nossas cidades, como o paradigma da urbanidade latino-americana nos centros históricos.¹

Sua validade, como instrumento atual de nova urbanização, deve fundamentar-se em estudos cuidadosos, que garantam seu significado para além de sua conotação morfológica.

¹ Os estudos sobre o tema podem ser consultados em profundidade na bibliografia específica. Ver FOGLIA, M. E.; GOYTIA, Noemi et al. *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. El caso Córdoba 1573 – 1810. Córdoba: Editorial Universidad Nacional de Córdoba, 1987; FOGLIA, M. E.; GOYTIA, Noemi et al. *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. El caso Córdoba 1810 – 1916. Córdoba: Editorial Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba, 1994; DE TERÁN, Fernando. *El sueño de un orden*. Madrid: Editor CEHOPU, 1992.

A quadrícula, nascida como uma imposição ordenadora do território seja ele plano ou montanhoso, litoral ou mediterrâneo, tropical ou frio, foi assumida pelos habitantes locais como própria, que a seguiram repetindo tanto em fundações novas como em expansões das cidades existentes. Por isso, como forma, ela deve ser levada em consideração, bem como nas suas conotações especiais, pois criou um modo de perceber e orientar-se no espaço característico dos hispano-americanos.

Conservar e também atualizar a quadrícula herdada da Espanha, a quadrícula que, seguindo livremente este modelo, se repetiu no segundo processo massivo de urbanização correspondente ao Século XIX no Pampa Úmido, ou a quadrícula nascida espontaneamente nos encantadores povoados históricos, implica reconhecer o seu valor como suporte significativo da memória coletiva, como traço invariável de nossa identidade.

Entretanto, para conservá-la é preciso antes caracterizá-la, selecionando aqueles aspectos que considerarmos pertinentes à sua preservação e atemporalidade.²

Traços relevantes da quadrícula original e traços adquiridos no seu processo histórico

Características originais persistentes

- Quarteirões quadrados no centro histórico;
- Ritmo de tramas dado por ruas transversais a cada 100 a 140 metros;
- Ruas retas com pequenas inflexões ou mudanças de diretrizes que, em vez de “contaminar” a perfeição geométrica do modelo, geralmente o enriquecem;
- Continuidade dos edifícios no alinhamento ou com um pequeno recuo com grades;

² Ver GOYTIA, Noemí. Reflexiones sobre el uso de la cuadrícula en las ciudades hispanoamericanas. Ponencia presentada en el 2º Congreso Internacional para la Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y la Edificación. Mar del Plata, 1994.

- Variedade expressiva de cada fachada em parcelas individuais, permitida pela flexibilidade intrínseca dessa quadrícula, para incorporar tipos arquitetônicos indistintamente;
- Nítida separação entre público e privado. Frentes públicas nas moradias e fundos individuais privados;
- Parcelário variado de lotes estreitos e profundos;
- Tecido de cheios e vazios em cada quarteirão, onde se alternam texturas de diversos grãos;
- “Pulmão” espontâneo no interior de quarteirões;
- Escalas reduzidas de setores urbanos homogêneos;
- Interrupção da linha contínua de edifícios em frente a edifícios singulares, nas pracinhas de esquina;
- A praça maior como quarteirão vazio com acentuado sentido de centralidade pela localização de edifícios singulares ao seu redor.

Traços aceitos pelos habitantes como modificadores da quadrícula no Século XIX e assumidos desde então como próprios

- Hierarquização da rede viária, alargamento de ruas e calçadas ou incorporação de canteiros centrais em algumas avenidas;
- Arvoredo nas calçadas e aparecimento do jardim na frente;
- Cercas no alinhamento;
- Chanfros nas esquinas;
- Resolução de esquinas arquiteturizadas e quarteirões singulares por incorporação de novas sedes institucionais.

Traços incorporados no Século XX que se somam aos anteriores e que gozam da aceitação dos habitantes

- Separação das diferentes redes de circulação e aparecimento de calçadas na área central;
- Superposição de uma rede de passagens comerciais nos interiores do quarteirão com a rede de calçadas;

- Mobiliário urbano em espaços públicos (praças e pracinhas);
- Uso mais intensivo do solo por edificação em altura na área central;
- Tendência à hierarquização e uso de espaços naturais, ignorados no passado, em que, de maneira geral, a quadrícula adquire características atípicas e de tensão com o irregular. Em geral, foram gerados locais de rica qualidade ambiental.

Traços negativos surgidos no Século XX que deveriam ser corrigidos ou evitados

- Quarteirões retangulares sem desenho adequado, com parcelas perpendiculares no lado longo e sem fechamento edificado nos lados curtos, situação existente nas expansões;
- Nestes quarteirões, faltam árvores no fundo do lote por escassez de espaço. Desaparece, assim, o “pulmão” espontâneo de quarteirão, existente no lote profundo do quarteirão quadrado, sem uma solução alternativa para esse problema;
- Quarteirões quadrados excessivamente grandes para a imagem tradicional do quarteirão herdado da Espanha. O superquarteirão, como o utilizado em Brasília, desorienta por não repetir o ritmo costumeiro;
- Quarteirões muito pequenos e todos com igual envolvente, que provocam o mesmo efeito dos anteriores;
- Transgressões ao ordenamento do público na parte frontal e do privado nos fundos, que fracassaram em sua tentativa de promover espaços comuns e acessos pelo centro do quarteirão. Esta proposta, em bairros de baixo perfil sócio-cultural, transforma o centro do quarteirão em terra de ninguém;
- Fachadas uniformes, não aceitas pelas pessoas, além de entradas não hierarquizadas para cada moradia;
- Excessiva densificação do centro pela especulação do solo e uso irracional de edificações em termos de altura. Desaparecimento dos espaços livres do centro do quarteirão. Tudo isso ajustado às

normas vigentes à época. Hoje, novas normas tentam frear este fenômeno.

Significados

Todos estes traços denotam além de assumir a quadrícula como símbolo do urbano:

- A importância da rua como espaço público onde se desenvolve ativa vida social;
- O individualismo característico do americano, no qual há separação radical entre o público e o privado. Cada pessoa precisa diferenciar a sua casa, o seu lugar, com uma expressão particular.

Pertinência do modelo e suas limitações

Enfrentaremos aqui dois problemas: o do centro histórico, muito mais exigente, e o das expansões e novas urbanizações.

Tem se destacado o significado implícito para os hispano-americanos do traçado da cidade em quadrícula, como traço de identidade continental e da necessidade de preservá-lo, adequando-o às exigências da cidade atual.

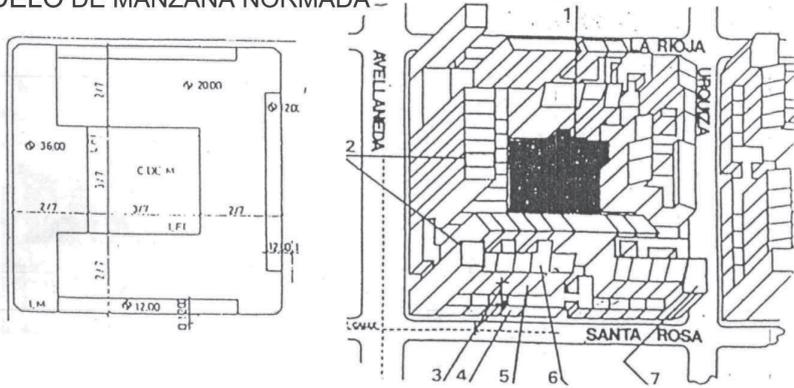
A conservação dessa quadrícula nos centros históricos é indiscutível, posto que a paisagem urbana ali gerada é considerada como um objeto artístico tradicional de uma cultura, cuja memória e valores somente serão possíveis de detectar e aplicar a partir de um estudo histórico dessa cidade.

Estes centros históricos são reflexos de vivências históricas e rastros do passado que alcançam sempre veneração por si mesmos. Além dos monumentos, a cidade vive no seu coração, no traçado de suas ruas e praças, já que estes atuam como estímulos para a vida comunitária e para a prática social, funcionando como marco de convivência que, sucessivamente, na história, os habitantes foram criando.

Como conservar esses significados para a vida urbana atual é o desafio que deve ser compatibilizado com as exigências funcionais da cidade atual, e sobre este tema já há muitos trabalhos com relativo sucesso (Figura 7).

Figuras 7 – Modelo de quadra normatizada e elementos gerais que regulam as intervenções na área central.

MODELO DE MANZANA NORMADA



ELEMENTOS GENERALES QUE REGULAN LAS INTERVENCIONES EN EL AREA CENTRAL

1. Centro de manzana,
2. Plano limite de altura máxima (ej. 36m.)
3. Distancia al eje de calle.
4. Plano limite de altura máxima sin retiro.
5. Plano limite del retiro determinado por la distancia al eje de calle.
6. Plano limite de altura en 45°
7. Plano limite de altura máxima (ej. 20 m.)

Fonte: Municipalidad de Córdoba.

Com relação às novas urbanizações, o problema é outro. Aqui, não se trata de conservar apenas um traço bidimensional minimamente condicionante do desenvolvimento volumétrico, nem teria sentido considerá-lo um suporte neutro de intervenções em desenvolvimentos indefinidamente extensíveis, pois a quadricula não é um simples tabuleiro de jogos geométricos predeterminados; ela é nada menos que a matriz de um organismo vivo: a cidade.

A cidade e sua realidade compõem um fenômeno complexo demais para promover uma única e válida configuração da urbanização ligada à quadricula. Esta postura seria ingênua e petulante. O atrativo e o estimulante pode ser resultado da convivência de uma multiplicidade de fragmentos homogêneos dentro de diretrizes ordenadoras gerais, e a quadricula opera como uma possibilidade.

O verdadeiro problema não reside, então, em promover apenas um código unitário, nem uma única forma de fazer cidade, como resposta

inapelável de exigências puramente quantitativas. O fundamental, creio, é garantir a qualidade ambiental, sendo que esta pode existir pela variedade e diferenciação qualitativa, seja de quadriculas, retículas, traçados irregulares, adequando-se à topografia ou bairros-jardim.

Nenhum plano preconcebido de acordo com dados que hoje são válidos garante a sua validade amanhã. Neste sentido, os planos que vierem a ser propostos requerem muita flexibilidade, para que a cidade de sempre seja construída sem dificuldades, da mesma forma que cresce um organismo vivo, de acordo com as suas cambiantes necessidades no futuro.

Creio, portanto, que seria pertinente uma articulação de diferentes setores da cidade, de distintos espaços urbanos, dando lugar a uma pluralidade de ambientes, sejam estes voluntariamente pré-configurados e predimensionados ou produzidos por decantação histórica, desde que contribuam para melhorar a qualidade ambiental, enriqueçam a imagem da cidade e a vida de seus habitantes.

Creio, também, que deve ser resgatada a exigência de qualidade de desenho do espaço urbano e dos diferentes setores, reivindicando, assim, o papel do desenho e aceitando a pluralidade, posto que não se esteja em condições de recusar ou excluir interpretações, quando não há certezas sobre uma forma única e ideal de construir uma cidade.

A introdução de espaços desenhados e de polarizações em fragmentos, ou a arqueturização de determinados pontos-chave, pode ser muito importante e contribuir para quebrar a monotonia, a uniformidade e a falta de atratividade de um enorme espaço urbano, por mais eficiente do ponto de vista funcional que seja seu traçado produzido através de uma única pauta reguladora uniformemente repetida. Esta observação vale tanto para a quadricula quanto para a infinita variedade de traçados possíveis.

Afirmamos que a quadricula é paradigma do urbano para os hispanoamericanos. No entanto, não podemos desconhecer que essa identidade é somente um aspecto do problema da cidade. Tal como foi dito, é um ponto de partida que deve ser compatibilizado com outras exigências da cidade atual.

Longe estamos, então, de considerar essa quadrícula como um jogo intelectual puro de um grupo profissional de elite, fora da realidade histórica. Pretendemos que não fique relegada a uma mera especulação abstrata, sem bases sólidas locais, de um lado pondo em perigo o valor que o homem comum lhe atribuiu, e, ao mesmo tempo, arriscando o equilíbrio ecológico, fazendo com que, em grandes expansões, desapareça todo vestígio de paisagem natural.

Por tudo isso, destacaremos alguns itens que deveremos compatibilizar com o significado da quadrícula. São eles:

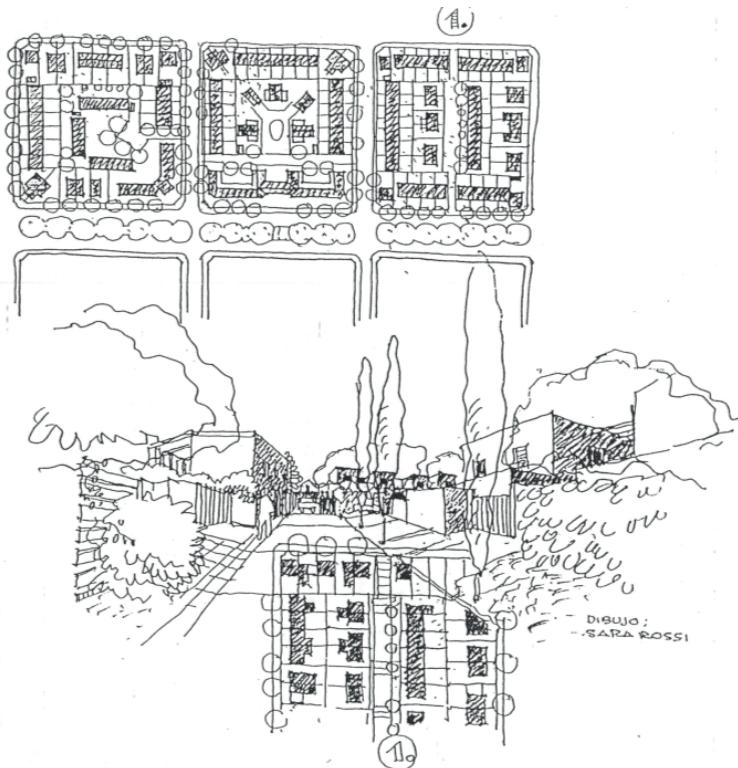
- Custos;
- Grau de flexibilidade e praticidade para aceitar configurações urbanas simples, de qualidade ambiental e adequadas ao lugar em questão;
- Pertinência de seu uso em terrenos que não sejam planos ou que sejam quase planos. Este problema é de interesse para uma cidade como Córdoba, por exemplo, cujos subúrbios, em boa parte, se estendem em terrenos com pronunciadas quebras e desníveis. Tememos que a quadrícula, por um uso indiscriminado e uma visão dogmática, se converta em um instrumento de degradação do meio físico natural.

Campos de aplicação

Reconhecida a sua capacidade ordenadora, a quadrícula pode ser um instrumento de planejamento e desenho urbano, desde que:

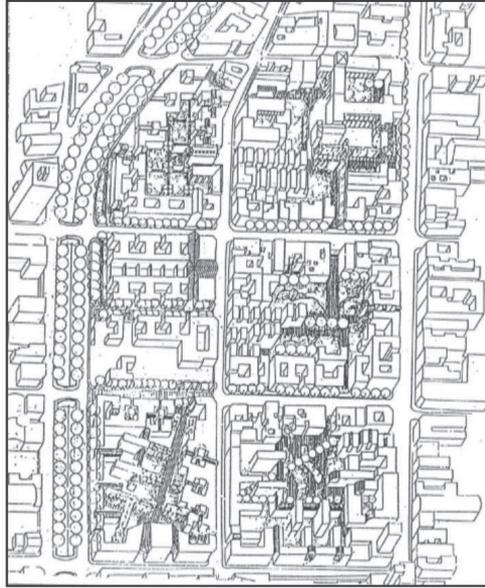
- extraia ensinamentos de experiências valiosas já consagradas pelo seu significado para o grupo social;
- seja adequada ao lugar;
- sejam fixadas normas que propiciem ou estimulem os traços positivos que possibilitam a quadrícula (Figuras 8 e 9).

Figura 8 – Alternativas de desenho de quadras para anexação de nova planta.



A esse respeito, parece aconselhável fixar apenas pautas gerais de desenho, duráveis em longo prazo, de tal modo que permitam a flexibilidade dentro de certos limites. As normas deveriam estabelecer definições espaciais gerais e permitir uma liberdade posterior em seu desenvolvimento. Trata-se de definir um suporte estrutural básico bastante rígido, suporte que sirva ao mesmo tempo à rede viária principal e à infraestrutura principal, que permita um desenvolvimento no desenho dos fragmentos definidos, pouco condicionados, através de pautas normativas e que possibilitem acordos pontuais, tanto para edifícios independentes, quanto para atuações de certa magnitude. A exigência, aqui, deveria enfatizar a qualidade de desenho e a homogeneidade de cada fragmento assim gerado.

Figura 9 – Proposta de projeto urbano em área periférica ao centro.



Sistema de peatonales que vincula centros de manzana, rescatando sus particularidades paisajísticas y patrimoniales.

La factibilidad de aplicación del modelo propuesto es viable mediante la concertación del uso comunitario del centro de manzana, entre los propietarios de las parcelas que los conforman y el municipio.

(Trabajo académico Cátedra Arq. Giordano, U.C.C.)

Quando falamos da cidade, podemos estar fazendo referência a duas escalas espaciais totalmente diferentes:

- uma escala macroespacial de planejamento urbano, na qual a arquitetura e o desenho de espaços urbanos particularizados não têm peso algum e a quadrícula, como suporte de identidade, fica diluída, já que somente conserva sua qualidade de sistema de eixos orientadores e ordenadores ortogonais. A identidade, que é um sentimento relacionado a vivências e percepções, se manifesta, geralmente, numa escala menor.
- uma escala microespacial, onde o desenho pode ter uma incidência maior. Esta se refere às construções novas em expansões, ou ao preenchimento de vazios e às re-ambientações

de fragmentos urbanos na área central ou intermediária, com intervenções arquitetônicas no tecido preexistente, a criação através de marcos arquitetônicos, de polarizações novas de significado ambiental.

Com referência especificamente às intervenções em áreas consolidadas, em geral dentro da quadrícula, a garantia de uma solução adequada parece encontrar-se no encaixe e na relação com o entorno. Esta relação não é necessariamente de submissão, nem mesmo de integração, mas que pode ser, sim, de exaltação e potencialização, de oposição, de contradição, de negação, de correção, etc., aproveitando a flexibilidade e adaptabilidade que oferece a quadrícula e colocando a ênfase projetiva no ambiente urbano gerado, mais do que nos próprios objetos arquitetônicos introduzidos.

Considerações à parte merecem as expansões, onde se deveria alcançar um desenho urbano de qualidade, do que poucas vezes temos bons exemplos, que se relacionem, de algum modo, pelas bordas aos setores vizinhos, que se adaptem à natureza e à topografia, que se apoiem numa estrutura geral sólida viária e de infraestrutura, e que esta sirva de marco que possibilite intervenções flexíveis, em que se estimulem, mas não obriguem as configurações que resgatem os valores positivos da quadrícula e se evite cair em erros repetidos nestes últimos anos em bairros novos de planos oficiais de moradias para pessoas de poucos recursos.

Em síntese

A quadrícula significa nossa identidade histórica e, como tal, é possível e desejável preservá-la e qualificá-la nos centros históricos, e resgatar suas qualidades ambientais inerentes nas novas intervenções. Por isso destacam-se a importância que, neste sentido, têm os estudos analíticos das leis geradoras dos tecidos urbanos e as tipologias urbano-arquitetônicas como bases de sustentação das identidades patrimoniais, muito mais além dos seus resultados formais propriamente ditos.

Conhecendo as complexas causas de suas transformações, correlacionando-as com os processos sócio-culturais, com os comportamentos

sociais, será possível contar com uma interessantíssima base de apoio para as futuras estratégias de intervenção.

Desta maneira, o problema da identidade passa a ser mais um problema de manter elementos que dão coesão à estrutura social, que dão pautas de pertinência ao lugar, à cultura, do que aos suportes edificados imutáveis. Daí a importância que assume a valor que esta sociedade dá a seu patrimônio.

E neste sentido pode resultar mais importante do que estudar exclusivamente a persistência e a eterna repetição, analisar com especial interesse as transgressões e as variações à ordem e aos tipos arquitetônicos urbanos, como imagem de uma sociedade pluralista como a nossa.

Entre o global e o local: novas definições do conteúdo patrimonial de velhas paisagens brasileiras

Maria Angélica da Silva
Roseline Oliveira

No sentido de responder às dinâmicas contemporâneas, as cidades manifestam-se em relação às demandas globais e locais, cabendo indagar sobre o futuro dos seus antigos núcleos históricos. Se por um lado, estes se encontram sob ameaça de elementos exógenos e dos jogos de espetacularização da paisagem, por outro, as estratégias de *marketing* e competição por investimentos no mundo global valorizam os atributos desses núcleos históricos locais como importantes atrativos turísticos, por exemplo. Partindo do exame de quatro localidades urbanas da Região do Nordeste brasileiro, busca-se refletir sobre a possibilidade de um caráter singular para as manifestações urbanísticas geradas na antiga colônia portuguesa na América e seu papel no presente.

A cidade e os jogos entre o global e o local

Cidade – Multidão de casas, distribuídas em ruas, & praças,
cercadas de muros, & habitadas de homens, que vivem
em sociedade, & subordinação.
Raphael Bluteau¹

A ideia de cidade nos remete à estabilidade, ao que se sedimenta e se assenta em um determinado sítio geográfico. O seu próprio berço etimológico, no latim *Civitas*, aponta para este sentido da reunião, do aglomerado de cidadãos que se regem por normas em comum.

Contudo, as cidades também se processam no movimento. Anteriormente à concretização da ideia de país, por um longo tempo, na Europa Ocidental, são as cidades que se configuram como unidades autônomas, celebrando pactos, disputando conflitos. Como personagens, comparam-se entre si, dominam umas às outras, disputam títulos, aformoseam-se com codinomes e epítetos.

No Brasil, inicia-se o movimento de construção de vilas e cidades a partir da presença europeia no Século XVI.² Este gesto novo ocorre no momento em que as várias regiões do globo terrestre estão sendo, pela primeira vez, colocadas em conexão, motivadas especialmente pelas trocas comerciais e pelo desejo da conversão religiosa, no que tange à Europa Cristã.

O embate entre o global e o local, quando vistos no correr da história, encontra, portanto, no momento da colonização do Novo Mundo, um marco de origem. Pode-se demarcar os séculos da expansão ultramarina como o momento gerador de uma visão completa da ecúmene: pela primeira vez, todos os continentes fazem-se conhecidos e interagem entre si.³ Embora

¹ BLUTEAU, Raphael. Vocabulario portuguez e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico [...] autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes e latinos, e offerecido a Elrei de Portugal, D. João V / pelo Padre D. Raphael Bluteau. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1721.

² Trata-se aqui de vilas e cidades dentro da concepção adotada no mundo ocidental europeu.

³ Sobre este tema, ver AMADO, J.; FIGUEIREDO, L. C. *A formação do Império Português (1415-1580)*. São Paulo: Atual, 1999, e ALBUQUERQUE, L. de et al. *O confronto do olhar: o encontro dos povos na época das Navegações Portuguesas*. Lisboa: Caminho Editorial, 1991.

vastas partes da África e Ásia tivessem sido acessadas anteriormente pelos europeus do Ocidente, foi necessário alcançar este contexto temporal para que a ideia de colonização se estabelecesse e que, através dela, determinadas terras fossem entendidas e classificadas nas categorias de metrópole e colônia. Assim, empregando as mais variadas estratégias e mecanismos de conquista e manutenção do poder – guerras, saques, invasões, massacres, piratarias, espionagem, imposição religiosa, cessão de monopólios – formaram-se impérios, dentre os quais se destaca, no contexto dos Séculos XV e XVI, Espanha e Portugal.

Portanto, a conquista do continente americano dá-se neste momento em que o mundo unifica-se, em um encontro promovido inicialmente pelos contatos estabelecidos através dos oceanos e mares. As terras são, muitas vezes, apenas avidamente acessadas em suas bordas e, celebrados os pactos e amainados os conflitos, partem os colonizadores em busca de outras praças para o comércio e a exploração das riquezas.

Passado meio milênio, está posto novamente o debate sobre o global e o local. O continente americano, nascido no bojo dos primórdios deste projeto, participa da reflexão sobre suas demandas e consequências. No sentido de respondê-las, as cidades também se posicionam. Se por um lado fala-se insistentemente na ameaça dos elementos exógenos e dos jogos de espetacularização do espaço urbano, por outro lado, as próprias estratégias de *marketing* e competição por investimentos produtivos no mundo global, fazem com que as especificidades locais passem a ser elementos valorizados, que podem desempenhar um papel fundamental, distinguindo os variados lugares urbanos por atributos ambientais e culturais, muitas vezes, conferidos por seus núcleos mais antigos.

Dentro de uma mesma cidade, as suas várias partes respondem diferentemente às mudanças do tempo. Pretende-se assim examinar especificamente a temática dos centros históricos dentro de uma conduta comparativa, observando sua potencialidade frente ao discurso globalizador, salientando os aspectos onde se revelem as evidências da sua diversidade, promovida pelos acúmulos acontecidos na passagem dos séculos e que hoje, devidamente reconhecidos, poderão contribuir para o enriquecimento das relações sociais e afetivas dos cidadãos contemporâneos.

O mundo global, embora sujeito às mais variadas críticas, é uma evidência indiscutível, da qual usufruímos no que traz de positividade e negatividade. A globalização nos obriga a vermo-nos como coletividade, como seres cosmopolitas. Recebe duras críticas ao gerar processos de homogeneização dos padrões humanos. Contudo, a sociedade que se move dentro desta máquina global e que por isso, se iguala, cada vez mais valoriza o específico. A ênfase ao novo continua como uma herança da modernidade e é injetada pela tecnologia e por todos os veículos interessados no consumo. Portanto, dentro do processo globalizador, abrem-se janelas favoráveis à valoração do específico, embora sua moldura muitas vezes seja apenas a intenção fácil do consumo.

Neste jogo, como se comportam as cidades? Na base dos valores de uso e de troca, como em certa altura colocou Marx,⁴ elas também se alinham em prateleiras como objetos de necessidade e de desejo. O turismo ratifica a imagem de “cidades-destino”, ponto final ou intermediário de uma rota tomada pelas populações, nos celebrados tempos livres ou de lazer quando, por um certo período, abandonam o lado produtivo mundo do consumo provido pela sociedade liberal capitalista.

De certo, as cidades aqui analisadas configuram-se em experiências urbanas que apresentam aspectos muito distintos na atualidade, também aqui analisados.

O recorte de estudo

A sociedade atual, ao abrigar multidões, cria outro sistema, essencial para a contemporaneidade, onde o sujeito incorpora padrões de procedimento exigidos por outra relação com o tempo e o espaço. Simultaneamente, abrem-se as fronteiras para o desejo de outras paisagens: as cenas do completo domínio da natureza (os santuários ecológicos) ou as cenas da memória, ou seja, as chamadas “cidades históricas”.

Dentro deste quadro é que se pretende analisar um conjunto de núcleos patrimoniais de cidades localizadas no nordeste do Brasil,

⁴ MARX, Murilo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991.

entendendo seus vestígios materiais como discursos de memória. Implantados nos primeiros séculos de colonização, fizeram parte daquele movimento inicial de globalização, quando o continente americano surge sob o olhar europeu como um “Novo Mundo”. No caso da colônia portuguesa, a construção de vilas e cidades exigiu o encontro entre os seus vários agentes, – ou seja, o colonizador português, os povos africanos migrados na condição de escravos e a população indígena. Esta diversidade, celebrada por conhecidos intelectuais do Brasil como Gilberto Freyre e Sérgio Buarque de Holanda, embora com acentos diferenciados, concederá ao gesto urbanístico da América Portuguesa, um traço peculiar.

Deste mundo urbano, implantado como novidade na América, separamos um pequeno fragmento. São examinados os núcleos históricos de quatro cidades nordestinas, posicionadas de forma bastante diversificada quanto à representatividade de seu patrimônio histórico edificado. Busca-se salientar os aspectos onde a diversidade das influências culturais se apresenta mais evidente, respondendo à questão de um possível caráter singular para as manifestações deste recorte dentro do universo urbanístico da América de colonização portuguesa. Estes aspectos não são averiguados apenas onde o discurso institucional validou o monumento, mas também em evidências outras, como se verifica no correr do texto. As quatro cidades localizam-se hoje no Estado de Pernambuco e possuem parte de seu patrimônio tombado. Todas tiveram seu povoamento iniciado no Século XVI e foram acessadas, no Século XVII, pelos holandeses, que deixaram sobre elas um legado textual e iconográfico bastante valioso, comentado aqui no transcorrer do texto.

Recife e Olinda são hoje referências das mais significativas da paisagem patrimonial do nordeste brasileiro, em certa parte, inclusive, pelo apelo turístico dos seus famosos carnavais. É nesta região que se imprime um processo de ocupação urbana mais intenso, visto a importância da exploração da cana-de-açúcar, no contexto dos séculos iniciais da colonização. Recife, cuja urbanidade partiu de uma vila que ocupava uma tímida porção das margens do rio Capibaribe e próximo ao mar, hoje é uma metrópole que tem em seu núcleo antigo marcas bem evidentes de seu processo de desenvolvimento. Os novos serviços ofertados na antiga

paisagem recifense mobilizam a dinâmica cotidiana, concretizados na paisagem no formato de prismas retangulares, altos e envidraçados em meio à roupagem eclética dos edifícios. Neste complexo panorama, ainda se distinguem memórias dos primeiros séculos coloniais, com conventos e fortes seiscentistas dispostos num traçado ainda mais antigo (Figura 10).

Figura10 – Paisagem do núcleo antigo de Recife em 2003 e no Século XVII, a partir de pontos de visadas semelhantes.

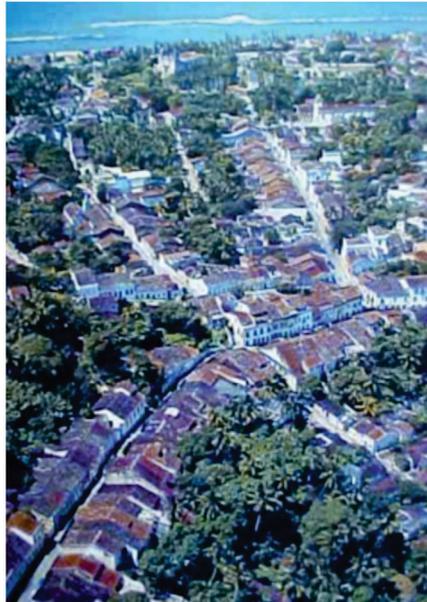


Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

Na paisagem de Olinda identifica-se outro movimento, menos turbulento do que o da capital do Estado de Pernambuco, Recife. Isso decorre não apenas devido ao seu papel no contexto do Estado, mas também a uma conjugação de fatos, dentre eles, o de seu sítio histórico ter sido protegido pelo Instituto Nacional do Patrimônio Histórico já em 1968. Além disto, a própria geografia do sítio facilitou o seu resguardo frente às ondas de crescimento, que ocorreram décadas depois do seu tombamento, deixando separado o núcleo antigo e as extensas áreas hoje ocupadas por um grande contingente populacional, funcionando como cidade-dormitório da mão de obra de Recife. Estas circunstâncias permitem que hoje se observe no núcleo tombado, cenas urbanas que ainda articulam uma vida familiar, residencial e comunitária pautada em velhos costumes, com o cenário composto por

caminhos enladeirados e estreitos, muitas igrejas e casario enfileirados, compartilhando paredes e apoiando-se entre si (Figura 11).

Figura 11 – Vista de Olinda mostrando o percurso das ruas configurando um traçado axial e a vegetação dos quintais.



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

Igarassu e Vila Velha de Itamaracá, situadas a poucas dezenas de quilômetros da região metropolitana de Recife e Olinda, também participam do circuito turístico pernambucano, mas têm um acesso “espetacularizado” bem mais tímido. Esses lugares não são divulgados como cenários de carnavais, ou como ícones das experiências holandesas que marcam a história de Pernambuco, mas são referenciados como os primeiros núcleos ocupados da Capitania. São especialmente conhecidos pela beleza tropical das suas paisagens isoladas de um movimento urbano mais acentuado e, dentre seus monumentos, destacam-se as igrejas mais antigas do Brasil – a de São Cosme e Damião em Igarassu e a de Nossa Senhora da Conceição em Vila Velha.

Essa última localidade apresenta uma condição de *marketing* peculiar por estar situada em uma ilha. A combinação de o cenário insular com as representações da história na longa duração fazem desse lugar um simulacro do paraíso distante da dinâmica do espaço urbano modernizado. Nos últimos anos, a busca pela natureza virginal tão próxima do continente vem fazendo de Itamaracá uma opção para residências de veraneio, em suas áreas mais próximas ao mar. E a Vila Velha dos monumentos disputa, como pode, a atenção do visitante, equipando-se de barracas de artesanato e de comidas típicas, enquanto as suas ruínas seiscentistas vão se esvaindo da paisagem (Figura 12).

Figura 12 – Vila Velha vista a partir da caixa d’água locada sobre os vestígios da antiga Casa de Câmara e Cadeia. Ao lado, as barracas instaladas na praça pública visando atender à demanda turística.



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

Ao se discutir a questão do patrimônio cultural, uma primeira forma de analisar os antigos centros históricos dentro do processo de globalização, pode ser a consulta à lista de localidades às quais foi atribuída a condição de patrimônio mundial estabelecida pela UNESCO. Neste caso, Olinda coloca-se entre os dezessete (17) sítios urbanos brasileiros reconhecidos como Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, inscrita em 1982. No âmbito do Brasil, são sítios urbanos tombados os antigos núcleos das cidades de Igarassu, Olinda e Recife. Este último possui inúmeros bens tombados individualmente, além de apresentar trinta e três (33) Zonas Especiais de Preservação do Patrimônio Histórico e quinze (15) sítios históricos

localizados nas três antigas ilhas que fazem parte do centro da cidade. Com relação à Igarassu, seu antigo centro apresenta duas construções tombadas de referência: o Convento de Santo Antônio e a Igreja de São Cosme e Damião, uma das primeiras obras restauradas no Nordeste, nos anos 1970. O sítio de Vila Velha é tombado em nível estadual desde 1987, quando seus limites de proteção foram demarcados, sua igreja matriz restaurada e suas ruínas limpas e consolidadas (Figura 13).

Figura 13 – Imagem de Igarassu, mostrando a sequência do antigo casario e Vila Velha como uma tímida abertura no meio da vegetação.



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

Estas quatro cidades permitirão apresentar o trabalho de investigação que o Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem vem realizando e os desdobramentos que este trabalho pode trazer no que tange à visibilidade dos conteúdos patrimoniais das áreas de ocupação mais antigas referentes ao momento em que esses lugares afiguravam-se na condição de vilas e cidades coloniais.⁵

⁵ O Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem pertence ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas, e vem desenvolvendo esta pesquisa desde o ano de 2000. O recorte temporal do trabalho contempla cerca de vinte (20) antigos núcleos urbanos nordestinos, dos quais foram selecionados quatro para serem apresentados nesta publicação.

O processo de globalização da expansão ultramarina e a problemática do desenho urbano

Vive-se um momento bastante peculiar da construção da nacionalidade portuguesa quando do contexto da expansão ultramarina. Portugal está sendo investido da condição de império e há de tomar decisões quanto às estratégias de manutenção das novas colônias. Com relação ao Novo Mundo, cedo se afigurou a necessidade de realizar o povoamento das terras para a garantia da posse. Sobre como foram montadas as premissas desta ocupação, não restaram muitos documentos que embasassem a análise atual dos seus pressupostos urbanísticos. Contudo, especialmente a partir das comemorações dos quinhentos anos deste contexto de expansão colonial, surgiram valiosas publicações, relançamentos de fontes primárias, eventos e outros, que permitiram um grande avanço acerca da compreensão da ideia de um “universo urbanístico português”.⁶ Contudo, para o entendimento do que ocorre no passado colonial do Brasil, é necessário considerar outras premissas para além das geradas por este “universo”. Aqui o colonizador encontrou uma população nativa que habitava exatamente a área costeira, região preferencial do colonizador. Estas populações foram essenciais no processo de ocupação do território pelos europeus. Além disto, a exploração agrícola demandou uma presença muito expressiva de mão de obra escrava, migrada de várias partes da África, que aqui também imprimiram suas marcas espaciais.

Portanto, para examinar o processo urbanístico dentro da polarização global/local, cabe levar em conta todos estes fatores. Contudo, dentro do escopo deste trabalho, optamos por examinar aspectos que abordam especialmente o traçado das vilas, o que nos conduz a observar, especialmente, a intenção portuguesa de ocupação. Neste caso, a herança europeia cumpre seu destino globalizador, ainda marcada pelo caráter medieval do desenho urbano mais orgânico, porém já permeado pelas

⁶ Sobre este fato, ver o trabalho realizado pela Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (2000), dos quais destacamos o livro organizado por CARITA, Helder e ARAÚJO, Renata. *Universo Urbanístico Português 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

premissas do Renascimento que encontram na geometria a sua razão compositiva. O desenho urbano que será implantado nas quatro localidades aqui analisadas permite observar a migração de modelos, mas também – inclusive pelos próprios pressupostos deste modelo, que exigia uma rigorosa atenção ao sítio – os pactos com a nova paisagem dos trópicos. O conceito de paisagem utilizado aqui se atrela ao espaço habitado, ou seja, não engloba apenas os aspectos naturais do sítio, mas essencialmente os que foram fruto de um investimento social e coletivo, realizados sob bases materiais, mas também com amplo comprometimento na esfera dos bens intangíveis, sejam eles ligados ao saber fazer, às tecnologias empregadas na construção, ou até mesmo às manifestações culturais mais diversificadas relacionadas à vida urbana.

Um primeiro ponto a destacar na ocupação física do território é que ele se implanta, especialmente, no litoral, a partir de um vazio de gesto urbano. Os povos Tupi-Guaranis habitantes do litoral não utilizavam a cidade como forma social de aglomeração e, portanto os portugueses deparam-se com ocupações seminômades, de caráter itinerante. Sendo assim, encontram-se diante de um fato novo, distinto do que ocorre à época no território português e mesmo no contexto de suas várias colônias ao redor do mundo: o terreno é livre e o gesto urbano vai se fazer desvincilhado de heranças e tradições. A novidade pode ser produzida, e alternativas diversas do habitual podiam ser testadas.⁷

Assim, as vilas e cidades surgem a partir de uma premissa que está colocada fora do seu território. O que conta é o desejo português de garantir a posse, de usufruir da terra em termos econômicos e de ampliar a base do império religioso cristão. Para garantir estes pressupostos, uma estratégia que fica muito evidente, e que os quatro exemplos abordados aqui são muito significativos, é a necessidade de que os núcleos urbanos mantenham contato entre si. Pequenos e quase insignificantes na paisagem, deviam se proteger um pelo outro.

⁷ Sobre este tema, ver a reflexão de RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1985. O autor entende que o modelo urbano que migra para a América possuía uma base cultural completamente desvinculada da experiência dos povos nativos habitantes do Novo Continente.

Portanto, há de se destacar o movimento e interconexão entre essas localidades. Na verdade, a história urbana no contexto da colônia portuguesa na América, constrói-se em um formato que visualmente se assemelha a uma rede, onde povoados, vilas e cidades configuram-se como pequenas pontuações sobre uma paisagem quase absolutamente sob o domínio do incógnito. Neste sentido, se focarmos a região onde se instalam as vilas de Santo Antônio do Recife, a Vila de Olinda, Vila de Igarassu e Vila de N. Sra. da Conceição, atual Vila Velha, visamos a localização estratégica dessas localidades permeada pelas intenções comerciais que refletia a prosperidade de Pernambuco, que teve início com o cultivo da cana-de-açúcar e atraindo grande número de europeus para a região. As vilas de Igarassu e de Olinda foram fundadas por Duarte Coelho, capitão donatário da Capitania de Pernambuco, uma após outra, assim que chega ao novo continente.

De fato, o desenho destas cidades mostra convergências, mas também a diversidade que toma a empreitada dos portugueses, nativos e africanos na construção daqueles primeiros gestos urbanos. Para apresentar a reflexão sobre este desenho, optou-se por comentar alguns aspectos bastante claros desta experiência, baseando a investigação em fontes iconográficas.

Telas coloniais nas telas virtuais: acessos contemporâneos e confrontos entre duas fontes globais

Como já foi dito, a herança do primeiro momento global nos legou uma herança muito própria para a investigação do arquiteto: as iconografias. Muitas das conclusões que se pode chegar hoje sobre o processo de urbanização colonial puderam ser extraídas de imagens legadas pelos europeus que registraram cenas do nordeste brasileiro nos Séculos XVI e XVII. Com o auxílio das fontes escritas, que correspondem aos relatos de época e, obviamente, dos comentaristas contemporâneos, essas imagens permitiram a ampliação do acesso à história da formação dessa paisagem, construída na medida em que concederam visibilidade a esta ideia de rede urbana, um dos pressupostos da construção dos argumentos deste

trabalho, que aparece comprovada nos mapas e plantas. Estes permitiram observar dados quanto ao conjunto urbano e, mais especificamente, quanto à disposição dos seus elementos compositivos.

Contudo, somou-se a estas fontes uma possibilidade nova de trabalhar com elas: os recursos oferecidos pela leitura infográfica deste material. Os dados da iconografia histórica e contemporânea, a partir da submissão a *softwares* de tratamento de imagens, acabou por gerar outra plataforma de dados para pesquisa que consiste em um conjunto de mapas e plantas antigos e atuais digitalizados. Através desses desenhos em formato digital, com conteúdo organizado em *layers*, foi possível separar os elementos componentes dos núcleos urbanos e manipular as informações de maneira a favorecer os estudos comparativos. A informatização dos antigos mapas, além de auxiliar na identificação de edifícios por temática funcional: religiosos (igrejas, conventos, capelas), administrativos (casa de câmara de cadeia, pelourinho), residencial (casario), de segurança (fortes, redutos, trincheiras), também permitiu estudar o traçado, os sinais da natureza (rios, mar, floresta), dentre outros aspectos, e incrementou as possibilidades de análise da forma, desenhos e articulações desses elementos. Os mapas antigos e atuais informatizados e confrontados entre si possibilitou, por exemplo, a identificação das permanências através de um processo analítico mais preciso.

O que se apresenta a partir daqui, são resultados colhidos na pesquisa, por meio do uso destas ferramentas de investigação. Vale dizer, os estudos baseados em fontes computacionais somaram-se a uma profunda investigação *in loco* dos sítios urbanos. Tornaram-se uma extensão de experiências empíricas realizadas durante inúmeras visitas às localidades fundamentais para a identificação não apenas das permanências físicas dos núcleos urbanos estudados, mas também para o reconhecimento da variedade de formas com que as antigas marcas chegaram até o presente.

Portanto, perseguiu-se o movimento da paisagem, investigando gestualidades distintas da efetiva “permanência do edifício”, usualmente o dado mais significativo, buscado pelos mecanismos oficiais de salvaguarda patrimonial. Assim, deu-se atenção também a outros movimentos, por vezes mais complexos, desenvolvidos no correr do tempo. Foi o caso

de edifícios que hoje são ruínas; igrejas que mudaram de lugar, mas carregando o mesmo nome; antigas capelas que, como crisálidas, foram assumindo formatos distintos e ampliados; vazios que foram ocupados; ruas e caminhos com desenhos antigos e novos calçamentos; cursos d'água redirecionados, dentre outros movimentos que, imperceptíveis seja pela superficialidade do olhar, seja mesmo por estarem submersos, subterrâneos, demandaram do arquiteto uma ação quase arqueológica. Tratavam-se marcas invisíveis na paisagem, mas presentes na própria paisagem.

Essa hibridez paisagística foi uma das causas que exigiu dos estudos infográficos uma flexibilidade na elaboração das bases comparativas entre as localidades. Assim como a variedade de condições do próprio material imagético.⁸

Sobre Igarassu, por exemplo, encontram-se disponíveis hoje dois mapas seiscentistas em que a antiga vila é citada ou desenhada com traços ainda incipientes. Restam-nos apenas as vistas de Frans Post,⁹ cujo conteúdo indica com mais expressividade a ruína da Igreja do Rosário e a Igreja de São Cosme e Damião que compõem uma cena sem distanciamento de planos que favoreça a visualização de uma perspectiva global de sua composição urbana.

Já o caso da antiga Vila de Itamaracá, pode-se dizer que suas antigas representações são até generosas em termos de quantidades de registros. Em muitos desses mapas e plantas apenas a Ilha e a Vila são timidamente indicadas, mas dois mapas apresentam o desenho da Vila da Conceição

⁸ Com relação à iconografia histórica, foram reunidos e analisados quatro (4) mapas e três (3) vistas de Olinda, vinte e dois (22) mapas e seis (6) vistas de Recife, duas (2) vistas e dois (2) mapas de Igarassu, e doze (12) mapas e cinco (5) vistas de Vila Velha de Itamaracá. Estas fontes foram reunidas através de busca em arquivos nacionais e internacionais, em publicações fac-símiles e na literatura, a exemplo de REIS FILHO, Nestor Goulart. *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*. São Paulo: Editora da USP, 2000; de BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. *The voyager's Brazil*. São Paulo: Odebrecht, 1995; e ADONIAS, I. (Org.). *Mapa: imagens da formação territorial brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Odebrecht, 1993.

⁹ Artista que veio na missão trazida pelo conde João Mauricio de Nassau, administrador pela Companhia das Índias Ocidentais, quando da dominação holandesa do nordeste brasileiro. Cabe ressaltar que a maior parte da iconografia histórica utilizada nesta pesquisa foi produzida pelos holandeses.

(nome antigo da atual Vila Velha) com detalhes e legendas, podendo contar ainda com duas vistas de Frans Post que mostram toda a paliçada que circundava a povoação e ainda a sua relação paisagística com o forte Orange, situado na outra extremidade da Ilha de Itamaracá.

Os estudos sobre a Cidade de Recife foram recortados e direcionados para uma parte de sua área de ocupação urbana antiga que engloba a Ilha de Antônio Vaz e a região peninsular onde se encontra hoje o denominado Recife Antigo, nas cercanias do Marco Zero. Optou-se pela observação do espaço construído insular por ter correspondido à região em que foi instalada a sede do Governo Holandês o que, por extensão, gerou a produção de um número bastante generoso de mapas com uma indicação detalhada do conteúdo urbano.

O antigo núcleo de Olinda pareceu-nos mais favorável à realização de estudos iconográficos. Primeiro por esse cenário apresentar-se preservado e, em segundo lugar, por suas antigas imagens serem bastante expressivas em termos de informações urbanas e estarem acessíveis hoje.¹⁰

A operação dessas bases informatizadas buscou indagar sobre os principais elementos paisagísticos norteadores do traçado (sinais naturais e edificados que indicam a influência sobre a expansão do povoamento); orientação da expansão urbana; principais edifícios públicos; configuração do traçado; edificações de segurança; permanência edificada (de edifícios e outras construções da época), permanência urbana (praças, adros, ruas, caminhos, dentre outros) e permanência natural (rios, barreiras, vegetação, dentre outros).

Quando se fala em núcleo urbano a atenção parece voltar-se para os elementos edificados da paisagem construída, como o casario, o local do porto, o mercado, a casa de câmara e cadeia, enfim, os elementos mais evidentes da antiga organização urbana. Identifica-se, por exemplo, e especialmente as construções religiosas que são os elementos mais marcantes na paisagem antiga e atual das vilas e cidades fundadas

¹⁰ Vale dizer que todos os mapas reunidos são considerados no processo de investigação urbana, pois, mesmo que sejam pouco significativos em termos de informações sobre o conteúdo e forma desses antigos núcleos, podem dizer, por exemplo, sobre a articulação entre as povoações.

no período colonial. Mas também os espaços fortificados marcaram a paisagem e venceram o tempo adquirindo outras faces.

Pouco a pouco os fortes e redutos foram se esvaindo na paisagem, uns devido ao seu caráter efêmero sendo construídos de madeira ou em terra, outros devido ao seu uso ter-se tornado desnecessário resultante a desativação do núcleo, ou mesmo pela sua destruição pelos próprios colonizadores. O desuso dos fortes legou outra forma de presença enquanto ruínas, o que concede certa peculiaridade a determinadas paisagens. Quando eles ainda participam ativamente da paisagem construída, são engolidos pela contiguidade das novas construções, como é o caso do Forte das Cinco Pontas em Recife, ou são isolados, como o Forte Orange, mas que acumulou dentro de si mesmo, outras camadas, através das ocupações sucessivas por holandeses e portugueses (Figura 14).

Figura 14 – Forte Orange às margens no mar da Ilha de Itamaracá e o Forte do Brum circundado pelas avenidas de Recife.



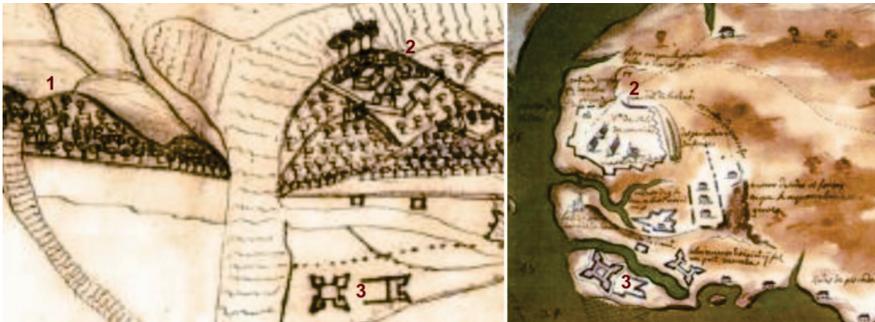
Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

Entretanto, novos lugares de memória se sobressaem através desta investigação comparativa baseada nos estudos infográficos. Um olhar mais atento sobre essas paisagens revela que as conexões da rede urbana concretizavam-se em intervenções aparentemente desajustadas à distância dos olhos colonizadores.

Por exemplo, a Vila da Conceição que, assentada na região mais alta da Ilha de Itamaracá, apresentava em seu entorno quatro (4) redutos estrategicamente construídos pelos holandeses para auxiliar a intenção

de ocupar a vila portuguesa, e ainda o Forte Orange com proporções mais generosas cuja localização, na verdade, às margens no mar e na entrada do Canal de Santa Cruz, favorecia a defesa da Vila de Igarassu, no outro lado do continente. Igarassu foi fortificada por um período bastante curto no momento de expulsão dos índios para a ocupação portuguesa desse espaço (Figura 15).

Figura 15 – Mapas seiscentistas mostrando a Vila de Igarassu à esquerda, a Vila da Conceição (Vila Velha) à direita separada pelo Canal de Santa Cruz e o Forte Orange às margens do mar. A imagem à direita indica a existência de áreas fortificadas espalhadas na Ilha de Itamaracá, nas proximidades da antiga Vila Velha.



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

No caso da Cidade Maurícia, o local de sua implantação favorecia o escoamento de mercadorias e o tráfego devido a sua proximidade com o Rio Capibaribe e o mar. Por outro lado, a situação na planície tornava a cidade bastante visível e acessível pelos invasores, levando à fortificação quase total da área urbana, sendo que uma dessas circundará o convento franciscano. Como já foi mencionado, aqui coube a ação urbanística holandesa, com sua clara vocação por sítios baixos e próximos ao mar.

Mas, na verdade, há de se distinguir nesses aglomerados urbanos pelas expressões do próprio sítio que a urbe se apropria – o relevo, a vegetação, as águas. Este traço qualifica-se como bem próximo da lógica portuguesa, cuja articulação de pensamento valia-se de uma base empírica e um sábio diálogo com o sítio, buscando tirar dele as condições mais práticas e fáceis

para o desenvolvimento da vida urbana.¹¹ Esse entrosamento acaba sendo filtrado pela própria fonte cartográfica. Vamos analisar, a título de exemplo, o elemento água. É frequente a indicação nas imagens seiscentistas de suas fontes no interior das vilas, assim como as massas d'água existentes no entorno da urbe. Em todas as representações das localidades estudadas aparecem rios, lagoas, canais, mar, água para consumo e para viabilizar o deslocamento, sugerindo a importância desses elementos naturais para a implantação das vilas. Igarassu e Olinda apresentam-se próximas de rios navegáveis; Vila Velha de Itamaracá é cercada por uma continuação do mar e o Canal de Santa Cruz, e a antiga Recife, além de estar situada à beira mar, ainda desfruta do Rio Capibaribe.

A proximidade entre os movimentos da água e a dinâmica da terra em muito influenciou a composição da paisagem urbana, seja através da abertura de caminhos, ou do posicionamento dos edifícios. Ou mesmo, o simples fato de configurarem elementos compositivos da paisagem bastante expressivos – atraindo, agora por razões estéticas e culturais, o olhar de Frans Post que colocava as águas no primeiro plano de suas telas, e, no contexto da contemporaneidade, ainda consistirem no principal elemento articulador da paisagem construída incentivando seu enriquecimento, como o caso das pontes que cortam e ao mesmo tempo ligam as várias partes de Recife (Figura 16).

A forma do sítio também foi considerada no momento de implantação dos antigos núcleos. A opção por terrenos montanhosos parece ser uma característica constante destes antigos núcleos com influência do medievo europeu. Se em Olinda e em Itamaracá tal característica é evidente, em Igarassu a busca pela ocupação de terrenos altos acontece de forma mais tímida, tendo sido escolhido um com maior suavidade no declive, talvez por ter pesado mais outras exigências ou qualidades do sítio dentro da lógica portuguesa. Decerto, a altitude do núcleo habitado em relação ao

¹¹ Sobre este aspecto ver CARVALHO, Joaquim Barradas. *Portugal e as origens do pensamento moderno*. Lisboa: Livros Horizonte, 1981. Quanto à importância geral da noção do sítio na implantação urbana, ver KANH, A. Overlooking: a look at how we look at site. In: RUEDI, K.; WIGGLESWORTH, S.; McCORQUODALE, D. (Org.). *Desiring practices: architecture, gender, and the interdisciplinary*. London: Black Dog, 1996. p. 174-187.

nível do mar era considerada bastante adequada aos esquemas defensivos dos núcleos mais antigos, articulados por aqueles colonizadores. A cidade de projeto holandês, Maurícia, é o único assentamento da época locado na planície, em terrenos alagadiços, protegido agora pelos arrecifes. Essas características geográficas parecem ter condicionado até mesmo a sua trama urbana – com quadrículas regulares e com chanfres retilíneos ajustados aos limites da península – da cidade que com o desenho mais contigualmente reticulado dos núcleos urbanos estudados.

Figura 16 – Um mapa antigo de Olinda mostrando o traçado da Vila e os quintais bem delimitados pelo casario que acompanha o desenho das ruas. Ao lado uma imagem de Recife antigo mostrando as ilhotas ligadas por pontes e a povoação instalada em quadrículas não regulares.



Fonte: Arquivo do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL.

A Vila da Conceição mostra certa constância no desenho das ruas, apresentando um caráter linear que segue a direção ou sinuosidade das margens de rio, canal ou lagoa. Por esse motivo, o principal eixo urbano desses antigos núcleos tende a acompanhar o sentido leste-oeste. Olinda também se mostra mais rendida aos contornos do relevo e desse pacto com a natureza as construções não deixam de gerar uma regularidade dos caminhos. Os antigos mapas denunciam que, apesar de ambas terem seu núcleo inicial implantado em áreas planas de regiões com topografia acidentada, as curvaturas dos caminhos e do relevo do sítio resultaram de sua expansão contígua gerando um traçado radiocêntrico.

Algumas marcas arquitetônicas de forte expressividade urbana, como igrejas, conventos, fortes, casario, com o passar do tempo, mudaram bastante. Embora permanecendo no mesmo local em que foram originalmente assentados e ainda guardarem as suas antigas estruturas intactas, estes objetos arquitetônicos acumularam posteriormente novas roupagens estilísticas. Outros permaneceram na sua mesma situação seiscentista, mas encontram-se na forma de ruínas, marcas incompletas da memória do lugar, sobrepostas pelas forças do tempo. Vila Velha de Itamaracá desfruta dessas falhas da memória urbana que arranham o entendimento de seu percurso. Por outro lado, esses fragmentos edificados enriquecem os sítios pelo seu contraste com as demais paisagens que aproveitam um conjunto edificado coeso, seja resultando na permanência da antiga ambiência, como Olinda, ou na sobreposição de tempos marcada pelos novos edifícios, ruas e praças que caracterizam o núcleo antigo de Recife, reunindo manifestações de vários séculos.

Mas é o traçado, ou melhor, o desenho de seu conjunto, que parecem ser a permanência mais interessante dentro da condição atual desses antigos núcleos, justamente por estar quase invisível na paisagem. Assim, são pouco comentados pela literatura e passam despercebidos, às vezes, até perante o olhar atento das instituições oficiais do patrimônio. O traçado quinhentista ou seiscentista de muitas vilas permaneceu, senão em sua completude, mas em pedaços que inclusive, como já foi comentado, continuaram a influenciar efetivamente o percurso urbano desses núcleos. O traçado do núcleo antigo de Igarassu mostra-se quase imutável, assim como o de Olinda que, embora algumas de suas ruas tenham desaparecido e outras tenham surgido, tem em suas ladeiras os elementos mais expressivos de sua ambiência.

Vila Velha de Itamaracá apresentava um arruado bastante definido, mesmo que singelo. Em um movimento inverso ao do percurso de Recife e Olinda, hoje suas ruas têm uma definição quase imperceptível, denunciada pela sequência dos edifícios e sendo assim, quase retrocedendo à condição de caminho. Caracteriza-se pelo caráter urbano incipiente, com edifícios espalhados em meio a vazios urbanos, sendo cercada por áreas generosas de vegetação. Vila Velha se modifica lentamente, ainda guardando certo passado sugerido não só pelas faces das construções, mas pelas

dificuldades de acesso e isolamento, a sete quilômetros acima do nível do mar e circundada pela mata.

Aliás, a vegetação das paisagens coloniais se mantém presente, enquanto pano de fundo do panorama de Igarassu, seja através do volume de verde que envolve Vila Velha, seja pela vegetação que se esconde nos quintais de Olinda quando se está dentro da cidade, mas que se sobressai ao olhar distanciado. O verde é tímido e óbvio em Recife, aparecendo apenas na praça desse antigo fragmento de paisagem cuja expansão parece ter se rendido às pressões da massa construída de prédios, o que também indica sua caracterização enquanto núcleo urbano de uma metrópole.

Se antes a implantação dos antigos núcleos podia ser descrita como um circuito predefinido que colocava vilas e cidades em conexão, os novos interesses que se sucederam foram revelando outra lógica de ligação ou distanciamento geográfico entre esses lugares, mas que não anulam a marca de terem surgido em um mesmo período. Essas paisagens, pois, que surgiram permeadas por intenções globalizantes, se articularam e desfrutaram de suas características específicas reconhecidas como potencialidades na época.

Assim, os aspectos globais e locais que acontecem com as interferências do tempo e do homem sobre a construção da paisagem carregam os eventos que se desenrolam no processo de formação do lugar. Nessa perspectiva, o cenário físico da mesma permite o conhecimento da memória paisagística e o desvendamento de elementos identitários que constituem o elo entre as pessoas e o espaço em que circulam.

A forma da memória: teias, redes, expansões

Pensar o tema da percepção dos espaços coloniais pressupõe o entendimento de suas diferenças perante as cidades e metrópoles atuais onde dominam os espaços da ortogonalidade e onde, normalmente, a natureza aparece apenas em áreas que foram reservadas a ela, como parques, praças ou cursos d'água que ainda se apresentam a céu aberto. Para o visitante que se impressiona com os lugares onde predomina a memória edificada de origem colonial, certamente a possibilidade de sentir o engajamento do corpo no desenho urbano adiciona um

encantamento e um conforto diferenciado do embate cotidiano com os espaços modernizados. Deste contraste, tratou esta pesquisa.

Buscaram-se alternativas de pensamento que abandonassem um pouco o modelo que coloca o “global” e o “local” como temas em confronto, trilhando caminhos que exemplificassem que fortalecer o “local” nem sempre significa colocar-se contra um mundo que dialoga na sua totalidade. É a atitude global que permite que o que ocorre em Recife, Olinda, Igarassu e Vila Velha nos remotos do Brasil, interesse e possa até enriquecer a experiência existencial de quem vive fisicamente distante dos seus territórios. O que se pesquisa e se pensa sobre tais lugares, pode contribuir em fóruns onde se discute e se comenta acerca dos destinos da América.

Como se viu, o contexto da expansão ultramarina colocava a ênfase nas águas: eram elas que permitiram o mundo europeu mover-se nas suas caixas de madeira, no formato das mais variadas embarcações, para “descobrir”, comercializar, piratear, etc, na superfície do mundo que se fazia pela primeira vez, global, no sentido moderno do termo.

Hoje, a ênfase se distribui sobre várias superfícies de contato desde as invisíveis, criadas pelos satélites e meios de comunicação virtual, até as mais concretas, como as superfícies das cidades, cruzadas pelos que realizam negócios, atividades de lazer, estudo e ócio.

Fazer com que a “cidade das letras” delineada por Angel Rama¹² seja repensada a favor da nova terra sem muros; alçar os espaços locais, de valor patrimonial à condição de promotores do futuro dos povos e culturas desta parte da América. Tais podem ser os objetivos a perseguir, no diálogo com um mundo que abre portais e que repensa a sobrevivência das ideias de sedimentação, de limites e de fronteiras que um dia foram essenciais para Bluteau¹³ identificar o que seria uma cidade.

¹² RAMA, Angel. Op. cit., 1985.

¹³ BLUTEAU, Raphael. Op. cit., 1712-1721.

Entre o saber e o poder: o urbanismo e as políticas locais no início do Século XX, em Porto Alegre

Celia Ferraz de Souza

O desenvolvimento de uma comunidade urbana não depende só daqueles fatores que vão desde o sítio escolhido para sua implantação, às relações econômicas, sociais, e culturais, onde se situa o nível tecnológico, mas depende também dos aspectos políticos de suas relações. Assim, o urbanismo, que embora reflita o conhecimento universal, representa também, uma das mais claras manifestações culturais, profundamente associado às políticas locais, no que diz respeito a sua implantação.

O urbanismo moderno é fruto de sua época. Desde o início do Século XIX, a maior atenção com relação à cidade, estava ligada à solução dos problemas sociais e não mais relacionada à nobreza ou à Igreja. O aumento significativo de população, a falta de habitação, as péssimas condições de alimentação, e as decorrentes epidemias, além da crise do emprego, tudo corroborava para se afastar as preocupações dos palácios ou templos e partir para o enfrentamento do verdadeiro problema onde a questão social emergia como prioridade. O urbanismo moderno surge, pois, como instrumento para solucionar problemas. Muitas propostas, por vezes absolutamente utópicas, foram produzidas por mentes que se

dedicaram a essa problemática, desenvolvendo um conhecimento técnico e social necessários. As propostas eram inúmeras, difícil, porém, era a sua prática. Esta não dependia dos autores e sim de uma conjuntura onde as políticas locais deveriam contemplá-la.

Por outro lado, as permanências na estrutura urbana, resultantes do pensamento urbanístico de cada época não refletem as dificuldades que ocorrem entre as concepções e as implantações destas. O fato de se perceber as marcas de um modelo urbanístico, como presenças visíveis que fazem parte da identidade da cidade, registradas até nos seus cartões postais, nos permite teorizar sobre o urbanismo e estabelecer parâmetros de comparação, mas não nos indica os problemas quanto às resistências ou às aceitações de determinada proposta.

Entre o conhecimento técnico universal de especialistas na área e as relações com as políticas locais de implantação, reside uma relação muito importante que pode mostrar não só as recorrentes dificuldades financeiras ou o grau de desenvolvimento tecnológico, mas também, um olhar local no qual se revela a cultura do lugar, os valores da população e as prioridades governamentais.

A investigação da relação que se estabeleceu entre os engenheiros dos setores públicos do início do Século XX, com as políticas municipais é muito esclarecedora para entendermos o desenvolvimento de nossas cidades. Trata-se das relações entre a concepção técnica, dos detentores do conhecimento e arautos da modernidade e do progresso de um lado, e a realização política, vinculada a uma estrutura vagarosa, impregnada dos valores locais e muito fortes, que atrasavam as realizações por anos e décadas ou até mesmo as inviabilizavam.

O nosso objetivo neste texto é avaliar as trajetórias das propostas surgidas a partir de um pensamento teórico globalizante, com relação às suas resistências e aceitações no contexto de Porto Alegre, do início do Século XX. Uma época em que a cidade apresentava uma política pública definida, marcada por um governo forte, que acabou por se refletir na estrutura da cidade. Um exemplo claro foi o Plano de Melhoramentos de 1914, de grande amplitude, abrangendo toda a área urbana mais densificada. Era um plano que atendia a circulação, o saneamento e o embelezamento. Cumpria,

portanto, os postulados do urbanismo global da época. Cumpria também as determinações de um governo ditatorial, impregnado de princípios positivistas, que tinha o maior interesse em alcançar o progresso do Estado e de sua Capital. No entanto, sua realização começou tardiamente e foi acontecendo parcialmente por todo o Século XX. O que determinou este processo é o que buscamos expor neste trabalho.

O contexto do saber

Na história do urbanismo moderno, um dos exemplos mais significativos desta relação entre urbanismo e políticas públicas foi a reforma de Paris, em meados do Século XIX, que tornou a cidade paradigma de sua época, justamente por ter conciliado o avanço tecnológico no campo urbanístico com a política urbana para implementação de todas as propostas. Foi aqui, que pela primeira vez na história, um governo se estruturou e se organizou tão bem para enfrentar os problemas de uma cidade. Criou uma estrutura para realizar um planejamento global e racional, dividida em departamentos para programar e realizar as intervenções em todos os níveis: da infraestrutura, à circulação e ao embelezamento.

Os postulados higienistas levaram ao saneamento, com a implantação das redes de água e esgoto e toda complexidade que estes serviços exigem para atender uma cidade de mais de um milhão de pessoas na época. As aberturas de avenidas e bulevares, com a eliminação dos becos, visavam possibilitar ligações entre todas as partes da cidade de forma mais acessível e o embelezamento da cidade, envolvia o planejamento dos parques, muitos deles em áreas insalubres, que necessitavam tratamento do terreno, e a própria paisagem urbana de maneira geral.

Tudo foi realizado com muita eficácia e interesse, sob o comando do Imperador Luis Napoleão, e pelo gerenciamento de um político com características deterministas de Éugène Haussmann, que assume como Prefeito do Sena, incumbido de levar adiante as transformações de Paris. Por outro lado, graças aos engenheiros, os novos técnicos que advinham da Escola Politécnica de Paris, com seu conhecimento aprimorado nessas

áreas de interesse (saneamento, circulação e embelezamento das cidades), foi possível colocar em prática imediatamente os estudos que vinham sendo desenvolvidos desde os anos 30 do Século XIX. Os nomes dos engenheiros Adolph Alphand, Éugène Belgrand e Éugène Deschamps e do Arquiteto Victor Balthard, que formavam o famoso quarteto de Haussmann, não podem ficar submersos na obra do administrador. A modernização de Paris estava sujeita a eles.¹

O avanço da modernização da Paris de meados do Século XIX só foi possível, pois, pela contribuição dos engenheiros sansimonistas, como afirma Picon.² Formados pela Escola Politécnica de Paris, ou na especialização da *École de Ponts et Chaussées*, eles vieram a contribuir de forma significativa nos avanços tecnológicos e da indústria, assim como na organização e intervenção da cidade. Marcados em seus ideais pelos princípios de Henry de Saint-Simon, professor, engenheiro, socialista utópico, defendiam a valorização da ciência e da indústria, o papel social do engenheiro e a responsabilidade do Estado na organização da sociedade. Foram considerados os apóstolos das indústrias e das ferrovias. Para esses engenheiros visionários o pensamento da metrópole são, da concepção de uma cidade de redes, contrabalançava com o da cidade de eventos urbanísticos e arquiteturais dignos de uma nova época de ouro, da qual eles eram os profetas. Bernard Lepetit³ se entusiasma com os pensadores sansimonistas, porque, segundo ele, se interessavam pela dimensão espacial ou territorial dos fenômenos econômicos e sendo a maior parte engenheiros, expressavam uma ideia particularmente elaborada sobre as redes de comunicação; acima de tudo eram portadores de um projeto social e estavam convencidos de que o fato urbano tem uma dimensão fundamentalmente social.

Essa concepção, que os engenheiros a partir de então, passaram da fase em que eram solicitados para resolver problemas pontuais, como

¹ Ver Antoine PICON, Bruno BELHOUSTE e Bernard LEPETIT e outros, sobre o assunto.

² PICON, A. Realidade técnica e utopia: a gênese da Haussmanização. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.). *Cidades capitais do Século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001. p. 66.

³ LEPETIT, Bernard. Das capitais às praças centrais – mobilidade e centralidade no pensamento econômico Francês. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.), 2001, op. cit., p. 43.

construir equipamentos técnicos, portos, pontes, canais, distribuição da água, rede de esgotos, enfim promover a livre circulação do ar, da luz, da água, dos homens e dos meios de locomoção, além de corrigir o traçado das ruas, tudo isso, que se entendia por embelezamento, para a fase em que também, assumiram parte das decisões políticas sobre o planejamento do território.⁴ Entendiam que os engenheiros, por seu conhecimento técnico e consciência social, eram os mais aptos também a dirigir o Estado. Foram eles que realmente assumiram um papel fundamental na estrutura administrativa, organizacional e técnica da municipalidade de Paris. Suas atuações nas obras públicas transformaram Paris num modelo de competência e eficiência para o mundo, com ressonâncias de toda ordem.

A questão do crescimento das cidades e suas inovações traziam preocupações constantes no sentido da adequação aos novos equipamentos, da questão da circulação, da relação com os traçados das vias públicas, do adensamento e da insalubridade; e no plano macro, da relação da capital com a sua região. Essas preocupações também atingiram os engenheiros sansimonistas um século antes, numa Paris que enfrentava problemas de mesma ordem: falta de saneamento urbano, circulação inadequada para os novos meios de transporte, falta de melhoramentos e embelezamentos. Com a devida consciência da diferença significativa de tempo e contexto, é possível se estabelecer uma aproximação entre os engenheiros sansimonistas de Paris, do início a meados do Século XIX com os engenheiros positivistas de Porto Alegre, do início do Século XX, mostrando toda uma transferência de ideias e conceitos. Os problemas eram ainda os mesmos, entretanto, um dos aspectos que se diferenciava entre esses dois mundos, dentro desse enfoque, era que Paris quando Haussmann assumiu, já contava com um corpo técnico, preparado, com conhecimento e ideias para a renovação urbana na busca do progresso, que vinha de suas escolas desde os anos 30 do Século XIX, e contava também com uma política de intervenção urbana que tinha que ser levada a cabo.

⁴ PICON, Bruno. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.), 2001, op. cit., p. 66.

O contexto do poder local

Porto Alegre vai organizar sua administração com um novo corpo de engenheiros, recém-formados no contexto do positivismo-sansimonista, inicialmente fora do Estado. Depois da criação da Escola de Engenharia (1896), os engenheiros aqui formados também se engajaram no setor público, e todos de maneira geral, seguiam tecnicamente as ideias da escola francesa, assim como seus ideais.

Em Porto Alegre, assim como em Paris, eles também foram os responsáveis pelas primeiras modernizações urbanas. Porém, apesar de Porto Alegre também ter uma política de modernização, não tinha clara uma política para a implementação das obras. Se as ideias de Saint-Simon se propagaram com intensidade até meados do Século XIX na França e deixaram inúmeros seguidores, principalmente àqueles vinculados à Escola Politécnica de Paris, a ressonância em outros países como o Brasil era produzida não só pelo impacto das realizações, mas pela transferência de ideias daqueles que lá estudavam. Aqui, o modelo positivista-sansimonista acabou por transformar-se no espelho da atuação técnica e política, mas generalizado pelo filtro do positivismo de Comte. Os pensamentos ligados ao sansimonismo e ao positivismo eram bastante cultivados na Escola Politécnica do Rio, como constata Salgueiro,⁵ no seu trabalho sobre Belo Horizonte, destacando a influência marcante dessas ideias sobre o autor do plano da cidade, o engenheiro Aarão Reis.

O grande impacto no Brasil chega pelo final do século, caracterizando a engenharia e administrações públicas do Século XIX e início do Século XX, principalmente com a reforma do Rio de Janeiro de Pereira Passos, engenheiro e prefeito da capital brasileira, o qual havia trabalhado em Paris.

No campo das ciências, os princípios do racionalismo científico do positivismo, escritos ainda quando Comte trabalhava com Saint-Simon, teve nos engenheiros a forma mais expressiva de sua representação. A difusão

⁵ SALGUEIRO, Heliana Agotti. O pensamento francês na fundação de Belo Horizonte. Das representações à prática. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.), 2001. Op. cit., p. 137.

se dava através das escolas de engenharia. A matematização da ciência, o desenvolvimento tecnológico associado ao aperfeiçoamento técnico e a industrialização estavam na sua base. Tudo era olhado pela ótica da ciência, da comprovação e da objetividade. E a herança sansimonista os levava a se interessarem não só pela dimensão territorial dos fenômenos econômicos, mas traziam no seu ideário a implantação das redes de comunicação; assim como a visão do fato urbano ter uma dimensão fundamentalmente social. Assim, os Intendentes deveriam ser engenheiros para impor a ordem e trazer o progresso. Eles assumiriam o papel dos propagadores da modernização e do progresso.

O positivismo acrescentou às ideias de Saint-Simon o foco político que Comte valorizava acima de tudo. Para ele a Política era o campo de maior importância para o destino da Humanidade. A ela dedicou quatro volumes de sua obra, chamando de Sistema de Política Positiva. Foi essa visão da política que teve uma grande repercussão no Brasil, onde seus princípios foram de tal forma aceitos, que chegaram a ser expressos na bandeira nacional, onde cintila o lema Ordem e Progresso. Particularmente no Rio Grande do Sul, além de ter orientado sua primeira Constituição (1892), à luz dos ideais de Comte, tinha nos governantes e seguidores os maiores propagadores das ideias positivistas, difundidas através do Partido Republicano Riograndense (PRR). Entre os profissionais ligados aos positivistas políticos estavam os bacharéis em direito, magistrados, parlamentares, jornalistas.

O Positivismo e o Sansimonismo no Rio Grande do Sul

Esse tema é válido, porque em Porto Alegre e no Estado do Rio Grande do Sul, no Brasil da Velha República, se encontra um governo forte, com ênfase no executivo, sem legislativo e uma administração municipal vinculada ao mesmo poder, ambos regidos pelo Partido Republicano Riograndense, PRR, imbuído fortemente dos ideais positivistas que marcaram, inclusive de forma muito clara, a sua Carta Magna. De outro lado, a ciência era muito valorizada e vista como a solução de todos os problemas técnicos e sociais. Cabia, portanto, aos engenheiros, aqueles que eram os portadores do conhecimento científico já que haviam sido

formados em escolas que seguiam as orientações da engenharia francesa e que trabalhavam no setor público, a realização do progresso.⁶ Estes por sua vez, dentro de seu viés filosófico, estariam atendendo às máximas aspirações do Positivismo e Sansimonismo, que era responder ao papel social da profissão.

O governo do PRR no Rio Grande do Sul, sendo resultado de uma aliança entre parcelas da sociedade, necessitava manter a ordem social, como uma forma de garantir o desenvolvimento econômico. Para assegurar uma solidariedade de interesses entre os integrantes do corpo social, via na criação dos meios como o saneamento, a oferta de redes de infraestrutura básica e a criação de ambientes esteticamente modelados – segundo os princípios urbanísticos da época – um caminho para atingir o tão desejado progresso e integração social.⁷ A municipalização dos serviços ou o municipalismo como chamavam, foi também uma das bases ideológicas do governo e trazia a convicção de que era dever do Estado garantir os serviços básicos.

A municipalização dos serviços passou a ser ponto de honra. Montaury, o Intendente de Porto Alegre, de 1896 a 1924, repetia sempre que só esta postura garantiria o “caminho para a prosperidade” e afastaria a sociedade dos malefícios dos monopólios. Citava ainda o exemplo das cidades modernas, que comprovavam a eficiência do serviço municipal e através desse sistema que vinha “conquistando, na Europa e na América, a adesão de várias municipalidades”,⁸ aumentando anualmente o número de encampações e instalações de serviços de produção de energia elétrica, bondes, gás, água, esgotos, etc.

⁶ Para o Positivismo de Comte, Ordem é o conjunto de princípios que regem a organização universal, e não disciplina, como popularmente se entende. Enquanto, Progresso não significa desenvolvimento material, mas aperfeiçoamento das cinco instituições sociais: família, capital, linguagem, governo e sacerdócio em contínua evolução. (SOARES, Mozart Pereira. *O Positivismo no Brasil*. 200 anos de Augusto Comte. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1998, p. 56).

⁷ DAMÁSIO, Claudia. *Porto Alegre na década de 1930, uma cidade idealizada e uma cidade real*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Propur-UFRGS, 1996. p. 57.

⁸ *Relatório e Projeto de Orçamentos para 1911*, apresentado ao Conselho Municipal em 1910. p. 8.

A política do PRR com seu municipalismo repercutiu no espaço urbano da Capital, seja pelo continuísmo administrativo de 1892-1937, seja pelo cientificismo, ou seja, pelos princípios da ordem e do progresso, aspirações fundamentais do governo. A estrutura física, a partir desse momento, passava a ser tratada lado a lado com a reestruturação da sociedade, numa atitude quase utópica. Através da reformulação da estrutura urbana aparece a tentativa de mostrar que a ordenação dos espaços físicos representa o progresso de uma sociedade. O espaço físico das cidades era o lócus de disputas territoriais entre a burguesia ascendente e a classe operária, cuja ordenação representava a modernização e o progresso, símbolos do sucesso republicano. Vencendo esta etapa, ficaria explícita no espaço urbano uma estratégia de detenção do poder.⁹

Além do nível político e científico, estava presente na Constituição riograndense também o nível religioso.¹⁰ Neste domínio, Soares destaca que apesar da contestação do teologismo de Saint-Simon, que procurava conservar o que havia de orgânico no catolicismo em sua forma liberal, Comte propunha uma religião que visasse uma transformação radical da mesma, mas, na qual, também a ciência ocupasse o seu altar.¹¹ Para ele era importante o reconhecimento de que os fenômenos sociais estavam sujeitos à ação de leis invariáveis, e que não eram em absoluto incompatíveis com liberdade de ação, nem com dignidade moral. Era preciso acreditar que a ciência deveria presidir não apenas os fenômenos cósmicos, mas também espirituais. Assim, a ciência positiva seria capaz de reger a moral e a política.¹² Uma nova realidade, fundamentada nas ciências experimentais e na Razão, de acordo com dados objetivos, permitia-lhes sustentar que até os fenômenos espirituais podiam ser regidos por leis semelhantes às que se verificam nas ciências físicas. E, nesse contexto, a cultura sistemática dos sentimentos se instituiu na “Religião da Humanidade”, que se propagou, chegando a criar em Porto Alegre um de seus maiores apóstolados, tendo nos engenheiros

⁹ DAMÁSIO, C., op cit., p. 57.

¹⁰ SOARES, Mozart Pereira, op. cit., 1998. p. 172.

¹¹ SOARES, op. cit., p. 27.

¹² SOARES, op. cit., p. 26.

o seu maior contingente e dentre esses, principalmente, aqueles que atuavam tanto no serviço público, como na Escola de Engenharia. A Igreja Positivista resultou num templo que até hoje marca a paisagem da cidade, com seus lemas e ícones expressos na sua arquitetura.

No campo dos positivistas religiosos estavam os militares, os médicos e os professores, preferencialmente da área tecnológica e predominantemente os engenheiros.¹³ Enquanto o objetivo dos políticos profissionais era solucionar problemas de ordem material da sociedade, em suas “tirânicas urgências” como fala Soares, os religiosos se submetiam aos preceitos morais exigidos ao sacerdócio, que obstaculizava a pronta ação dos políticos. Além disso, também se defrontavam com as concessões que tinham que fazer, a todo instante, para dar cumprimento ao preceito harmonizador de Comte: “ser inflexível em princípios, mas conciliador nos fatos”.¹⁴ Pensamento que levou Júlio de Castilhos, positivista de primeira grandeza, o prócer da Constituição do Estado, a nunca ter feito parte do apostolado, apesar de frequentar as sessões religiosas todos os domingos. Mudar comportamentos sociais era a meta. E aos engenheiros positivistas cabia a ação de um apostolado, onde se colocava a visão reformista da sociedade, por meio da construção de uma utopia, que podia esperar pelos “frutos do lento progresso espiritual da espécie”. Os resultados da atuação dos engenheiros deveriam interessar na medida em que as conquistas coletivas tivessem continuidade. O positivismo científico e o positivismo religioso se integraram ou se fundiram, formando uma única força no Rio Grande do Sul, onde certas posturas passaram a dogmas a serem seguidos e não discutidos. O que seus membros pensavam ser bom para o bem social, teria que ser aceito por todos.

Houve uma inter-relação de conceitos entre o Sansimonismo e o Positivismo. A teoria científicista, elaborada com a participação de Comte, como colaborador de Saint-Simon, foi absorvida pelo Positivismo. A religião do primeiro foi ajustada às novas ideias. E a questão política desenvolvida pelo próprio Comte foi introduzida, dando maior complexidade ao conjunto

¹³ SOARES, op. cit., p. 172.

¹⁴ SOARES, op. cit., p. 173.

de ideias. Desta forma com a compreensão de que o positivismo político e o positivismo científico representam dois enfoques diferentes, fica mais fácil entender a maneira de governar e o papel dos atores nesse contexto, principalmente em Porto Alegre, sob a égide do PRR.

Desde os tempos do Império os engenheiros brasileiros se deslocavam para a Europa com vistas a sua formação, sendo a França um dos países mais procurados. De lá traziam a base do conhecimento adquirido para as soluções dos problemas técnicos. Com o tempo, foram surgindo as Escolas Politécnicas e de Engenharia, primeiro do Rio de Janeiro – 1874, depois de São Paulo – 1894 e do Rio Grande do Sul – 1896 que continham no seu corpo de disciplinas, matérias propostas pelos próprios sansimonistas.

No início do Século XX, os engenheiros brasileiros, ainda imbuídos dos ideais sansimonistas, (adaptados ao positivismo científico de Augusto Comte), achavam que poderiam conduzir a sociedade ao progresso social, através de seu conhecimento técnico, da mesma forma que havia ocorrido na Europa. A ciência vista como um êmbolo do progresso, não só técnico, poderia mudar a realidade social. Conhecedores de realidades como a França, Alemanha, Bélgica, onde iam estudar, achavam que a transferência do conhecimento era a condição imediata para a transformação. Nesse sentido, propugnavam também que, se assumissem o poder público, poderiam viabilizar mais rapidamente a modernização das nossas cidades, tão necessária nesse momento, através de uma política objetiva.

É fato conhecido que os primeiros sucessos da engenharia brasileira se deram, ainda no Século XIX, nos setores ferroviário, portuário e de saneamento, e os primeiros passos da tecnologia nacional no setor da construção naval. Entretanto, em relação ao enfrentamento dos problemas da cidade, os primeiros passos vieram mesmo com a Proclamação da República e seu novo projeto urbano. A circulação, o saneamento e o embelezamento eram os grandes temas a serem tratados, vinculados ainda à cartilha sansimonista. A formação profissional que permitia tentar a solução desses problemas era a de engenheiro sanitário.

Entre os primeiros engenheiros sanitaristas no Brasil estavam Lourenço Baeta Neves, Milton Presgrave, Teodoro Sampaio, Bernardino de Queiroga, Manoel Pereira Reis, Américo Rangel, José Pereira Rebouças e Saturnino de Brito, que embora não se dissessem modernos, como alardearam os modernistas dos anos 1920 a 1950, de acordo com Vargas, as concepções implícitas em seus projetos, o eram profundamente.¹⁵ O engenheiro sanitarista Francisco Saturnino de Brito foi sem dúvida um dos maiores nomes da engenharia sanitária e a maior autoridade brasileira em planejamento de cidades, em sua época. Profundamente ligado ao Positivismo, ele realizou muitos planos, para cerca de 40 cidades brasileiras, entre os anos de 1896 quando realizou o projeto de saneamento e melhoramentos para o Novo Arrabalde em Vitória, capital do Espírito Santo, até o ano de 1929, quando morreu no Rio Grande do Sul, elaborando um trabalho de saneamento para Pelotas.¹⁶ O alcance de suas ideias foi muito grande.

Em Porto Alegre, a categoria dos engenheiros que atuava nos órgãos públicos, que mais se destacavam, seja a serviço do estado ou da cidade, foram aqueles que se envolveram com as comissões técnicas criadas para fins específicos, como higiene, porto ou melhoramentos. O ideário urbanístico desses engenheiros, em especial aqueles que trabalharam na implantação do porto, era bem maior que aquele de sua tarefa específica. Estava implícita para eles, a ideia de criar soluções para a cidade, já que o porto fazia parte dela. Tendo por base o modelo francês da modernização de Paris, já aplicado parcialmente em intervenções urbanas como no Rio de Janeiro e em São Paulo, esses engenheiros tiveram uma visão de integração cidade-porto, realmente surpreendente, que marcou os primeiros passos para a modernização da cidade.¹⁷

¹⁵ VARGAS, Milton (Org.). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Ed. UNESP, 1994.

¹⁶ Entre as cidades gaúchas que trabalhou estão: Rio Grande, Santa Maria, Cachoeira do Sul, Cruz Alta, Passo Fundo, Rosário, Santana do Livramento, São Leopoldo, Uruguaiiana, São Gabriel, Irai, Alegrete e Pelotas.

¹⁷ Ver SOUZA, Celia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o Plano que orientou a modernização de Porto Alegre*. Porto Alegre: Armazém Digital, 2. ed., 2010.

A própria fundação da Escola de Engenharia de Porto Alegre, em 1896, foi um ato ideológico, apoiado pelo PRR, que entendia que o governo devia qualificar e impulsionar o desenvolvimento, assumindo a responsabilidade de promover o progresso econômico do estado. Neste sentido, ideias, de qualificar a população, como investir no desenvolvimento econômico tiveram “relação com a criação de uma escola de engenharia, que conjugaria em si a um só tempo os dois projetos”.¹⁸ Os republicanos no poder garantiriam parte dos empreendimentos da escola, e esta sabia que poderia contar com eles, já que “na verdade não havia distinção entre a política do ensino da Escola de Engenharia e o projeto do Partido Republicano Rio-grandense, propugnador do Positivismo no Estado”.¹⁹

A Escola foi fundada em 10 de agosto de 1896. Seus fundadores advogavam uma revisão educacional, com vistas à incorporação do proletariado à sociedade, para tentar solucionar o grande problema da política moderna. Defendiam, também, o fortalecimento do ensino primário, dirigido à grande massa de analfabetos e o incremento do ensino profissional, capaz de integrar o cidadão à sociedade por meio de um ofício. O ensino superior era para eles um aprofundamento dos conhecimentos já solidificados anteriormente. O importante era formar engenheiros e não apenas os diplomados em engenharia.²⁰ O saber prático foi privilegiado. Saber fazer era o que mais importava. Por isso, a Constituição de 1892, redigida por Júlio de Castilhos, instituiu a liberdade irrestrita das profissões. Como esclarece Hassen,²¹ era na verdade a adoção do dogma positivista do “saber para prever, a fim de promover”, que refletia a valorização da experiência como meio de tornar uma pessoa competente no seu trabalho. O parágrafo V do artigo 71 garantia que, no serviço público do estado, não seriam dados privilégios

¹⁸ HASSEN, Maria Nazareth Agra. No tempo antigo. In: *Escola de Engenharia UFRGS, um século*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996, p. 24.

¹⁹ HASSEN, op. cit., p. 24.

²⁰ HASSEN, op. cit., p. 27-28.

²¹ HASSEN, op. cit., p. 26.

aos portadores de diplomas escolásticos ou acadêmicos, quaisquer que fossem, “sendo livre no seu território o exercício de todas as profissões, de ordem moral, intelectual e industrial”.²² Júlio de Castilhos dizia que, se o Estado não tinha uma religião própria, também não tinha que ter uma ciência sua ou privilegiada.

A decorrência na prática foi que, no Rio Grande do Sul se podia exercer qualquer profissão no Estado, sem a necessidade de diplomas. Foi o último estado a proibir o exercício profissional de rábulas, técnico-práticos e até mesmo charlatães. Dizia-se que o charlatanismo estava sancionado!

Diante da precedência do saber fazer, pela titulação, foi que a Escola desde o início enfatizou o ensino prático e profissional. Na reforma dos estatutos, de 1908, ficava explícito esse objetivo, onde se esclarecia que o currículo da escola pelo “longo tempo dedicado aos Institutos de Engenharia e de Eletro-técnica, aos trabalhos de campo, gabinete e de oficina, deverá forçosamente formar engenheiros e não diplomados em Engenharia”.²³ A sua posição frente à participação dos alunos era avançada para a época, quando propunha que deveria “fazer do aluno não o auditor passivo, mas o ator da vida escolar”.²⁴ Apoiava-se no exemplo da escola americana, que incitava o aluno “a ensinar-se, a formar-se por si próprio, a deleitar-se em investigações prolongadas e no trabalho sem descanso”.²⁵

Organizada nos moldes da escola alemã, a Escola de Engenharia, leia-se Universidade Técnica, montou dois pólos pedagógicos: o primeiro seria o tecnológico ou industrial, relativo à engenharia civil, eletro-técnica, química, aos engenheiros geógrafos e topógrafos, e o segundo, o pólo verde, relativo à agricultura, à pecuária e às indústrias rurais. Quando a Universidade Técnica se desmembrou, cedendo seus cursos superiores para formar a Universidade de Porto Alegre, era constituída de onze institutos de ensino, pesquisa e extensão, caracterizando seu

²² Constituição Rio-grandense de 1892, apud HASSEN, op. cit.

²³ Apud HASSEN, op. cit., p. 24.

²⁴ Relatório de 1909, apud HASSEN, op. cit.

²⁵ Apud HASSEN, op. cit.

amplo espectro de abordagem do ensino técnico e sua nítida orientação social.²⁶

Desta forma, a Escola de Engenharia de Porto Alegre surgiu como uma confederação didática, que preparava desde o aluno do ginásio até os de níveis técnico e superior, fruto da concepção ideológica da engenharia, onde mesclavam novas ideias com o positivismo arraigado na sociedade. Na visão de Soares, como ele afirma,

[...] a principal obra educacional no domínio técnico-científico do Positivismo do Rio Grande do Sul, verificou-se praticamente em meio a um dos mais sangrentos conflitos ocorridos em seu território: a Revolução Federalista de 1893. É o que se pode afirmar tendo-se em vista a data que se instalou aqui a confederação didática então denominada Escola de Engenharia de Porto Alegre.²⁷

Essa trajetória da Escola de Engenharia de Porto Alegre também nos remete à *École de Ponts-et-Chaussées*, que surgiu na França, onde o objetivo era formar técnicos em todos os níveis para trabalhar nas obras públicas. Com a criação do curso superior, da *Politéchnique* de Paris, a *École* ficou como uma escola técnica e também de pós-graduação, na qual muitos brasileiros se especializaram. Assim como lá, em Porto Alegre um grande número de professores mantinha estreitos vínculos de colaboração e mesmo funcionais com os órgãos públicos estaduais e municipais. A maior parte dos engenheiros locais, do início do Século XX, que trabalhava na administração pública, estava vinculada à própria Escola, através das turmas de Engenharia Civil e de Estradas.

²⁶ 1 – Instituto de Engenharia – engenheiros civis, de estradas e agrimensores; 2 – Instituto Montauray – engenheiros mecânicos e eletricitas e profissionais montadores nestas especialidades; 3 – Instituto Borges de Medeiros – ensino superior de Agronomia e Veterinária; 4 – Instituto de Zootecnia, grau secundário, para técnicos rurais; 5 – Instituto Experimental Agrícola, destinado à pesquisa agrícola; 6 – Instituto Coussirat Araújo, para o ensino da Astronomia, Física e Meteorologia; 7 – Instituto Parobé – ensino profissional de mecânica, artes e ofícios, formando mestres e contramestres para a indústria; 8 – Instituto de Química – Química Industrial e Analítica; 9 – Instituto Ginásial Júlio de Castilhos; 10 – Instituto Pinheiro Machado – ensino primário de Agricultura e Criação; 11 – Instituto de Educação Doméstica e Rural, instituição pioneira na educação feminina.

²⁷ SOARES, op. cit., p. 195.

Do ponto de vista técnico e intelectual, os professores estavam bastante atualizados com a recente produção de conhecimentos em âmbito internacional, tanto no domínio do urbanismo como em outros campos. Fossem pelas viagens, pelos contatos, pelos cursos ou bibliotecas que frequentavam seus professores, a escola era um baluarte da circulação das ideias, contribuindo para o progresso do Estado e da Nação, como propunha o seu lema. Sandra Pesavento completa,

Pela análise dessas discussões, é possível acompanhar a atualização da elite letrada com os conhecimentos de sua época. A elite tomava conhecimento não só das realizações dos países do Primeiro Mundo, em termos de intervenção urbanística, quanto opinava tecnicamente sobre os diferentes processos adotados, posicionando-se a respeito deste ou daquele que considerasse mais adequado às realidades nacionais. Acertando o passo com a história de seu tempo, a elite discutia de Haussmann a Lambroso, ou de Lacassagne a Comte.²⁸

Efetivamente, as escolas de Engenharia representavam um papel muito importante de vanguarda da produção e reprodução do conhecimento, que por sua vez rebatia no setor público. Para a cultura da época, mesmo que os problemas da cidade crescessem constantemente, no seu imaginário coletivo sempre haveria novas tecnologias capazes de enfrentá-los. Todavia, para este mesmo imaginário, ficava cada vez mais claro que, com relação à sua solução, esta só poderia ser dada por técnicos experimentados, detentores de conhecimento especializado e comprovada formação acadêmica. A ideologia da valorização do conhecimento se aproximava cada vez mais da responsabilidade técnica.

O papel da Escola de Engenharia em Porto Alegre confirma a tese de Picon, que afirma que o desenvolvimento do urbanismo moderno em todo o mundo teve fortes vínculos, desde os seus primórdios, com as escolas de engenharia.²⁹ Mais do que instituições difusoras do conhecimento

²⁸ PESAVENTO, Sandra. A cidade como utopia e concretude. In: Siglo XIX Revista de História n. 16, jul./Dic. História Urbana. México: 1994, mimeo, p. 8.

²⁹ Ver PICON, Antoine. *L'invention de l'ingénieur moderne* – L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851. Paris: Presses de l'École Nationale de Ponts et Chaussées, 1992.

acadêmico, essas escolas fomentaram constantes discussões e questionamentos sobre a prática e os caminhos da engenharia, levantando as questões referentes à estrutura ou infraestrutura urbana ligadas à circulação, aos novos equipamentos, ao saneamento e embelezamento. Na virada do Século XX, “parte significativa da ascendente burguesia urbana local era de origem alemã e dominava, inclusive, o setor da construção civil”,³⁰ agregando projeto e construção dos principais edifícios da cidade. A sua capacidade empreendedora os levou a assumir grande parte da responsabilidade pela imagem da modernização da cidade. Destacamos, apesar de tudo, que esses alemães estavam mais ligados às obras arquitetônicas e ao setor privado da construção. Nos anos de 1907-1914, no quadro técnico da municipalidade ligado ao saneamento e obras urbanas, não se destacava nenhum engenheiro estrangeiro, em particular os alemães, que aqui chegaram em grande número. Weimer credits o fato da questão dessa discriminação pelo poder público à questão da Primeira Guerra Mundial.³¹

A visão da prática local

Análises feitas no meio técnico urbanístico desta época permitem constatar que, tanto no setor público como no privado, os engenheiros estavam, de fato, bastante atualizados e conheciam as teorias urbanísticas em circulação. Um dos caminhos que nos leva a essa afirmação é a análise das proposições e discussões feitas pelas comissões técnicas ou por meio dos relatórios do intendente da cidade, o engenheiro José Montaury.

As primeiras comissões técnicas da cidade que surgiram foram as de Higiene e Saneamento e tiveram uma importância muito grande na modernização das cidades. Para essas foram contratados técnicos vindos do Rio de Janeiro, como o engenheiro sanitarista e professor Jorge Lossio

³⁰ PESAVENTO, op. cit., p. 24.

³¹ WEIMER, Günter. Moreira Maciel e seu Plano Geral de Melhoramentos. In: WEIMER, G. *Textos escolhidos da Arquitetura Gaúcha*. São Leopoldo: Estudos Tecnológicos, Unisinos, 1997.

e que se tornou coordenador de muitas comissões. Para a Comissão de Melhoramentos e Modernização do Porto de Porto Alegre vieram outros engenheiros sanitaristas, todos formados no Rio de Janeiro, que passaram a assumir mais tarde a Diretoria de Portos Rios e Canais, e a Secretaria de Obras e Viação e Canais. O próprio Intendente Montauray era engenheiro e formado na mesma escola. Em 1912, foi criada a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento de Porto Alegre, mais diversificada, buscando uma visão mais completa da cidade. Embora a maior parte dos seus engenheiros fosse ainda formada pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, como os engenheiros sanitaristas, também contava com um médico como responsável pelo setor de Higiene e um engenheiro arquiteto que havia se formado na primeira turma da Escola Politécnica de São Paulo. Contava também com um formando pela escola de engenharia local.³²

Outros engenheiros se engajaram nas obras públicas do Estado, provenientes do Rio, de São Paulo e da própria escola, inclusive aqueles que se aperfeiçoaram no exterior, estudando em Paris, na *École des Ponts et Chaussées*. Nomes muito citados nos relatórios e documentos oficiais, como técnicos que construíram o progresso da cidade. A maior parte desses engenheiros era também professor da Escola de Engenharia e da Escola Técnica.³³ O sanitarismo era a especialidade que marcava a engenharia da época, principalmente nas duas primeiras décadas do Século XX, voltando suas preocupações para a falta de higiene e de saneamento, causadores dos maiores problemas sociais.

Nos relatórios do porto ou da intendência, ou ainda do governo do estado, assim como a partir de 1914, na *Egatea*, revista criada pela Escola

³² A Comissão de Melhoramentos de 1912 era constituída por Jorge Lossio, como presidente, Dario Pederneiras, Benito Elejalde, engenheiros sanitaristas, o Dr. Bernardo Velho, médico, João Moreira Maciel, engenheiro arquiteto e Bruno Escobar, engenheiro de estradas.

³³ Engenheiros que se formaram no Rio, como Carlos Torres Gonçalves, Braziliense da Cunha Lopes e Cândido Godoy, que se especializou na França e mais tarde se tornou secretário de Obras do Estado. Merecem ainda relevo os formados na Engenharia local, Henrique Pereira Neto e Alfredo Wiltgen, em 1904, Sylvio Brum em 1907, e Hans Emílio Goetze, em 1910.

de Engenharia, ou ainda no Boletim da Sociedade de Engenharia os engenheiros expunham suas ideias destacando os problemas técnicos.³⁴ Pelas leituras dos seus textos ou de suas propostas, percebemos essencialmente três níveis de problemas onde são abordadas a questão da capital, a questão das redes e indústrias e a questão moral.³⁵

O primeiro nível está vinculado ao território como um todo, onde era mostrado o interesse na implantação das estradas de ferro, na instalação dos portos, na canalização dos rios, nas construções de pontes, enfim, na conexão das cidades, especialmente com a capital, valorizando seu papel centralizador como referencial do estado.

O segundo nível destacava os aspectos intraurbanos, discutindo a implantação da infraestrutura, as redes de água e esgoto, assim como a adequação do sistema viário e a circulação. Era também enfatizado o papel da indústria e a decorrente criação de novos equipamentos, além do embelezamento das cidades.

O terceiro nível de problemas abordados, embora técnico, apresentava um caráter moralista, de cunho mais político-ideológico. Entendendo a ciência como capaz de reger todos os aspectos da vida, ela estaria no centro das decisões, cuja visão religiosa viria reforçar o papel da razão. Os autores tratavam com exaltação a profissão do engenheiro. Pregavam o papel social da engenharia, no qual os engenheiros deveriam contribuir para o progresso da ciência e da sociedade, através dos serviços prestados nas obras públicas, e da participação no ensino e na formação dos novos engenheiros. Assim, propugnavam que um maior número de serviços públicos se vinculasse ao município, defendiam enfaticamente o municipalismo no plano técnico-administrativo, calcado na continuidade do processo político.

³⁴ EGATEA é o nome da revista da escola de Engenharia, cujo nome deriva de um acróstico, formado pelas iniciais de seus institutos: Engenharia, Ginásio, Astronômico, Técnico e Eletro-técnico, Agronomia.

³⁵ Revista do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, ou nos anais do Congresso de Engenharia e Indústria, ocorrido no Rio de Janeiro, de 24 de dezembro de 1900 a 20 de janeiro de 1901, publicado na Revista do Club de Engenharia, jan. de 1901. Imprensa Nacional, e outras publicações.

Do ponto de vista moral, trabalhar no setor público e dar aulas eram atribuições vistas como as mais nobres que um engenheiro podia executar. Principalmente tendo em vista que, muitas vezes, as atividades didáticas eram desprovidas de ganhos. O engenheiro Torres Gonçalves traduziu o pensamento dos engenheiros politicamente engajados com a seguinte frase:

[...] para nós republicanos positivistas, o problema cuja solução mais se impõe não é o mesmo de natureza política, e sim religiosa. Não é da reforma das instituições que depende a regeneração social, mas da reforma dos costumes [...].³⁶

Destacava, então, o lado moral e apostólico do Positivismo. Os três níveis de preocupação coincidem perfeitamente com as preocupações sansimonistas, desde os tempos anteriores à reforma de Paris: a integração da cidade capital na região, a adequação da estrutura urbana às distribuições das novas redes e por último o desafio moral de se entregar à causa e a transformar a sociedade. Embora o objetivo central fosse a modernização das cidades, entendida a partir das transformações de seus espaços, que dependia de um olhar técnico provido de um aprendizado acadêmico, a cidade passava a ser tratada em função de um acompanhamento moral da sociedade, capaz de trazer o progresso de forma a garantir a sua salubridade, beleza e bem-estar para a população, sem criar rupturas sociais.³⁷

Desde 1897, o propósito municipalista do governo levava à encampação dos serviços de coleta de lixo e asseio público, tornando-os gratuitos para os pobres. No ano seguinte, esse processo continuava com as hidráulicas particulares Guahybense e Porto-Alegrense, cujas tratativas só terminaram em 1904, com a absorção apenas da primeira. Em 1906, foi municipalizada a companhia que fornecia luz a gás, muito embora a melhoria do sistema não ocorresse como era esperada. Datam

³⁶ Primeiro grupo de positivistas religiosos, sob a liderança de Faria Santos, apud SOARES, op. cit., p. 188.

³⁷ *Relatório e Projeto de Orçamentos para 1913*, apresentado ao Conselho Municipal em 1912.

dessa época os primeiros planos da Intendência de construir uma usina municipal para gerar iluminação elétrica, fora da zona onde a companhia Fiat Lux detinha o monopólio desse serviço público.

Durante a administração do PRR em Porto Alegre, passaram para o município os serviços de água, esgoto, iluminação, tráfego, policiamento, instrução, higiene alimentar, limpeza pública, asseio público, assistência, enquanto no resto do país a maior parte desses serviços cabia ao estado.³⁸ A municipalização significava a eficiência dos serviços públicos. A encampação em muitos casos se fazia necessária. Os melhoramentos demandados a cada passo na cidade precisavam de uma implantação racional, de acordo com os recursos, e programada dentro da lógica positivista de melhorar conservando. A preocupação com a falta de recursos municipais e a necessidade da ampliação dos serviços, decorrente da expansão da cidade num extenso território de baixa densidade, acabou por levar a municipalidade a contrair, contra seus princípios, em 1909, o primeiro grande empréstimo no exterior, de 600 mil libras, com amortizações em 35 anos, para aplicar nos serviços de infraestrutura básica e saneamento.³⁹ A entrada dos recursos viria permitir a aceleração de suas reformas, a partir de 1910. Isto deixava o Estado livre de preocupações pelo menos quanto à capital. Em 1910, Montaury já exaltava os efeitos da municipalização dos serviços:

Graças ao amparo que sempre teve a Intendência não só do vosso sentimento republicano, como o de vossos ilustres antecessores se deve a existência da municipalização de alguns serviços, que vão em caminho da prosperidade. Como verificareis não poucos foram os melhoramentos e serviços realizados e custeados pela receita ordinária do município, tanto na zona urbana, como rural e suburbana.⁴⁰

A determinação do governo federal de modernizar os portos nacionais levou Porto Alegre a partir de 1910 a dar início à própria modernização

³⁸ BAKOS, Margaret Marchiori. *Porto Alegre e seus eternos Intendentes*. Porto Alegre: EDIPUCS, 1996. p. 110.

³⁹ BAKOS, op. cit., p. 89.

⁴⁰ *Relatório e Projeto de Orçamentos para 1911*, apresentado ao Conselho Municipal em 1910.

da cidade. Montaury argumentava que as obras do porto, em andamento naquele momento, representariam uma enorme mudança para a cidade. Era definitivamente a modernização que se iniciava.

A construção do porto, que tão carinhosamente tem preocupado o benemérito Governador do Estado, já iniciada, virá completar essas palpitantes necessidades materiais da cidade, mencionadas na mensagem do nosso inesquecível patriarca. Além do poderoso auxílio que deverá trazer à higiene, evitando que no verão fiquem a descoberto largas faixas do litoral (como aconteceu em Santos – onde a construção do cais por si só contribuiu para desaparecimento da febre amarela), aqui o cais também virá a constituir uma obra de embelezamento da capital – tirando-lhe o mau aspecto desses trapiches e galpões de madeira, que contrastam com a evolução por que tem passado a sua edificação.⁴¹

Sabedores do alcance das reformas portuárias que vinham sendo feitas, os engenheiros ao projetarem a reforma do porto, também pensaram no seu entorno. Levando em conta o paisagismo e o embelezamento da Praça da Alfândega, propuseram também uma nova ligação entre o portão do porto e o palácio do governo, obra que acabou se realizando apenas no seu trecho inicial da Avenida Sepúlveda, tendo sido o projeto inviabilizado por problemas técnicos e altos custos.

Foi nessa busca da modernização que surgiu a Comissão de Melhoramentos, chefiada por Jorge Lossio, atendendo à solicitação do Governador do Estado, Borges de Medeiros feita ao Intendente Montaury, para a feitura de um plano para Porto Alegre. O Plano Geral de Melhoramentos, aprovado em 1914, reunia todos os projetos existentes e os projetos novos, organizados sob a responsabilidade do engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel. Este plano foi sem dúvida um instrumento de modernização da cidade. Através dos muitos estudos realizados pela Comissão, ele propunha a canalização do Arroio Dilúvio, o saneamento do Parque Farroupilha, o reforço das radiais e a criação de perimetrais através de conexões de vias, alargamentos e prolongamentos,

ou ainda avenidas passando pelo interior dos quarteirões. Muitas foram as avenidas propostas nesta época que tiveram no decorrer do Século XX sua implantação.

Este plano fruto de um meio da engenharia peculiar, cujo profundo conhecimento técnico fica exposto nos trabalhos das Comissões, mostra também um domínio da própria cidade e uma visão estratégica de ação, que representa também um meio político fortalecido por sua unidade. Sua realização, no entanto, não foi imediata. Somente a partir de 1924 começa a ser implantado. Se estendendo para outras épocas, com necessárias adaptações, esse plano deixou marcas significativas na estrutura da cidade, do processo de modernização de Porto Alegre.

O plano era visto pelos políticos do partido como um instrumento de ordenação para execução de obras, importante para marcar as prioridades das ações. Concebê-lo só exigiria determinação, conhecimento técnico e experiência; entretanto, as implantações transformadoras do plano não teriam pressa, só deveriam acontecer dentro das rendas, das possibilidades governamentais e da “reforma dos costumes” visando a “regeneração social”. Fato que mostra duas realidades de uma mesma orientação ideológica. A primeira referente à etapa da concepção do plano, que justificava e propunha mudanças de modernização e progresso, e a segunda, a etapa da realização, onde as políticas locais que deveriam enfrentar realmente as mudanças, com novos recursos e novas técnicas, não estavam programadas para o desfecho. O resultado era, portanto, esperar e acompanhar o desenrolar da ação. No caso deste plano os desdobramentos chegaram ao ano 2000.

Desta forma, o poder estadual centralizador, dava ao governante municipal, de sua confiança, o direito de decidir livremente sobre o que desejava desde que estivesse em afinidade com o governo e suas linhas de condução. Não havendo o poder legislativo nessa época, e se o objetivo fosse o de alcançar o progresso do estado, haveria todo o apoio por parte do executivo para incentivar o desenvolvimento industrial, técnico e científico no âmbito da cidade. Neste contexto político, a Escola de Engenharia foi criada com um sentido de atender o progresso urbano dentro da disciplina ou ordem exposta pelo governo.

Porto Alegre, como cidade capital do Estado, apresentava inúmeros problemas, mas pretendia enfrentá-los com seu corpo técnico aprimorado e avançar no rumo ao progresso. Realmente, os engenheiros tiveram aqui uma participação fundamental, seja com respeito à criação dos novos espaços públicos, vias e praças, e nas adequações dos espaços existentes, seja no lançamento das infraestruturas de saneamento, na criação das redes e na recuperação de áreas insalubres, assim como no embelezamento da cidade de maneira geral. Elaboraram um Plano de Melhoramentos e, posteriormente, deram início à execução das obras propostas, graças à continuidade política e administrativa, que se estendeu de 1900 a 1937, sob a égide do Partido Republicano Rio-grandense, o PRR.

Entretanto, é exatamente pela existência dessa continuidade administrativa que se questiona: por que a reforma da cidade não ocorreu de forma mais consistente nesse período, como ocorreu com a Paris de Haussmann, apesar da escala das comparações? Em princípio, se planejar é um ato político que exige decisões, aqui o governante era livre para tomá-las. O objetivo era a modernização.

Embora os recursos, via empréstimos, estivessem chegando, a orientação moralista de “conservar melhorando”, ou de acordo com os interesses, invertendo a ordem, “melhorar conservando”, era a voz do governo que repercutia a todos, como voz de comando, atrasando realizações, procurando mudar comportamentos e inviabilizando propostas. Nascida dos princípios comtianos para conduzir sua doutrina, essa orientação vinha do próprio Comte ao afirmar que

[...] era preciso conservar o que fosse digno de preservação e melhorar tudo quanto fosse perfectível. Em suma, reconstruir apenas com o concurso da Razão, sem Deus ou Rei, mas também, edificar, com uma religião fundamentada no amor universal, tendo como alvo final, a conquista da unidade humana e Paz estável.⁴²

Esse lema foi adotado por todos os seus seguidores no Rio Grande do Sul, adaptando-o à cada momento, principalmente como

impedimento de grandes passos. Ele aparece inclusive nas primeiras palavras do relatório do Plano de Melhoramentos, do engenheiro-arquiteto João Moreira Maciel, para desde o início prevenir sua provável difícil implementação:

Melhorar conservando, tal foi o critério que adotamos no estudo de projeto que vai nos ocupar. Não é possível pretender atualmente a abertura de avenidas na parte central da cidade, como seria nosso desejo, pois isso importaria em despesas pouco compatíveis com os recursos da municipalidade [...]

Quando um plano já começa se limitando em função das deficiências da municipalidade, pode-se bem imaginar que ela própria vai limitá-lo ainda mais. Em suma, enquanto Daniel Burnham, no seu plano para a cidade de Chicago, *City Beautiful*, dizia que planejar é pensar grande, aqui o entendimento era pensar reduzindo. Os discursos políticos mostram que havia um interesse em seguir o plano em si, mas as obras só começaram a serem retomadas de forma paulatina e com parcimônia, dez anos mais tarde. Assim, destacamos que a estrutura governamental e os problemas locais interferiram na sua realização.

Um exemplo que se destaca nesse processo, foi a abertura da Avenida Borges de Medeiros, proposta no referido plano, que deveria unir as duas margens que envolvem a cidade banhadas pelo Lago Guaíba. A primeira parte de sua implantação dependia de um alargamento de via e um profundo corte no terreno evitando abrir um túnel, para criação de um viaduto. Este, inaugurado em 1932, representava uma arquitetura monumental, indo muito além das necessidades técnicas. O trecho que ficou faltando passaria pelo interior das quadras mais valorizadas da cidade. Devido aos altos gastos o governo decidiu interromper as obras, sugerindo que para completar a parte já construída que estava num patamar mais alto, se fizesse um muro de contenção e escadarias. O bonde faria o retorno na parte superior. Os jornais se manifestaram com críticas muito fortes. A população através deles via seu ponto de vista discutido e aprovava através de outras manifestações. O governo não teve alternativa a não ser voltar atrás e abrir a avenida por completo!

Dessa forma fica exposto que nem o saber e muito menos o poder podem ficar afastados das questões locais em matéria de planejamento ou urbanismo. Entre o saber e o poder está toda uma cultura local que atinge as duas esferas, e mostra o diferencial dos povos. Se o saber é globalizante, as políticas locais devem estar preparadas para responder aos interesses dos cidadãos, adequando convenientemente as teorias às práticas sociais de cada lugar e às suas reais possibilidades.

Morfo-genealogia da cidade nas Américas

Humberto Yamaki

As utopias urbanas e a persistência de alguns modelos testados consciente ou inconscientemente, permitiram legitimar a permanência, a continuidade e a formação de cidades com morfologias distintas. Os fragmentos de cidades, as lembranças de espaços significativos, o imaginário urbano transforma a cidade da memória em uma espécie de cidade ideal.¹

A respeito das cidades coloniais do Século XVI na América, Benevolo² afirmou certa vez que a sua uniformidade revelava uma falta de imaginação, se comparadas com o refinamento e inventividade observadas nos planos de cidades na Europa. E continuava, comentando que a habilidade e a oportunidade nem sempre ocorriam ao mesmo tempo.

Mais otimistas são os relatos existentes sobre as cidades na América nos séculos seguintes. Alguns autores afirmam que existiam no mundo cinco capitais corretamente planejadas. Eram La Plata, Washington, Camberra, Belo Horizonte e Goiânia. Importante notar que, das cinco capitais citadas, quatro localizavam-se nas Américas, evidenciando a

¹ AIDA, T. *Toshi Design no Keifu*. Tokyo: Ed. Kajima, 1996.

² BENEVOLO, L. *The history of the city*. London: Scolar Press, 1975, p. 639.

efervescência da cultura urbanística no continente. Como um exemplo, La Plata teve como modelo o projeto de Washington e influenciaria sucessivamente as capitais Belo Horizonte e Goiânia, as experiências pré-Brasília.

O estudo aponta para a análise de cidades nas Américas, os seus precedentes, modelos formais e conceituais, sob o enfoque da genealogia ou estudo de ancestrais. O conjunto é estruturado num diagrama morfo-genealógico preliminar.

Se projetar cidades é uma das tarefas mais complexas da sociedade,³ estudar os paradigmas e ideais de cada época pode ser um possível e positivo caminho às intervenções futuras de reabilitação e de preservação do caráter das cidades e sua paisagem.

Morfo-genealogia como método

Elbert Peets, paisagista americano, publicou em 1932 um interessante artigo com o título: *A Genealogia de Washington de L'Enfant*, em que enfoca os ancestrais do traçado da capital americana.⁴ Peets disseca a planta de Washington e encontra no projeto de autoria de L'Enfant, dois elementos-chave, que considera derivados de fontes diversas: 1) um sistema de diagonais sobre uma malha ortogonal irregular e 2) uma áxis definindo lugares para o Capitólio e a residência oficial.

Ao revisar comparativamente o Plano de Reconstrução de Londres de Evelyn (1666) com o Plano da Washington de L'Enfant (1791), Peets encontra similaridades nas morfologias. No plano de Reconstrução de Londres, Peets atenta para a malha geometrizar dos engenheiros de fortificações, as avenidas retilíneas e não convergentes e a ideia de cortar grandes avenidas unindo os centros. Conclui que a inspiração certamente viera da Roma de Sixtus V onde as ruas uniam as colinas e os pontos de peregrinação. Anos antes do projeto, Evelyn teria escrito em seu diário

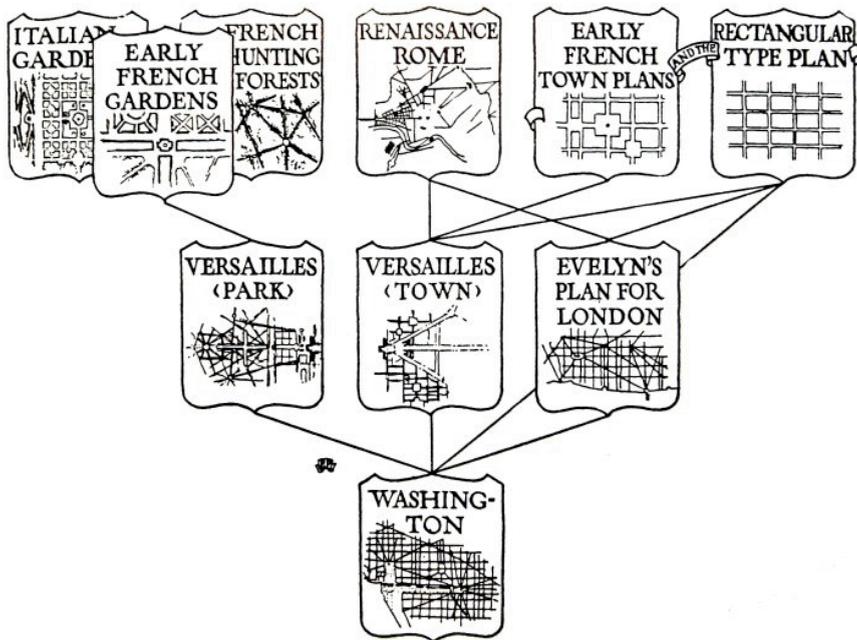
³ SPREIREGEN, P. *On the art of designing cities: selected essays of Elbert Peets*. Cambridge: MIT Press, 1968, p. 5.

⁴ Peets apud SPREIREGEN, op. cit., p. 19-26.

sobre o impacto e a magnificência dessas ruas na Roma visitada. No Plano de Washington por sua vez, Peets vê as avenidas radiais inspiradas nos parques e jardins franceses. Os ancestrais de Washington seriam portanto Versailles, Jardins de Caça Franceses, *Patte D'Oie* da Piazza del Popolo, Savannah, Cidade Ideal de Vasari (1598), entre outros.⁵

O esquema da *family tree* ou genealogia de Washington proposto por Peets é a base para o desenvolvimento do diagrama de morfo-genealogia (Figura 17).

Figura 17 – Diagrama da genealogia de Washington.



Fonte: Peets, 1932.

⁵ YAMAKI, H. *Paradigms of new town construction in Brazil – a morfo-genealogical approach*. Tokyo: Daiichi Juken Foundation, 1994, p. 4.

Cidades coloniais hispânicas e portuguesas na América Latina

Espanha e Portugal desenvolveram cidades de morfologias distintas em suas colônias ultramarinas. Se a Espanha tinha um plano regulador maior chamado Lei das Índias que definiu os traçados durante os primeiros séculos, Portugal tinha outras prioridades sobre o continente. A partir do Século XVIII, o processo de modernização de cidades resultou na construção de novas capitais.

Cidades hispânicas

Segundo Gutierrez,⁶ o espanhol projeta a América como síntese e cria um modelo ordenador capaz de dar unidade formal e estrutural à ocupação do território. Para tanto, incorpora algumas variáveis e experiências e descarta outras. Modelos teóricos do renascimento, antigas tradições romanas (Vitruvius), princípios de cidades ideais cristãs (São Tomás, Eiximenis) e a própria praxis re-elaborada é transformada em normativas. A experiência acumulada parece ter maior peso que a consciência teórica e a ação pragmática.⁷

Em linhas gerais, três são os momentos do urbanismo hispânico: as cidades planejadas sob a influência da Lei das Índias, as Missões e as cidades pré-hispânicas, algumas vezes, incorporadas e adaptadas pelos colonizadores.

Ordenanza ou Lei das Índias

As “*Ordenanzas de Descubrimiento, Nueva Poblacion y Pacificacion de las Índias, Dadas por Felipe II en 1573*” ou Lei das Índias, era a síntese das experiências realizadas pelos conquistadores a partir de 1492, com

⁶ GUTIERREZ, R. *Arquitectura y urbanismo en Ibero América*. Madrid: Ediciones Cátedra, 1983.

⁷ GUTIERREZ, op. cit.

a chegada de Colombo. Segundo Crouch,⁸ as cidades hispânicas foram concebidas e realizadas como veículos de propaganda, simbolizando e encarnando a civilização.

Em seus 148 artigos, a Lei das Índias traz várias recomendações em relação à implantação e projeto de cidades: solos férteis e com água em abundância (artigo 35), acessos e saídas para facilitar o comércio e a defesa (artigo 37), escolha de um sítio levando em conta a existência de cidades para serem demolidas e reutilizados o material de construção, reduzindo o custo (artigo 39), escolha de sítio saudável em local não muito alto nem em baixadas, possibilitando bons ventos de norte e sul (artigo 40), a praça como ponto de partida, suas dimensões (artigos 112 a 116), ruas largas em locais de clima frio e ruas estreitas em locais quentes (artigo 116), ruas que devem partir da praça principal e serem implantadas de maneira que não precisem ser reconstruídas com o crescimento da cidade e não coloquem em perigo a defesa e o conforto (artigo 117).⁹ Ainda segundo Crouch,¹⁰ a Lei das Índias tratava do *layout* das cidades, mas não definia padrões de traçado de ruas. O traçado xadrez fora adotado por atender à Lei e as vantagens de sua utilização mesmo por indivíduos com pouca experiência em projetar. Consta que os espanhóis aplicaram seu modelo de planejamento em mais de 350 cidades. Foi imposto não só na América do Sul e Caribe, mas também na América do Norte, incluindo partes da Califórnia, Novo México, Texas e Flórida.

Broadbent¹¹ afirma que os precedentes romanos, as cidades conquistadas nas Índias e a capital asteca de Montezuma, Tenochtitlan, serviram de base para a definição do modelo de maior envergadura e duração em todas as práticas de planejamento.

⁸ CROUCH, Dora. *Spanish city planning in North America*. Cambridge: MIT Press, 1982.

⁹ *Ibid.*, p. 6-15.

¹⁰ *Ibid.*, p. 41

¹¹ BROADBENT, G. *Emerging concepts in urban space design*. London: Spon Press, 1996, p. 43.

Missões Jesuíticas

As cerca de trinta (30) missões jesuíticas implantadas entre 1609 e 1767 no Paraguai, chamado *Los Treinta Pueblos Guaranis de Paranacai*, constituem importante experiência de cidades pequenas implantadas, um contraponto às geralmente impositivas colonizações que se efetuaram no continente. Os elementos constituintes das missões eram a Igreja, o Conselho ou *Cabildo*, a Escola e as moradias comunitárias geminadas e em faixa que, de maneira ordenada, contornavam a Praça dando estrutura ao conjunto.

Sandoval e Ortiz¹² observam que este tipo de traçado teve origem em povoados indígenas organizados pelos franciscanos. Nas missões fundadas no Peru, os jesuítas adaptavam o traçado de povoados existentes segundo a doutrina dominicana. Alguns autores vinculam seu traçado à República de Platão, às utopias de Tomas Moro e às cidades ideais renascentistas, além da influência da Lei das Índias.

Reuso de estruturas preexistentes

Uma das tipologias alternativas de traçado é aquela chamada de cidade superposta ou re-uso de estruturas existentes. Cidades que procuram se amoldar, a se estruturar sobre antigos assentamentos indígenas. O conquistador espanhol sofreria o impacto da preexistência de uma cultura no México e em Cuzco, condicionando a proposta espanhola à obra asteca e inca.¹³

Como outro exemplo, pode-se citar Juli (1534), a cidade das missões no Peru. Era um povoado em que os jesuítas haviam se apropriado do traçado indígena existente e feito uma cidade seguindo a ordem do padre Diego de Torres: “*se tracen al modo que... más gustan de los índios*”. Os jesuítas, segundo Sandoval e Ortiz,¹⁴ unificam as experiências, buscando assim compatibilizar suas regras e princípios com o modo de vida Guarani.

¹² SANDOVAL, H., ORTIZ, C. Misiones jesuíticas de Paraguay. In: *Revista FAPA*, Ciudades de America, n. 001, Santiago: Dezembro 1992, p. 80.

¹³ GUTIERREZ, op. cit.

¹⁴ SANDOVAL, H.; ORTIZ, C., op. cit., p. 80.

La Plata – modelo de cidade capital

La Plata, projetada em 1882 para ser a Capital da Província de Buenos Aires, tinha como proposta um modelo funcional, higienista, moderno para a época. Sintetiza 3000 anos de história do urbanismo, de Mileto a Florença, a Palma Nova, a Washington e a Paris de Haussmann.

Pesci¹⁵ ao analisar a planta de La Plata no artigo *La arquitectura del urbanismo*, cita como precedentes a cidade de diagonais convergentes Buenos Aires (1828) de Santiago Bevens, as centenas de cidades construídas segundo a Lei das Índias, Washington (1792), Buenos Aires (1776), Cidade Ideal de Vasari (Século XVI), Sforzinda (1465) de autoria de Filarete, Florença e suas ampliações entre os Séculos XII e XVI, e finalmente Mileto (Século III a.C.).

Cidades portuguesas

As cidades portuguesas no Brasil colonial apresentam características morfológicas singulares, como resultado de um complexo processo de miscigenação de influências e de transferência de modelos.¹⁶ No entanto, ao contrário do que se acreditava, a ordem não era completamente ignorada pelos portugueses. Além dos exemplos nas colônias na África e Índia, um conjunto significativo de experiências urbanísticas seria realizado nos primeiros três séculos de história no Brasil.

Certos elementos que se repetem, permite a leitura de três soluções, segundo observações de Reis Filho:¹⁷ a) traçado através de uma tradição; b) traçado através de um plano imposto; c) conjugação das alternativas anteriores, obrigando a ver em que medida um plano é inferido pelas condições de realidade ou é mantida a tradição pela comunidade.

As experiências urbanísticas mais importantes à época do descobrimento do Brasil tinham como base os esquemas ideais geometrizados

¹⁵ PESCI, Ruben. *La ciudad de la urbanidad*. Buenos Aires: Fundacion CEPA, 1998, p. 88.

¹⁶ TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida. *O urbanismo Português, Séculos XIII-XVIII*. Portugal-Brasil. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, p. 315.

¹⁷ REIS FILHO, N. *Evolução urbana do Brasil 1500-1720*. São Paulo: Pini, 2000.

com origens em Vitruvius, e as cidades de plantas retangulares e muradas da Idade Média que a antecederam.¹⁸ Eram características fundamentais das cidades: o sítio dominante fortalecendo a defesa, a intensa articulação do traçado com a topografia e a localização de edifícios principais em harmonia possível. Posteriormente, seriam ocupados os sítios planos e o traçado irregular ia se aproximando do tabuleiro de xadrez.

A partir do Século XVIII com o resultado de um processo crescente de racionalidade e regularidade, a Praça assume cada vez mais papel estruturador e gerador do traçado.¹⁹

O contraste entre Olinda e Mauritiópolis (1645, atual Recife) pode ser considerado um exemplo clássico de diferenças na implantação de cidades segundo tradições urbanísticas distintas: a dos portugueses num sítio dominante resultando em traçado irregular e a dos holandeses, num sítio plano tendo o canal como elemento central. Pode-se relacionar ainda o plano de Recife à Nova Amsterdam (1660, atual Nova Iorque) e à própria Amsterdam, nos elementos componentes do plano e processo de ordenação geral.²⁰

Recusa das cidades coloniais

O cartesianismo, o funcionalismo e a preocupação com a topografia são reafirmados no início do Século XX. Nos debates internacionais sobre mudanças de capitais, o discurso da modernização se baseia no higienismo, racionalidade do traçado urbano, centralidade administrativa e territorial e redes de comunicação e comércio.²¹

A negação das cidades coloniais, a hausmannização e mais tarde o ideário das Cidades-Jardim podem ser considerados momentos representativos de modernização de nossas cidades na passagem ao Século XX.

¹⁸ REIS FILHO, op. cit.

¹⁹ TEIXEIRA, M.; VALLA, M., op. cit.

²⁰ YAMAKI, H., op. cit.

²¹ SALGUEIRO, H. Belo Horizonte – o nascimento de uma capital. *Guia da Exposição*. Belo Horizonte, 1996.

Construção de novas capitais: Belo Horizonte e Goiânia

Ouro Preto, então Capital de Minas Gerais passava a ser considerada cidade “nascida ao acaso”, com suas ruas impróprias ao desenvolvimento de uma civilização moderna. “Os progressistas propõem uma cidade arejada com largas artérias em contraponto ao labirinto anárquico”.²²

Belo Horizonte (1894) nasce ainda sob doutrinas e imagens do Século XX. A forma do contorno da nova capital pode se aproximar de Paris, segundo Salgueiro.²³ Mas seu grande modelo seria La Plata (1882), conforme relata seu projetista Aarão Reis. A sobreposição de diagonais a uma malha ortogonal era um esquema bastante difundido nas cidades americanas a partir da planta de Washington.

Quarenta anos após a experiência de Belo Horizonte, Atílio Correia Lima que estudara Urbanismo em Paris, projeta Goiânia (1934), a Capital de Goiás. No seu memorial, Atílio Correia Lima comenta que se apropriou da linguagem clássica de Versailles, Karlsruhe, Washington, num traçado normalmente chamado de *Patte D’Oie*: “monumental, nobre e adequado a uma Capital”. O engenheiro José Augusto de Godói, outro integrante da equipe, ressalta a necessidade de construção de uma cidade como havia pensado Howard e realizado por Parker & Unwin, citando como modelo a Cidade Jardim Letchworth e Cary nos Estados Unidos. O partido adotado em Goiânia, segundo Bruand²⁴ lembra a concepção clássica de Versailles, e em Karlsruhe e Washington no Século XVIII. Graeff,²⁵ por sua vez, vê semelhanças com Letchworth na área central e de Welwyn na porção sul.

Belo Horizonte e Goiânia lançariam bases para o grande empreendimento que seria posteriormente, a transferência da Capital do país.

²² Ibid.

²³ Ibid.

²⁴ BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981, p. 350.

²⁵ GRAEFF, E. *Goiânia 50 anos*. Rio de Janeiro: MEC, 1985.

Brasília – cidade capital

Razões estratégicas, políticas e econômicas justificaram a transferência da Capital do país ao Planalto Central, e que resultou em concurso realizado em 1957, vencido por Lúcio Costa.

Brasília adotava os grandes princípios do urbanismo do Século XX e as prescrições da Carta de Atenas. No Plano de Lúcio Costa, alguns autores encontram citações de Alberti, Filarete e Scamozzi, em sua pureza, simetria e distribuição racional.²⁶ No memorial de projeto, Lucio Costa refere-se à esplanada proposta como “um *Mall* à inglesa”, além de um centro de diversões na área central que seria “uma mistura de Picadilly Circus, Times Square e Champs Elysée”, além de travessas como a Rua do Ouvidor, evidenciando citações e referências de bons espaços de cidades existentes, ou, das “coisas esquecidas e que sempre estavam dentro de nós.”²⁷ O projeto tinha como proposição “uma *civitas*, não uma *urbs*“. O Júri do Concurso relata os seguintes aspectos: seus elementos podem ser prontamente apreendidos; o plano é claro, direto e fundamentalmente simples – como, por exemplo, Pompéia, Nancy, e Londres elaborado por Wren e Paris de Louis XV. O plano tem espírito do Século XX: é livre e aberto; é disciplinado sem ser rígido.²⁸

Trinta anos após Brasília, assistimos à construção de Palmas (1989), nova capital do Estado de Tocantins. Seus autores Cruvinel e Oliveira mais uma vez citam Goiânia e, ainda que com ressalvas, Brasília como referência. Seria a última grande experiência do Século XX no projetar cidades capitais no Brasil.

²⁶ BRUAND, op. cit.

²⁷ COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA, 1. *Anais...* Brasília: Senado Federal, 1974.

²⁸ COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL – SENADO FEDERAL. In: SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA, 1. *Anais...*, Brasília: Senado Federal, 1974.

Diagrama de Morfo-genealogia da cidade nas Américas

O estudo dos ancestrais e referenciais das cidades nas Américas pode ser ordenado segundo modelo inicial de Peets. O Diagrama a seguir (Figura 18) representa a complexa interligação das cidades conforme as referências citadas pelos autores dos projetos ou de análises de pesquisadores, tendo como ponto de partida o esquema de Peets.

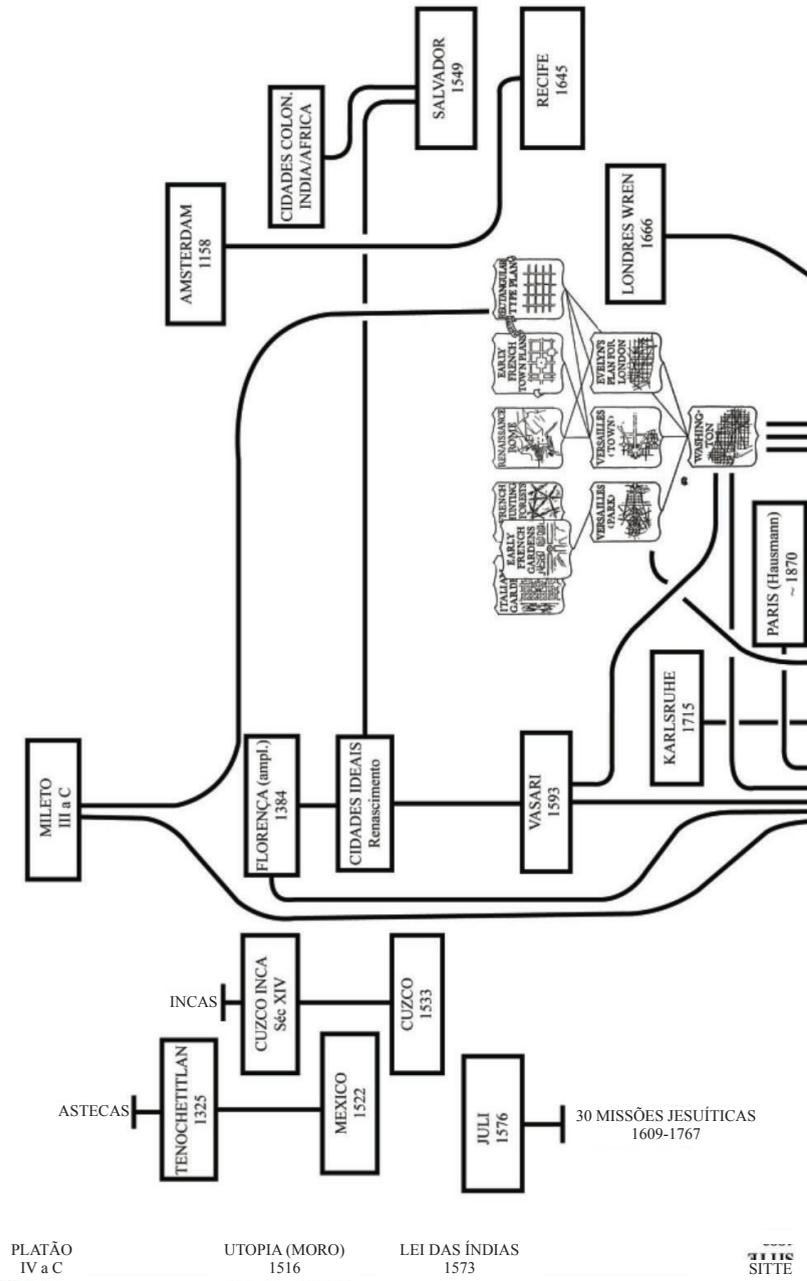
As cidades estão ordenadas segundo sequência temporal, de Mileto (III a.C.) a Palmas (1989). No canto esquerdo temos como guia: Platão (IV a.C.), Utopia (Moro, 1516), Lei das Índias (1573), Sitte (1889), Howard (1889), Perry (1929), CIAM (1933) que permitem situar o projeto da cidade com o ideário do urbanismo. As cidades estão ordenadas na vertical segundo cidades astecas, incas, cidades ideais, grandes capitais, cidades jardins e capitais brasileiras. Permitem assim, identificar as inter-relações, os princípios e ideários vigentes e as principais linhagens de cidades.

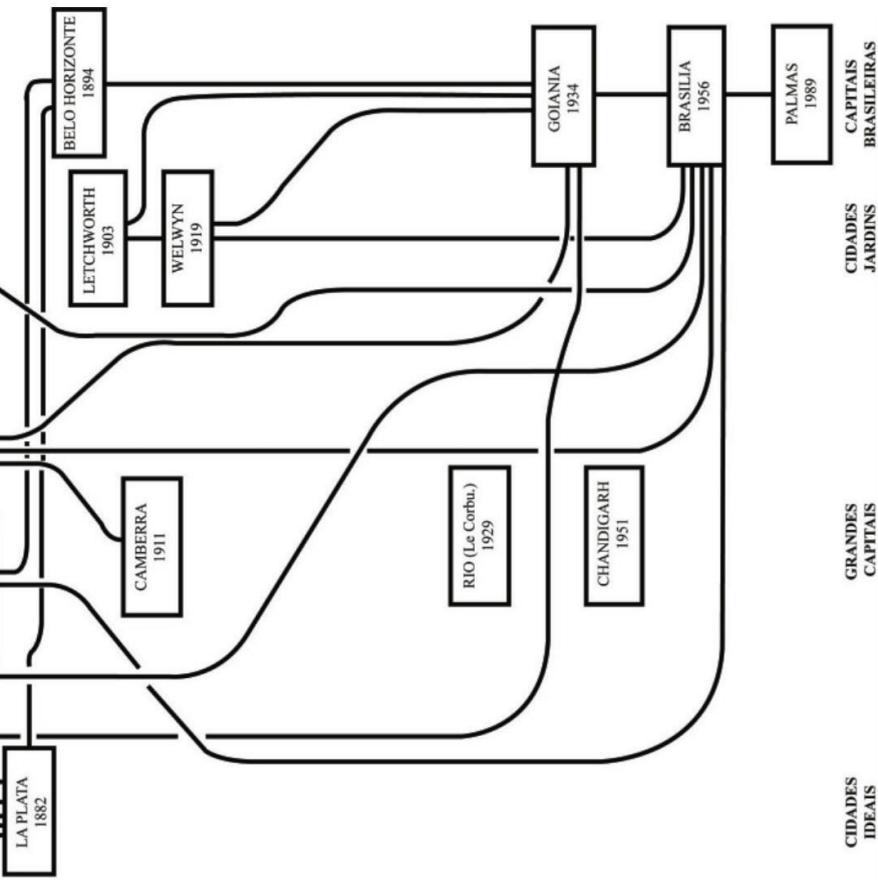
No momento em que as novas agendas reafirmam a importância da manutenção da identidade e caráter das cidades, vemos a desestruturação sistemática da morfologia e da paisagem. O estudo de boas cidades e formas realizadas até agora, pode ser um dos caminhos para reavivar dimensões perdidas.

Através da reflexão das cidades hispânicas e portuguesas nas Américas, podem-se identificar imposições, permanências e adaptações. Genealogicamente, as Cidades nas Américas compõem um diverso, mas coeso conjunto, resultado da invenção, tradição e reincorporação sucessiva de precedentes.

Assim, o Diagrama de Morfo-genealogia das Cidades nas Américas que permite identificar os principais modelos e ideários, sua permanência e transformação, pode ser uma das ferramentas para a compreensão e reflexão sobre as qualidades conceituais e formais de nossas cidades, fundamental à manutenção do caráter e à reabilitação.

Figura 18 – Diagrama de morfo-genealogia das cidades nas Américas.





HOWARD 1898

PERRY 1929

CIAM 1933

Fonte: Elaboração do autor.

Ritmos

*Ritmos marcam sons, desenham musicalidades e períodos.
Marcam frequências, regularidades, continuidades, inflexões, tensões. Marcam o tempo, cadenciam nosso cotidiano. Levam nosso imaginário a ambiências, a lugares, a cidades, ao espaço-tempo.*

Os ritmos da nossa cidade contemporânea podem ser lidos em cada e em todas as cidades aqui visitadas.

Revisitar suas tensões – na forma, nos usos e nos significados dos seus lugares,

Re-conhecer antigos e novos ritmos contemporâneos,

Des-cobrir um pouco mais da sua complexidade.

Pequenos ritmos cuja repetição amplia seu patrimônio. Notas soltas cuja intensidade amplifica sentidos; domina e organiza sua composição. Patrimônio que herdamos e que nos enraíza, patrimônio que construímos e nos identifica; patrimônio que nos projeta ao futuro.

Padrões espaciais na morfologia urbana na Ilha de Santa Catarina: diálogos entre o local e o global

Lisete Assen de Oliveira

A expansão da cidade brasileira no Século XX apresenta entre suas figuras urbanísticas o loteamento e o condomínio horizontal. Esta forma de fazer cidade, disseminada desde o início do Século XX, é objeto desta reflexão, focalizando-se o caso particular da Ilha de Santa Catarina, parte insular do Município de Florianópolis¹ (Figura 19).

Nesta abordagem destaca-se o parcelamento no desenho dos tecidos urbanos e seus padrões espaciais. Verificam-se suas lógicas e referências a valores e padrões espaciais globais, mas também importantes características e permanências locais. Discute-se como aos traços e padrões espaciais locais da morfologia urbana e da Arquitetura da Cidade se relacionam os padrões, aqui chamados de globais.

Busca-se uma reflexão que aponte ao diálogo e convivência das referências globais com os traços locais na constituição e configuração da cidade e destaca-se o espaço público, como das mais fundamentais

¹ O município, sede da capital do Estado de Santa Catarina, situa-se na costa sul do Brasil, compreende a Ilha de Santa Catarina, muito próxima ao continente, com 411 km², e uma parte continental com extensão de 41 km².

variáveis na articulação entre o global e o local na construção da cidade. Cremos que a consolidação das democracias e do reconhecimento da cultura e da preservação da identidade dos povos e de seus lugares como contrapontos ao acelerado processo de globalização, em particular no âmbito dos tecidos e ambiências da cidade, nos leva a buscar articulações e diálogos como essenciais nos atuais processos e dinâmicas da Arquitetura da Cidade brasileira.

Figura 19 – Município de Florianópolis. Em destaque o distrito sede, que inclui a porção continental do município.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

Inicialmente cabe delimitar alguns conceitos vertebrais deste trabalho: Arquitetura da Cidade, padrões espaciais, morfologia urbana, parcelamento do solo e espaços públicos.

Tomando por referência os conceitos de *Arquitetura da Cidade*, enunciados por Rossi e conhecidos especialmente em seu *A Arquitetura da Cidade*² a noção aqui colocada, alinha-se também ao que Nuno Portas, na abertura de seu livro, em 1969, *A cidade como arquitectura*,³ destacou como preocupação presente em um “[...] importante surto de obras, especificamente centradas na ‘construção do espaço da cidade’”, reconhecendo que “vale a pena lembrar o Rossi em seu *A Arquitetura da Cidade* [...]”.

Neste trabalho focalizam-se, sobretudo, os atributos da forma urbanística que potencialmente permanentes a revelam como importante fator, agente das relações sociais e não somente um dos seus resultados. Relativiza-se, portanto, o pensamento que privilegia a relação direta entre forma e função, dada à permanência da forma e a circunstancialidade da função. Uma atitude crítica que à escala urbana reconheça as diferentes durações dos seus fatos nos revela a cidade como artefato, cuja permanência e significação vêm a caracterizá-lo como legado da nossa cultura material.

Por decorrência, nesta arquitetura urbana, a morfologia e suas correlações com a tipologia da edificação e a subjacente estrutura fundiária ou parcelamento do solo, agora cada vez mais, urbano são seus fundamentos.

Os estudos de **Morfologia urbana** com tradição no âmbito da geografia e do urbanismo⁴ têm ampliado o conhecimento das formas construídas e a compreensão de sua dinâmica e padrões nas diferentes escalas. A abordagem histórica das cidades, a partir de variáveis – como sítio físico, traçado, parcelas e lotes, tipologias edificadas e suas inter-relações – permite o aprofundamento da sua estruturação físico-espacial, de seus padrões e significados como bem da cultura material.

² ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. Lisboa: Cosmos, 1977.

³ PORTAS, Nuno. *A cidade como arquitectura*. 3. ed. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.

⁴ CAPEL, Horácio. *La morfologia de las ciudades*. Barcelona: Sebal, 2002.

[...] a cidade, como construção e configuração morfológica, destaca o fato de que é realidade concreta, formal e técnica, colocada no espaço natural como contexto. A morfologia estabelece a ordem material da forma urbana, vale dizer, a disposição e relações dos elementos do espaço, e suas características perceptivas e construtivas como dimensão e forma.⁵

Variável morfológica por excelência, o *Parcelamento urbano* – formas de parcelar a terra, ou o solo urbano – é compreendido a partir dos ensinamentos de Benevolo,⁶ sobre a cidade capitalista pós-revolução industrial, quando a divisão do terreno adquire um novo papel, trazendo mudanças radicais e implicações urbanísticas decisivas para a cidade (bem material) e o urbano (processo). A dissociação entre parcela de terreno e edificação, diz o autor, faz com que o edifício já não seja uma variável estável e incorporada ao terreno, mas manufatura provisória, que pode ser substituída por outro manufaturado. O solo – o terreno – também este com maior autonomia, converte-se em um bem social, ainda que, como e igual à produção fique em mãos privadas.⁷

Novos padrões e processos de fazer cidades se verificam, nos quais coexistem e se sucedem, sob diversos modos e com relativa autonomia, três atos básicos: a divisão do terreno, a urbanização com sua respectiva infraestrutura e a edificação.⁸ O parcelamento urbano, como momento separado, definido e relativamente independente do edifício (e seu uso) favorece a livre iniciativa sobre o solo. O pedaço de chão pode ser negociado – comprado, vendido, arrendado – bem como dividido e vendido em pedaços menores, o lote mínimo urbano. Esta nova variável da organização

⁵ MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. *Macroarquitectura: tipologías y estrategias de desarrollo urbano*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1999. Tradução da autora.

⁶ BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1983.

⁷ AYMONINO, Carlo. *El significado de las ciudades*. 2. ed. Madrid: Hermann Blume Ediciones, 1983.

⁸ SOLÁ-MORALES i RUBIÓ, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC, 1997. PORTAS, Nuno. *O tempo das formas*. Escritos 1963-2004. Guimarães: Universidade do Minho, 2005.

da forma urbanística, fruto deste novo contexto e condição da cidade, deve ter limites e contornos precisamente marcados,⁹ cabendo ao poder público¹⁰ – a legislação urbana e a burocracia – o papel de intermediar o direito particular da iniciativa privada e a organização-funcionamento da cidade, direito coletivo e público.

As dimensões das glebas originais, as malhas e arruamentos, as praças, áreas livres e infraestruturas incorporadas ao espaço público de uso comum do povo modificam traçados, morfologias, tecidos e constituem novas arquiteturas para a cidade brasileira. Durante praticamente todo o Século XX, as principais cidades brasileiras viram "florescer" parcelamentos urbanos,¹¹ nas adjacências das suas áreas urbanas, em extensões distanciadas – nas então denominadas periferias urbanas. O loteamento (legal ou ilegal) foi instrumento e figura central destes processos. Novos padrões espaciais se constituíram e novas ambiências urbanas se formaram.

A partir das últimas três décadas do Século XX, uma nova figura vai disputar a construção destes novos tecidos: o condomínio, modalidade de aproveitamento do solo em copropriedade do terreno para fins de construção, de edifícios comerciais e de serviços, de habitação multifamiliar ou de casas residenciais, chamado de horizontal unifamiliar.¹² Seus padrões espaciais também trazem implicações urbanísticas para a Arquitetura da Cidade (estrutura e tecido urbanos) ainda que, na maioria dos casos, seus caminhos (ruas), espaços livres (praças) e equipamentos comuns mantêm-se como copropriedade e uso exclusivo do conjunto de proprietários.

⁹ MARX, Murillo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991. Marx mostra que o parcelamento urbano, como hoje conhecemos, foi introduzido com a Lei das Terras (1850).

¹⁰ O agenciamento do território urbano no Brasil tem um caráter municipalista. A Constituição de 1988 define atuação conjunta entre União e Estados, mas cabem aos municípios seu ordenamento, planejamento e controle.

¹¹ Parcelamento urbano, na legislação brasileira, é toda ação de divisão material e legal de terrenos. O loteamento destaca-se pela divisão do terreno com aberturas de ruas e áreas abertas (praças) doadas ao município.

¹² Também chamado condomínio por unidades autônomas.

O condomínio horizontal tem sido comparado ao loteamento, na medida em que se converte num arranjo físico-espacial urbano¹³ pois há uma repartição do terreno, baseada em lotes de terra (“áreas de uso exclusivo”). No caso de Florianópolis, a partir de 2006, a legislação urbana introduz de forma clara esta compreensão, exigindo doações e investimentos para a cidade.

Estas figuras urbanísticas e seus padrões correlatos são fundamentais na expansão da maior parte das cidades brasileiras no Século XX, traçando novos e precisos limites entre territórios privados e públicos e articulando-os em traçados, lotes, quadras. Condicionam o uso; estabelecem tensões entre o espaço público e o espaço privado nas diferentes escalas da cidade (todo, setores, bairros, ruas) e; muitas vezes pouco visíveis, definem fronteiras e bases decisivas de novas formas para a cidade. Os padrões de parcelamento da ocupação do território da Ilha de Santa Catarina apresentam claras e distintas configurações, se locais ou globais e trazem importantes correlações com a morfologia urbana.

Padrões espaciais como enunciado por Carlos Arvizu García¹⁴ são “[...] *las maneras específicas en las que se disponen los espacios urbanos y arquitectónicos así como los elementos que los constituyen, [...]*”. Segundo o autor, um padrão marca “[...] pautas genéricas en un conjunto, lo que lleva a establecer en el todo características comunes entre las partes que lo constituyen” e assim pode, um mesmo padrão derivar “[...] tanto otros elementos semejantes, no iguales, que son distintivos, originales y diferenciados, pero que al estar unidos muestran propiedades de congruencia, coherencia, orden, armonía y equilibrio.”

Neste sentido a ideia de padrão é largamente utilizada nas leis de uso e ocupação do solo, código de obras e regimes urbanísticos, sobretudo para

¹³ A legislação nacional até passado recente não considerava condomínio como parcelamento. Sua revisão, em processo, discute sua inclusão como parcelamento, compreensão aqui adotada. ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Formas de vir-a-ser cidade. Loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) São Paulo: FAU-USP, 2000.

¹⁴ ARVIZU GARCÍA, C. *Patrones espaciales en el diseño y construcción de la ciudad contemporánea. Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo (5) Querétaro: Campus Tecnológico de Monterrey, 2008.*

definição de padrões quantitativos, como forma de regular e controlar a ocupação do solo urbano, e garantir a funcionalidade e a eficiência do sistema urbano.

Por outro lado, a ideia de Padrão Espacial¹⁵ aqui focalizada privilegia as características qualitativas que dependem do espaço apropriado e seus significados, podendo por decorrência diferenciarem-se padrões espaciais locais de padrões espaciais globais. Neste sentido, os padrões espaciais locais, reflexos do conjunto de valores de uma dada cultura, estão relacionados àqueles valores e àquelas práticas espaciais adotadas, repetidas e reconhecidas e cujo sentido é compartilhado num dado contexto físico-espacial. Os padrões locais são historicamente construídos, consolidados e transformados, e notadamente reconhecidos por cada habitante ainda que não necessariamente por todos praticados.

Os padrões globais são em oposição, exóticos, representando a introdução de valores, configurações e práticas espaciais construídas em outros contextos. Podem ter suas origens em formulações abstratas ou em experiências concretas de contextos muito diferentes dos de suas aplicações. Por outro lado, um padrão global, pode ao cabo de um tempo, longo ou curto, transformar-se em padrão local, pela apropriação coletiva e histórica da população, isto é, por sua aplicabilidade ao contexto.

O processo de globalização atual, em geral e da circulação da informação e das pessoas em particular tem promovido de maneira acelerada a exportação e a distribuição de padrões espaciais. No caso da organização física da cidade, a história urbana latino-americana mostra que a importação de ideias, de tipos e de modelos, – seja na escala urbana, seja na escala arquitetônica – esteve, em regra, presente, sendo preciso distinguir cuidadosamente a apropriação de técnicas, de arranjos ou padrões espaciais produzidos em outros contextos da imposição arbitrada de modelos, sem verificação de sua aplicabilidade para a economia, para a cultura urbana, para o sítio físico-natural.

Não se trata, portanto da exclusão, *a priori*, da possível validade e aplicabilidade de padrões globais e por decorrência, da valorização exclusiva

¹⁵ Para uma discussão mais ampla de padrões, ver também MARTINS, Paulo E. R. *Patrones arquitectónicos y urbanísticos del turismo en Florianópolis*. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universitat Politècnica de Catalunya-UPC, Barcelona, 2004.

de padrões locais. Antes, cremos ser necessária uma reflexão que nos permita identificar caminhos apropriados a esta relação, neste momento onde a circulação de informações, de pessoas e bens em nível global permite também a riqueza do intercâmbio e trocas de experiências e ideias, motor da mudança criativa.

Por fim nesta delimitação de conceitos destaca-se o **sistema de espaços públicos**, considerado como o conjunto de lugares de natureza pública, que de diferentes tipos e situados em diferentes escalas suportam, alimentam, dão continuidade, articulação e significado à vida urbana coletiva. Entre estes, são destacados aqueles *de uso comum do povo*, notadamente ruas, praças, largos, parques – e no caso aqui tratado, também as praias – por oferecerem gratuidade e continuidade física na sua fruição. Seus padrões espaciais, e especialmente sua permanência no tempo nos revelam a história como condição de seu estudo e importante fator de sua legitimidade.¹⁶

As questões acima comentadas são contextualizadas na dinâmica do crescimento da Cidade de Florianópolis, na segunda metade do Século XX, por loteamentos e condomínios implantados, particularmente a partir da influência da urbanização turístico-balneária.¹⁷

O sítio físico natural e a morfologia urbana

A dualidade entre a morfologia do sítio e a morfologia urbana parece ser importante na relação entre padrões locais e globais, pois a singularidade do sítio, em geral e do território insular, que tem como característica primordial uma paisagem restrita e delimitada, condiciona e oportuniza a sua apropriação pelo homem (incluindo sua bagagem cultural e técnica): moradias, produção, abastecimento d'água, de proteção aos ventos, exposição solar, percursos e vínculos com outros lugares.

¹⁶ KOSTOF, Spiro. *The city assembled*. London: Thames & Hudson, 1999.

¹⁷ Esta problemática tratamos em ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Rio Vermelho no seu vir-a-ser cidade. Estudo da dinâmica da organização espacial*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 1993 e também ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit.

A diversidade de lugares geograficamente demarcados como morros, dunas, mangues, lagoas, promontórios resulta numa insinuante compartimentação espacial apropriada funcional e significativamente. A estrutura linear da ocupação colonial revela a opção pela meia encosta dos maciços centrais da ilha e a praia protagoniza as urbanizações costeiras de meados do Século XX, que impõem um novo padrão de lazer e fruição da paisagem, turística balneária (Figura 20).

Figura 20 – Jurerê. Foto da década de 1960. Observa-se a ocupação da meia encosta e a demarcação do loteamento, a rua existente na meia encosta e a nova via de acesso ao loteamento.

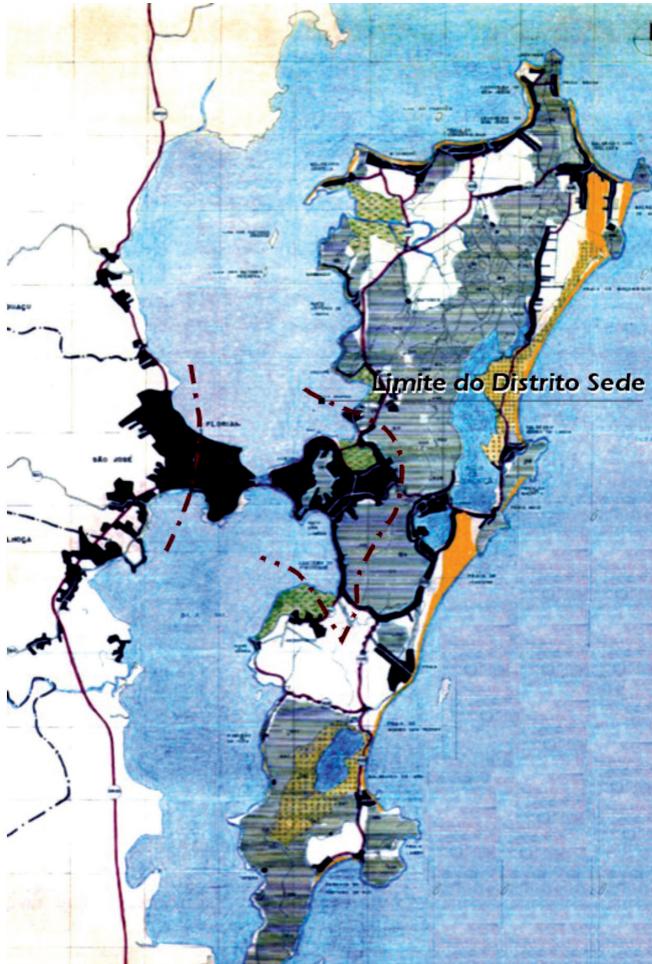


Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

A compartimentação natural, ao final do Século XX, dá eco aos anseios das classes de maior poder aquisitivo pela maior diferenciação social e conseqüente segregação. Neste sentido, a cidade descontínua e dispersa se estabelece tanto pelas características naturais do sítio como

por algumas dinâmicas sócio-espaciais que buscam a fragmentação e a segregação urbana (Figura 21)

Figura 21 – Ilha e continente com destaque para as manchas urbanas (cor preta) que constituem a estrutura polinucleada.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

A notoriedade paisagística do sítio natural da ilha por sua originalidade, singularidade e sua ainda expressividade na paisagem, agora urbana, com-

funde a paisagem da cidade com a paisagem natural. É a paisagem natural da Ilha de Santa Catarina, que grandiosa, é citada, valorizada e procurada por turistas e novos moradores, independentes das qualidades (positivas ou negativas) da Arquitetura da Cidade aqui construída.

Este processo, a revela das clássicas ideias da cidade em oposição à natureza, nos alerta para a relação com o sítio, como padrão local e talvez dos mais legítimos a serem considerados na busca dos diálogos contemporâneos entre os padrões locais e globais.

Padrões que seguem o percurso do território

O fato de ter, o Município de Florianópolis, seu território predominantemente insular condiciona o processo de estruturação de sua ocupação territorial e sua morfologia. A ocupação colonial na Ilha de Santa Catarina caracteriza-se como tardia, pois somente no final do Século XVII, a Coroa Portuguesa – diante de sua importância como ponto de apoio ao sistema de navegação e à disputa dos territórios cisplatinos ao sul – decide, para defendê-la, ocupá-la. Esta ocupação torna-se efetiva, a partir de meados do Século XVIII, através da imigração açoriana pautada na formação de bases militares, fortificações e a implantação de núcleos dispersos na ilha e na costa continental.

Estes povoamentos dispersos se constituiriam de aproximadamente sessenta (60) casais, assentados em terrenos cultiváveis e polarizados por uma praça, igreja e um pequeno casario, cujos padrões espaciais eram definidos pela Coroa, através de Provisão Régia 1947.

No sítio destinado para o lugar se assinalará um quadrado para a praça de quinhentos palmos de face e, em um dos lados se porá a Igreja, a rua ou ruas se demarcarão ao cordel com largura ao menos de quarenta palmos, e por elas e nos lados da praça se porão as moradas com boa ordem, deixando umas e outras e para trás lugar suficiente e repartido para quintais atendendo assim ao cômodo presente como a poderem ampliar-se as casas para o futuro.¹⁸

¹⁸ CABRAL apud ASSEN DE OLIVEIRA, 1993, op. cit.

Este lugar religioso e referencial, mas essencialmente de controle social, apropriado e recriado ao longo do tempo, integra padrões locais do presente¹⁹ (Figura 22).

Figura 22 – Conjunto de Praça, casario e igreja na cota mais alta na localidade de Ribeirão.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

Deste processo temos como herança os padrões de parcelamento da terra que se apóiam nos percursos remanescentes desta estrutura colonial. A ligação entre as localidades e sua expansão entre outros fatores²⁰ levaram ao desenvolvimento de estruturas lineares localizadas entre a meia encosta e o pé dos morros e, portanto estreitamente vinculadas ao padrão espacial primordial que o sítio representa²¹ (Figura 23).

Os parcelamentos que inicialmente se apresentam são desmembramentos, também chamados de sobreparcelamentos que consistem na operação de subdivisão da testada de uma gleba em dois ou mais terrenos que resulta uma configuração padrão: terrenos em faixas estreitas e compridas.²² No tempo, estas faixas de terras podem ser subdivididas em lotes, em geral alinhavados por pequenas servidões, mirando um padrão, agora, urbano e por decorrência, com dimensões e geometrias próximas ao lote mínimo urbano.

¹⁹ Ibid.

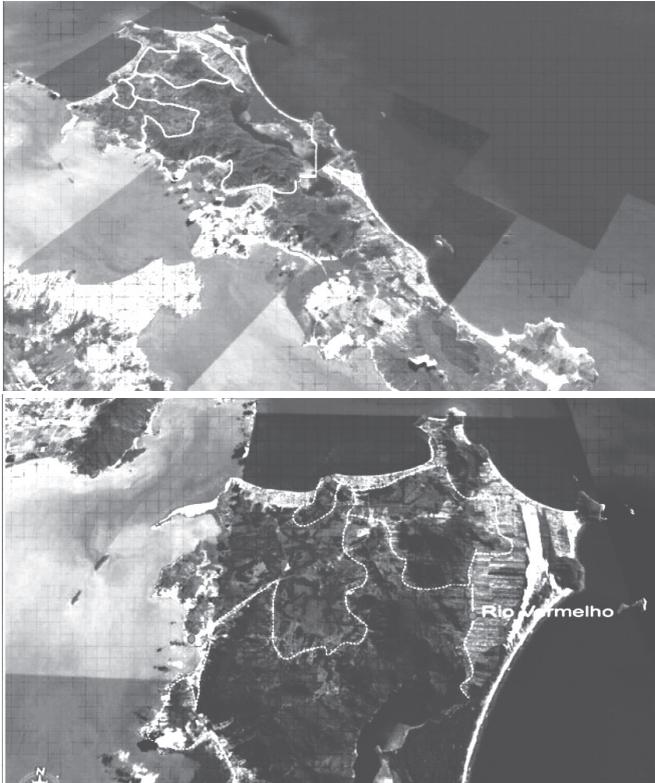
²⁰ ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. Morfologias espaciais entre o urbano e o rural. A estruturação do território na Ilha de Santa Catarina. In: TEIXEIRA, Manuel C., (Ed.). *A construção da cidade Brasileira*. Lisboa: Horizonte, 2004.

²¹ Ibid.

²² Estes desmembramentos e suas subdivisões podem representar parcelamentos informais e/ou ilegais.

Estes procedimentos vinculam de certa forma os padrões da estrutura fundiária historicamente modelada, às configurações contemporâneas, mantendo assim, fragmentos e traços daquela paisagem, que desenhada ao longo de estruturas lineares, nos leva ao que aqui chamamos de padrões que seguem os percursos do território.

Figura 23 – Percursos sobre o território, remanescentes da estrutura colonial de ocupação no setor norte da ilha.



Fonte: Desenho da autora sobre imagem obtida no *site* Google Earth, acesso em 12 abril 2006.

A localidade do Rio Vermelho situada no setor leste da ilha, que se desenvolveu a partir da ocupação colonial do território, é exemplar deste padrão. Sua origem na pequena propriedade e na tradição dos

sobreparcelamentos, traçados em função do acesso mais favorável, resultou em terrenos estreitos e compridos,²³ por um lado limitados pelos elementos naturais – cumeadas divisoras de água, cursos d’águas, dunas de orlas – e por outro, articulados pelos caminhos. O sobreparcelamento mantém, portanto o padrão espacial da estrutura linear²⁴ (Figura 24).

Pouco acessível e não integrada aos setores urbanizados da cidade, até final dos anos 1980, e ainda mantida na legislação de 1985, como área rural²⁵ tornou-se localização facilitada para o surgimento de loteamentos irregulares ou informais (que não seguem padrões, dimensões mínimas e aprovações exigidas por lei) nos terrenos resultantes do sobreparcelamento das glebas. A testada da sobreparcela define a largura, em geral muito estreita, de uma servidão para viabilizar a profundidade dos lotes, formando, muitas vezes, apenas um renque de lotes e com dimensões variadas,²⁶ na testada e na profundidade. Neste modo de dividir a terra, é comum o número de lotes derivar do número de filhos da família proprietária, pois para cada filho deve resultar, ao final, pelo menos um lote (Figura 25).

Esta irregularidade onde “cada caso é um caso” apresenta traços sociais, dimensionais e formais da estrutura de ocupação preexistente estando assim vinculada a padrões locais. Entretanto, este processo com a consequente falta de permeabilidade e não criação de espaços públicos gera um espaço urbano funcionalmente e significativamente deficiente.

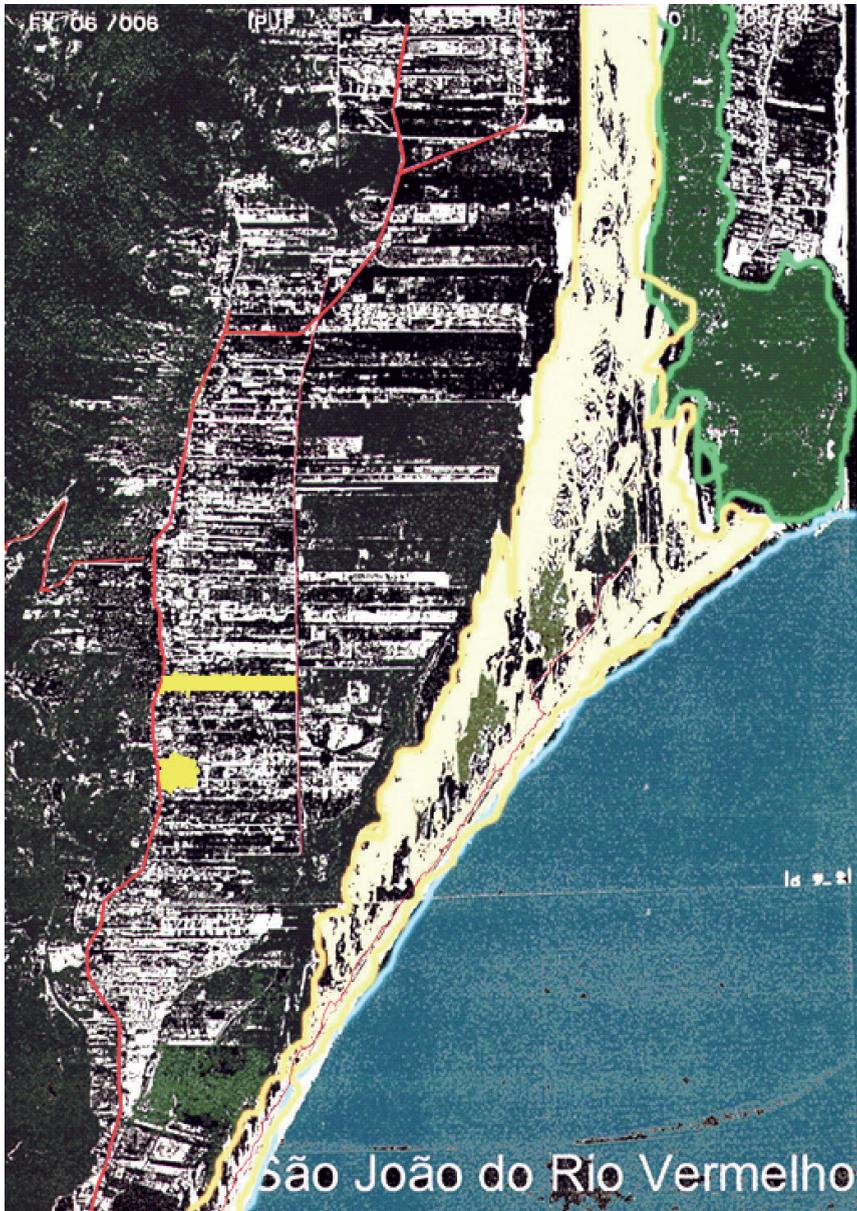
²³ Estes terrenos dispostos ao longo da estrada, com poucos e discretos muros e cercas, são visualmente percebidos como um espaço contínuo numa disposição sequencial marcada, também, pela densa arborização.

²⁴ ASSEN DE OLIVEIRA, 1993, op. cit.

²⁵ O Plano Diretor dos Balneários (1985), para conter a expansão urbana, definiu áreas como de exploração rural. FLORIANÓPOLIS. LEI Nº 2193/1985. Dispõe sobre o zoneamento o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências.

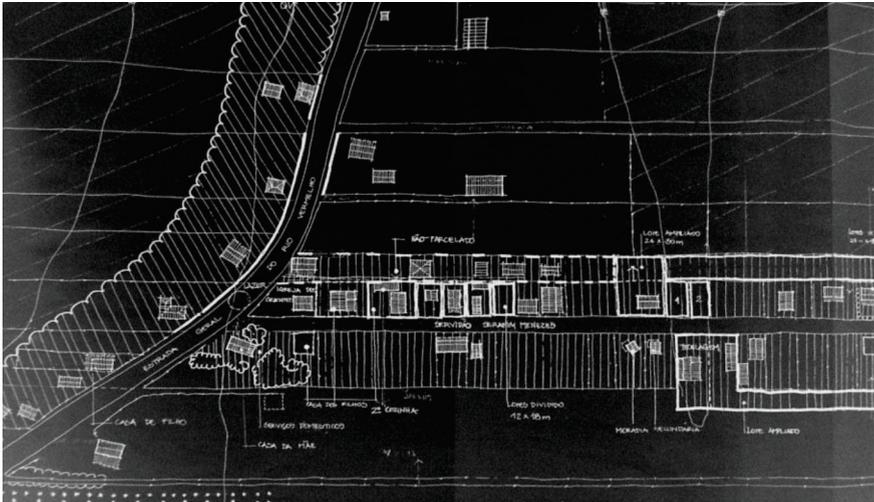
²⁶ Por exemplo, lotes com 18,00 e 25,00 metros de frente com 12,00 e 18,00 metros de profundidade.

Figura 24 – Vista aérea da localidade de Rio Vermelho, final dos anos 1980.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 1993.

Figura 25 – Detalhe de parcelamento existente.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 1993.

Quando o adensamento populacional rompe com a vida comunitária existente nos frágeis espaços públicos, uma nova urbanidade e sociabilidade não se desenvolvem, ao mesmo tempo em que, esta nova população, em geral de mais baixa renda, teria grande dependência do espaço público do bairro. Neste caso, e também em muitos outros, poderíamos pensar que para a qualidade da vida urbana seria mais decisivo o desenho da estruturação urbana, a qualificação dos espaços públicos e dos equipamentos comunitários do que os padrões dimensionais mínimos dos lotes. Estaríamos assim buscando a articulação de padrões locais com novos padrões espaciais para a vida urbana contemporânea.

Atividade turístico-balneária. O surgimento de novos padrões socioespaciais

A partir da década de 1970,²⁷ do Século XX, com a finalização do asfaltamento da BR-101, principal rota viária costeira brasileira, a ilha e em especial sua beleza paisagística é descortinada. A acessibilidade viária associada à oferta do banho de mar, praia e sol e a disponibilidade de extensos terrenos litorâneos resultaram na transformação do interesse balneário, restrito às elites locais, em perspectiva econômica da identificada vocação turístico-balneária (Figura 26).

Figura 26 – Foto da Praia de Jurerê, anos 1960.



Fonte: Levantamento do acadêmico Robert Robl, cedida em 1999.

²⁷ No Século XX, a capital não desenvolveu uma economia expressiva, estando, até a década de 1970, pouco integrada à rede urbana e à urbanização brasileira que a partir dos anos 1930 ocorre.

O turismo-balneário, presente em diversos contextos no mundo,²⁸ vinha se constituindo, no Brasil²⁹ desde a virada para o Século XX, acompanhado por urbanizações costeiras, onde a figura do loteamento foi elemento importante. Copacabana no Rio de Janeiro, Santos e Guarujá no litoral paulista influenciaram a arquitetura urbana litorânea e exportaram seus padrões urbanísticos para outras cidades e assentamentos costeiros. Na Ilha de Santa Catarina, a urbanização balneária efetivou-se também a partir de parcelamentos urbanos, tendo sido inaugurada, na década 1950, pelo poder público municipal que implanta loteamento em Canasvieiras, em antigas terras devolutas. No final do Século XX a esta urbanização inicialmente balneária veio se associar e se superpor o crescimento urbano das atividades (permanentes) da cidade capital, estendendo a vida da cidade sobre a ilha, acentuando sua estrutura, de ocupação urbana, polinucleada.

Este novo padrão de crescimento urbano, estas novas *formas de vir-a-ser cidade*³⁰ que compõe aglomerados dispersos, espalhados e espraiados e onde a escala do território se impõe, contrapõe-se aquele, tradicionalmente reconhecido na cidade representado por crescimentos concêntricos às aglomerações urbanas compactas. A cidade dispersa é protagonizada por desmembramentos, loteamentos e condomínios, os quais passam a representar *formas*, compreendidas tanto como processos, como formatos, que configuram territórios públicos e privados, influem na estruturação do traçado, suas continuidades e rupturas nas diferentes escalas.

Os loteamentos junto às orlas balneárias da ilha impulsionaram ocupação voltada ao veraneio, instauraram o turismo balneário e geraram setores urbanos descontínuos à cidade (compacta) existente,³¹ vindos paulatinamente constituir importante fator da expansão horizontal e polinucleada da cidade. Na escala da cidade, o crescimento extensivo

²⁸ *Actas IV Congreso Fundación Docomomo Ibérico*. Arquitectura Moderna y turismo. Valencia: Fundación Docomomo Ibérico, 2003.

²⁹ Ver sobre este tema ABREU, Maurício. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987 e REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.

³⁰ ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit.

³¹ Nas décadas de 1940 a 1970, os loteamentos também estenderam desde o Centro, formando novos bairros.

pulverizou urbanizações nas áreas costeiras levando os limites da cidade aos limites da própria ilha.³² Este padrão morfológico de urbanização polinucleada se contrapõe à ideia convencional de cidade como um conjunto material compactado e contínuo e valoriza padrões e valores do modelo de cidade *alargada*, dispersa e fragmentada, entremeada por extensas áreas vazias e por ocupações periurbanas, no caso, remanescentes da estrutura de ocupação colonial do território insular.

Cabe referir o padrão do subúrbio, em especial do americano – que privilegia a predominância do uso residencial unifamiliar com a casa isolada no lote formando agrupamentos isolados dos núcleos urbanos centrais notadamente monofuncionais e com importante dependência do automóvel – onde se identificam conceitos relacionados ao que Choay³³ denominou de modelo naturalista, e no seu dizer “uma espécie de antiurbanismo” e a “utopia de *Broadacre* que Wright desenvolve” e que se exprimiu nos Estados Unidos, em formas suburbanas.

Todas estas células (individuais e sociais) estão ligadas e religadas entre si por uma abundante rede de rotas terrestres e aéreas: o isolamento só tem sentido se pode ser rompido a qualquer momento. [...] Os grandes trabalhos do gênio civil (auto-estradas, pontes, pistas de aterrissagem) que constituem sua rede circulatória conferem a *Broadacre* uma dimensão cósmica: cada um está ligado ali à totalidade do espaço [...] a técnica moderna é decisiva: o automóvel, o avião, o *parkway*, a televisão, as técnicas mais avançadas de transporte e de comunicação dão seu sentido a esse modo de localização disperso... A diversidade topográfica não é negada... a natureza deve ser cuidadosamente preservada [...]³⁴

O loteamento balneário foi instrumento largamente utilizado no litoral brasileiro como propulsor da ocupação e atividade balneária. O estabelecimento das Leis Trabalhistas, na década de 1930, as consequentes férias anuais remuneradas, a melhoria do sistema de transporte e o

³² A partir dos anos 1960, com a melhoria das estradas a classe alta passa a adquirir lotes para segunda residência.

³³ CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. Utopias e realidade. São Paulo: Perspectiva, 1979.

³⁴ Ibid.

significativo aumento das populações urbanas são fatores associados que concorrem para consolidar a demanda por estes lugares à beira mar. Mesmo fora do setor sudeste, eixo econômico do país, como é o caso de Fortaleza, o uso das localidades à beira mar no período de férias já ocorria desde o final dos anos 1920, como comenta de Castro.³⁵

Na ilha, estes loteamentos balneários descontínuos sobre o território representavam um lugar oposto à cidade, lugar de férias, de veraneio. Representaram a chegada de um novo padrão de utilização da praia, não mais como lugar de trabalho, mas como lugar de lazer voltado ao banho de mar, atividade que vinha sendo mundialmente desenvolvida.

Associa-se neste processo o padrão da casa isolada no lote, apresentada no Plano Diretor de 1955, que recomendava desenhar lotes regulares e uniformes para permitir o uso de recuos na implantação das construções e formar um espaço livre contínuo, para maior higiene, saúde, comodidade, racionalidade, funcionalidade e estética ao conjunto,³⁶ conceito adotado nas áreas de expansão da cidade.³⁷

Os padrões no loteamento balneário – Casos Canasvieiras e Jurerê

O primeiro loteamento balneário, implantado a partir de 1956, foi iniciativa do poder municipal e localizado em Canasvieiras,³⁸ na costa Norte da Ilha, onde na época havia um hotel denominado Hotel Balneário de Canasvieiras,³⁹ de frequência restrita às famílias locais de maior poder econômico e político e de seus convidados. Este investimento municipal

³⁵ CASTRO, José Liberal. A arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, Annateresa. *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: EDUSP, 1987.

³⁶ RIBEIRO, Demétrio, 1952 apud ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit.

³⁷ Ibid.

³⁸ A área onde está implantado o loteamento tem origem em terras devolutas de Campos Comuns, franjas costeiras utilizadas pelas comunidades como complementares à moradia (ASSEN DE OLIVEIRA, 1993 e 2000, op. cit.).

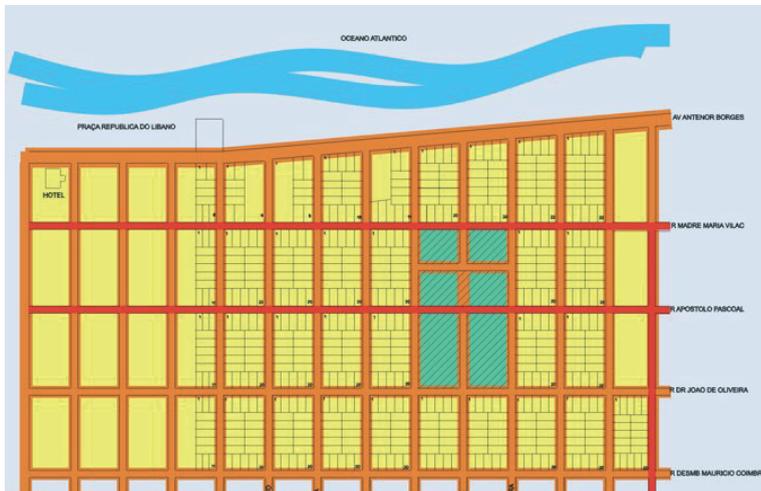
³⁹ O hotel, ainda existente, foi construído pela Empresa Balneário de Canasvieiras, em 1929, conforme VIDAL; MEURER apud ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit.

consolida a criação de um novo e interessado olhar para o até então “interior da ilha”, que passa a ter seu litoral compreendido como balneário da cidade. Firma o interesse, a iniciativa e o investimento direto do poder público na criação de novas frentes de urbanização.

Para este setor da costa Norte, na década de 1950, são aprovados três loteamentos que envolvem mil duzentos e nove (1.209) lotes e 65,37ha (29,86% do total de área loteada na ilha) e correspondendo quase ao total da área loteada na década anterior na área contígua ao setor central.⁴⁰ Entre os três loteamentos, o realizado pela Prefeitura Municipal, com área de 32,09ha, corresponde aproximadamente à metade da área total loteada neste setor, naquele período.

Esta iniciativa pública, além disso, instaura pautas para os padrões morfológicos balneários que vieram a se estabelecer: a urbanização baseada em loteamento modulado pelo lote mínimo voltado a implantação de residência unifamiliar isolada no lote (Figura 27).

Figura 27 – Loteamento da Prefeitura Municipal de Florianópolis, Canasvieiras, 1956.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

⁴⁰ Na década de 1940, o total dos loteamentos localizava-se no Centro e adjacências, enquanto na década de 1950, 23,17% da área loteada aí se localiza, sendo 76,83% da área loteada está em situações isoladas e orlas.

A localidade de Jurerê, vizinha a Canasvieiras, apresenta três momentos. Na década de 1960, quando recebe um plano de urbanização, envolvendo 54,63ha, formado por um loteamento, restaurante e hotel (não construído). Nos anos 1980, com um grande investimento, denominado Jurerê Internacional composto por quatro loteamentos contíguos e totalizando 145ha (Figura 28). E o terceiro momento, período mais recente quando a expansão deste último voltada à habitação multifamiliar, impacta, modifica e incorpora o primeiro (Figura 29).

Figura 28 – Jurerê e áreas urbanizadas pelos loteamentos nas décadas de 1960 e 1980.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

O primeiro loteamento em Jurerê, chamado Praia de Fora envolvia um restaurante, construído e mais tarde demolido, que parece ter sido projetado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, que teria sido convidado a participar também do plano de urbanização.⁴¹ Também um hotel, chegou a ser divulgado como parte do projeto de urbanização, mas não chegou a

⁴¹ Em 1958 a Revista *Panorama* publica matéria intitulada – Niemeyer transfere o passado –, conforme ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit. Também fotos de época sugerem algum envolvimento seu com o projeto, conforme MARTINS, 2004, op. cit.

ser construído. Este padrão de investimento turístico baseado no modelo urbanístico composto por um loteamento e hotel, cassino e restaurante, seguia o de outras urbanizações balneárias brasileiras, como os de Copacabana, Rio de Janeiro e Guarujá, no litoral paulista.⁴²

Figura 29 – Jurerê com destaque para áreas: existentes, loteadas nos anos 1960, chamado Jurerê; nos anos 1980, Jurerê Internacional e para as áreas que estão sendo assimiladas pelos padrões recentes (iluminadas).



Fonte: Desenho da autora sobre imagem do site Google Earth, acesso em maio de 2006.

Padrões morfológicos

Os loteamentos de grandes glebas, por suas dimensões e pelo fato de localizarem-se junto à praia, mostram importantes aspectos e características físicas para se compreender a expansão da urbanização da ilha e as formas que a cidade adquire.

A primeira é que, destinados à moradia secundária, loteamentos balneários ocuparam áreas de campos comuns, predominantemente planas, limítrofes e ao longo da orla, formando novas fachadas urbanas

⁴² REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.

que se diferenciavam das ocupações lineares preexistentes para as quais o mar era lugar de trabalho. Enquanto o tecido existente, com terrenos de testadas variadas, numa figuração suburbana, superpunha moradia e trabalho, incluindo pequenos comércios, o novo modelo é baseado no zoneamento funcional exclusivo e predominantemente residencial. E, este novo olhar para o mar e a praia transformou as estruturas acomodadas à meia encosta e, num primeiro momento, em franjas desvalorizadas, de fundos (Figura 30).

Figura 30 – Balneário de Jurerê, 2006.



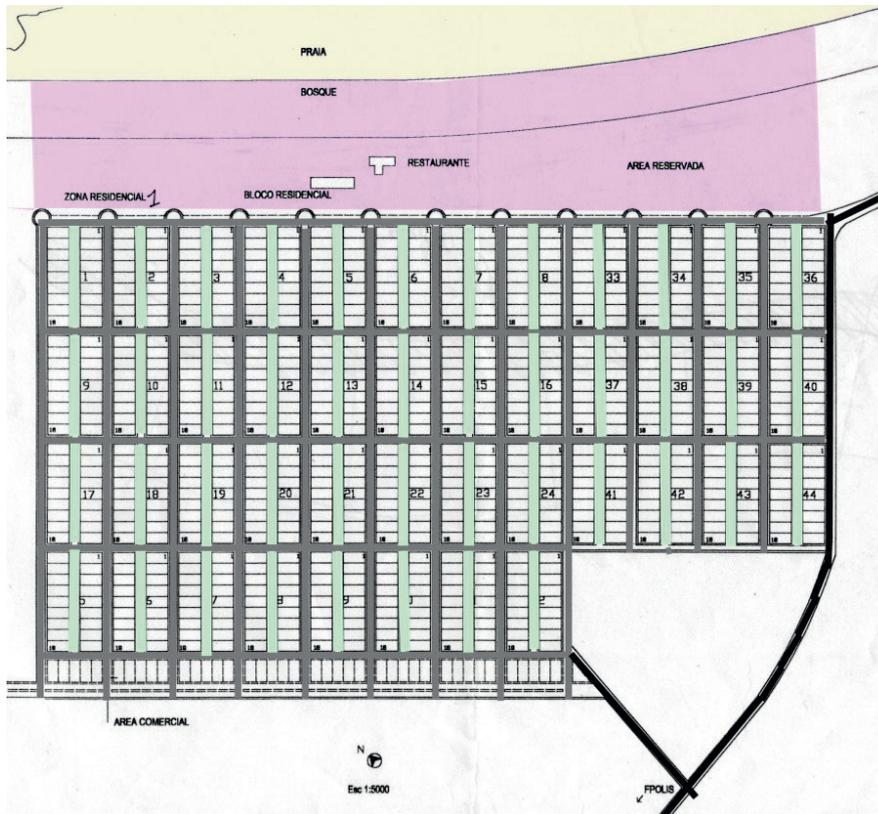
Fonte: Site do Google Earth acesso em maio de 2006. Destaques da autora.

Destaca-se também a manutenção das áreas limítrofes ao mar como estoque de terra, áreas reservadas, que são atualmente com novos padrões espaciais, objeto de novos empreendimentos imobiliários.

A segunda está relacionada ao traçado. Na escala global, estes novos setores vinculam-se por meio de estradas à estrutura de ocupação da ilha. Na escala local, os traçados embora com malha de referência xadrez, tornam-se fechados sobre si mesmos, descontínuos às estruturas

preexistentes. Priorizando a permeabilidade ao mar, o maior número de ruas está na direção mar-terra, formando quadras alongadas. Introduziu-se também a circulação exclusiva de pedestres, como nos casos de Jurerê (anos 1960) (Figura 31) e Jurerê Internacional, padrão proposto pela Carta de Atenas, quando diz que “o pedestre deve poder seguir por trajetos diversos dos do automóvel”.⁴³

Figura 31 – Loteamento dos anos 1960 em Jurerê, com destaque para as circulações de pedestres e para a área reservada junto ao mar.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

⁴³ LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec, EDUSP, 1993.

No caso do primeiro loteamento em Jurerê, estas circulações exclusivas para pedestres cruzam as quadras na direção do mar, definindo duas frentes para as casas unifamiliares, proposta não concretizada, levando a serem estas passagens subutilizadas e residuais e em alguns casos incorporadas ao uso privado dos lotes (Figura 32).

Figura 32 – Passagem de pedestres em Jurerê.



Fonte: WERLICH e STARK, 2001⁴⁴

Atualmente, a mudança da tipologia, como comentada a seguir, traz maior densidade e os caminhos de pedestres vão sendo reincorporados ao espaço público, marcando a relação entre o espaço público e privado e entre a morfologia urbana e a tipologia arquitetônica. Neste sentido, as malhas de loteamentos não podem ser propostas como tecidos homogêneos, uniformemente distribuídos, sem uma análise e previsão das tendências de apropriação, de formação das centralidades, da continuidade e permeabilidade da cidade em cada situação, e da potencialidade dos espaços públicos de estruturarem a organização do espaço urbano.

Nas últimas décadas, o desenho das malhas, ainda que referido ao tipo xadrez, adquire variações com desenhos que privilegiam estruturas hierarquizadas e descontínuas, numa estrutura em árvore. Esta concepção de que as “vias de circulação devem ser classificadas conforme sua

⁴⁴ WERLICH, Catherine e STARK, Priscila Weruska. *Relação entre lote, tipo e alamedas no parcelamento de Jurerê*. (trabalho acadêmico não publicado de Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Florianópolis: UFSC, 2001).

natureza, e construídas em função dos veículos e suas velocidades” está presente na Carta de Atenas⁴⁵ e passa a integrar todos Planos Diretores da cidade. Este contraste de malhas é exemplificado pelos loteamentos implantados na localidade de Jurerê entre as décadas de 1960 e 1980.

Lotes e tipologias arquitetônicas

Os lotes de Jurerê e Canasvieiras apresentam padrões de regularidade e uniformidade comumente encontrados em loteamentos do Século XX. Vale enfatizar, no entanto, como padrão recorrente, a dimensão das testadas que apresenta valor mais constante do que o valor das áreas dos lotes.⁴⁶

Na relação entre lote-tipologia arquitetônica e morfologia urbana ganha relevância a variável testada que representa o acesso e fachada pública e que compõe, ao se associar aos demais lotes, o alinhamento e a fachada da rua. A valorização da testada, como acessibilidade, não ocorre apenas na cidade contemporânea. Na cidade colonial a disputa pela frente da rua definiu também uma regularidade e uma fisionomia características do casario e da cidade. Deste modo, a valorização da testada não representa um novo padrão social, mas sim sua maior regularidade e precisão imposta pelo lote mínimo urbano que se estende à quadra e outras escalas da paisagem.

A edificação, vista como terceiro momento da construção da cidade, nos casos estudados, não se apresenta necessariamente subsequente. A ocupação dos lotes pode ocorrer deste o início e em localizações dispersas. A implantação do loteamento ao ser acompanhado da venda de lotes, muitas vezes, viabiliza a implantação de etapas seguintes, seja novas quadras e lotes, seja sua urbanização.

A independência da construção em relação às demais construções vizinhas altera substancialmente a configuração tradicional da rua, quando as tipologias arquitetônicas que ocupavam toda testada do

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ ASSEN DE OLIVEIRA, 2000, op. cit.

lote, em fachada contínua, com a quadra figurando mais que o lote e confundindo-se, ela própria, com a arquitetura residencial então bastante padronizada em construtividade e usos.⁴⁷ A separação conquistada pela técnica é assimilada culturalmente e passa a ser expectativa do futuro morador. Nas proporções mais equilibradas entre as várias laterais desses quadrângulos, é que se vão ensaiar soluções arquitetônicas que advêm de aspirações novas em todo o mundo e da própria vida urbana que se alastra.⁴⁸

A esta regularidade, de dimensão e geometria do lote, associa-se um leque finito de alternativas tipológicas para o qual se contrapõe uma destacável intenção de individuação da arquitetura residencial. Resulta um visível esforço em busca da diferença seja na volumetria, cobertura, tipos e cores de revestimentos e valendo o exagero. Este apelo pela diferenciação e individualidade, como comenta Waisman,⁴⁹ está tanto baseado numa eleição arbitrária, como num acordo e convenção social de ler significados em certas formas arquitetônicas, independentes de suas razões lógicas, funcionais e estruturais.

Esta variabilidade de elementos e artifícios independentes e desconectados entre si evidenciam ainda a ausência de propósitos que visem à construção coletiva da cidade, que de fato representa a ocupação dos lotes. Na última década estes padrões individuais e arbitrários ao contexto, se aprofundam com a importação de padrões globais de modelos e linguagens encontradas nos Estados Unidos e sob a denominação de *New Urbanism*.⁵⁰ A ocupação dos loteamentos constitui uma dinâmica vulnerável às modas, às degradações, às desvalorizações, às substituições.

⁴⁷ REIS FILHO, Nestor Goulart. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1976.

⁴⁸ MARX, M., 1991, op. cit.

⁴⁹ WAISMAN, Marina. *El interior de la história*. Historiografía arquitectonica para uso de latinoamericanos. Bogotá: Escala, 1990.

⁵⁰ KEITH, Trevor; DEL RIO, Vicente. *New urbanism*, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia (1). *Vitruvius*, Texto Especial 201. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 3 nov. 2003.

A configuração de quadras e ruas compõe-se, inicialmente, mais permeada em cheios e vazios, com os quintais tomando lugar entre as casas, ao longo das divisas laterais e para frente. O jardim frontal, como novo espaço doméstico privado, altera a composição do espaço urbano da rua, sendo um filtro de transição e afastamento entre os domínios público e privado. Este afastamento da edificação do alinhamento pode ser visto também como proposta do urbanismo Modernista da Carta de Atenas (1933): “O alinhamento das habitações ao longo das vias deve ser proibido”.⁵¹

Por outro lado, a proposta de separação entre veículos e pedestres, no caso de Jurerê, não se efetivou, pois as casas em geral são organizadas a partir do acesso da rua de veículos e numa relação clara de frente-fundo, virando às costas à circulação de pedestres, através de muros e cercas.

O ritmo lento da ocupação dos lotes contribuiu para que ao final do Século XX a localidade incorporasse novos padrões do uso balneário. Ampliou-se sua demanda turística e também para moradia permanente. A densificação correlacionada às novas tipologias arquitetônicas (edifícios multifamiliares e hotéis) têm promovido o rearranjo no sistema parcelário com remembramento de dois ou mais lotes para obter melhor aproveitamento. A passagem para as tipologias multifamiliares verticais de baixa altura favorece também o surgimento de comércios e serviços no térreo, definindo no caso de Jurerê o paulatino surgimento de uma pequena centralidade.

Os novos edifícios residenciais de quatro pavimentos utilizam o térreo para áreas comuns e estacionamentos, e a população moradora recria os espaços das passagens de pedestres, antes subutilizados pela moradia unifamiliar, como áreas também de lazer. Desta maneira, evidencia-se que diferentes padrões espaciais e suas diferentes durações podem trazer diálogos positivos à paisagem da cidade, a exemplo da circulação de pedestres na localidade de Jurerê, que passa a ser apropriada no contexto de maior densidade.

⁵¹ LE CORBUSIER, 1993, op. cit.

Condomínios unifamiliares. Geometrias e geografias da segregação

O condomínio horizontal unifamiliar embora represente uma figura espacial recente na organização física da Cidade de Florianópolis, torna-se expressivo tanto pela possibilidade de privatização de extensas áreas, comprometendo a permeabilidade urbana, como pela baixa densidade populacional, que sobrecarrega o custo da infraestrutura urbana. Os condomínios, na ilha, surgem no final da década de 1970 e, em duas décadas (1978-1997),⁵² os noventa e nove (99) condomínios aprovados totalizam 321,45 ha e mil setecentas e vinte e nove (1729) unidades habitacionais, enquanto em cinco décadas (1940-1997) cento e cinquenta e oito (158) loteamentos e dezessete mil seiscentos e quatro (17.604) lotes, aprovados no período somam 1458,13 ha. Se considerada a hipótese da habitação unifamiliar, nos loteamentos a densidade líquida seria em média de 48 hab/ha enquanto os condomínios de apenas 21 hab/ha.

Do ponto de vista jurídico, com já dito, o condomínio residencial unifamiliar é uma modalidade de apropriação compartilhada. A gleba não perde sua individualidade, sendo acessos, ruas, áreas livres, infraestrutura e equipamentos de uso exclusivo dos condôminos. No caso de Florianópolis a lei municipal⁵³ já define o condomínio como importante organização espacial e padroniza áreas, de uso comum, referenciadas aos padrões da lei federal para loteamentos. Estabelece o número máximo de cinquenta (50) unidades autônomas por condomínio residencial unifamiliar e frações ideais mínimas de cada unidade na proporção de 1,5 (um vírgula cinco)

⁵² Em 1978 foram aprovados três (3) condomínios totalizando 7,75 ha e quarenta e duas (42) Unidades de Uso Exclusivos (UUE); na década de 1980 foram aprovados setenta (70) condomínios com o total de 205,06 ha e mil duzentas e trinta e cinco (1.235) UUE, e entre 1990 e 1996 são aprovados vinte e seis (26) condomínios com área total de 108,60 ha totalizando quatrocentas e cinquenta e duas (452) UUE.

⁵³ A lei federal sobre condomínios, Lei 4.591/1964. Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias. Exige que sejam discriminadas as partes do terreno ocupadas pela edificação; reservada à utilização exclusiva (jardim e quintal); a fração ideal de terreno e de partes comuns de cada unidade e as passagens comuns para as vias públicas ou para as unidades entre si. No âmbito municipal, os Planos Diretores dos Balneários (1985) e do Distrito Sede (1997), e a Lei Complementar Nº 211, de 2006.

vezes o lote mínimo urbano. Define ainda, corroborando sua importância no desenho da cidade, a doação de Área Verde de Lazer (AVL) e/ou Área Comunitária Institucional (ACI), de pelo menos 7% (sete por cento) da área parcelável do imóvel, com o mínimo de 1.200,00 m² (um mil e duzentos metros quadrados), situada junto à via frontal ao mesmo.⁵⁴

Os condomínios horizontais unifamiliares na escala da ilha, localizam-se predominantemente fora do perímetro urbano do Distrito Sede, na área de expansão urbana e na zona balneária, implementando um novo padrão de morar, que associa valores de segurança, privacidade e contato com a natureza – símbolos de qualidade de vida nas últimas décadas do Século XX. Moradores de condomínios confirmam a liberdade oferecida pelo controle da portaria e acesso contra a presença de veículos ou pessoas estranhas à sua ilha de segurança, de estabilidade, da igualdade. Segregação necessária ao distanciamento daquilo que é ameaçador: a cidade do confronto da diversidade. Ilhas preservadas em resposta às “ameaças e perigos” postas pelas diferenças sociais, geradas por um longo processo de desigual distribuição da riqueza econômica, social e ambiental. Espaços e oportunidades comuns, mas só para os condôminos está voltando decididamente, as costas à cidade.⁵⁵

A edificação residencial, localizada no interior, afasta-se definitivamente da rua, modificando radicalmente o tecido urbano. Enuncia-se um novo modelo de cidade: fragmentada e segregada, com a rua sendo apenas a via, expressa se possível, e surgindo uma nova figura urbano-arquitetônica – que conecta espaços públicos e privados e desenha a rua – o pórtico de entrada que confirma o privilégio ao automóvel. (Figura 33).

⁵⁴ FLORIANÓPOLIS, *Lei Complementar* nº 211, 2006. A Área Verde deve ser entregue urbanizada e sem ônus para a municipalidade e na Área Comunitária deve ser construída e entregue, creche ou posto de saúde, em modelo-padrão aprovado pelo Município.

⁵⁵ MARX, 1991, op. cit.

Figura 33 – Trecho de *Folder* promocional de vendas de unidades autônomas em condomínios.



Fonte: Foto da autora.

Estes padrões espaciais representam ameaças à formação do traçado e tecido urbanos, em especial do sistema de espaços públicos da cidade, colocando dúvidas sobre sua aplicabilidade, nos moldes que hoje se emprega. Rua e praça vão sendo, paulatinamente, apagadas. A rua percebida como lugar, da acessibilidade, da permeabilidade ou de “linha” de continuidade do espaço público e a praça como o lugar dos usos coletivos associados e superpostos, o lugar da manifestação, da representação ou da “pontuação” da continuidade física do espaço público. Vistos no tempo, praça e rua potencializam as dimensões significativa e socializadora do espaço urbano por sua permanência mesmo que com usos renovados no tempo.

A ideia do isolamento vai, com o tempo, sendo cada vez mais praticada pelos moradores, para aumentar ainda mais a privacidade

e a segurança de seus interiores, inclusive com loteamentos que ganham pórticos de entrada para controle, são ruas transformadas em condomínios. Desta maneira os valores de isolamento e privacidade aproximam as formas urbanas de loteamentos e condomínios que buscam no desenho em árvore, configurações isoladas, formando uma expansão em ilhas isoladas, como uma cidade de “interiores”. A compartimentação geográfica, característica marcante do sítio natural da ilha, neste contexto, foi incorporada na fragmentação da cidade, mas com esta não podemos confundi-la, nem justificá-la. A natureza por sua peculiar configuração visual (o mar, os morros, os mangues) em relação às poucas dimensões do atual espaço construído da cidade, que apresenta extensos vazios, comparece na paisagem como o elemento visual que lhe dá continuidade e resulta por agregar-se à identidade da cidade. Poder-se-ia dizer que os padrões do sítio físico natural concorrem com aqueles que vêm sendo adotados advindos destes valores ditos globais?

Condomínios evidenciam um novo padrão do morar e novo padrão urbanístico – de pensar e fazer a cidade em ilhas urbanas – que tem no espaço privado agente principal e definidor da forma física e social; reduzindo o significado completo e histórico da cidade como lugar do encontro das diferenças sociais (Figura 34). O condomínio acentua a dispersão e evoca a segregação de uma urbanização privada, padrão comentado por Maria Irene Q. F. Szmrecsanyi⁵⁶

[...] o modelo cidade-jardim adaptado ao carro... difundiu-se como urbanização privada ao ser combinado às *parkways* da costa leste e às *freeways* de Los Angeles (Caro, Brodsky), caracterizando a urbanização dispersa hoje tão presente em todos os Estados Unidos (e já defendida por Frank Lloyd Wright em *Broadacre City*), só vai realmente começar a aparecer em São Paulo a partir da segunda metade do Século XX, quando se intensifica a construção de rodovias e em especial a partir dos anos 1970 com base no crescimento da demanda por lotes mais ao alcance da classe média

⁵⁶ SZMRECSANY, Maria Irene Q. F. A americanização da cidade brasileira. A substituição de modelos urbanísticos em São Paulo no Século XX. In: INTERNATIONAL ECONOMIC HISTORY ASSOCIATION, 8. *Anais...* Buenos Aires, 2002, CD-ROM. Disponível em: <<http://eh.net/XIIICongress/cd/home.htm>>. Acesso em: 15 maio 2006.

e nas modas ecológicas de retorno à natureza.

Figura 34 – Trecho de *folder* de divulgação comercial de condomínio.



Fonte: Arquivo da autora.

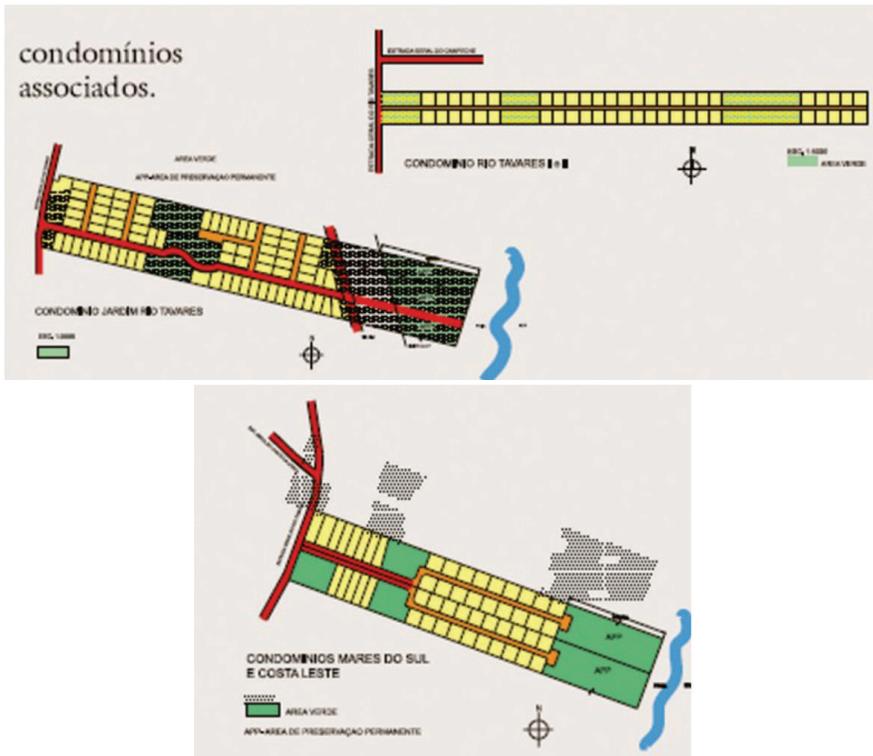
O pequeno condomínio que segue o padrão da estrutura fundiária local

A legislação urbanística municipal em 1978 limitava o número máximo de vinte e cinco (25) ou quinze (15) “Unidades de Uso Exclusivo”⁵⁷ conforme sua localização na cidade (Balneários e distrito sede). O primeiro caso resulta em poucas variações entre as áreas dos condomínios, sendo quase constante a relação entre número de condomínios e número de Unidades de Uso Exclusivo (UUE), sendo as glebas, na média menores do que 3 ha. Neste quadro de pouca variação se identificam duas

⁵⁷ Vinte e cinco (25) em áreas de expansão urbana (ZUP ou PDB) e quinze (15) em áreas urbanas (ZU ou DS). Atualmente este limite foi ampliado para cinquenta (50) unidades.

características. A primeira é a continuidade física de condomínios que evidencia a utilização do desmembramento como recurso recorrente, o que não evita a ocorrência de extensas áreas contínuas sem permeabilidade (Figura 35).

Figura 35 – Condomínios associados.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, 2000.

A segunda, a recorrência de condomínios em glebas parcialmente comprometidas com áreas de preservação permanente como morros com aclives superiores a 46%, ou com vegetação protegida e formações dunares. Nestas situações a paisagem visual tende a ser menos alterada, pois é sobre a estrutura fundiária preexistente que os condomínios se implantam. Nos condomínios estas áreas são destinadas ao uso comum,

sendo incorporadas na fração ideal dos condôminos,⁵⁸ transformando uma característica considerada, muitas vezes, como limitação do terreno ao empreendedor numa fonte de valorização, a qual se reflete no preço de venda (Figura 36).

O aumento no número de condomínios na ilha sugere também sua adoção como solução de “parcelar” e de “tirar partido” de terrenos comprometidos com áreas de preservação. Assim, a implantação de condomínios por um lado pode garantir a preservação da vegetação e dos ecossistemas, mas, por outro, pode resultar em extensas áreas da cidade sem permeabilidade, provocando descontinuidade na cidade, inclusive em áreas à beira mar.

Figura 36 – Foto de trecho de *folder* promocional de vendas.



Fonte: Arquivo da autora.

⁵⁸ BRASIL. *Lei Federal nº 4.591/1964*. Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias. Ver artigo 8.

O lote – a casa – o automóvel. Tríade de conforto da cidade polinucleada com baixas densidades

Propõe-se entender o lote e não o loteamento como padrão da expansão da cidade, haja vista que em todos os processos estudados, o lote se mostra protagonista dos projetos implantados, seja pela testada mínima com maior número de lotes, seja por uma área mínima suficiente para uso residencial. O espaço público, na maior parte das vezes, é decorrência e não objetivo, como observamos nos loteamentos e os condomínios urbanos aprovados no período de 1940 a 1997. O lote urbano, e sua repetição, reestrutura a ocupação do território insular, redimensiona a cidade e seu agenciamento, mas não compreende o litoral como espaço público urbano da Cidade de Florianópolis.

A arquitetura residencial como mostrada apresenta, a nosso ver, contradições com o fato de que é tema extensivo da cidade, pois as figuras arquitetônicas são tratadas como eventos e desenhadas a partir de motivações individuais. Esta atitude, associada à ausência do espaço público, dá maior visibilidade ao espaço privado e suas figuras, muitas vezes, advindas de outros contextos o que pode acarretar perda importante no que se refere à cidade como bem cultural significativo.

Ao lote e a casa e a cidade horizontal, formada por núcleos associa-se o automóvel, pois como argumenta Wright,⁵⁹ quando propõe sua *Broadacre*, “[...] o simples fenômeno do automóvel faz com que a antiga grande cidade resulte caduca”.

Se durante o Século XX, o desenvolvimento da Cidade de Florianópolis teve na mobilidade uma das suas principais características, com a circulação viária como articulador da expansão urbana, o automóvel torna-se principal estrela, com o difícil desenvolvimento do transporte público, tanto pelas baixas densidades que representam estes setores, seja pelo próprio valor dado, pelas classes médias, ao uso do automóvel. A implantação de loteamentos e condomínios tratada como operação isolada determina, com o tempo, a formação de setores urbanos

⁵⁹ Apud CHOAY, Françoise. *O urbanismo. Utopias e realidade*. São Paulo: Perspectiva, 1979.

descontínuos, tanto da cidade, como de vizinhanças preexistentes, a exemplo de Jurerê e Canasvieiras. No caso de Jurerê Internacional esta desarticulação se aprofunda com o desenho da malha, nitidamente influenciada pelo modelo da malha em árvore, a partir dos anos 80. Esta solução de traçado tem sido bastante utilizada no desenho das expansões urbanas, objetivando a definição de territórios facilmente reconhecíveis, com maior segurança e controle do espaço público, territórios estes, chamados de Unidade de Vizinhança.

O rebatimento destes conceitos se deu no plano morfológico, mediante a construção de unidades geográficas auto-suficientes e espacialmente descontínuas, onde habitação e serviços estão dispostos de forma equidistante para facilitar o acesso de cada célula familiar às unidades de serviço. Ao mesmo tempo, são interpostas barreiras a presença de estranhos com a criação de um sistema descontínuo de acesso, tanto no referente à relação entre a unidade de vizinhança e o sistema viário global da cidade quanto às relações internas entre as várias edificações da própria unidade.⁶⁰

Este padrão de ilhas sócio-espaciais que se ramificam em ilhas menores também é comentado por Sennet⁶¹ destacando este isolamento social e físico como o divórcio entre o homem que trabalha e o trabalho que realiza e que o capitalismo industrial produziu. Em contrapartida passa a valorizar a experiência íntima e local do gueto.

Este tipo e natureza de crescimento extensivo não gera o padrão de centro e periferia comumente encontrado nas cidades, onde a periferia tende a ser localizada a partir de anéis concêntricos a partir do centro urbano, num movimento contínuo de urbanização e expulsão. Aqui a periferia está em meandros, nas áreas mais distantes das praias, em geral “aos fundos dos balneários”. Estas áreas, ainda que não possam ser comparadas as carentes periferias brasileiras, caracterizam-se pela

⁶⁰ TURKIENICZ, Benamy. Grades e recuos do Plano Diretor de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (Org.). *Estudos urbanos*. Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: UFRGS; PMPOA, 1993.

⁶¹ SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

ausência de uma estrutura urbana qualificada em centralidades e sistema de espaços públicos. A forma urbana desse modo desenvolve-se ao ritmo dos interesses privados que podem buscar, inclusive, uma maior permeabilidade entre os setores, como é o que ocorre em Jurerê pelo impacto sobre a valorização imobiliária.

Dos padrões ao projeto urbano, sistema de espaços públicos e cidade policêntrica

O processo de crescimento contemporâneo ao acelerar a tendência de substituição dos padrões espaciais locais e da cidade tradicional compacta, levando ao reconhecimento de uma cidade, agora dispersa, nos desafia e nos impõe questões amplas e específicas. Continuará sendo a cidade reconhecida como bem material? A escala e a dispersão da forma urbana, que tornam difícil e pouco legível sua apreensão para a maioria da população estaria pondo em xeque o sentido de obra material com significado de uso público coletivo e lócus de urbanidade, lugar privilegiado da socialização?

A forma urbana dispersa e polinucleada é sem dúvida, um dos principais padrões morfológicos identificados na cidade contemporânea. Núcleos dispersos com desenhos e configurações que tanto podem expressar padrões morfológicos locais e/ou globais, como é o caso de Florianópolis, e que em diferentes escalas interagem.

Reside neste aspecto uma importante questão, pois a tensão gerada vai sendo absorvida pelos padrões novos cuja dominância se impõe. Esta tensão, localizada especial e visivelmente, nas bordas e interfaces destes distintos lugares, ao contrário do que se poderia esperar, não estabelece vínculos e articulações positivas entre os distintos padrões resultando em franjas urbanas desconexas, resíduos a espera do tempo.

Os projetos urbanos, neste novo contexto podem ser instrumentos de qualificação espacial das cidades, podendo ainda exercer papel intermediador tanto na relação entre os padrões globais e os padrões locais, como entre o território e a cidade, revelando uma possibilidade criativa, tecendo relações no patrimônio construído, entre o passado e o futuro.

Isto requer que se reconheça a inevitabilidade dos padrões externos – hoje reconhecidos como globais, – que se busquem seus aspectos negativos, mas também sua adaptabilidade e os diálogos e a apropriação que cada comunidade é capaz de estabelecer, relações estas que podem estar na origem de novas particularidades e especificidades locais.

Dever-se-ia reconhecer especialmente o espaço público como corpo da cidade, que acolhe e acompanha e que nunca nos é indiferente bem como onde se sedimentam os valores, a cultura de fazer e de viver a cidade sendo, portanto, fundamental à preservação de valores e padrões locais. Também no espaço público podem estar articulados padrões globais e locais, de modo a dar suporte ao processo dinâmico de transformação da cidade, e conseqüentemente da sua identidade. Neste sentido, cremos que através do aprofundamento das características dos espaços públicos em suas diferentes escalas (sistema) poderemos buscar a convivência entre os padrões globais e locais, dando continuidade e articulação entre estes no tempo e no espaço. O desenho do espaço público poderia assim amortecer e assimilar as diferentes iniciativas individuais, minimizando o papel do tecido privado na constituição da linguagem da cidade.

Assim, requer que se considere a ideia de uma vontade coletiva, um projeto de cidade. Requer que se reconheça o sistema de espaços públicos como decisivos na estrutura da cidade e na configuração de seus lugares. E, cada vez mais considerar a necessidade de um complexo sistema de centralidades e que ambos ancorem a dinâmica das relações entre padrões locais e globais na cidade contemporânea.

No caso de Florianópolis, estas questões integram o papel dos projetos urbanos, isto é programar uma futura cidade policêntrica que poderá representar valiosa oportunidade de novos e mais verdadeiros diálogos entre o local e o global.

O discurso do modelo no contexto local: parques tecnológicos e projeto urbano

Gilcécia Pesce do Amaral e Silva

Como um fenômeno mundial e expressão da globalidade contemporânea, parques tecnológicos têm sido criados no Brasil e no mundo seguindo a retórica do movimento de parques tecnológicos. Este recomenda, implícita e explicitamente, a adoção de um modelo espacial em particular – um grande sítio monofuncional ocupado pela aglomeração (*cluster*) de edificações (voltadas a empresas de pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias) em um ambiente de parque – como um parque temático – a despeito de ressaltar a importância do contexto em sua receita para iniciativas “bem sucedidas”. Contradiz, portanto, o próprio discurso mais recente, de que os parques considerem seu “contexto” e contribuam para sua qualificação e maior “sustentabilidade”.

Evidências da área do projeto urbano, no entanto, têm mostrado os impactos gerados pela cópia acrítica, pelo transplante, de modelos espaciais – o global – a despeito do papel essencial desempenhado pelo contexto específico – o local. Pesquisas sobre a inserção de outros tipos do modelo espacial recomendado para parques tecnológicos – como *shopping centres*, condomínios fechados, parques de negócios, parques de entretenimento, etc. – em nossas cidades ocidentais indicam vários graus e tipos de rupturas nos tecidos urbano e social, como segregação,

gentrificação e redução de mobilidade. Outros modelos globais similares podem ser identificados em nossos países – como aquele gerado pela introdução da tecnologia de *containers* nos transportes – representando uma revolução de fato, com impactos diretos em áreas portuárias do mundo inteiro, e como aquele do mais extremo tipo de vida segregada – o navio *Freedomship*.

A investigação conduzida também indica que os usuários de tais lugares, embora satisfeitos com o que o modelo espacial lhes propicia, queixam-se da decadência do espaço público que estes mesmos modelos têm ajudado a configurar extramuros. Em pesquisa de abordagem intercultural analisou-se este diálogo contemporâneo estabelecido por experiências brasileiras de parques tecnológicos com algumas referências internacionais. A partir da área do projeto urbano, buscou-se identificar as interações estabelecidas entre o global – o modelo de parque – e o local – o contexto da cidade-, bem como levantar perspectivas críticas de projeto que possam vir a contemplar as especificidades de nossas cidades e povos.

O contexto global

Nosso atual momento histórico tem sido definido pela compressão espaço-tempo, viabilizada pelo desenvolvimento principalmente das tecnologias de informação que passaram a permitir conexões em tempo real, vinte e quatro horas por dia e entre praticamente quaisquer lugares, acelerando avanços significativos em todas as áreas do conhecimento. Caracteriza-se pela coexistência de movimentos aparentemente opostos – de globalização e de localismos, de expansão e de compressão, de totalidade e de fragmentações. O principal enfoque do debate internacional sobre estas mudanças do mundo nas últimas cinco décadas tem estado direcionado ao entendimento das implicações desta economia cada vez mais globalizada e baseada no uso disseminado da informática, e principalmente de seus efeitos na indústria e na vida urbana.¹

¹ Ver CASTELLS, Manuel. High technology, economic restructuring, and the urban-regional process in the United States. In: CASTELLS, M. (Ed.). *High technology, space, and society*.

Fala-se no surgimento de um novo ciclo econômico, onde o capital é mais móvel (*footloose capital*), o trabalho internacionalizado e fragmentado, e os trabalhadores mais criativos têm dinâmica própria (mais livre, evitando tanto o ambiente da produção como gerando as *cabin fevers*). Estas aparentes dicotomias originaram novas formas de trabalho e com elas a criação de ditos “novos” lugares de trabalho – em sítios altamente especializados, como em parques de negócios e parques tecnológicos – e à distância, em casa (as *telecottages*) à semelhança de formas anteriores de trabalho (as *sweatshops*).²

Este é nosso atual *zeitgeist*, e é neste cenário que pesquisas têm sido realizadas investigando parques tecnológicos como o novo e o principal *locus* onde produtos e processos baseados no conhecimento ocorrem e têm sucesso, bem como entender os objetivos e resultados da criação de parques tecnológicos em países desenvolvidos e subdesenvolvidos.³ Este trabalho apresenta resultado de pesquisa realizada em parques tecnológicos em dois países que podem ser vistos como expressões do discurso global do modelo em suas interações com os contextos locais, numa tentativa de entender o fenômeno desde o ponto de vista da Arquitetura da Cidade.

O parque tecnológico

Parques tecnológicos, como um tipo qualificado de ambiente de trabalho especialmente projetado para atender companhias de alta tecnologia têm existido por pelo menos meio século. Embora não seja uma ideia nova em países desenvolvidos, sua dispersão pelo mundo

Urban Affairs Annual Review, v. 28, 1985; CASTELLS, Manuel. *The informational city. Information technology, economic restructuring, and the urban-regional process*. Oxford: Blackwell, 1993; CASTELLS, Manuel and HALL, Peter. *Technopoles of the world. The making of 21st. century industrial complexes*. London: Routledge, 1994; ROGERS, Richard. The Reith lectures. *The Independent*, 13, 20, 27 Feb; 06, 13 Mar., 1995; BRIDGES, William. The death of the job. *The Independent*. Independent on Sunday, 5 February, 1995; HANDY, Charles. Post-industrial paradoxes. Comment. *The Independent*, Sun 20 Feb., 1994.

² Alguns termos nas línguas inglesa e francesa foram mantidos de forma a expressar nuances necessárias à compreensão do debate.

³ CASTELLS, M.; HALL, P. op. cit., 1994.

e especialmente sua criação em países subdesenvolvidos, quer como ferramenta de desenvolvimento quer como peça de propaganda, é um fenômeno relativamente recente e gera dúvidas quanto ao modelo espacial recomendado. Buscaremos traçar a origem do conceito e os protótipos espaciais gerados, as variações e tipos espaciais desenvolvidos, e a criação disseminada de parques tecnológicos adotando modelos espaciais estereotipados.

É geralmente aceito que a origem de parques tecnológicos pode ser identificada nos Estados Unidos na década de 1950. A iniciativa do *Stanford Research Park*, na Califórnia, gerou um **protótipo espacial** – o parque tecnológico baseado **em um sítio**, cujas bases podem ser encontradas nos parques de negócios e de escritórios.

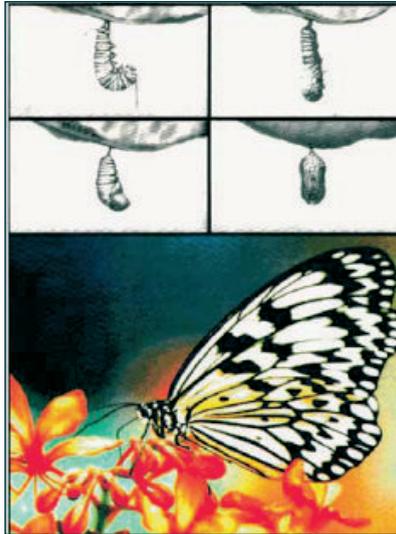
Concomitantemente, os desenvolvimentos de alta tecnologia, que ocorreram a partir de 1957 ao longo da chamada Rota 128 na área da Grande Boston, e a partir de 1959 na área que veio a ser conhecida como o Triângulo da Pesquisa na Carolina do Norte,⁴ deram origem ao outro **protótipo espacial** associado ao conceito – o empreendimento de base regional, isto é, várias iniciativas espalhadas **em uma região**. A despeito de sucessivos ciclos de crescimento – explosão e desaceleração – as duas iniciativas originais de parques tecnológicos norte-americanas têm sido capazes de se adaptar às mudanças, ainda são consideradas como paradigmas bem-sucedidos para o conceito de parque tecnológico (Figura 37) e suas abordagens espaciais vistas como importante elemento de seus sucessos.

Variações de parques tecnológicos foram desenvolvidas fora dos Estados Unidos, principalmente em países desenvolvidos, mas fortemente influenciadas pelo sucesso percebido das experiências norte-americanas. As abordagens espaciais geradas, altamente influenciadas ou pelo modelo baseado em um sítio – de Stanford – ou pelo modelo de desenvolvimento regional – da Rota 128 – levaram, em última instância, à criação de três

⁴ COUVIDAT, Yann. Vingt ans de gestation trente de maturité en Californie: La genèse de la Silicon Valley. *Les Annales de la Recherche Urbaine: technopoles et métropoles*, 46, Mars-Avril, 1990; BOTKIN, James W. Route 128. Its history and destiny. In: SMILOR, R. W., KOZMETSKY, G., and GIBSON, D. V. (Ed.). *Creating the technopolis: linking technology commercialization and economic development*. Cambridge: Ballinger Publishing Company, 1988.

tipos espaciais principais de parques tecnológicos: o tipo baseado em um sítio;⁵ o tipo de desenvolvimento regional;⁶ e o tipo tecnópolis – uma cidade ou região inteira⁷ envolvida em inovação e desenvolvimento tecnológicos. Estas variações podem ser traçadas às iniciativas de parques tecnológicos no Reino Unido, França (Figura 38) e Japão.⁸

Figura 37 – A ideia de parque tecnológico.



Fonte: Trecho de *folder*, Parque Tecnológico Alfa.

⁵ Sítios específicos (*research parks, science parks e technology parks*), geralmente com unidades de incubação (*incubators, pepinieers e innovation centres*) que abrigam companhias “incubadas” (e *innovative*) e/ou unidades de ocupação múltipla e/ou unidades para uma única companhia.

⁶ Vários sítios, mas dentro de uma política de desenvolvimento.

⁷ *Le technopole, la technopole e science city.*

⁸ No Reino Unido, os exemplos seminais são os do *Cambridge Science Park*, do *Trinity College*, iniciado em 1969 mas somente ocupado em 1973, e do *Heriot-Watt Science Park*; na França aquele de *Sophia-Antipolis* na *Cote D’Azur* vislumbrado em 1968; e no Japão os de *Sendai, Nagaoka, Oita e Kumamoto* na década de 1980 (International Association of Science Parks. Setting up a science park environment network. Work Document, Workshop 3, WORLD CONFERENCE ON SCIENCE PARKS, 3. *Anais...*, Bordeaux, 1994). Todos os três países permanecem como importantes pontos de referência em estudos de economia, elaboração de políticas, estudos urbanos e outros campos relacionados.

Figura 38 – Sophia-Antipolis, França.



Fonte: Disponível em: <<http://www.sophia-antipolis.net>>.

Conforme a literatura, nas décadas de 1960 e 1970 as áreas metropolitanas com qualquer relação com universidades competiam por indústrias de base científica e a atração de firmas de alta tecnologia tornou-se um jogo empreendedor.⁹ A década de 1980 caracterizou-se pela criação disseminada de parques tecnológicos, em busca do sucesso percebido atingido pelas experiências norte-americana, europeia e mais tarde a japonesa; o copiar acrítico dos tipos espaciais que eles desenvolveram levou a **versões estereotipadas** em muitos casos.

O crescimento e a disseminação de parques tecnológicos têm levado à fundação de diversas associações, tais como a *International Association of Science Parks* – IASP, de 1984; a *Association of University Related Research Parks* – AURRP – nos EUA, 1986; a *United Kingdom Science Park Association*

⁹ SAXENIAN, Annalee. Silicon Valley and Route 128: regional prototypes or historic exceptions? In: CASTELLS, Manuel (Ed.), op. cit., 1985.

– UKSPA – no Reino Unido, 1984; e em 1987 o *France Technopoles* e a Associação Nacional de Entidades Promotoras de Tecnologias Avançadas – ANPROTEC – no Brasil. Estas associações, juntamente com várias outras redes formais e informais de indivíduos e instituições envolvidas, ou de alguma maneira interessadas em parques tecnológicos (p. ex. promotores, agentes do mercado imobiliário e pesquisadores), constituem o que veio a ser conhecido como “o movimento dos parques tecnológicos” com reuniões e congressos nacionais e internacionais.

Desde então, parques tecnológicos têm sido criados em quase todos os países,¹⁰ desenvolvidos e subdesenvolvidos, levando ao que tem sido chamado de uma “febre do Vale do Silício”; na origem desta criação disseminada está a crença em seu potencial como um importante fator para redefinir o papel de uma região ou país no cenário internacional do poder econômico e político.¹¹ A necessidade de países subdesenvolvidos, tais como a Malásia e o Brasil, em ganhar uma parte deste rearranjo político e econômico mundial, tem levado seus governos a adotar uma série de ações relativas ao desenvolvimento de alta tecnologia, dentre os quais a promoção de parques tecnológicos e pólos tecnológicos.¹² Em tentativas de recriar o sucesso percebido alcançado pelos paradigmas norte-americanos, estas iniciativas recorreram aos exemplos dos países desenvolvidos e às tipologias espaciais que eles desenvolveram. Entretanto, há forte evidência de que a cópia acrítica de modelos estrangeiros e a

¹⁰ HUUSKONEN, Pertti. About the high-tech companies, science parks and techno-poles. ENCONTRO LATINO-AMERICANO PARA O DESENVOLVIMENTO DE EMPREENDIMENTOS DE BASE TECNOLÓGICA. *Anais...* Rio de Janeiro: 26-28 maio, 1993.

¹¹ CASTELLS; HALL, op. cit., 1994; ACCOSP – Advisory Council Central Oxfordshire Science Parks. A report. *Oxford & technology transfer: the role of science parks*. Oxford: The Oxford Trust, 1991; RODRIGUES, Alexandre Figueira. Apresentação. In: PAGNONCELLI, Dernizo. *Parques tecnológicos, a experiência internacional*. Rio de Janeiro: Senai, Abipti, 1993.

¹² ALBUQUERQUE, Lynaldo Cavalcanti de. Entrevista. Brasília: CNPq, 1995; MEDEIROS, José Adelino et al. *Polos, parques e incubadoras: a busca da modernização e competitividade*. Brasília: SCT/PR, CNPq, IBICT, SENAI, 1992; YUEN, Belinda. Singapore high technology cluster: origin and present situation. In: *Journal of Property Research*, 9, 1992. Para uma análise de um polo tecnológico brasileiro veja DROULERS, Martine. Les pôles technologiques Brésiliens dans l’orbite métropolitaine. L’inertie d’une armature urbaine. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 46, Mars-Avril, 1990.

adoção estereotipada de tipos espaciais podem ser inadequadas aos contextos específicos.¹³

O modelo espacial na receita de sucesso de parque tecnológico

Parques tecnológicos têm sido caracterizados como sítios de uso predominante e altamente especializados – um tipo de empreendimento “temático” – cujo principal objetivo (com usos, usuários e ambientes exclusivos) é o controle que permitem sobre a localização, projeto, construção, ocupação e gerenciamento, na expectativa de que isso contribua para promover sinergias entre usuários e para assegurar a qualidade e o alto perfil do empreendimento.¹⁴

A retórica do movimento dos parques tecnológicos tem recomendado, em sua verdadeira receita para parques bem sucedidos (Figura 39), a adoção deste modelo espacial que prega tanto a aglomeração de usos, usuários e ambientes similares em um sítio urbano exclusivo como sua localização em áreas de “fácil acesso” e “próximas” às instituições de educação e pesquisa. A receita recorrentemente recomendada sugere que as características do modelo espacial recomendado geram resposta positivas a certas expectativas dos promotores e usuários de parques tecnológicos, não importando onde o parque tecnológico será criado. Receita, contraditoriamente, antigo e questionável modelo espacial em sua busca pela melhor configuração deste

¹³ DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. Science parks in developing countries: a tool for territorial competitiveness? Trabalho aceito para apresentação no VI World Conference on Science Parks. Trieste, 16-19 Junho, 1997; DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. *Science parks and urban design: a cross-cultural investigation*. Tese (Doutorado em Arquitetura). Oxford: PGRS, School of Architecture, Oxford Brookes University, 2001; AL-SULTAN, Y. The concept of science park in the context of Kuwait. In: *International Journal of Technology Management*. Inderscience Enterprises, 1998; YBARRA, J. et al. Parques tecnológicos: algunas consideraciones teoricas y críticas. *Ciudad y territorio*, n. 76-82, Abril-Junio. Madrid: Instituto Nacional de Administracion Publica, 1988.

¹⁴ HENNEBERRY, John. *Science parks: a property-based initiative for urban regeneration*. *Local Economy*, v. 6, n. 4, Feb. Harlow: Longman Group, 1992; LAWLESS, Paul; RAMSDEN, Peter. *Managed workplaces: aspects of evaluation*. *Local Government Studies*, v. 18, n. 2, Summer. London: Frank Cass, 1992.

“novo” *locus* de trabalho – um grande sítio monofuncional ocupado por aglomeração (*cluster*) de edificações (voltadas às empresas de pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias) em um ambiente de parque – como um parque temático.

Figura 39 – Parques tecnológicos em sítio: a receita de sucesso.

O MODELO ESPACIAL RECOMENDADO	CARACTERÍSTICAS	EXPECTATIVAS
Aglomeração – de usos – de usuários – de edificações e de espaços abertos	Uso exclusivo, usuários semelhantes Pessoal de P&D e visitantes Projeto do sítio como um todo	Geração de comunidade e sinergia no sítio Controle sobre uso, imagem e acesso Emanando imagem segura e de alto perfil
Localização – em área urbana – no entorno de	Áreas em borda ou em periferia de cidades Redes de transporte e instalações de P&D&E	Ambiente de parque. Fácil acesso ao sítio e a mercados Vínculos, imagem e transferência de tecnologia

Fonte: DO AMARAL E SILVA, 2001.

Em busca da identificação dos paradigmas de projeto deste modelo espacial, Alex King¹⁵ identificou-os como advindos do movimento da Cidade Jardim, da abordagem de Desenho Cívico e de uma versão norte-americana do movimento da Cidade Jardim, cujos objetivos comuns seriam o de estimular o crescimento econômico e fazê-lo em um ambiente de trabalho melhorado. Phillips¹⁶ confirma sua origem nos primeiros movimentos para criar comunidades e imóveis industriais, e diz que a associação filológica entre as palavras parque e paraíso, e o conceito bíblico de paraíso como um lugar ideal ou idealizado tem levado a ideias românticas de parques de negócios. Outros conceitos usados em associação com a imagem de sítios de parques tecnológicos – um “parque”, um “*campus* universitário” e uma “comunidade” em si, recorrem na literatura.¹⁷ A literatura norte-americana,

¹⁵ KING, Alex. Community working. Business parks. *Building Design*, Supplement, July, 1990.

¹⁶ PHILLIPS, A. *The best in science, office, and business park design*. London: Batsford, 1993.

¹⁷ CASTELLS; HALL, op. cit., 1994.

mencionada por Holden,¹⁸ refere-se aos empreendimentos industriais do início do Século XX como influenciando parques tecnológicos e de escritórios contemporâneos. No Brasil, também foi encontrada referência a parques tecnológicos como um tipo de distrito industrial para firmas tecnológicas¹⁹ e também menções a parques tecnológicos como inspirados pela tradição do campus universitário norte-americano.²⁰

Há uma recorrência de conceitos usados em associação com a imagem de sítios de parques tecnológicos: um “parque”, um “*campus* universitário”, e uma “comunidade” em si. A associação buscada pelos parques tecnológicos com universidades também foi identificada em relação à configuração de seus sítios, com referências a “pátios universitários”, e “atmosfera de *campus*” encontrada no material de publicidade de vários parques tecnológicos. Holden²¹ também observou o “estilo de *campus*” de parques de negócios, mas realçou a falta por demais frequente de controle de projeto e a existência de edifícios incoerentes. Isso tem levado à adoção do paisagismo como um meio de ocultar ou dar uma composição unificadora ao que deveria ser como uma pequena cidade.

O modelo e o contexto

No entanto, e a despeito do forte conteúdo espacial de sua verdadeira receita para parques tecnológicos “bem sucedidos”, o movimento dos parques tecnológicos já vem reconhecendo a necessidade de melhorar a qualidade dos empreendimentos no mundo inteiro. Evidências de estudos aprofundados sobre os impactos do Parque Tecnológico de Stanford e dos empreendimentos da Rota 128 em suas áreas já têm levantado fortes dúvidas acerca da qualidade de crescimento gerada, especialmente em termos

¹⁸ HOLDEN, Robert. Business parks. Office/Industrial, development economics. *Architects Journal*, 27 May, 1987.

¹⁹ MEDEIROS, José Adelino et al. Op. cit., 1992.

²⁰ LIMA, Luiz Cruz. *Novo espaço da produção: os tecnopolos*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Dep. de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994.

²¹ HOLDEN, R., op. cit., 1987.

de inchaço urbano e poluição.²² Neste sentido, o movimento vem buscando estabelecer critérios para uma certificação de qualidade ambiental onde tem ressaltado a importância dos parques considerarem seu “contexto” e contribuírem para sua qualificação e maior “sustentabilidade”.

Tais clamores do movimento dos parques tecnológicos encontram eco nos debates da área de Arquitetura da Cidade acerca da contribuição de empreendimentos urbanos para a sustentabilidade e equidade social. Pesquisas têm mostrado que modelos espaciais semelhantes àquele recomendado pela retórica do movimento dos parques tecnológicos – concentrações especializadas e exclusivas em sítios urbanos acessíveis por carro – vêm gerando forte preocupação com este copiar acrítico de modelos espaciais, particularmente em países subdesenvolvidos como o Brasil, onde a migração interna para áreas urbanas é uma tendência bem conhecida, e as cidades têm progressivamente crescido pela adição de modelos espaciais importados, principalmente aqueles de concentrações especializadas.

Pesquisas sobre os impactos dos vários tipos deste modelo espacial, tais como *shoppingcentres*, condomínios fechados, parques industriais, de negócios e tecnológicos, parques de *containers*, na maioria das vezes adaptações de versões norte-americanas, em nossas cidades ocidentais indicam vários graus e tipos de rupturas nos tecidos urbano e social, como segregação, gentrificação e redução de mobilidade. Estudos da área da Arquitetura da Cidade têm questionado as relações que tais modelos espaciais estabelecem com seus contextos específicos em termos de seus efeitos percebidos – ameaça aos centros urbanos, contribuição ao declínio da esfera pública, gentrificação de áreas urbanas, segregação e isolamento de usos e usuários, restrição de setores inteiros da população de baixa mobilidade aos acessos, necessidade de provisão de infraestrutura e transporte público, aumento da necessidade por transporte privado levando à construção de mais estradas e

²² SAXENIAN, A., op. cit., 1985. O estudo mostrou que as atividades de alta tecnologia e o súbito crescimento urbano em ambos os casos trouxe segregação social, problemas de transporte, e poluição ambiental, o que levou à formação de movimentos sociais contra o crescimento em ambas as áreas. A autora defende que a poluição ambiental não é somente consequência do crescimento excessivo que levou a uma panóplia de problemas sociais em sua esteira, mas também de produtos químicos utilizados em alguns processos industriais das chamadas tecnologias de ponta “limpas” lá instaladas, tal como na Rota 128.

congestionamentos de tráfego. De acordo com Elkin et al., e com Rogers,²³ isso simultaneamente aumenta o consumo de energia e geralmente diminui o grau de interação do contexto urbano. Como tal, o debate no campo da Arquitetura da Cidade tem dado ênfase à importância do contexto e especialmente, como defendido por Punter,²⁴ à qualidade da vida pública, na segurança, diversidade e riqueza de nossas ruas, no acesso às amenidades e respeito pela memória coletiva da comunidade, e na participação pública na formulação de objetivos de projeto.

Novas versões destes modelos espaciais, tais como os pátios de *containers* (Figura 40), e mesmo versões mais extremadas do viver segregado em uma verdadeira ilha urbana flutuante – o *Freedomship* (Figura 41) – têm mostrado a atualidade destas preocupações com receitas de projeto urbano de escala global interagindo com nossas escalas nacionais e locais.

Em países subdesenvolvidos como o Brasil, estes aspectos são particularmente importantes, pois como sugerido por Lynch,²⁵ em sociedades pobres o acesso ao trabalho, à família e aos recursos básicos é uma necessidade proeminente, sendo que a equidade de acesso entre grupos da população é sempre importante. Os efeitos destes modelos nas cidades brasileiras mostram que estas abordagens temáticas têm sido caracterizadas por acentuado privatismo e individualismo e que sua transposição para contextos diferentes de modo estereotipado, tem contribuído negativamente com ambientes urbanos já segregados, não igualitários e insustentáveis.²⁶

²³ ELKIN, T. et al. *Reviving the city: towards sustainable urban development*. London: Friends of the Earth, 1991; ROGERS, R., op. cit., 1995.

²⁴ PUNTER, John. The ten commandments of architecture and urban design. *The Planner*, 5 October, 1990.

²⁵ LYNCH, Kevin. *Good city form*. Cambridge: MIT Press, 1994.

²⁶ DOS SANTOS, Carlos Néelson. Condomínios exclusivos, o que diria a respeito um arqueólogo? Rio de Janeiro: *Revista RAM*, v. 38, n. 160, 1981; DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. Ilhas na paisagem urbana: em busca do paraíso? ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO NO BRASIL, 4. *Anais...* Florianópolis: UFSC, 1998; CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

Figura 40 – Pátio de *containers*, Porto de Itajaí.



Fonte: Disponível em: <www.portoitajai.com.br>. Acesso em: 15 dez. 2010.

Figura 41 – *Freedomship*.



Fonte: Disponível em: <www.freedomship.com>. Acesso em: 15 dez. 2010.

Expectativas associadas ao modelo espacial

As principais expectativas associadas com este modelo espacial estão baseadas em argumentos das vantagens da formação de “comunidade”, “sinergia” e “imagem” através do controle possibilitado. No entanto, a principal característica do modelo espacial de parques tecnológicos estudado, aquela de ocupação por agrupamento (*clustering*) de usos, usuários e meios (edificações e espaços abertos) semelhantes em um sítio urbano, pode ser identificada com uma questão-chave, central para o debate da Arquitetura da Cidade²⁷ – a decadência da vida pública. Este debate tem abordado os efeitos na vida pública de empreendimentos nos centros das cidades em comparação com aqueles de *shopping centres*, e de áreas urbanas de uso misto se comparadas às áreas de emprego exclusivas, tais como parques tecnológicos.

Algumas tendências contemporâneas no campo da Arquitetura da Cidade defendem o zoneamento e a separação de usos como forma de aumentar o controle sobre a produção e os produtores, confirmando-se assim a lógica “imobiliária” de condomínios especializados como os parques tecnológicos, ou seja, questões de controle sobre empreendimentos imobiliários e seu gerenciamento. No entanto, a maioria dos autores nesta área tem advogado, ao invés, a mistura e a diversidade urbanas por razões de sustentabilidade e equidade. A despeito de evidências de pesquisas em Arquitetura da Cidade, a separação do tecido construído em enclaves de uso exclusivo, controle ou propriedade exclusiva, e *status* único continua sendo, como argumentado por McGlynn e Murrain,²⁸ a configuração preferida por muitos produtores e gerentes do ambiente construído.

Em estudos de projeto urbano, as razões para ocupação em agrupamento – em *clustering* – têm sido associadas,²⁹ de modo

²⁷ Para uma visão abrangente das questões atuais no debate da Arquitetura da Cidade ver ELLIN, Nan. *Postmodern Urbanism*. Oxford: Blackwell, 1996.

²⁸ MCGLYNN, Sue; MURRAIN, Paul. The politics of urban design. *Planning Practice and Research*, v. 9, n. 3, 1994.

²⁹ RAPOPORT, Amos. *Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press, 1977; RAPOPORT, Amos. Settlements and energy: historical precedents. In: RAPOPORT, Amos. *Thirty-three papers in environment-*

semelhante à retórica dos parques tecnológicos, com a importância atribuída a *status*, e à geração de “efeitos sinérgicos” em sítios ocupados em condomínio. Ambas as visões, então, defendem agrupamentos que, como argumentado, podem ser vistos como um propósito da cultura, mais precisamente para definir grupos e ressaltar suas diferenças *vis-à-vis* outros; e como realçado, serve tanto para integrar como para separar, uma vez que essas duas funções podem ser vistas como essencialmente a mesma – integrar grupos por sua distinção de “outros”.³⁰

Uma questão das mais importantes, no entanto, tem sido o risco de verdadeira “gentrificação” de áreas urbanas – um tópico importantíssimo em Arquitetura da Cidade – pois, como argumentado por Ellin³¹ no caso de revitalizações urbanas, tal tipo de iniciativa acentua a polarização entre ricos e pobres. Isso nos leva a subscrever a pergunta de Phillips³² – sobrar algo na cidade para aqueles que não podem deixá-la? Para contrapor-se aos riscos de gentrificação urbana, abordagens de uso misto têm sido defendidas, uma vez que, conforme Elkin et al.,³³ a diversidade de atividades é essencial à vida em comunidade e à saúde da cidade. Este risco parece ser mais provável em parques tecnológicos no contexto urbano de países subdesenvolvidos como o Brasil, e confirma a necessidade de investigarmos mais seus respectivos desempenhos em diferentes contextos.

Em concordância com a retórica dos parques tecnológicos, Rapoport,³⁴ no campo da antropologia cultural da cidade, vê agrupamentos como um mecanismo de defesa contra o *stress*; mas também ressalta efeitos negativos de crescimentos urbanos baseados na adição de agrupamentos, que têm sido ignorados pelo movimento dos parques tecnológicos, ainda que clamem pela importância do contexto. Segundo o autor, uma vez que as cidades adquirem tais áreas homogêneas, estas

behaviour research. Newcastle upon Tyne: Urban International Press, 1994.

³⁰ Ibid., 1977, 1994.

³¹ ELLIN, N., op. cit., 1996.

³² PHILLIPS, A., op. cit., 1993.

³³ ELKIN et al., op. cit., 1991.

³⁴ RAPOPORT, op. cit., 1977.

afetam o comportamento: restringem o espaço de vida e de movimento das pessoas, tornam algumas áreas atrativas para visitar e outras para evitar a qualquer custo. Outros estudos de Arquitetura da Cidade têm mostrado que tais modelos espaciais em *cluster* podem ser vistos como parte de um movimento de “novo enclausuramento”,³⁵ em uma época em que as áreas urbanas são cada vez mais vistas como perigosas, levando à gentrificação urbana. O principal problema, então, de uma perspectiva de Arquitetura da Cidade, como defendido por Lynch e Hack³⁶ para grandes projetos, parece ser seu viés mobiliário – de que tais agrupamentos tendem a enfatizar sua distinção, de modo a isolarem-se de condições desfavoráveis ou a abrir um nicho de mercado lucrativo, ou a tornar a construção mais expedita, ou para excluir pessoas indesejáveis.

Autores do campo de Arquitetura da Cidade ressaltam o que parece ser o grande problema de tais agrupamentos: grandes projetos voltam-se para dentro ao invés de para fora,³⁷ e frequentemente falham em conectar-se e em fortalecer a estrutura, morfologia e padrão de uso de um bairro urbano.³⁸ Os argumentos acima apresentados indicam a necessidade de aprofundar a investigação sobre o projeto e a conexão de parques tecnológicos a seus contextos urbanos.

Rapoport também confirma³⁹ que, uma vez que o agrupamento de grupos humanos varia muito em termos dos critérios usados e das maneiras como se agrupam, há diferenças correspondentes nas expressões espaciais e no caráter detalhado das edificações, da paisagem, e de materiais e seus significados. O campo da Arquitetura da Cidade tem, portanto, recomendado abordagens mais abrangentes para avaliar o desempenho de ocupações de sítios em condomínio que levem em conta não somente o sítio em si, mas que também englobem critérios de projeto urbano. Em termos

³⁵ SHORT, John. *The urban order: an introduction to cities, culture and power*. Oxford: Blackwell, 1996.

³⁶ LYNCH, K.; HACK, G. *Site planning*. 3rd. edition. Cambridge: MIT Press, 1984.

³⁷ Ibid.

³⁸ HILDEBRAND, F. *Designing the city: towards a more sustainable urban form*. London: E & FN SPON, 1999.

³⁹ RAPOPORT, A., op. cit., 1977.

de projeto de sítio, o argumento é de que há necessidade de entender-se o caráter do sítio e seu contexto⁴⁰ e de que o planejador de sítio sofra uma ansiedade constante acerca do “espírito do lugar”.⁴¹

Knox, abordando comunidades privadas projetadas,⁴² defende que elas também são tornadas distintas por “sua embalagem”, e identifica seus “pacotes de amenidades” em “um enquadramento de projeto unificado” como suas marcas registradas, o que em muito se parece com o modelo espacial recomendado na receita para parques tecnológicos bem-sucedidos.

Em termos de configuração, no entanto, Lynch⁴³ mostra que *campi* universitários com muita frequência são ilhas de cultura, como os *shopping centres* são ilhas de consumo. Defesas de *clustering* podem ser vistas entre aqueles que proclamam os benefícios de “*clustering* e enclaves urbanos”,⁴⁴ de “comunidades fechadas”,⁴⁵ de comunidades planejadas, de “comunidades de bolso”⁴⁶ e de “espaços defensivos”⁴⁷ como também na logística do transporte por *containers* e na proposta do *Freedomship*; em todos os casos a segurança é um forte componente. De uma perspectiva mais ampla de projeto urbano, no entanto, a segurança baseada na separação de usos e o zoneamento em geral têm sido fortemente questionados desde a década de 1960, na onda de reações contra o planejamento urbano moderno, vistos como tendo gerado ambientes urbanos subutilizados e inseguros, e fragmentado a vida e decomposto a sociedade.⁴⁸

⁴⁰ PUNTER, John. Op. cit., 1990.

⁴¹ LYNCH, K.; HACK, G., op. cit., 1984.

⁴² KNOX, P. The packaged landscapes of post-suburban America. In: WHITEHAND, J.; LARKHAM, P. (Ed.). *Urban landscapes: international perspectives*. London: Routledge, 1992.

⁴³ LYNCH, K., op. cit., 1994.

⁴⁴ RAPOPORT, A., op. cit., 1977.

⁴⁵ ELLIN, op. cit., 1996, chama atenção de que esses lugares são patrulhados por sistemas de segurança sofisticados que em muito influenciam seu projeto, bem como regulam quem entra e que atividades lá transpiram.

⁴⁶ CALTHORPE, Peter. Pedestrian pockets: new strategies for suburban growth. In: DOUGH, K. (Ed.). *The pedestrian pocket book: a new suburban strategy*. New York: Princeton Architectural Press in association with the University of Washington, 1989.

⁴⁷ NEWMAN, Oscar. *Defensible space: people and design in the violent society*. New York: MacMillan, 1972.

⁴⁸ ALEXANDER, 1965 apud PEPONIS, J. Space, culture and urban design in late modernism

Argumentos para a criação de sítios de uso exclusivo, muito frequentemente defendida como uma solução à percepção de perigo urbano, têm sido questionados também com base, como afirmado por Ellin,⁴⁹ em que esta fuga ou virada para dentro (*turning inward*), no entanto só contribui para os próprios problemas dos quais as pessoas estão escapando. Robins⁵⁰ acrescenta perguntas ao debate, questionando quão mais difícil se tornará lidarmos com a *realidade* dessas complexidades quando não mais vivermos as complexidades da cidade direta e fisicamente? E até que ponto tal isolamento e o papel de espectadores encorajam mecanismos paranóides e defensivos?

Ao abordar argumentos contemporâneos de projeto urbano para a formação de “comunidade”, tais como comunidades planejadas,⁵¹ comunidades de bolso, e espaços defensivos,⁵² Ellin argumenta⁵³ que uma resistência a imposições hegemônicas muito frequentemente toma a forma de movimentos tribais, étnicos, religiosos ou regionais, o que nos parece condizente com a acentuação de localismos face à globalização arrebatadora.

A abordagem de *cluster* de uso exclusivo e usuários semelhantes também tem sido considerada importante para empreendimentos de parques tecnológicos com base em expectativas de que esta característica espacial auxilie a formação de uma “comunidade”, bem como gere sinergias, e permita transferências de tecnologia entre companhias no sítio. Se o agrupamento (*clustering*) de usuários semelhantes em um sítio de uso exclusivo é buscado por parques tecnológicos para passar um sentimento de uma “comunidade”, então o termo comunidade é um conceito muito

and after. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335, January/March, 1989.

⁴⁹ ELLIN, N., op. cit., 1996.

⁵⁰ ROBINS, K. Collective emotion and urban culture. In: HEALEY, P. et al. (Ed.). *Managing cities: the new urban context*. West Sussex: John Wiley & Sons, 1995.

⁵¹ DUANY, Andre; PLATER-ZYBERK, Elizabeth. The second coming of the American small town. *WQ*, Winter issue, 1992.

⁵² CISNEROS, H. *Defensible space: deterring crime and building community*. Washington D. C.: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1995.

⁵³ ELLIN, N., op. cit., 1996.

restrito.⁵⁴ Ellin argumenta que Marshall McLuhan já previa na década de 1960 que o uso disseminado de meios eletrônicos estava criando uma vila global e diminuindo a diversidade, ao mesmo tempo em que engendrava uma “rentabilização”, uma desconfiança da autoridade distante, e um desejo por participação engajada, em paralelo a sentimentos regionalistas, separatistas, fundamentalistas, e reacionários.⁵⁵

De uma perspectiva mais ampla de projeto urbano, o agrupamento de indivíduos tem sido visto, semelhante ao movimento dos parques tecnológicos, como uma busca para alcançar uma “massa crítica” de maneira a oferecer serviços que, por sua vez, irão atrair outros,⁵⁶ mas principalmente como uma busca por um senso de “comunidade”, e por “purificação”⁵⁷ na criação de “comunidades” e lugares “sagrados”, em clara oposição a um ambiente urbano “externo”, visto como “impuro” e “profano”. A criação de tais *clusters* homogêneos tem também sido vista como geografias de rejeição. Como clausuras muradas, os subúrbios socialmente exclusivos são orientados por um desejo de criar “espaços purificados para identidades purificadas”,⁵⁸ nos quais as “ameaças” percebidas de misturar características espaciais e socioculturais, típicas da própria natureza da vida urbana, são eliminadas pela criação de barreiras (físicas ou virtuais) entre os “de dentro” e os “de fora”. Isto tem sido associado com a criação de “ilhas urbanas” em busca de um mundo Arcadiano,⁵⁹ um novo “paraíso”⁶⁰ divorciado de seu contexto.⁶¹

⁵⁴ SENNETT, Richard. *The uses of disorder: personal identity and city life*. London: W. W. Norton, 1970; HARVEY, David. *Cities or urbanization? City: it all comes together in Los Angeles*. 1996.

⁵⁵ ELLIN, N., op. cit., 1996.

⁵⁶ RAPOPORT, A., op. cit., 1977.

⁵⁷ SENNETT, Richard, op. cit., 1970; HARVEY, D., op. cit., 1996.

⁵⁸ MASSEY, Doreen. *Some geographical thoughts on ‘Flesh and Stone’*. *City: it all comes together in Los Angeles*. ½, 1996.

⁵⁹ DO AMARAL E SILVA, G., op. cit., 1998.

⁶⁰ PHILLIPS, A., op. cit., 1993.

⁶¹ Fala-se no *Freedomship*, constrói-se o *Venetian Mall* (L.A, E.U.A.), inventa-se o conceito de Reserva da Biosfera Urbana para a UNESCO (como para a Ilha de Santa Catarina), proliferam *shopping centres* e parques de *containers*. Os impactos da “containerização” dos

Pesquisa realizada sobre parques tecnológicos e projeto urbano investigou, em uma abordagem intercultural, dois parques ingleses (*Aston Science Park* em Birmingham e *Oxford Science Park* em Oxford, Figura 42) e dois brasileiros (Parque Tecnológico Alfa, em Florianópolis, SC e Parque Tecnológico de Bodocongó, em Campina Grande, PB, Figura 43) quanto a seus aspectos de contexto, uso, acesso e imagem, identificados como relevantes na receita de sucesso apregoada.⁶² Os resultados obtidos, à luz dos debates tanto do movimento de parques tecnológicos quanto da área de Arquitetura da Cidade, permitiram traçar importantes considerações.

Figura 42 – *Aston Science Park* e *Oxford Science Park*, parques tecnológicos ingleses investigados.



Fonte: DO AMARAL E SILVA, 2001.

Figura 43 – Parque Tecnológico Alfa e Parque Tecnológico de Bodocongó, parques tecnológicos brasileiros investigados.



Fonte: DO AMARAL E SILVA, 2001.

portos, semelhante à mecanização da agricultura, nas cidades portuárias merecem estudo mais detalhado uma vez que deixaram de fazer cidade (armazéns, depósitos) passando a configurar grandes estacionamentos impermeáveis e impenetráveis, principalmente depois dos atentados de 11 de setembro de 2001 nos EUA, por exigências da “matriz”.

⁶² DO AMARAL E SILVA, G. P. op. cit., 2001.

A falácia da receita e o projeto urbano

A investigação intercultural mostrou que o modelo espacial recomendado para parques tecnológicos, uma vez implantado em um contexto específico, forma uma versão particular fortemente influenciada pelas características do contexto e não necessariamente leva aos resultados esperados ou satisfaz seus usuários. Houve forte evidência de que pelo menos algumas das expectativas, contidas na receita para parques tecnológicos bem sucedidos, não são de fato satisfeitas com o desempenho do parque tecnológico, tanto em termos de uso, facilidade de acesso ou imagem, demonstrando assim que a adoção do modelo espacial *per se* não tem garantido a satisfação das expectativas que a receita prega.

Em termos de uso identificou-se que a apreciação dos usuários não estava limitada à provisão de facilidades, amenidades, serviços e equipamentos diretamente relacionados ao uso predominante do sítio – P&D – como assumido na receita, mas sim que engloba as necessidades dos vários indivíduos que trabalham no sítio por outros usos, especialmente comércio e serviços. Neste sentido, o que parece importar mais para os indivíduos que trabalham em parques tecnológicos em termos de uso é a facilidade de acesso a pé a bens, serviços e amenidades variadas e de boa qualidade, conforme mostrado por seu alto nível de satisfação no caso do *Aston Science Park*. Também mostrou que membros do público usavam os sítios de três dos parques estudados e que a satisfação dos indivíduos trabalhando no sítio com sua presença variou.

Com a exceção daqueles no *Aston S. P.*, os usuários não estavam satisfeitos com a maneira como seus sítios relacionavam-se aos ambientes urbanos, principalmente em termos de uso e facilidade de acesso. Também se descobriu que o projeto do sítio afeta o acesso público aos e através dos parques, com possíveis custos sociais envolvidos, isto é, a exclusão de vizinhos, a falta de integração dos indivíduos trabalhando no sítio com suas áreas urbanas do entorno, durações de viagem aumentadas (em termos de tempo e distância ao contornarem-se tais sítios), e os investimentos públicos na provisão de infraestrutura e de serviços públicos. O controle sobre o projeto do sítio foi especialmente

importante, como argumentado por Lynch,⁶³ para a qualidade ambiental em qualquer contexto social: rico ou pobre, centralizado ou descentralizado, homogêneo ou heterogêneo, estável ou fluido. Mas é particularmente crítico em sociedades pluralísticas, em transformação, onde o poder é desigualmente distribuído e os problemas são amplos em escala, como é o caso em países subdesenvolvidos tais como o Brasil.

A facilidade de acesso ao sítio, e entre os prédios, também provou envolver as legibilidades interna e externa dos sítios, vistas como importantes para facilitar ou dificultar o acesso de estranhos, tais como clientes em uma primeira visita aos parques. Encontrou-se que a facilidade de acesso às universidades era de grande interesse para os indivíduos trabalhando em ambos os parques britânicos, e envolvia mais que a proximidade física, mas sim os vínculos efetivos estabelecidos, conforme demonstrado pelos altos níveis de insatisfação encontrados no caso do *Oxford S. P.* quando comparados ao alto nível de satisfação dos indivíduos trabalhando no *Aston S. P.* onde o parque tecnológico é efetivamente considerado um departamento da universidade.

Em relação aos aspectos de imagem, a pesquisa mostrou claramente que a importância atribuída à imagem pela retórica do movimento dos parques tecnológicos iguala aquela dos indivíduos trabalhando no sítio, mas também que há vários outros aspectos envolvidos sendo negligenciados. Demonstrou-se que o projeto do sítio tem um papel extremamente importante na percepção dos usuários de uma boa imagem e que os códigos utilizados e as associações estabelecidas dependiam de variações culturais do contexto específico. Enquanto a imagem era voltada ao mercado em ambos os parques britânicos, nos dois parques brasileiros havia menos consciência de projeto e a imagem era orientada politicamente.

A pesquisa nos permitiu concluir que: quando o contexto varia as características dos usuários também variam, que as características e influências do contexto específico de fato importam aos promotores e usuários de parques tecnológicos, e que o movimento dos parques

tecnológicos precisa ser mais específico ao apregoar uma maior interação dos parques com seus “contextos” e maior compromisso com as questões de sustentabilidade, ao invés de recomendar um modelo espacial determinado a despeito das especificidades do contexto. A principal conclusão é de que a especificidade do contexto, em suas várias escalas, é uma variável da maior importância a ser considerada em empreendimentos de parques tecnológicos.

As conclusões da investigação intercultural mostraram uma contradição essencial englobada na retórica do movimento de parques tecnológicos sobre o “sucesso” de parques tecnológicos – de recomendar um modelo espacial não sustentável e a despeito do contexto, apesar de seus próprios argumentos sobre a importância de se considerar “o contexto” dos parques e a satisfação dos usuários. A pesquisa concluiu que os empreendimentos de parques tecnológicos baseados em receitas espaciais, a despeito de contexto, são prováveis de fracassar em relação às suas próprias expectativas e que somente quando o contexto específico é considerado apropriadamente e os parques tecnológicos localizados, projetados, desenvolvidos e propagandeados de acordo, é que seus aspectos positivos irão se maximizar. A investigação mostrou que uma nova abordagem acerca dos parques tecnológicos é necessária para incluir critérios e métodos de análise de projeto urbano se quisermos ter uma ideia mais abrangente de seu sucesso.

Da arquitetura corporativa à cidade corporativa

Heliana Comin Vargas

Duas fortes correntes dominaram os argumentos da produção da arquitetura e urbanismo durante o Século XX e, conseqüentemente, o conteúdo necessário para o seu desenvolvimento e para a sua crítica.

Uma delas, liderada por Lewis Mumford, via a arquitetura por meio de uma argumentação regionalista, acreditando que a arquitetura deveria favorecer a absorção da sociedade, da cultura e do ambiente do lugar. A outra corrente, capitaneada por Henry Russel Hitchcock, considerava a arquitetura como monumentos, a pedra de toque com imagens formais poderosas que dispensavam o entorno urbano e o momento, ressoando como objetos descontextualizados. Juntamente com Alfred Barr, Hitchcock recusava aceitar a visão de Mumford, complexa e cultural, defendendo que os edifícios deviam ser avaliados estritamente por critérios formais.¹

No entanto, qualquer que seja o conceito adotado, o objeto edifício é um signo, como de fato o é qualquer objeto que representa algo para

¹ FENSKE, Gail. Lewis Mumford, Henry Russel Hitchcock, and the Bay Region Style. In: POLLAK, Martha. *The education of the architect*. Historiography: urbanism, and the growth of the architectural knowledge. Cambridge: MIT Press, 1997, p. 37-86.

alguém. A história da arquitetura estabelece relações definidas entre a forma dos edifícios e a época ou as características das sociedades que os construíram, considerando-os como obras de arte mais do que como utilidades. Como geralmente é a questão simbólica que se questiona e não a utilitária, as mudanças nas formas arquitetônicas se explicam em função das mudanças sociais. Além da mudança na forma, o seu caráter simbólico e a visibilidade inerente à própria arquitetura a tornam um forte instrumento de demonstração de poder.

A obra do arquiteto adquire alta visibilidade ao inserir-se no espaço urbano apresentando-se espontaneamente ao olhar público, o que justifica a preferência pelos arquitetos da produção de obras singulares e monumentais que lhes confirmam certo destaque. Principalmente, quando na atualidade, estas obras podem ser vistas no mundo inteiro através dos meios de comunicação. A visibilidade do arquiteto se confunde com a visibilidade da empresa, da cidade ou do país. É isto que torna a arquitetura refém da *libido dominandi* (desejo de poder).

Os clientes mais significativos da obra arquitetônica sempre estiveram entre os representantes do Estado ou do grande capital. Todos clientes no exercício do poder. Poder, o único capaz de desencadear os acontecimentos excepcionais que permitem a arquitetura surgir. A história mostra claramente este envolvimento do arquiteto com o poder.²

Para caminhar nesta discussão, a compreensão desta relação cliente-padrão se faz fundamental onde os dois atores em cena são o arquiteto e aquele que o contrata, seja ele seu cliente corporativo, o empreendedor imobiliário ou o Estado.

Isto auxiliará no entendimento do que se considera como arquitetura corporativa, ou seja, aquela do edifício isolado que passa a ser utilizado como símbolo de poder de classes dominantes e do capital, com origem remota na história da humanidade, e sua transposição para o conceito de cidade corporativa. Esta cidade corporativa que inclui o processo de gestão urbana, onde o cliente é o Estado, muitas vezes aliado ao capital imobiliário, passando a utilizar a paisagem urbana e o processo

² STROETER, João Rodolfo. *Teorias sobre Arquitetura*. Trad. Técnica Santiago Calcagno L. México: Trillas, 1997.

de planejamento da cidade, (ambos redutos do arquiteto e urbanista), como forma de expressar sua atuação e reforçar seu posicionamento com finalidades de *marketing* pessoal ou *city marketing*.³

O cliente e o patrão (patrocinador)

A origem etimológica de “Patrão” deriva do latim *Pater*, pai e *patronus*, significando protetor de clientes, aquele que os defende e advoga em sua causa. Com uma mudança através do tempo chega ao final do Século XVIII assumindo um significado mais comercial de mantenedor ou cliente regular.⁴

Já a palavra “Cliente” deriva do latim *cliens* ou *cluere*- que significa ouvir, escutar e, literalmente, alguém que atende o chamado de outrem. No início do Século XVII incorpora o significado atual de cliente, ou seja, aquele que usa seus serviços.⁵

Ainda, segundo Johnson,⁶ permanece, no entanto, uma ambiguidade na compreensão da relação arquiteto-cliente, pois, atualmente, o cliente é o usuário dos serviços do arquiteto conforme entendido desde a Idade Média e, o arquiteto, como ouvinte nesta relação, age, também, como cliente no sentido antigo. Ao mesmo tempo, o cliente atual é o patrão no sentido de definir e decidir sobre os seus serviços, enquanto patrocina e encoraja o interesse do outro (o arquiteto).

Na verdade, todos os arquitetos consideram que têm clientes e poucos consideram que têm patrão. A relação equilibrada entre eles vai depender do prestígio e nome do arquiteto. Se o termo *Patronage* (patrocínio) for

³ O conceito de *city marketing* que se inclui dentro do conceito de “*marketing* do lugar”, segundo ASHWORTH, G. T.; VOOGD, H. (*Selling the cities: marketing and place promotion*. Chicester: John Wiley & Sons, 1994), é o resultado da integração de três escolas de pensamento: o *marketing* sem fins lucrativos, o *marketing* social e o *marketing* da imagem, sendo frequentemente de responsabilidade do setor público, isoladamente, ou em conjunto com a iniciativa privada.

⁴ JOHNSON, Paul-Alan. *The theory of Architecture*. Concepts, themes, & practices. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994, p. 120.

⁵ JOHNSON, op. cit., 1994, p. 120.

⁶ JOHNSON, *ibid*.

considerado como uma forma de poder para ambos, reunirá, ao mesmo tempo, convergência e cooperação, nascidas do respeito e talento de ambos. Na história, vários empresários transformaram-se em patronos de arquitetos e fizeram as ideias destes arquitetos se concretizarem.⁷

Neste sentido, é interessante lembrar que este *patrono*, hoje, está representado, muitas vezes, pelo empreendedor imobiliário ou incorporador. Este termo, empreendedor imobiliário em inglês *developer*, provém do francês antigo *desveloper* (*disvelop*), derivado de *dis*, mais *volup*. Ou ainda, *velop* do francês *voloper*, *envelop*, e do italiano *viluppare*, *wrap up*, embrulhar. Portanto, *disvelop* ou *develop* significa descobrir, desembrulhar, desdobrar, revelar o que está contido. Curiosamente, em relação à conotação negativa que o termo *developer* adquiriu, existe uma segunda raiz latina *vel* e *vol* que significa rasgar, recusar bruscamente.⁸ Pode, portanto, ser entendido como um rompimento ou oposição ao existente, que a arquitetura, muitas vezes, tem realizado.

Os sentimentos negativos contra incorporadores provêm de uma atitude que acusa a submissão da arquitetura às torres de vidro das multinacionais e aos arranha-céus conduzindo à “comodificação” dos edifícios que passam a ser vistos como mercadoria, onde se procura pela alta liquidez no mercado (marketabilidade) por meio da conquista de uma universalidade e padronização do projeto necessárias a todo homem e a toda empresa. Esta arquitetura corporativa dos edifícios altos, ao construir cidades iguais na forma, quando adentra a década de 1970, passa a buscar a

⁷ Alguns exemplos desta relação podem ser citados: Jean Pierre Cluysenaar, o arquiteto das Galerias Saint Hubert, em Bruxelas, contou com as garantias financeiras do Banco Hauman/De Mot e suporte da autoridade estatal (Rei Leopold I), em 1837, para implementá-las (JODOGNE, Cécile. (Org.). *Three 19th century arcades*. Bruxelas: Solibel, [s.d.]); o industrial Henri Frugès patrocinou, em Pessac, em 1925, o projeto de Le Corbusier de 51 habitações, permitindo que ele pusesse em práticas suas idéias (JOHNSON, op. cit., 1994); Frank Lloyd Wright teve apoio de Hilla von Rebay, 1943-1949, consultora de arte e curadora da Fundação Solomon R. Guggenheim para a construção do museu em Nova York (ibid, 1994); Philip Johnson, teve o apoio de Gerry Hines, incorporador da Transco Tower, in Houston, Texas para que este projeto se concretizasse (DIAMONSTEIN, Barbaralee. *American Architecture now*. New York: Rizzoli International Publication, 1985, p. 156, apud JOHNSON, op. cit., 1994, p. 122).

⁸ Johnson, op. cit., 1994, p. 128.

diferenciação através de uma arquitetura mais complexa ao mesmo tempo em que retorna o seu olhar para edifícios institucionais, como museus e centros culturais, mas agora no âmbito do setor privado ou do dito terceiro setor.

Para agravar esta situação, a presença de arquitetos e urbanistas nos quadros da administração pública, também reforça esta função de visibilidade da arquitetura e do desenho urbano, numa associação de notoriedade do arquiteto com o gestor da municipalidade. Não apenas a arquitetura, mas o projeto urbano e o planejamento urbano têm sido usados como instrumentos de divulgação e promoção pessoais e político-eleitorais. O cliente é, então, o poder local que patrocina as obras do arquiteto urbanista e não a cidade, entendida como o conjunto de seus cidadãos.

A arquitetura corporativa

Começando pelos tempos mais remotos, na civilização egípcia (3400-900 a.C.), as pirâmides (Figura 44), foram obras monumentais construídas em pedra para durar para sempre, que segundo Gardiner⁹ transmite estabilidade pela clareza das linhas e amplitude da base. Para French,¹⁰ foram simbólicas quanto à importância devotada pelos egípcios para a vida após a morte, reforçando a importância atemporal da alma comparada à natureza temporária do corpo. É interessante observar a força desta geometria que, posteriormente, passaria a ser utilizada em obras modernas voltadas ao consumo da cultura, presente nos museus, como a Pirâmide do Louvre (Figura 45), Museu do *Rock and Roll* em Cleveland (Figura 46), dentre outras obras.

⁹ GARDINER, Stephen. *Historia de la Arquitectura*. Trad. Carmina V. Estrada C. México: Trillas, 1994.

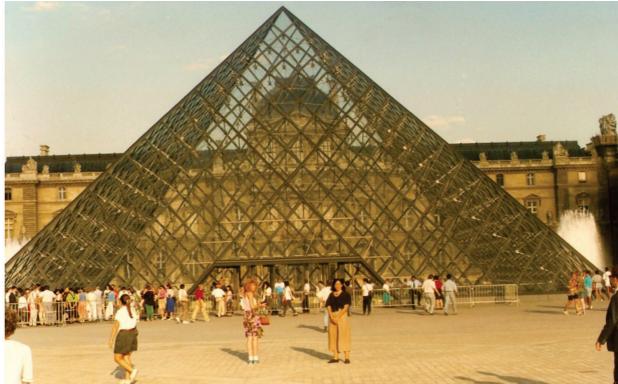
¹⁰ FRENCH, Hilary. *Architecture*. A crash course. New York: Watson-Guptill, 1998.

Figura 44 – Pirâmides do Egito.



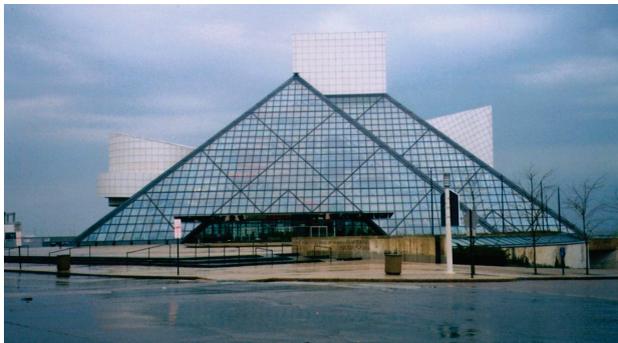
Fonte: Foto da autora, 2000.

Figura 45 – Museu do Louvre, Paris.



Fonte: Foto da autora, 1989.

Figura 46 – Museu do Rock an Roll, Cleveland, EUA.



Fonte: Foto da autora, 2002.

Embora em outro contexto, a arquitetura grega (850 a.C. a 297 a.C.) procurava refletir a natureza da sua sociedade em busca de liberdade, igualdade e amor às artes, acreditando no bem da humanidade (ainda que para poucos), dando ênfase aos edifícios ou espaços públicos como o Paternon, seus teatros ou a Ágora. O foco da organização urbana tinha como ponto central os lugares públicos.

Já no império romano, quanto mais ambicioso o esforço arquitetônico, mais se sobressaíram os romanos. A abóbada, a cúpula e o arco cuja construção o concreto tornou possível, combinaram-se para dar à arquitetura romana sua magnitude e, logicamente, reforçar a imagem do poderio de seu império.¹¹

No que se refere à Arquitetura Gótica (1100-1250), suas proezas abrem uma página nova na evolução espiritual do homem e na vida das formas. A catedral gótica não estava projetada para acomodar-se ao lugar. O lugar deveria ser escolhido para acomodá-la.¹² Sua grandeza e dissonância com o lugar lembram alguns dos museus e centros culturais da atualidade (Figuras 47 e 48).

Figura 47 – Centro George Pompidou, Paris.



Fonte: Foto da autora, 1989.

¹¹ FRENCH, op. cit., 1998.

¹² GARDINER, op. cit., 1994.

Figura 48 – Museu Guggenheim, Bilbao, Espanha.



Fonte: Foto da autora, 2003.

No renascimento (1420-1550), o gosto pela rivalidade artística era incentivado pela riqueza dos novos mecenas que buscavam o grande projeto através de concursos, marcados pela influência Grega e Romana.

Nas questões urbanísticas, na França de Henrique IV (1553-1610) o foco esteve mais no projeto da cidade do que na construção de castelos, adotando um plano viário radial com a criação de praças na interseção das ruas. A *Place de Vosges*, originalmente *Place Royale*, foi o primeiro destes espaços cercados por casas. séculos mais tarde, Haussmann reorganizou as ruas de Paris baseado nas mesmas ideias. *Boulevards* circulares e vias radiais tinham como intenção criar grandes visuais assim como controlar seus habitantes.¹³

A proteção pela monarquia, igreja e nobreza foi substituída pela classe de mercadores durante o Século XVIII. A revolução industrial 1760-1830 assistiu ao aumento das manufaturas e os melhoramentos na tecnologia industrial gerar novas indústrias e criar novos edifícios. Este fato resultou numa massiva proliferação de edifícios que trouxeram em seu bojo uma dramática mudança na escala e nos volumes. A construção de vias de comunicação, estradas de ferro, canais e pontes, ou seja, infraestrutura

¹³ FRENCH, op. cit., 1998.

básica para o desenvolvimento industrial e a distribuição de seus produtos, constituiu-se em campos de atuação para grandes obras, embora, a princípio, restrito ao campo da engenharia. O estilo industrial, então, passou a relacionar-se com os negócios, adotando estruturas de rápida construção e alheias ao gosto e à moda do momento. Somente quando o espírito da nova era industrial começa a participar do repertório dos arquitetos, pela possibilidade de grandiosidade que poderia imprimir em suas obras, é que eles o assumem de fato. Segundo Benévolo,¹⁴ a adaptação da linguagem tradicional às novas exigências levaria ao movimento moderno.

Instalações públicas também refletiram o aparecimento da necessidade de uma administração urbana materializada através de seus edifícios. Os mercados cobertos foram os grandes representantes desta fase. Em Paris, o programa de renovação urbana implementado por Haussmann criou uma grande quantidade de facilidades para estes mercados.¹⁵ O maior deles foi o *St Martin* (Figura 49) projetado pelo jovem Perrye, entre 1811-1816 e o *St Germain*, por Blondel, 1813-1816. Segundo Pevsner,¹⁶ arquetipicamente superior aos mercados de Paris, surge em 1824-1836, *Granite Quincy Market*, em Boston (Figura 50), projeto de Alexander Parris.

Concomitantemente à construção destes mercados cobertos, cuja grandeza pretendia marcar a atuação dos novos governantes assumindo a característica de locais públicos, o setor privado cria os *Grands Magasins*, cujo mais famoso, foi o *Bom Marché*, seguido pelo *Printemps*, e *Gallerie Lafayette* em Paris (Figura 51). Outros espaços monumentais, criados pelos mercadores (burgueses), algumas vezes em parceria com o setor público, foram as galerias ou arcadas comerciais.¹⁷ Estas vão adotando tamanhos, cada vez maiores, para mostrar o poder da classe ou do Estado que as constrói. A Galeria Vittorio Emmanuele, (Figura 52) em Milão, construída

¹⁴ BENEVOLO, L. *História de la Arquitectura moderna*. Madrid: Taurus Ediciones, 1963.

¹⁵ GOSLING, David; BARRY, Maitland. *Design and planning of retail systems*. Londres: Architectural Press, 1976.

¹⁶ PEVSNER, Nikolaus. *A history of building types*. Londres: Thames and Hudson, 1976.

¹⁷ GEIST, Johann F. *Arcades: the history of a building type*. Trad. Newman J. O.; Smith J. H. Cambridge, Mass, and London: MIT Press, 1993.

pele estado Italiano pretendia mostrar a força de um Estado em processo de unificação.¹⁸

Figura 49 – Mercado coberto de *St Martin*, Paris.



Fonte: Foto da autora, 1999.

Figura 50 – Mercado coberto de *Granite Quincy Market*, Boston, EUA.



Fonte: Foto da autora, 2002.

¹⁸ VARGAS, Heliana C. *Espaço terciário*. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001.

Figura 51 – Galeries Lafayette, Paris.



Fonte: Foto da autora, 2003.

Figura 52 – Galeria Vittorio Emanuele.



Fonte: Foto da autora, 1998.

É interessante observar que após a revolução francesa, os 400 hectares de bens nacionais recuperados do clero e dos emigrantes, foram distribuídos, gratuitamente, ou vendidos pela melhor oferta. Esta privatização da terra urbana criava, assim, a empresa urbana, na primeira metade do Século XIX, que passaria a ser governada pela especulação imobiliária, mais do que pelo Estado. Foi a intervenção dos primeiros capitalistas e homens de negócios que modificaram, consideravelmente, a fisionomia de Paris.¹⁹ Apoiada nas teorias econômicas liberais e na necessidade de aumentar as divisas públicas, a prática de privatização das propriedades faz surgir uma clara divisão entre o edifício e o terreno no qual se implanta, desaparecendo o caráter de relação permanente e fazendo nascer o mercado imobiliário.²⁰

¹⁹ VARGAS, *ibid.*, 2001.

²⁰ BENEVOLO, *op. cit.*, 1963.

As galerias comerciais, então nascidas, têm esta característica de empreendimento imobiliário, associado ao capital mercantil, que antecede em mais de um século o nascimento dos *shopping centers*, símbolos claros da sociedade de consumo em meados do Século XX.²¹

Outro espaço terciário onde estas estruturas de vidro e ferro começaram a ser utilizadas foram os centros de exposição. Na França, havia uma tradição não adotada na Inglaterra, de organizar, com frequência, exposições para a indústria nacional, (talvez por analogia às grandes feiras da Europa na Idade Média). Mas, o primeiro grande destaque arquitetônico ficou a cargo de Joseph Paxton, com o projeto do *Crystal Palace*, construído para receber a Grande Exposição de 1851, no *Hyde Park* e considerado o ponto de inflexão a partir do qual o interesse arquitetônico por estes materiais iniciou-se.²²

Estas grandes estruturas, como o *Crystal Palace*, demonstravam o orgulho da nação e identidade com relação à sua habilidade e poder construtivo, levando a uma continuada produção arquitetônica com este caráter, desencadeando uma série de outros projetos.

Na Exposição, em Paris, de 1889 surgiram o vão mais largo e a estrutura mais alta da época. A *Galerie des Machines*, apresentava enormes esquadrias e vão de 120 metros. A mais alta foi a Torre Eiffel.²³ Percebe-se aqui a tentativa de expressar a importância da nação pela obra de arquitetura/engenharia.

De alguma forma nasce aqui uma tentativa de marcar a imagem do País. As exposições, que hoje se repetem através dos grandes centros de convenções, são um novo momento que busca marcar a cidade dos negócios.

De posse desta nova tecnologia e tendo como motivação a reconstrução da cidade de Chicago após o incêndio, em 1871, a necessidade de enfrentar o período de depressão que se seguiu, a escassez de áreas disponíveis e o conseqüente aumento do preço do solo, e a pressão para

²¹ VARGAS, op. cit., 2001.

²² FRENCH, op. cit., 1998.

²³ FRENCH, op. cit., 1998.

atender as demandas por mais espaço, o mercado fez nascer os edifícios altos. Estes, os primeiros arranha-céus tinham 15 andares.²⁴

Por volta de 1920, arranha-céus tornaram-se crescentemente viáveis em termos de custo-benefício e clientes corporativos decidem neles investir. As torres de vidro passam a ser concebidas como monumentos ao capital. A partir de 1930 surgiram edifícios cada vez mais altos em busca da demonstração de força e poder.²⁵

É interessante observar que foram as corporações norte-americanas que fundaram o *Museum of Modern Art* (MoMA), e asseguraram o rápido sucesso do *International Style* e suas derivações. A partir de então, patrocínio, na América do Norte, significava formar uma imagem de si mesma que, até hoje, apesar de mudanças na ênfase e na moda, dita a face aceitável da arquitetura contemporânea.

Tão significativa tem sido esta questão de imagem da arquitetura e tão grande a sua visibilidade que foi alvo do ataque de 11 de setembro de 2001, símbolo do capital e do imperialismo.

Quanto ao papel do arquiteto neste processo, já lembrara Tom Wolfe em *From Bauhaus to our house*²⁶ sobre a dificuldade dos arquitetos americanos em trabalhar com a questão do poder corporativo e os direitos do cliente corporativo em face ao ego dos arquitetos. É importante notar que as financeiras apenas concedem empréstimos para edifícios comercializáveis. Estes edifícios feitos para o mercado, com usuários ainda desconhecidos só assumem personalidade depois de preenchidos por um dono.²⁷ Desta forma, a imagem do edifício passou a constituir um aspecto

²⁴ Um dos mais significativos foi *Schlesinger and Mayer Store* (*Carson and Pirie Scott Building* 1899-1904), por Louis Sullivan. Depois veio o *Flatiron*, em Nova York, por Burnham and Root, o mais alto do mundo em 1902, na esquina da Broadway com a 5ª avenida. (FRENCH, op. cit., 1998).

²⁵ *Empire State* por Shreve Lamb, 1929-1931; *Seagram Building* – por Mies Van der Rohe, 1954-1958; *John Hancock Center* em Chicago, 1970, por Skidmore, Owings and Merrill; a *Sears Tower*, pelo de SOM Team, 1974; *The World Trade Center*, 1974, em Nova Iorque, por Minoru Yamasaki (FRENCH, op. cit., 1998); e outros tantos edifícios contemporâneos que marcam a paisagem dos países asiáticos e árabes.

²⁶ WOLFE, Tom. *From Bauhaus to our house*. London: Jonathon Cape, 1982.

²⁷ JOHNSON, op. cit., 1994.

de extrema importância em termos de relacionamento da empresa com o contexto empresarial e com a própria clientela.

Neste sentido, o que conta é a imagem da empresa, transmitida pela qualidade da obra arquitetônica, em termos formais, construtivos e tecnológicos.

A obra arquitetônica, no seu aspecto formal, marca e identifica o negócio e o edifício em locais onde a proliferação de grandes obras é uma constante, passando a agir como propaganda do próprio negócio.²⁸

A cidade corporativa

Empreendimentos muito grandes, por concentrarem atividades variadas, como os *shopping centers*, ou um grande número de pessoas circulando como os conjuntos de uso misto, juntamente com facilidade de estacionamento e outras vantagens e atrativos, passaram a viabilizar os seus negócios em qualquer área da cidade, criando suas próprias localizações privilegiadas. Passaram a representar a ação do capital imobiliário em associação com o capital mercantil e financeiro, em novas formas de acumulação.²⁹

Estes empreendimentos de uso misto, cujo exemplo mais significativo foi o *Rockefeller Center*,³⁰ assumiam como mote o conceito de diversidade urbana, então fortemente reconhecido por Jane Jacobs.³¹ Ou seja, recriavam um pedaço da cidade, originando seus próprios fluxos, o que garantia a viabilidade dos negócios presentes no empreendimento como um todo.

²⁸ VARGAS, Heliana C. Searching for a business Architecture. In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON SPACIAL ANALYSIS IN ENVIRONMENT-BEHAVIOR STUDIES, 1995. *Anais...* (resumo) Eindhoven, EIRASS, 1995.

²⁹ VARGAS, Heliana C. *Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização*. Tese (Doutorado). FAUUSP, São Paulo, 1992.

³⁰ WHITHERSPOON, R. E.; ABBETT, J. P.; GLADSTONE, R. M. *Mixed-use developments: new ways of land use*. Washington: Urban Land Institute, 1976.

³¹ JACOBS, Jane. *The death and life of great American cities: the failure of town planning*. Londres: Penguin Books, 1994 [1961].

Estas experiências, já reconhecidas por Victor Gruen, em 1954,³² serão absorvidas pelo poder local e, na década de 1980, o uso do desenho urbano se intensificará como instrumento de divulgação da imagem da cidade numa competição internacional, não mais apenas entre países ou grandes empresas multinacionais, mas no âmbito do poder local, isto é, das cidades. A visibilidade dada pelos meios de comunicação ao território (cidades) imprime-lhes a condição de *commodities*, onde a localização pode ser criada e divulgada.

O poder local, segundo Harvey,³³ começaria a abandonar sua posição de gerenciador de cidades, característico dos anos 1960, assumindo posturas de empreendedor, visando à promoção do desenvolvimento econômico e tendo o capital imobiliário como um grande parceiro.

Esta associação, não será inédita nem recente, mas, sem dúvida, de maior intensidade e de grandes proporções.

Diminuídas as vantagens locais devido ao grande desenvolvimento tecnológico dos transportes e comunicação, as grandes cidades e mesmo as cidades médias passam, então a concorrer entre si, procurando gerar maior atratividade, quer para os investidores quer para os “consumidores de cidades”.³⁴

Ainda, segundo salienta Harvey,³⁵ alguns tipos básicos de estratégias podem ser apontados para vencer a competição interurbana ou apenas dinamizar a sua economia: a exploração de vantagens particulares para a produção de bens e serviços; disputa por funções de comando e de controle no campo das finanças, informação e governo; a atração de consumidores através de inovações culturais, grandes equipamentos comerciais e de lazer, novos estilos de arquitetura e de *urban design*.

Neste sentido, os projetos de intervenção urbana contribuem para mudar a Imagem da Cidade e aumentar a sua atratividade sendo que as

³² WHITHERSPOON; ABBETT; GLADSTONE, op. cit., 1976.

³³ HARVEY, David. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, Estocolmo, 71 B, p. 3-7, 1989.

³⁴ VARGAS, Heliana C. The Architecture design as an efficient business advertisement: the case of São Paulo. In: CONFERENCE ON RECENT ADVANCES IN RETAILING AND SERVICES SCIENCE, 4. 1997. Scotsdale. *Anais...* (resumo) Scotsdale. EIRASS, 1997.

³⁵ HARVEY, op. cit., 1989.

políticas de *City Marketing* passam a agir como instrumentos altamente importantes nas questões de Gestão Urbana.

Projetos de renovação urbana, principalmente de áreas portuárias, fortemente marcados pelo caso de Barcelona com a preparação para as Olimpíadas de 1992, trazem à tona esta questão, passando a agir também como elementos promocionais da administração pública com intenção eleitoreira. No Brasil, o caso mais paradigmático está representado pela cidade de Curitiba.

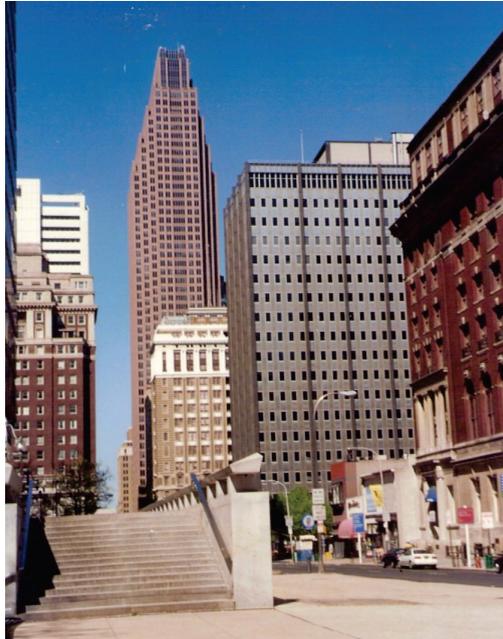
Na verdade, no processo de competição entre cidades, os espaços privilegiados bem projetados, com arquitetura de qualidade funcionam como uma grande vitrine da cidade e como forte elemento promocional da sua imagem, reproduzindo a intenção dos edifícios corporativos. Daí o empréstimo do termo cidade corporativa.

No entanto, segundo Zentes e Schwars-Zanetti,³⁶ muitas cidades têm perdido seu caráter individual ou se igualado a tantas outras, devido a sua neutralidade arquitetônica, como se pode observar nas Figuras 53, 54 e 55. Isto significa que substitutas para elas podem ser encontradas em toda parte. Desta forma, a diferenciação tem sido buscada pela inclusão ou resgate de elementos culturais característicos do local ou região.

Assim, pode-se perceber a tentativa de reforçar questões de ordem temática como a cultura, tendo na França um início promissor com suas intervenções em museus e centros culturais. O Centro *Georges Pompidou* por Renzo Piano, e depois, a Pirâmide do Museu do *Louvre*, foram maneiras de conseguir incorporar a surpresa e o contraste, o diferente. Houve a intenção de abandonar os princípios fundamentais do modernismo (racionalidade e funcionalidade), em troca das especificidades do lugar (histórico e cultural).

³⁶ ZENTES, Joachim, SCHWARS-ZANETTI, Werner. Planning for retail change in West Germany. *Built Environment*, v. 14, n. 1. Oxford, 1988, p. 38-46.

Figura 52 – Vista da Cidade de Chicago.



Fonte: Foto da autora, 2001.

Figura 53 – Vista da cidade de Filadélfia.



Fonte: Foto da autora, 1998.

Figura 54 – Vista da Cidade de Boston.



Fonte: Foto da autora, 2002.

Nesta busca, o espaço criado pelos computadores pode existir em qualquer lugar e não é limitado por nenhum contexto cultural ou físico. Com o *software* adequado e uma habilidade no teclado, qualquer um pode escapar do real no território da mídia. É difícil imaginar um mundo onde a experiência sensual e tangível é substituída pelo pensamento, um mundo onde o corpo é redundante.³⁷ O Museu de *Guggenheim* em Bilbao é o exemplo mais expressivo desta nova onda. Agora, o mais alto é ultrapassado pelo mais complexo.

A associação do poder local e mesmo nacional com a arquitetura e desenho urbano, fruto da ambição deste novo campo de atuação do capital, (da cultura de consumo, do turismo, da hotelaria, dos centros culturais e dos monumentos escultóricos), que pensa a cidade como produto para investidores e turistas, também tem uma intenção de promoção da gestão municipal com a finalidade político-eleitoreira. O poder local tem usado a arquitetura, o urbanismo e o planejamento urbano, através de concursos e seminários, como forma de autopromoção. O caso de Santo André na região metropolitana de São Paulo é paradigmático com

³⁷ FRENCH, op. cit., 1998.

relação à quantidade de seminários e eventos promovidos pela gestão municipal. Também no que se refere à arquitetura, a cobertura da Rua Oliveira Lima em Santo André (Figura 55), ou da Praça do Patriarca em São Paulo (Figura 56 e 57) são elementos escultóricos, que oneraram os cofres públicos, de eficiência limitada na dinâmica urbana e de estética duvidosa enquanto obra arquitetônica inserida no espaço urbano.

Figura 55 – Cobertura da Rua Oliveira Lima, Santo André, SP.



Fonte: Foto da autora, 1999.

Figura 56 – Detalhe do pórtico na Praça do Patriarca, SP.



Fonte: Foto da autora, 2002.

Figura 57 – Vista do Praça do Patriarca com a inserção do pórtico, São Paulo.



Fonte: Foto da autora, 2002.

É interessante observar que o cliente (patrão/patrono), receptor mais interessado nos benefícios desta arquitetura, os cidadãos, não são consultados neste processo.

Recentemente, o que se tem presenciado é o surgimento de outra estratégia, voltada principalmente às áreas de urbanismo e planejamento

urbano, materializada através de reuniões científicas, nos seus mais diversos formatos. Estes eventos, a nosso ver, mais do que uma boa forma de angariar recursos financeiros para os organizadores, possibilitam a conquista de notoriedade por parte dos profissionais que deles participam como conferencistas, coordenadores e debatedores, (e que na sua maioria não recebem remuneração alguma para tanto) e mantêm a visibilidade da municipalidade envolvida.

Como conclusão das reflexões acima, a posição de Dana Cuff³⁸ sobre o que seria um bom projeto é deveras oportuna. Para ela, o surgimento de um edifício deve originar-se do encontro das demandas de três atores principais: consumidor/público; solicitantes/participantes do projeto e dos profissionais de arquitetura. A excelência desta arquitetura será decorrência do acordo entre eles, cuja negociação se conduz por meio de sete princípios norteadores: demandas qualificadas, ampla visão, simplicidade dentro da complexidade, fronteiras abertas, flexibilidade com integração, equipe com independência e superação dos limites. A excelência do projeto não provém de um talentoso arquiteto ou cliente excepcional, isoladamente, mas de uma reação química entre os principais interessados. Não se pode falar de excelentes firmas ou excelentes arquitetos. Deve-se falar de um excelente projeto.

Uma tentativa de reconciliar esta contradição entre empresário-cliente querendo valor por dinheiro, o poder local votos por dinheiro, e o arquiteto desejando notoriedade e dinheiro por trabalho, tem sido o movimento do arquiteto para vender seu trabalho como um produto ou mercadoria. É isto que tem tornado a aplicação dos recursos públicos improdutiva e transformado nossas cidades no local de experiências mal sucedidas.

³⁸ CUFF, Dana. *Excellent practice: the origins of good building*. In: *Architecture: the story of practice*. Cambridge, Mass: MIT Press. 1991, apud JOHNSON, Paul-Alan. *The theory of Architecture: concepts, themes, & practices*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994, p. 166.

Barra da Tijuca, no limiar do Século XXI: do urbanismo modernista à cidade cenográfica?

Vera F. Rezende
Gerônimo Leitão

Este trabalho, resultado da pesquisa¹ realizada na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, na cidade do Rio de Janeiro, sobre o processo de urbanização em curso nos seus aspectos funcionais, morfológicos e ambientais, busca aprofundar a compreensão sobre determinados projetos residenciais, comerciais e de serviços que carregam um conjunto de elementos e intenções ainda não totalmente esclarecidos, posto que são recentes.² Trata-se, portanto, de refletir sobre realizações urbanísticas e arquitetônicas que, ao mesmo tempo em que não se enquadram nas previsões do plano original, parecem indicar um possível caminho, novas formas ou funções, que poderão prevalecer na região da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá e irradiar-se de maneira paradigmática

¹ Acompanhamento e análise dos impactos gerados no meio ambiente pelo processo de urbanização em curso da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá no Município do Rio de Janeiro.

² REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro: CREA-RJ, 2004.

para outras áreas de expansão do Rio de Janeiro ou de outras cidades brasileiras.

Três décadas de ocupação da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá

No final da década de 1960, a existência de uma área ainda intocada, aliada à necessidade de promover a expansão da cidade do Rio de Janeiro, resulta na contratação do arquiteto Lucio Costa para a elaboração de um Plano Piloto, destinado a ordenar a ocupação urbana da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá (Figura 58). Tratava-se, segundo as fontes oficiais,³ de adiantar-se ao processo inevitável de ocupação da área, com a definição de parâmetros construtivos, que a partir da proteção de características singulares da região, não permitissem a reprodução do que havia ocorrido com outros bairros da orla marítima, como Copacabana, Ipanema e Leblon, que nessa ordem sofriam um processo intenso de construção e adensamento, com o comprometimento da qualidade de vida em geral.

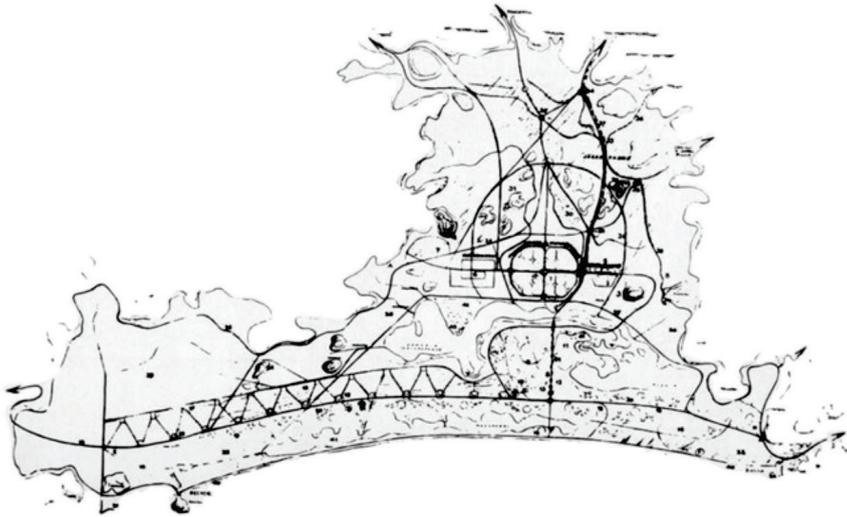
Desse modo, com o objetivo de estabelecer critérios de urbanização capazes de motivar e orientar o desenvolvimento ordenado da região, o Plano Piloto para a ocupação da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá procurou responder, nas palavras de seu autor, o arquiteto Lucio Costa,

Qual o destino dessa imensa área triangular que se estende das montanhas ao mar numa frente de vinte quilômetros de praias e dunas e que, conquanto próxima, a topografia preservou? Em que medida antecipar, intervir? Como proceder?

Segundo Lucio Costa, embora o primeiro impulso fosse impedir a urbanização, esta já seria irreversível:

³ COSTA, Lucio. *Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Rio de Janeiro: Agência Jornalística Image, 1969.

Figura 58 – Croqui do Plano Piloto.



Fonte: Costa, 1969.

A primeira dificuldade que se apresenta, portanto, ao urbanista, é esta contradição fundamental. A ocupação da área nos moldes usuais, com bairros que constituíssem no seu conjunto praticamente uma nova cidade, implicaria na destruição sem remédio de tudo aquilo que a caracteriza. O problema consiste então em encontrar a fórmula que permita conciliar a urbanização na escala que se impõe, com a salvaguarda, embora parcial, dessas peculiaridades que importa preservar.⁴

A então recente inauguração de Brasília, em 1960, cujo plano urbanístico – também de autoria do arquiteto Lucio Costa – fora idealizado dentro dos princípios do urbanismo modernista tornara-se uma referência, com a possibilidade de novas configurações na relação área livre e área construída, assim como do redimensionamento de áreas verdes no interior das cidades. Apesar das semelhanças, no que se refere à matriz conceitual dentro dos princípios do urbanismo modernista,

⁴ Ibid., p. 8.

se tornariam evidentes, ao longo do tempo, as diferenças, no que diz respeito ao processo de implantação, entre os planos pilotos de Brasília e da Barra da Tijuca / Baixada de Jacarepaguá. No caso da novíssima fronteira de expansão urbana⁵ da cidade do Rio de Janeiro, se destacaria, particularmente, a pressão exercida pelos proprietários de terras, com vistas à definição de índices mais permissivos para o aproveitamento de terrenos. Para Lucio Costa, a propriedade fundiária constituía uma das diferenças fundamentais entre o plano de Brasília e o que ordenaria a urbanização da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá.⁶ Enquanto em Brasília, o poder público estava de posse da área onde seria implantada a nova capital federal, na Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a propriedade da terra era basicamente privada.

De acordo com o discurso urbanístico contido no Plano Piloto, a melhoria da qualidade de vida, a preservação do meio ambiente e o adequado ordenamento da ocupação da região seriam alcançados através de um zoneamento rigoroso, que definiria relações entre determinadas frações do território e práticas sociais, o que, acreditava-se, poderia eliminar as deseconomias e os conflitos característicos das cidades definidas como tradicionais – um ideário construído pelo urbanismo moderno, cujos postulados básicos foram forjados nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, realizados nas décadas de 1920 e 1930.⁷ Esse plano, entretanto, promoveria a abertura de novos espaços ao capital imobiliário, ainda que sob um ordenamento em que a preocupação paisagística – termo utilizado à época, antecipando-se à preocupação ambiental – estivesse presente.

Além de promover a regulação da ocupação da região, o Estado cumpriria outro papel relevante na estruturação desta área de expansão

⁵ ABREU, Maurício. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

⁶ “O PP. da Baixada de Jacarepaguá, por seu condicionamento e características revelou-se desde logo o oposto de Brasília.” COSTA, Lucio. *Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá – Avaliação*, parecer elaborado em 23 de junho de 1980. (mimeo)

⁷ LEITÃO, Gerônimo. Barra da Tijuca: do mundo intocado primevo à cidade planejada para o Século XXI. In CASTRIOTA, Leonardo (Org.). *Urbanização Brasileira: Redescobertas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2003.

da cidade do Rio de Janeiro, investindo maciçamente na construção de um complexo sistema viário (estradas, vias elevadas, túneis), que permitisse melhores condições de acessibilidade, e, também, na implantação da infraestrutura urbana necessária.

Passados cinco anos da apresentação do Plano Piloto, em 1975, a Barra da Tijuca se transforma na grande área de expansão da cidade, em termos de espaço residencial destinado aos segmentos de maior renda da sociedade – sendo, por esse motivo, caracterizada pelos empresários do setor imobiliário, como um “Eldorado Urbano”.⁸

Ao longo das últimas três décadas, diversas alterações são realizadas no Plano Piloto, a maioria no sentido de promover os ajustes necessários aos interesses do empresariado do setor imobiliário, através da alteração de gabaritos e de usos previstos inicialmente, bem como das condições de parcelamento do solo. Nesse período, etapas distintas podem ser observadas, desde a fase pioneira dos desbravadores responsáveis pela colonização da nova fronteira, até a estruturação da chamada “cidade planejada para o Século XXI”.⁹

O primeiro momento da ocupação da Barra da Tijuca se caracteriza pela emergência dos condomínios privados.¹⁰ A partir da segunda metade da década de 1970, esses empreendimentos imobiliários dão origem a um novo conceito de moradia, associando residências a serviços e lazer. Esses condomínios, alguns em verdade loteamentos com bloqueios que impedem a circulação nos moldes da cidade tradicional, se tornam um paradigma para futuros empreendimentos na região, contribuindo significativamente para a consolidação da ocupação da Barra da Tijuca. Surgem desse modo, os condomínios Nova Ipanema e Novo Leblon, cuja apresentação para vendas baseia-se na possibilidade de recriação de

⁸ LEITÃO, Gerônimo. *A construção do Eldorado urbano: O Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988*. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense – EDUFF, 1999.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Não por acaso, os primeiros condomínios privados implantados na Barra da Tijuca denominavam-se Nova Ipanema e Novo Leblon, numa clara alusão aos tradicionais bairros da zona sul carioca, agora numa versão moderna, passada a limpo.

espaços semelhantes aos dos antigos bairros da cidade, porém projetados sem os seus supostos vícios, espaços segregados tanto física quanto socialmente.

Nos anos 1980, surgem empreendimentos destinados à atividade comercial, serviços e lazer, fora dos limites dos condomínios privados, observando-se, ainda, a construção de um expressivo número de unidades residenciais multifamiliares, com menor porte. Destaca-se, ainda, nesse período, o surgimento dos apart-hotéis ou hotéis residência – edificações que mesclam os usos residencial e turístico. Esse tipo de empreendimento atrai particularmente o setor imobiliário,¹¹ por ser identificado como aquele que permite a aplicação de maiores índices construtivos, quando comparado com outros destinados aos usos residencial e comercial. Pretende-se, desse modo, por exemplo, construir edificações de quinze pavimentos, em locais onde o gabarito máximo permitido era de apenas cinco.

Ao longo da década de 1990, o significativo contingente populacional da região estimula o surgimento de edifícios comerciais de maior porte, originando um novo *boom* imobiliário, com o lançamento de complexos de salas comerciais e de escritórios. Observa-se, ainda, nesse mesmo período, que grandes empresas começam a se estabelecer na Barra da Tijuca, graças à melhoria das condições de acessibilidade, às inovações tecnológicas no campo das telecomunicações e, também, pelas amenidades proporcionadas por essa região.

Simultaneamente, novos empreendimentos residenciais procuram expressar a evolução dos condomínios privados – com a introdução do conceito de *home-office* – enquanto que, numa espécie de popularização da Barra da Tijuca, outros são construídos em terrenos menos valorizados, cujas unidades se destinam a uma clientela de menor renda. As áreas mais

¹¹ Sobre a rentabilidade dos investimentos em apart-hotéis, publicou a Revista Veja (07 de fevereiro de 1990): “Investidores mais sensíveis largaram na frente numa nova corrida para o litoral que, se não permite ganhar dez vezes o capital inicialmente investido, se tornou em certos casos uma aplicação capaz de render, nos últimos doze meses, duas vezes mais que o ouro e o dólar. [...] Os flats ou apart-hotéis erguidos na vizinhança das praias valorizaram-se em média 50% acima dos apartamentos ou escritórios erguidos no miolo das grandes cidades”.

nobres do Plano Piloto, por sua vez, constituem verdadeiras reservas, destinadas à realização de empreendimentos voltados para os segmentos de renda mais elevada. Destaca-se, nesse caso, o Barra *Golden Green*, um dos mais luxuosos condomínios da Barra da Tijuca, que associa, de modo inovador, uma baixa densidade construtiva e populacional a uma grande área verde, aproveitando-se, ainda, do *marketing* ecológico, já que seu lançamento ocorre durante o encontro mundial da Eco 92, no Rio de Janeiro.¹²

Nos anos 1990 consolida-se, também, a imagem da região como lugar privilegiado do lazer e do turismo, com o lançamento de novas opções de entretenimento, representadas, principalmente, pelos parques temáticos, sugerindo, assim, investimentos futuros do setor hoteleiro. Atualmente, é possível afirmar que a Barra da Tijuca cumpre, de modo simultâneo, os papéis de área de expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro e de centro de prestação de serviços na escala metropolitana, atraindo habitantes de municípios situados na Baixada Fluminense e de Niterói e São Gonçalo, do outro lado da Baía de Guanabara.¹³

Os novos paradigmas da “cidade planejada para o Século XXI”

Na década de 1990, novas manifestações quanto à forma, função e destino dos empreendimentos implantados na área do Plano Piloto começam a ocorrer de modo mais significativo. Dando continuidade a um processo iniciado nos anos 1970, condomínios são denominados “novos”, apelando, mais uma vez, para a (re)construção de um novo bairro em alternativa à velha cidade.

¹² FARIAS FILHO, José Almir. *Qualidade da forma urbana em Planos de Ordenamento Espacial: os casos dos bairros da Urca e Barra da Tijuca*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo PROURB/UFRJ). Rio de Janeiro, 1997.

¹³ CARVALHO HOSKEN ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES S.A. *Barra da Tijuca ano 2000: trajetória para o terceiro milênio*. Rio de Janeiro: A Entidade, 1996.

Nesses trinta anos de ocupação da Barra da Tijuca e da Baixada de Jacarepaguá, a produção do espaço urbano é marcada por embates entre interesses do setor imobiliário diante de uma nova área a ser ocupada e os princípios preservacionistas da proposição original do arquiteto Lucio Costa.¹⁴

No que se refere aos empreendimentos comerciais e de serviços, é possível afirmar que esse é o campo em que a forma, a função e o destino dos empreendimentos mais se distanciaram daqueles previstos no plano original e se modificaram em relação aos implantados nas décadas anteriores. A recriação cenográfica da cidade tradicional é uma característica de alguns desses projetos. Há, ainda, aqueles que buscam a diferenciação pelos aspectos formais da edificação, a partir de uma arquitetura que toma como referência, por exemplo, elementos de empreendimentos imobiliários construídos em Miami, nos Estados Unidos. Como exemplo da recriação cenográfica, destaca-se o Barra *World Shopping* – “o primeiro *shopping* temático da América Latina”. Neste *shopping*, “inspirado no *Epcot Center*”, lojas, restaurantes e escritórios estão dispostos em torno de praças cuja ambiência faz referências a diferentes países europeus. Numa das praças, por exemplo, é possível encontrar uma réplica da Torre Eiffel (Figura 59), enquanto noutra, o marco referencial é a torre de Pisa (Figura 60). O objetivo final dessas referências a outros lugares, propósito que parece ser compartilhado por corretores dos *stands* de vendas do Barra *World Shopping*, é fazer com que as pessoas se sintam nas cidades, das quais alguns elementos e marcos foram apropriados e incluídos no projeto, sem sair do Rio de Janeiro.

A representação de Miami na Barra da Tijuca tem como exemplo emblemático os onze prédios do *Oceanfront Resort* (Figura 61), um projeto desenvolvido por escritórios de arquitetura norte-americanos, responsáveis pelos condomínios *Fisher Island* e *Williams Island*, construídos naquela cidade. Logo, serviços, tecnologia, segurança, lazer e uma arquitetura cenográfica parecem ser os novos paradigmas que modelarão os futuros empreendimentos imobiliários da Barra da Tijuca.

¹⁴ Sobre essa questão afirma Lucio Costa: “[...] o primeiro impulso, instintivo, há de ser sempre o de impedir o que se faça lá seja o que for. Mas, por outro lado, parece evidente que um espaço de tais proporções e tão acessível não poderia continuar indefinidamente imune, teria mesmo de ser, mais cedo ou mais tarde, urbanizado.” COSTA, Lucio, op. cit., 1969, p. 8.

Figura 59 – *Shopping Barra World*.



Fonte: Foto dos autores, 2005.

Figura 60 – *Shopping Barra World*.



Fonte: Foto dos autores, 2005.

Figura 61 – Condomínio *Ocean Front*.



Fonte: Foto dos autores, 2005.

A Barra como espaço cenográfico

Ao analisarmos o processo de urbanização da Barra da Tijuca e, em especial, os novos empreendimentos, algumas questões se destacam. A primeira delas é de que maneira esses novos fatos urbanísticos respondem, quanto à sua forma e função às expectativas dos cidadãos.¹⁵ Holanda nos lembra que não é legítimo, nem útil definir a forma da cidade como um objeto, mas sim como uma situação relacional. Tal postura implica, portanto, compreender para quem se destinam esses espaços e, também, quem são os excluídos e quais as expectativas sociais que não se enquadram nesse contexto.

Numa primeira aproximação, poderíamos afirmar que nos empreendimentos residenciais, os moradores se vinculam a esses, dispostos pelos diferentes níveis de renda distribuídos segundo os diferentes valores do metro quadrado. Nos demais, os empreendimentos de comércio e lazer, os destinatários estão na categoria de consumidores, ou seja, os potenciais compradores. Ficam excluídos de antemão, como usuários, aqueles que não possuem renda para qualificar-se para o consumo dos produtos ou serviços ofertados. Esses estarão presentes nesses empreendimentos como funcionários ou empregados.

Um aspecto relevante dessa questão, ainda que não novo, relaciona-se com a clara intenção por parte dos gestores dos empreendimentos de produção de espaços elitizados. Ou seja, o processo de elitização desses espaços, não é decorrente somente do valor do metro quadrado das unidades correspondentes, mas trata-se de uma qualidade a ser buscada como outras ligadas à qualidade de vida. Ser um espaço exclusivo, isto é, que exclui, constitui um fator a ser adicionado ao empreendimento, privando os moradores deliberadamente, que assim o escolhem,¹⁶ do contato com o restante dos moradores da cidade pertencentes a outros extratos sociais.

¹⁵ HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine; FARRET, Ricardo Libanez; CORDEIRO, Sônia Helena Camargo. Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação? In: *R. B. Estudos Urbanos e Regionais* n. 3, nov. 2000.

¹⁶ Uma polêmica tomou conta dos jornais, entre eles, o *Jornal O Globo* (12 de dezembro de 2002), por conta da tentativa de interdição dos espaços do condomínio residencial Barra *Golden Green* para familiares e amigos do jogador de futebol Ronaldo. Nesse caso específico, ainda que o jogador possua renda suficiente para a aquisição do imóvel, seus familiares e amigos não são bem-vindos, por não possuírem aspecto considerado por outros moradores adequado e condizente com um ambiente exclusivo.

A segunda questão, relacionada à primeira, diz respeito ao nível de utilização pública dos espaços produzidos na região. Embora essa questão relacione-se ainda a questões resultantes do processo de segregação social ou de renda porque passam os bairros mais nobres e valorizados da zona sul e a Barra da Tijuca, o aspecto que se pretende destacar é o que se traduz pela diminuição crescente dos espaços públicos que vêm sendo gradativamente substituídos por espaços semipúblicos.

Nas áreas já urbanizadas do Plano Piloto, assiste-se, de forma generalizada, à ausência de soluções tradicionais como os loteamentos com ruas, largos e praças. Assiste-se, ao contrário, à criação de praças internas aos condomínios ou, até, ao fechamento de loteamentos regulares que tomam como modelo os condomínios, tornando privativos os logradouros públicos, as ruas e praças. O fato urbanístico novo é a tentativa de recriação da cidade tradicional com ruas e calçadas que, contudo, não são públicas, mas parte de um complexo centro de compras, cuja forma escolhida é a replicação de elementos da cidade antiga, dispostos dentro de um ritmo que persegue a diversidade sem encontrá-la, como no caso emblemático do Centro Comercial *Downtown* (Figura 62).

Figura 62 – *Shopping Downtown*.



Essa solução, em especial, é digna de nota ao incluir não só definições urbanísticas, mas também arquitetônicas. Mostrando-nos mais uma vez que forma é relação e não objeto,¹⁷ formas arquitetônicas que remetem ao sobrado de dois ou três pavimentos são reescritas dentro de uma linguagem pós-moderna e buscam levar o usuário à sensação de estar na cidade tradicional, elevando-o de forma saudosista à categoria de pedestre e não mais de consumidor de espaços privativos de um *shopping*. Trata-se, entretanto, não mais de um pedestre exposto às surpresas da cidade dada a sua dimensão democrática, para todos, e eventualmente selvagem, mas de um pedestre inscrito num espaço reescrito de onde se banuiu a surpresa, substituída simbolicamente por um ritmo arquitetônico, tarefa que o pós-modernismo toma para si, para se fugir da denunciada monotonia presente nos conjuntos arquitetônicos modernistas.

Outras questões a destacar também se relacionam à primeira. Um primeiro aspecto diz respeito à fragmentação observada no processo de urbanização em curso. Tal fragmentação presente em geral nos espaços da cidade tradicional ocupados posteriormente por iniciativas construtivas próprias do urbanismo modernista¹⁸ seria um dos aspectos a ser evitado pela adoção do Plano Piloto, um plano com critérios orientados para a harmonia do conjunto e não para a solução parcial de índices construtivos relacionados a empreendimentos isolados. A busca por um sentido de unidade permite ao autor do plano aconselhar: “Com esse mesmo propósito de harmonia será conveniente que, na área a se urbanizada, os projetos sejam submetidos a uma comissão especial de aferição arquitetônica, com possibilidade de recurso ao IAB”.¹⁹ Ainda que a recomendação possa ser questionada ao tentar impor e cristalizar critérios arquitetônicos, não podemos deixar de reconhecer a intenção de criação de um espaço integrado morfologicamente.

¹⁷ HOLANDA; KOHLSDORF; FARRET; CORDEIRO, op. cit., 2000.

¹⁸ Sobre este assunto, ver REZENDE, Vera F. As transferências internacionais e o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE, *Anais...* Natal, RN, novembro 2000.

¹⁹ COSTA, op. cit., 1969, p. 13.

Em seminário²⁰ realizado com o objetivo de se comparar as expectativas do corpo técnico original, que juntamente com o arquiteto Lucio Costa em 1969 deu início à implantação do Plano Piloto, e compará-las com o resultado atual do processo de urbanização, alguns pontos levantados foram recorrentes em algumas exposições. A possibilidade de a Barra da Tijuca se tornar paradigma para outras cidades ou parte delas. Augusto Ivan Pinheiro neste mesmo seminário, afirma: “A Barra da Tijuca tornou-se um modelo para outras partes da cidade. Os condomínios fechados começaram a ser copiados antes mesmo que razões ligadas à segurança criassem essa necessidade”.²¹

Concretizar-se como conjunto urbanístico harmônico destaca-se, ainda, no mencionado seminário como um dos principais objetivos a serem perseguidos pelo plano. Nas palavras do arquiteto Hugo C. Hamann:²² “A intenção do professor Lucio Costa era de que a Barra nascesse pronta, em escala definitiva”. Daí a definição dos altos gabaritos das áreas destinadas a torres e da restrição imposta a outras áreas que deveriam permanecer baixas em altura e em densidade. Livre da construção e reconstrução do restante da cidade, a Barra deveria ser concretizada como um conjunto já visualizado no momento de concepção do plano piloto.

A resultante do processo de urbanização nos mostra, entretanto, uma alternativa aos desígnios do plano. Os empreendimentos não se complementam e os seus limites físicos constituem barreiras visuais com a clara delimitação dos lotes. As entradas são, em geral, bloqueadas por guaritas, assemelhando-se cada um deles aos pequenos burgos medievais com algum nível de vida própria e com a existência de indivíduos

²⁰ O Seminário Plano Piloto para Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: intenções e realizações após três décadas, realizado nos dias 4 e 5 de Junho de 2002, no Auditório do CREA-RJ, foi coordenado pelos autores deste trabalho como parte da pesquisa Acompanhamento e análise dos impactos gerados no meio ambiente pelo processo de urbanização em curso da Barra da Tijuca e baixada de Jacarepaguá no município do Rio de Janeiro (REZENDE, Vera; LEITÃO, Gerônimo. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro: CREA- RJ, 2004).

²¹ Exposição do arquiteto Augusto Ivan Pinheiro no Seminário Plano Piloto para Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá: intenções e realizações após três décadas, 2002.

²² Hugo Cristiano Hamann, arquiteto, junto com outros técnicos, entre eles, a arquiteta Maria de Lourdes Denerusson e a engenheira Suzanna Calihman, assessoraram o autor do plano nos primeiros detalhamentos e nos passos iniciais de sua implantação.

considerados no projeto, esses somente moradores, consumidores e, por falta de alternativa, os necessários empregados para fazê-los funcionar.

A escala monumental, a grande extensão da Barra da Tijuca, os espaços vazios e as grandes dimensões dos lotes, onde se localiza cada um dos empreendimentos, intensificam e tornam mais evidente a fragmentação e a falta de unidade que existe entre eles. A diversidade da arquitetura, se compararmos os empreendimentos entre si, em pequena escala, própria do período posterior ao modernismo como solução e padrão, serve para enfatizar essa fragmentação. Coexistem lado a lado, sem comunicação entre si inclusive viária, conjuntos onde se apresentam o neocolonial de influência espanhola, o “pós-moderno” inspirado em Miami e a arquitetura *high-tec* com estrutura metálica. Entretanto, se alguma unidade morfológica está sendo ensaiada ao longo do processo de urbanização esta se encaminha para aspectos de semelhança com cidades de outros países que dividem os mesmos valores culturais e estéticos. Nessas cidades, algumas antigas, mas redesenhadas em parte, surgem, pois, espaços e iniciativas que se assemelham a outras em outros países ou continentes, reforçando a ideia de um caminho em direção a uma cidade “genérica” no sentido dado por Koolhaas.²³

No caso da Barra da Tijuca observa-se esse fenômeno presente em tantas outras cidades.²⁴ Formas novas, novas imagens, representações adequadas de novas atitudes e culturas parecem ser instrumentos de formas modernas de dominação e de manipulação cultural.²⁵ Como resposta ao mercado imobiliário e ao mercado de consumo, a inserção da Barra da Tijuca se dá através da transformação de critérios originais do plano piloto, que dão como resultado uma nova fisionomia.

Cria-se, de maneira coerente, um mercado simbólico de imagens apoiadas na arquitetura e no urbanismo, em que códigos comuns orientam-

²³ KOOLHAAS, R. La ciudad genérica. In: *Lo Urbano*. Barcelona: Ángel Martín Ed., 2004.

²⁴ Ver SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada do século: agentes estratégias e escalas de ação política. In: *Revista de Sociologia e Política n. 16*. Curitiba, Junho de 2001.

²⁵ BOURDIEU, Pierre. *Contrafogos, táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

se para pessoas que irão entendê-los, aqueles que compartilham o mesmo ‘*habitus*’, noção desenvolvida por Bourdieu, para designar os sistemas e as operações coletivamente orquestradas sem a ação de um maestro, constantemente reatualizados.²⁶ Os centros comerciais temáticos da Barra da Tijuca são sinais reconhecidos e dirigidos para uma determinada população.

Os projetos mais recentes se assemelham em aspectos formais e funcionais. A opção pela arquitetura pós-moderna substitui aspectos de massificação denunciados no modernismo por uma suposta diversidade, mas plena de semelhanças. Assiste-se na Barra da Tijuca à “miamização” de sua fisionomia, propiciada pela seleção predominante e crescente de projetos que nos lembram essa cidade. O espaço da Barra da Tijuca, a par disso, passa a ser objeto de projetos cenográficos em que se valoriza a experiência de estar num novo espaço, como o *shopping* temático que reproduz elementos de cidades como Veneza ou Paris, sem precisar deslocar-se, ou a experiência de consumo de um lazer de novo tipo, com uma aglomeração de cinemas e restaurantes justapostos.

A própria denominação dos empreendimentos nos remete bem para longe e para fora da realidade local. Trata-se dos *New York City Center* (Figura 63), *Downtown*, *Citta America*, *Golden Green*, *Ocean Front*, etc. Projetos que possuem como característica comum a possibilidade de se localizarem em qualquer cidade e, portanto, inseridos no circuito mundial de espaços urbanos e que são potencialmente modelos para outras áreas de expansão de outras cidades do Brasil.

Mais que isso, o *shopping* temático ou a arquitetura espanhola, não criam somente simulacros num sentido lúdico, mas fazem com que esses elementos atuem substituindo a realidade, que se torna desnecessária à maneira de Las Vegas.²⁷ Na sociedade da mídia e do consumo, nos lembra Baudrillard,²⁸ as pessoas são apanhadas pelo jogo de imagens, espetáculos

²⁶ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1999.

²⁷ Sobre a cidade de Las Vegas, Nevada, EUA: DAVIS, Mike. *Cidades mortas*. Rio de Janeiro: Record, 2007.

²⁸ BAUDRILLARD, J. *Simulacra and simulation*. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1994.

e simulacros, que têm cada vez menos relações com uma realidade externa, a tal ponto que os próprios conceitos de social, político, ou até realidade, não mais parecem ter qualquer significado. A realidade, pois, se desvanece.²⁹

Figura 63 – *Shopping New York City Center*.



Fonte: Foto dos autores, 2005.

²⁹ Colaboraram em etapas do artigo os bolsistas de IC Carolina Machado, Mateus Viana e Jonas Delecave.

Niterói – uma cidade em busca de um símbolo

Marlice Nazareth Soares de Azevedo
André Luiz Muniz Cavalcante
Milena Sampaio da Costa

Busca-se mostrar como a construção de um novo símbolo para a cidade pode constituir o marco de um processo de mudança que se verificava no governo local, num momento de transformação política alavancada pela melhoria da arrecadação municipal permitida pela Constituição de 1988.³⁰

Apesar de ter sido capital do Estado do Rio de Janeiro por mais de um século, Niterói sempre teve dificuldade para impor sua presença no cenário estadual e se livrar de sua forte associação à cidade do Rio de Janeiro. Identificada como a cidade do outro lado do Rio, vincula-se também a uma origem peculiar, como aldeia indígena, cujas terras foram doadas ao chefe dos Tamoios, por sua importante participação na expulsão dos franceses do Rio de Janeiro, relacionando sua história à imagem mitológica de Araribóia, o índio fundador. No Século XVI, suas terras foram oferecidas ao cacique que fundou a Aldeia de São Lourenço dos Índios, em 1573,

³⁰ BRASIL. Constituição Federal do Brasil. Brasília: Congresso Nacional, 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Brasília, 2008.

no morro do mesmo nome (Figura 64), permanecendo os índios em suas áreas remanescentes mesmo após a assinatura da Lei de Terras em 1850.

Figura 64 – Igreja de São Lourenço dos Índios. Construída no final do Século XVI.



Fonte: M Mesquita e T. Côrtes. 2000. [Tombada pelo IPHAN, 1938].

Essa dupla entrada na leitura da cidade, proximidade e vista dominante do Rio de Janeiro e Aldeia Indígena, ocupou o imaginário de seus habitantes, ao longo do tempo, associando o seu papel de cidade dependente ao de terra de índios, imagens que fomentaram ditos populares e pejorativos.

A melhoria das condições financeiras dos municípios, assim como a obrigatoriedade de realização de Planos Diretores, permitiu às administrações locais alcançar um novo patamar de ação pública. No caso de Niterói, a realização do plano, apesar de formalmente cumprida, foi minimizada por iniciativas de caráter cultural, com a organização da Secretaria Municipal de Cultura e fundações que procuravam reconstruir

uma nova imagem da cidade. Observavam-se ações de duas naturezas: uma no sentido de catalogação e valorização dos bens naturais e culturais do seu acervo urbano e outra direcionada à inovação e elevação dos padrões dos equipamentos culturais construídos. A conjuntura favoreceu tais medidas, e a organização da administração local no âmbito da cultura possibilitou a convocação de profissionais respeitados no contexto nacional e internacional. Profissionais de renome como Burle Marx, Oscar Niemeyer, Ítalo Campofiorito foram convidados para a realização de projetos ou para fazer parte da própria administração.

As observações acumuladas pela atuação da Universidade Federal Fluminense como representante no Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural, desde a sua instituição pela Lei nº 827 de 25 de junho de 1990, assim como as pesquisas desenvolvidas sobre a cidade permitiram melhor compreender a ação institucional e a visão dos diversos atores na cidade mostrando o distanciamento histórico entre o poder público e a população. Os movimentos associativos se tornaram mais ativos nos primeiros anos de abertura política, promovendo uma conjuntura favorável à retomada da consciência cidadã expressa por uma política cultural mais agressiva e concretizada pela absorção do Museu de Arte Contemporânea como novo ícone de Niterói. Ainda que a sua construção tenha sido objeto de debates e controvérsias ele funcionou como um marco na promoção positiva da imagem da cidade.

Estas iniciativas podem ser analisadas no âmbito da atual conjuntura, em que se observa o que pode ser denominado de 3ª Revolução Cultural do mundo ocidental – a era eletrônica telemática –, e, ao mesmo tempo, constata-se o enfraquecimento da Política e do Estado Providência. As inovações tecnológicas transformaram práticas e comportamentos sociais, e induziram as cidades, ainda que de forma tímida, a se reapropriarem da escala local, contrapondo-se ao fenômeno de mundialização, buscando construir seus novos mitos e utopias.³¹

³¹ CASTELLS, Manuel. *O poder da identidade*. Tradução Klauss Brandini Gerhardt. v. 2 (A era da informação: economia, sociedade e cultura). São Paulo: Paz e Terra, 1999.

Patrimônio cultural e ação governamental

O patrimônio pode ser classificado em três grandes categorias: o que arrola os bens da natureza, constituindo o patrimônio natural; o que se refere ao conhecimento, técnicas e o saber fazer, assim como a sua produção, onde está inscrito o patrimônio construído e documental; e, finalmente, o que compõe a memória social, isto é, o patrimônio cultural. De uma maneira geral, as instituições se preocupam mais com os bens naturais e os produzidos em períodos especiais ou de usos socialmente valorizados, e neste caso, se inserem os bens construídos em estilos arquitetônicos específicos (colonial, neoclássico, eclético, moderno, dentre outros), de uso militar, religioso/católico ou de moradia da elite (sedes de fazenda dos barões do café, palácios e solares da nobreza e da elite governante).

A partir do final da década de 1970, com a organização da sociedade civil e a abertura política teve início o movimento de ampliação do conceito de patrimônio para bem cultural, constituindo um marco o tombamento da área de Canudos (palco de uma guerra civil de origem popular e mística) e de um Terreiro de Candomblé (valores étnicos e religiosos da cultura negra).³²

Como consequência das mudanças políticas e sociais, a questão da preservação do patrimônio, que estava restrito à atuação solitária de uma única instituição federal, o IPHAN³³ – Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, voltado para a preservação arquitetônica de monumentos de pedra e cal da elite brasileira ou para conjuntos e cidades históricas, com visão mais globalizante, incluindo a arquitetura popular, passa a constituir um “sistema”, com a criação de órgãos estaduais e municipais de preservação.³⁴

³² MAGALHÃES, Aloísio. Bens culturais: instrumento para um desenvolvimento harmonioso. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº 20. Rio de Janeiro, 1984, p. 40-44.

³³ Após diversas iniciativas isoladas que datam da década de 1920, o Estado Novo, através do Decreto-Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937, organiza a proteção do patrimônio artístico nacional, como serviço (SPHAN) ligado ao Ministério de Educação e Saúde Pública, que posteriormente se denomina IPHAN.

³⁴ FALCÃO, Joaquim. Política de preservação e democracia. In: *Revista do Patrimônio*

Ainda no final da década de 1970, o Estado do Rio de Janeiro criou o Instituto Estadual de Patrimônio Artístico e Cultural (INEPAC), e as iniciativas municipais nesse sentido se sucederam. O município de Niterói criou o Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural, em 1990, e o Departamento de Preservação e Reabilitação do Patrimônio Cultural como órgão executivo de implementação da política local. Ao instituir a lei de preservação cultural e caracterizar os princípios desse patrimônio, são definidos de forma ampla esses bens: “históricos arquitetônicos, ambientais naturais, paisagísticos, arqueológicos, museológicos, etnográficos, arquivísticos, bibliográficos, documentais, ou quaisquer outros de interesse das demais artes e ciências”.³⁵ A lei 827 instituiu também o Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural de Niterói, sob a presidência do Secretário Municipal de Cultura, com a representação de órgãos de classe, de órgãos da educação e da cultura, do Poder Legislativo e Executivo e da Federação de Associações de Moradores da Cidade.

A ata da primeira reunião do Conselho, realizada no ano de sua criação, denota as suas principais preocupações: estabelecer diretrizes de uma política de proteção do patrimônio cultural local, inserir princípios e áreas de proteção no Plano Diretor da Cidade, definir instrumentos de incentivos fiscais nessas áreas de interesse patrimonial e ainda ressalta “a importância da preservação cultural na formação da identidade e das referências urbanas”.

Essas iniciativas também podem ser atribuídas a um momento de transformação das relações entre os poderes constituídos e uma “virada política” – um governo socialista identificado com a cidade, associado à reforma constitucional que colocava em relevo o poder local e o próprio movimento reivindicatório das associações de bairro e das organizações de defesa do meio ambiente, que exigiam maior participação nas decisões municipais.

Histórico e Artístico Nacional, nº 20. Rio de Janeiro, 1984, p. 45-49.

³⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. *Lei Municipal nº 827*, de 25 de junho de 1990. Niterói, 1990.

Até aquele momento, a proteção dos bens do município era dada pelo órgão federal, que, em Niterói se limitara, prioritariamente, desde a sua criação em 1937, a bens edificadas, religiosos e militares, totalizando dez tombamentos, com apenas três de edificações civis. O fato indica que nesses primeiros anos de atuação, o tombamento era ditado por conceitos de qualidade, ditados nacionalmente e pouco vinculados à memória local.³⁶

Analisando-se as características dos bens tombados pelo órgão estadual parece que havia uma preocupação dos profissionais da área do patrimônio em garantir a permanência e evitar a descaracterização das propriedades edificadas do governo, que sofreram no período anterior (década de 1970) demolições traumáticas (Praça da República de Niterói, Figura 64, Senado Federal, Ministério da Agricultura, Faculdade de Medicina da Praia Vermelha), assim como já se vislumbrava o início de uma consciência ecológica.

Nesse contexto de mudança de ótica com relação ao patrimônio e com uma agenda de atividades ditada pela Secretaria de Cultura, iniciou-se a atuação do Conselho Municipal de Proteção ao Patrimônio Cultural de Niterói, com ampla representação da sociedade civil responsável pela recuperação da identidade da cidade, sombreada historicamente pela importância do Rio de Janeiro, que manteve o papel de capital cultural do Brasil.

Utilizando os mesmos parâmetros (tipo e época do tombamento dos bens) observaram-se algumas inovações na atuação municipal. Em primeiro lugar é importante assinalar que nessas primeiras décadas de existência foram tombados menos de 50 bens (44), alguns já tombados pelo órgão federal ou estadual, o que dá ao município um número total de cerca de 72 bens tombados.³⁷ As instituições públicas ou as que prestavam serviços de interesse público predominaram, assim como locais de prestação de serviços de interesse público.

³⁶ Os demais monumentos tombados pelo órgão nacional, em Niterói, foram os seguintes: Recolhimento de Santa Teresa, em Itaipu (1955), Casarão de Charitas (1962), Museu Antônio Parreiras (1967) e Solar do Jambeiro (1974).

³⁷ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. *Bens tombados no Município de Niterói, R.J.* Niterói: Prefeitura Municipal de Niterói, DEPAC, junho de 1998.

Figura 65 – A Praça da República foi reconstruída quase 20 anos depois de sua descaracterização. Os prédios do entorno e todo o conjunto da praça foram tombados pelo INEPAC em 1983.



Fonte: Secretaria de Cultura, PMN, 2000. Foto: A. Cavalcante, 2006.

Em seguida, vinham os bens de caráter religioso, templos, seminário, irmandades religiosas. Observa-se também conjunto de casas, inclusive um cortiço em Portugal Pequeno (associado ao projeto de reabilitação do bairro). Quanto aos bens naturais, a ação estendeu-se às diversas praias, como Praia de Adão e Eva e do Sossego, ilhas, Boa Viagem e Cardos e formações marcantes da paisagem (Pedra do Índio e Pedra de Itapuca, Figura 66).

A marca do Conselho pode ser observada pela ampliação e variedade dos bens tombados, cujos pedidos tiveram origem, em sua maioria, no poder legislativo (vereadores representantes de diversas comunidades – de bairro ou religiosas), um de morador – ruínas da capela de Nossa Senhora da Conceição no Condomínio Jardim Ubá, ou ainda de associações ecológicas – o “Grupo Caminhante Independente”, no caso da Praia do Sossego.

Paralelamente se observava uma ação efetiva de restauração de bens municipais criando-se uma verdadeira tradição de restauro (Teatro Municipal, Solar do Jambeiro e Igreja São Lourenço dos Índios), que funcionou como uma escola prática de formação neste período.

Figura 66 – Pedra de Itapuca com Igreja da Boa Viagem, Museu de Arte Contemporânea e Cristo Redentor ao fundo. Monumento natural tombado pelo INEPAC em 1985.



Fonte: Fernando Dantas, 1998.

Como já citado anteriormente, a criação do Conselho vinha no bojo da reforma constitucional que colocava em relevo o poder local e reconhecia o movimento participativo das associações de bairro, tomando maior expressão a defesa do meio ambiente. Praias, árvores, instalações e até nomes como o do restaurante Lido passaram a constituir referências importantes e significativas na luta para defender identidades urbanas. Ainda que a Lei previsse um amplo espectro de bens a serem preservados, a ação do Conselho, num primeiro momento, não escapou à tradição de privilegiar o bem construído, ampliando timidamente para os bens naturais e paisagísticos.³⁸

³⁸ AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares. O meio urbano e a imaginação como valores para a preservação. In: MACHADO, Denise Pinheiro e VASCONCELLOS, Eduardo (Org.). *Cidade e imaginação*. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 1996.

Quanto a esses bens, valorizavam-se aqueles que guardavam uma visão bucólica do “paraíso” perdido,³⁹ como se verifica no texto oficial sobre a Praia do Sossego:

[...] ao final da cadeia montanhosa que separa Piratininga de Itaipu / Camboinhas, a natureza abriu para o Atlântico um pequeno e recôndito anfiteatro verde [...]. Ali estão guardadas espécies remanescentes da mata Atlântica que vicejavam naquele lugar até a chegada dos colonizadores.⁴⁰

A introdução de áreas de proteção urbana (APAU), no Plano Diretor da Cidade, mantendo a volumetria de conjuntos arquitetônicos descaracterizados, remanescentes das primeiras décadas do século, localizados principalmente no centro e em áreas adjacentes, assim como os incentivos fiscais que estimulavam a sua reabilitação, constituiu um instrumento alternativo, fora do tombamento, com perspectivas de promover a preservação da memória da cidade.

A construção da imagem – o MAC como símbolo da cidade

O movimento de defesa do patrimônio observado respondia também a um sentimento de busca de identidade, uma vez que a imagem da cidade sempre foi perturbada pela exuberante imagem do perfil natural do Rio de Janeiro. De Niterói tinha-se “a melhor vista do Rio” e os símbolos do Rio representados pelos morros do Pão de Açúcar e Corcovado – cartões postais da paisagem carioca – faziam parte da paisagem cotidiana da cidade. Este fenômeno, de identificação com a cidade vizinha, se observa também em outras cidades com situação análoga. Com relação à *New York*, Lynch⁴¹ mostra que os habitantes de *Jersey City* são “ligados a símbolos como a Estátua da Liberdade e o *Empire State Building*”.

³⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque. *Visão do paraíso*. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

⁴⁰ SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. *Press Release do Tombamento*. Decreto Municipal nº 6106/1991. Niterói, 1991.

⁴¹ LYNCH, Kevin. *L'image de la cité*. Paris: Dunod, 1976, p. 57.

No bojo das iniciativas de preservação, que tiveram uma relativa repercussão na política cultural, surgiu a oportunidade para a administração local criar um novo ícone para a cidade, mais visível e impactante.

O prefeito de Niterói recebeu em comodato um expressivo acervo privado de arte contemporânea brasileira, com a condição de construir um museu para abrigá-lo. O seu projeto político de dar visibilidade à cidade, esmagada pela proximidade do Rio de Janeiro, fez com que convidasse Niemeyer, um nome de estatura internacional, capaz de permitir a Niterói abrigar uma obra emblemática, a exemplo do que estava ocorrendo em outras cidades europeias e americanas. O local foi escolhido pelo próprio arquiteto. “É aqui. E já tenho a forma como uma flor ou um pássaro”.

Segundo relatos, já no almoço, a flor brotou numa folha de papel cedida pelo garçom do restaurante e em 15 de julho de 1991 o projeto foi apresentado à imprensa (Figura 67).

Figura 67 – Museu de Arte Contemporânea.



Fonte: *Éditions du Desastre*, 2002.

O MAC ocupa um promontório, o mirante da Boa Viagem, à margem da Baía de Guanabara, com vista privilegiada da paisagem do Rio de Janeiro, sendo visto dos diferentes pontos da baía de Guanabara. Um apoio único central, e duas seções, o embasamento até o subsolo, com o restaurante e instalações de apoio, e o volume do museu, propriamente dito, que emerge do cilindro pousado sobre um lago que dá a ilusão de que é a continuidade do mar. Em volta deste volume, foi criada uma galeria aberta para a baía, restituindo o mirante perdido, num diálogo permanente com a paisagem circundante. Externamente, uma rampa de acesso se impõe com a sua curva permitindo contemplar o museu e a paisagem em diferentes perspectivas.

A obra, inaugurada cinco anos depois, enfrentou problemas de orçamento elevado e gerou controvérsias. De um lado, alguns profissionais museólogos questionaram o fato do edifício, pela sua forte presença formal, concorrer com o acervo em exposição, e de outro, entidades locais discutiram sua prioridade em relação a programas sociais e de infraestrutura.

A sua característica formal fez com que fosse incluído na categoria denominada pelo arquiteto espanhol Montaner de “museu como organismo singular”, isto é, uma forma completa e orgânica, que interfere na imagem da cidade, que se opõe ao “museu como contenedor neutro”.⁴²

Além da incorporação de sua imagem na cidade, ele vem sendo discutido em seu papel de promover internamente a autoestima dos seus habitantes e também como promotor de uma imagem capaz de captar externamente os benefícios de inserção da cidade nas denominadas redes globais, atraindo investimentos e tornando-a um ponto do roteiro turístico internacional.

Inaugurado em dois de setembro de 1996, os primeiros cinco anos foram saudados com a superação da marca dos dois milhões de visitantes. Uma investigação mais fina realizada entre os meses de agosto de 1998 e de 1999 traçou o perfil desses visitantes: a maioria deles é brasileira (95,89%),

⁴² BRUNA, Joana Sarmet Cunha. *Os novos museus na promoção da imagem da cidade: o caso do Museu de Arte Contemporânea de Niterói*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, 2001.

dos quais um terço mora em Niterói (31,43%), a maioria tem nível superior (64,51%), tem entre 20 e 39 anos (50,07%), visitavam o museu pela primeira vez (74,10%), e a motivação maior era visitar a obra do Niemeyer (51,06%) e o maior percentual de visitantes estava numa faixa de salário médio de R\$ 2.000,00 (entre R\$ 1.300,00 e R\$ 3.000,00) (27,64%).⁴³

Como se constata, naquele momento, a dominância era do visitante nacional, apesar do apelo internacional que a obra suscitou, tendo mesmo sido eleita em 2000, uma das sete maravilhas do mundo, da era moderna, pela revista americana *Conde Nast Traveller*.⁴⁴

Inaugurado em 1997, o Museu de Arte Contemporânea de Niterói, obra de Oscar Niemeyer foi o ícone escolhido nas Américas. O museu tornou-se um grande símbolo de Niterói que acabou adotado pela Prefeitura. Ele teria sido inspirado pela flor do gravatá, o que logo deu asas a imaginação popular que o comparou a um disco voador. Desde que foi aberto, o MAC já recebeu mais de um milhão de visitantes.⁴⁵

O fato é que além dessa imagem internacional, internamente houve a absorção da obra e a popularização de sua imagem: papel timbrado da Prefeitura (Figura 68), ilustração de projetos turísticos (Figura 69), de comércio (Figura 70), de companhias de transporte local, agência de automóveis (Figura 71), de publicidade da moda, palco de eventos políticos e culturais, as mais diversas manifestações constituem pretexto para usar a marca do Museu como pano de fundo.

Apesar de suas contradições, o museu tem sido um sucesso, tendo sua imagem incorporada ao símbolo da municipalidade e representa o local mais visitado da cidade, atraindo visitantes estrangeiros e brasileiros, em busca de conhecer sua arquitetura, independentemente da atratividade de suas exposições.

⁴³ Pesquisa realizada pelo Departamento de Turismo da Faculdade de Turismo, UNIPLI, Niterói, 1988- 1999, apud BRUNA, *ibid*, 2001.

⁴⁴ *Conde Nast Traveller*. Revista Internacional Americana de viagens e turismo. As 7 maravilhas do mundo moderno. Número Especial. EUA, 2000.

⁴⁵ JORNAL O GLOBO. *Globo-Niterói*. Monica Pereira, Rio de Janeiro, 04 de maio de 2000.

A análise do complexo fenômeno de identidade urbana, suscitada pelo Museu, até certo ponto descarta a simples e imediata leitura do MAC, como uma contemporânea e imediata expressão de *marketing* urbano, voltado para a venda do produto cidade de Niterói. Uma série de fatos acumulados ao longo da formação da cidade, submetida à dominação cultural da cidade vizinha, sua maior fragilidade econômica, ou a representação política intrincada historicamente ao Rio de Janeiro propiciou uma reação em cadeia gerando uma série de iniciativas. Em primeiro lugar, uma busca pelo seu autoconhecimento (linha editorial sobre a cidade, discografia, etc.) e, num segundo patamar, algumas medidas de organização autônoma de seu próprio território (Plano Diretor, preservação de bens naturais e construídos e intervenções pontuais como o projeto Portugal Pequeno).

Figura 68 – Papel timbrado da prefeitura e logotipo da Companhia Municipal de Limpeza Urbana.



Fonte: A. Cavalcante, 2006.

Figura 69 – Logotipo da Empresa de Lazer e Turismo, NELTUR. Quiosque de informação turística e símbolo do encontro Niterói/Portugal.



Fonte: A. Cavalcante, 2006.

Paradoxalmente, num mundo que se estruturava em bases cada vez mais globais, as forças políticas se organizavam em bases mais locais e

a partir daí reconstruíam uma nova identidade, através da construção de um símbolo, que competia com os tradicionais ícones cariocas que impregnavam a memória coletiva.

Figura 70 – Uso da imagem do MAC em loja comercial.



Fonte: A. Cavalcante, 2006.

Figura 71 – Adesivo promocional de carro e logotipo de empresa de ônibus.



Fonte: A. Cavalcante, 2006.

Logo após a conclusão do Museu de Arte Contemporânea de Niterói, o prefeito convidou o arquiteto Oscar Niemeyer para um novo projeto que viria a se chamar “Caminho Niemeyer”, obras ainda em curso.

Algumas reflexões sobre a questão: o velho e o novo como valores da cidade

O desenvolvimento do trabalho, partindo da ação federal na área do patrimônio e chegando ao poder local, com a passagem pelo poder estadual, mostra a aproximação paulatina e tímida dos detentores do poder com os valores defendidos pelos mais implicados na questão – os usuários da cidade.

Numa perspectiva nacional, são significativos os bens associados ao poder (militar, religioso e civil), aos ciclos de riqueza econômica (ouro, cana

de açúcar, café) e às elites dirigentes (casas e solares de príncipes, barões, marqueses, etc.). O Governo Estadual já se aproxima mais da memória local, especialmente numa cidade ex-capital, defendendo a preservação de bens associados ao poder da cidade capital.

O município, apesar da ampla representatividade do Conselho, ainda reconhece esses bens através da lente de uma elite privilegiada, representativa de vários segmentos sociais e políticos, nem sempre em sintonia com o usuário padrão da cidade, que defende uma cidade eficiente, com infraestrutura e segurança.

Enquanto a visão técnica privilegia os valores arquitetônicos e urbanos, para os moradores assume primazia valores de usos mais cotidianos, nem sempre associados à qualidade arquitetônica ou urbanística. Os bairros mais reconhecidos como históricos constituem exceção (caso de São Lourenço e São Domingos), onde ocorrem várias menções a igrejas e casarões antigos. Por outro lado, certos espaços da cidade, especialmente no Centro se distinguem pela sua simbologia e arquitetura. O caso da Praça da República é exemplar, especialmente por ter sido um espaço resgatado recentemente (1989), com ampla repercussão nos movimentos sociais e na mídia.⁴⁶

Ainda com relação ao Centro, a estação das barcas constitui historicamente uma marca da cidade,⁴⁷ hoje totalmente desvinculada de qualquer significado arquitetônico.

Observe-se que, apesar da construção da ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói), a estação das Barcas continua representando o *core* do Centro, com elevada carga simbólica: “ir às barcas” e “ir a Niterói” são sinônimos de “ir ao Centro”, substituindo a antiga expressão “ir à Ponte”, isto é, ir à ponte das barcas.

⁴⁶ A comemoração do centenário da República deu margem ao movimento de implosão do esqueleto do futuro Palácio da Justiça, reconstituição do desenho original da praça e recuperação do monumento da República, depois de quase 20 anos de destruição e abandono.

⁴⁷ A edificação anterior foi destruída na revolta popular de 1959, contra os proprietários da Companhia Cantareira, a família Carreteiro, que teve seus bens incendiados, o que provocou a estatização dos serviços (privatizados no ano de 1998).

Cabe assinalar que esta área ainda detém uma forte marca de identidade da cidade, sendo objeto de constantes intervenções das administrações locais. Esta postura retomou após a fusão⁴⁸ e a construção da ponte Rio-Niterói, registrando-se, a partir dos anos 1980, sucessivos projetos e duas principais intervenções sobre a mesma área: o projeto Cura e a reurbanização da Avenida Visconde Rio Branco e de parte do aterrado Praia Grande. A Avenida Amaral Peixoto, aberta a partir da Praça Araribóia (Praça das Barcas), que representou o marco de modernização arquitetônica e urbanística do início da década de 1940, também merece uma importante referência dos moradores, enquanto centralidade interna e como uma das referências da cidade.

No que diz respeito aos símbolos, Niterói realmente não tinha um grande marco representativo da cidade. Contando sempre com os “cartões postais” do Rio de Janeiro, teve no MAC a oportunidade de criar e absorver esse novo ícone (Figura 72).

Figura 72 – A imagem construída: MAC e Índio Araribóia (desenho infantil representando o índio Araribóia de braços abertos como o Cristo Redentor, no Rio de Janeiro).



Fonte: LDUB/EAU/UFF.

⁴⁸ A fusão do Estado do Rio de Janeiro e Estado da Guanabara consolidou-se em 1975, tirando de Niterói o estatuto de Capital do então Estado do Rio de Janeiro.

Superando os embates iniciais quando vozes se levantaram contra a agressão da paisagem pela forte e desproporcional imagem do “disco voador” pousado no mirante, contrapondo-se à pequena Igreja da Boa Viagem do Século XVI, pousada no Promontório ao lado, o niteroiense hoje já absorveu o novo perfil e se orgulha de contar com essa bela imagem e exibi-la externamente a eventuais visitantes, reforçando sua autoestima e com ela se identificando.

No que se refere ao morador, em geral, a sua ótica deve ser considerada, guardando sua especificidade na medida em que é alimentada por outras experiências e interesses. O poder local, por sua vez, necessita desenvolver e aprimorar os mecanismos de participação e divulgação sobre a cidade, inclusive sobre as intervenções propostas e realizadas, especialmente pelo fato de ser visto pela população como “o principal responsável na política de preservação do patrimônio cultural”.⁴⁹

⁴⁹ AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares; SILVA, Maria Lais; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. *Niterói: preservação e valorização do ambiente construído. Um novo enfoque. Pesquisa financiada pela FINEP, EAU/UFF. Niterói, 1997. xerox.*

PARTE III

Caminhos

*Caminhos, disse o arquiteto e mestre Claudio Gomes...
Nossa história é a história de nossos caminhos.*

*Caminhos permitem nosso imaginário ir mais além do agora
e nos perguntarmos... E agora?
Desafio entre presente e futuro, desafio que o futuro impõe
ao presente.*

*A difícil tarefa de pensar o futuro nos desafia a imaginação,
nos impõe a ética mais que o belo, o coletivo mais que o
particular, o público mais que o privado, e nos oferece a
esperança no poeta Ant3nio Machado:*

Caminante, no hay camino, se hace camino al andar.

Formas urbanísticas contemporâneas e o mundo virtual

Lélia Mendes de Vasconcellos

Diante do desenvolvimento dos meios eletrônicos de comunicação e da realidade de um mundo economicamente globalizado, é possível delinear algumas questões as quais poderão implicar em mudanças na forma urbanística. Dentro de uma perspectiva histórica, o acesso à tecnologia da informação parece ter feito com que os antigos “portões” da cidade viessem a se tornar menos “sólidos”, face ao contato com o mundo virtual. Até que ponto, porém, tal constatação implica em uma real transformação da forma urbanística contemporânea? Como tem se dado a relação espaço-tempo, face à tecnologia eletrônica? Que novas contradições estão sendo verificadas entre os acessos virtuais e os acessos aos serviços necessários à vida urbana? Na configuração espacial das cidades e na própria vida do cidadão comum, pergunta-se se tais avanços espelham uma transformação significativa.

Se partirmos da premissa que tais avanços dos meios eletrônicos possam estar gerando transformações consideráveis, cabe levantar que fatores têm contribuído para essa nova configuração, assim como verificar onde e como estão acontecendo tais transformações.

Os elementos de acesso virtual – conceitos e significados

Apenas para desenvolver uma linha de raciocínio, procurou-se refletir sobre os significados de certos termos utilizados no vocabulário ligado à informática. Provenientes da língua inglesa, palavras usualmente utilizadas como *site*, *link*, ou mesmo *internet*, já foram de tal forma apropriadas em nossa língua que ninguém mais as associa com os significados de lugar, elos ou “inter-redes”, respectivamente. Além dessas, tornaram-se ainda comuns termos como portais, portas, conexões, redes, os quais estão de uma forma ou de outra, ligados às questões relativas à informação e comunicação, bem como ao acesso às mesmas.

A acessibilidade aos meios virtuais pode por outro lado ser comparada aos elementos de acesso encontrados nas cidades. Murilo Marx¹ define tais elementos como as “portas da cidade”. Desde a Antiguidade presenciam-se aglomerados urbanos delimitados por muros e vãos de abertura, definidos por portais ou portões. Ao longo dos séculos, as portas de entrada das cidades deixaram de ter obrigatoriamente uma representação física: terminais de transportes, portos, pontes, estradas etc. passaram a representar suas “portas”. Acessos e barreiras definem de certa forma as delimitações físicas do território.

O termo “portal” evoca um sentido simbólico. Tuan² comenta como moradores de pequenas cidades chinesas faziam questão de marcar suas entradas com pórticos. É comum até hoje a criação desses pórticos em condomínios ou em conjuntos habitacionais para baixa renda. Nesses últimos, esses elementos são, muitas vezes, criados posteriormente pelos próprios moradores. Eles servem como marco referencial de definição do território. É comum também a criação de pórticos para a delimitação de bairros ou entradas de cidades. Esses “portais” anunciam o acesso a um novo território, sem mais nenhuma conotação de proteção ou segurança,

¹ MARX, Murilo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, Edusp, 1995. O autor trabalha o conceito de acesso como “portas da cidade”, incluindo entre eles os terminais viários e as redes de infraestrutura.

² TUAN, Yi-fu, *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

como em períodos históricos anteriores. O mesmo vocábulo é empregado para o acesso ao mundo virtual: os “portais” da *internet*.³

A ponte representa outro elemento de acesso, cujos desdobramentos rebatem-se no crescimento e desenvolvimento das cidades. Elimina barreiras (rios, mares); ultrapassa obstáculos. Consequentemente propicia transformações na configuração física, sócioeconômica e cultural dos povos. Da raiz grega *pent* – ação de caminhar – e do latim *pons* – ponte – a palavra contém um profundo significado simbólico.⁴ O termo “*sumo Pontífice*”, representa o chefe da igreja católica; significa ainda o construtor de pontes ou mesmo a própria ponte, elo de ligação entre o céu e a terra. Elemento criado para vencer obstáculos, a ponte simboliza o elo de comunicação entre uma coisa e outra, entre um mundo e outro. Na linguagem eletrônica fala-se dos *links*, que não deixam de serem pontes.

Ainda analisando a terminologia corrente, temos os *sites*, nos quais se encontram os “lugares”, onde se verifica um infinito universo de temáticas e de tipos humanos. Esse universo cresce a cada dia, armazenando informações em uma escala jamais vista na humanidade. *Site* significa sítio, lugar, e mais amplamente, um território. Ou seja, o território físico, ou mais amplamente discutido em sua dimensão social, passa a configurar-se em uma dimensão virtual. E quem tem um *site* alcança algo de que se apropria, adquire poder, seja ele de compra, de informação ou de controle.

Finalmente, a palavra “rede” ou *network* em inglês, tem ganhado uma enorme dimensão a partir do desenvolvimento da tecnologia eletrônica. A *internet* trouxe outra forma de relacionamento entre pessoas, serviços e informações em geral, como tão bem elucidadas por autores como Milton Santos, Ascher, Sassen e outros, os quais são comentados posteriormente.

³ Sobre o assunto, ver VASCONCELLOS, Lélia M. Dos portões aos portais – o que mudou? Painel apresentado no SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6. CD-ROM. Natal: UFRN, 2000.

⁴ BRANDÃO, Junito. *Mitologia grega*. v. I. Petrópolis: Vozes, 1986; ver também CHEVALIER, J.; GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1982.

Acessibilidade e território

Segundo Castells,⁵ a informatização dos serviços já representava no final da década de 1980 uma imperiosa necessidade. O autor comenta como a tecnologia da informação capacitou o capitalismo moderno a operar simultaneamente nas redes inter-regionais e na escala global.

Ascher,⁶ comentando sobre a metrópole e as regiões circundantes, diz não mais reproduzir-se o modelo da *hinterland*, ou seja, pequenos e médios centros que abastecem a grande metrópole ou que para ela trabalha. Atualmente são as “cidades centro” que oferecem à região os serviços de “nível superior”, sobretudo os acessos à rede de comunicação. São nos grandes centros, portanto, que se estabelecem as redes de conexão para os centros menores. Essas redes não mais obedecem a uma hierarquia relacionada a uma escala político-administrativa de cada estado ou região, mas se abrem para o mundo. Os efeitos crescentes da velocidade, através do desenvolvimento de transportes, minimizam as distâncias e as relações espaço-tempo, e a previsão, segundo o autor, é que as cidades se desenvolverão em torno dos centros onde se situam as melhores possibilidades de conexões. Ainda que tal afirmativa possa parecer estranha, pois nem todos os lugares mundiais apresentam um quadro realmente otimista quanto à infraestrutura viária, a centralidade pode ser tão mais significativa quanto maior a intensidade de conexões.

A socióloga Saskia Sassen⁷ comenta como as indústrias da informação, entre elas a financeira, estão “[...] apenas parcialmente instaladas no espaço eletrônico [...]”, assim como as indústrias de *softwares* e outros produtos digitais. A informatização não eliminou a necessidade de grandes centros financeiros em pontos estratégicos. Segundo essa autora, a especialização crescente na área da telemática não elimina a infraestrutura tradicional, pois é justamente pelo fato de estas empresas estarem testando novos

⁵ CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede: a era da informação, economia, sociedade e cultura*. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

⁶ ASCHER, François. *Metápolis: acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta, 1998.

⁷ SASSEN, Saskia. As cidades na economia global. *Cadernos de Urbanismo*, Ano 1, n. 1. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Secretaria de Urbanismo, 1999. p. 10.

processos de trabalho e insumos altamente especializados – o que implica em tomadas de riscos – que a necessidade de interação direta precisa ser maior entre firmas e especialistas. Isso concorre com mais viagens de negócios entre os vários pontos centrais de negociação do planeta. Por outro lado, Ascher⁸ evidencia a necessidade das relações interpessoais, ou seja, o “face a face”, fundamental para as negociações entre empresas. Da mesma forma, o transporte de bens exige também um transporte físico e uma rede suporte que não se faz virtualmente.

Sassen aponta a existência de uma “nova geografia da centralidade, mesmo que transacional [...]”.⁹ Passa a haver uma necessidade de localização de lugares estratégicos para a realização “[...] dos setores econômicos de ponta, os quais requerem enormes concentrações de infraestrutura, mão de obra, talentos e edifícios [...]”.¹⁰ A autora constata ainda as enormes desigualdades quanto à qualidade da infraestrutura e quanto aos segmentos da população que têm acesso aos meios eletrônicos, o que reforça ainda mais a necessidade da concentração nos grandes centros urbanos integrados às redes de comunicação. E se pergunta que implicações podem se rebater no espaço urbano face a esse novo modelo de localizações estratégicas.

Nessa “nova geografia” apontada por Sassen, coloca-se ainda a questão da propriedade do solo. Há quem diga que esta pode ser considerada num segundo plano, e que o poder está nas mãos de quem tem a informação e de quem a “acessa” mais rápido. Saskia Sassen pondera que ao contrário, não só se torna essencial a necessidade de pontos estratégicos de concentração física no território, como também o próprio sistema econômico é caracterizado – e, portanto, não pode dispensar – a “[...] concentração significativa da propriedade, do controle e da apropriação dos lucros [...]”.¹¹ O que ocorre é que essa propriedade está sendo disputada pela economia global, ou seja, ela não é mais só nacional. A autora afirma, no entanto, que tal fenômeno não significa simplesmente o declínio do

⁸ ASCHER, op.cit.

⁹ SASSEN, op. cit., p. 10.

¹⁰ SASSEN, ibid., p. 10.

¹¹ SASSEN, ibid., p. 10.

estado nacional, mas “[...] a formação triangular entre o estado nacional, a economia global e as localidades estratégicas – tipicamente dos grandes centros de negócios e financeiros”.¹²

A mesma autora comenta ainda sobre metrópoles de países em desenvolvimento, entre elas São Paulo, Buenos Aires e Cidade do México, todas candidatas à classificação de “cidades globais”, ou seja, centros que representam o principal contato para relacionamentos importantes com os demais centros econômicos do planeta. Sassen chama a atenção quanto aos espaços antes ocupados por comércio e serviços locais de vizinhança, os quais vêm, desde o final da década de 1980, sendo gradualmente substituídos por restaurantes finos e comércio altamente sofisticado, para atender a uma demanda dessa nova classe de elite formada por grandes empresários dos setores financeiros e das telecomunicações. Ou seja, na configuração desses grandes centros candidatos às cidades globais, há uma significativa mudança no uso do solo, cujo objetivo não é a de atender à população em geral, mas sim a uma nova classe dominante, detentora do setor das telecomunicações.

Milton Santos já apontava a noção de território ligada à formação de espaços contíguos e de lugares em rede: “o território, hoje, pode ser formado de lugares contíguos e de lugares em rede”.¹³

Em palestra proferida na Universidade Federal Fluminense,¹⁴ reforçou o conceito hoje mais aceito sobre o território: ele não seria apenas representado pelo sítio físico, ou seja, o “chão” – mas também “a identidade, o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence...”. Em sua palestra, enfatizou ainda, que “o território vem sendo redefinido pelas suas desigualdades através do dinheiro; o delineamento das possibilidades de um poder...”

Ao falar da lógica da globalização, Santos afirmou que esta exige “todos os mercados, todos os lugares, por menores que sejam, pois estes

¹² SASSEN, *ibid.*, p. 12.

¹³ SANTOS, Milton. O retorno do território. In: SANTOS, M., SOUZA, M. A. A. de, e SILVEIRA, M. L. (Org.). *Território, globalização e fragmentação*. 4. Ed. São Paulo: Hucitec e Anpur (coedição), 1994, p. 16.

¹⁴ SANTOS, Milton – extratos anotados durante a conferência de aula inaugural para o Instituto de Geo-Ciências, Universidade Federal Fluminense, março/1999, Niterói, RJ.

se tornam necessários em função da competitividade”. A fluidez com que se negocia o dinheiro circulante ultrapassa de muito as barreiras do território físico. “... O conteúdo do território mudou fundamentalmente com a globalização, tanto do ponto de vista demográfico, como fiscal e político...”. Enfatizou como não é o capital que rege o território, mas sim parte dele – o dinheiro circulante. Na globalização, “[...] são as empresas que convidam os Estados a se adaptarem. – a aldeia global tornou-se possível porque a informação tornou-se instantânea [...]”.

Mas, Milton Santos terminou sua palestra dizendo que “[...] a velocidade só existe para alguns” – e brincou com o fato de não ter pagado a sua passagem – e se não fosse pago, não estaria lá, tornar-se-ia “imóvel – sem velocidade”. Comentou ainda que o território “não se desmancha no ar” assim como “nossos corpos também não irão se dissolver [...]” Seria impossível pensar em um mundo cujas delimitações físicas pudessem ser abolidas. E mais: essa acessibilidade só é possível se houver grande suporte financeiro, do contrário permanece o imobilismo.

A “mobilidade” virtual tem aumentado não só quanto ao acesso à informação quanto à comunicação entre pessoas. A informática permite hoje infinitas transações, desde financeiras até interpessoais. O mundo virtual nos leva a lugares e a “bate-papos” com desconhecidos sobre os assuntos mais diversos – para não dizer bizarros. Mas quanto mais as ferramentas eletrônicas se desenvolvem, mais se sente necessidade do contato real. Na prática, esse contato tem se dado através da busca incessante aos grandes centros de lazer, esporte ou entretenimento, ou por um turismo cada vez mais diversificado, sempre na busca de conhecer novos ambientes, experimentar sabores, cheiros, sons e visões diferenciadas dos espaços do cotidiano. O ser humano não parece se contentar com uma tela, mas viver “o chão”, “a identidade, o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence [...]”, como nos afirma Milton Santos, ainda que por momentos. Reproduzindo as palavras de Ascher: “[...] Estes sentidos, que escapam ainda à mediatização telemática, qualificam e valorizam os espaços que os abrigam ou os que só são acessíveis fisicamente [...]”.¹⁵

¹⁵ ASCHER, op. cit., p. 48.

Utopias urbanas na literatura e no cinema

A literatura e o cinema estão cheios de previsões otimistas ou pessimistas sobre o futuro das cidades. Não se pode deixar de fazer referência ao menos a duas obras: o *Admirável mundo novo*, de Aldous Huxley¹⁶ e *1984*, de George Orwell.¹⁷ Na primeira, verifica-se um prognóstico até certo ponto certo sobre a evolução da engenharia genética (sepensarmos nos recentes processos de clonagem e na descoberta do genoma). Os seres humanos seriam produzidos em laboratórios, classificados em níveis de inteligência, desprovidos de emoções e sujeitos às propagandas subliminares desde a infância, fazendo com que os menos providos de capacidades mentais fossem se conformando com as futuras funções de operários, catadores de lixos e outras profissões menos nobres. O helicóptero era apontado como o meio de transporte mais utilizado, já indicando a preocupação quanto à velocidade.

Na fantasia de Orwell – autor do famoso livro *1984* – o mundo estaria dividido em três grandes porções: A América, a *Euroáfrica* e a Oceania, revelando a divisão de poderes e um prognóstico de uma possível “globalização” onde todos seriam submetidos a um poder quase invisível – *the Great Lord* – referência clara à influência deixada por H. Ford, no que diz respeito aos métodos de produção e controle por ele propostos. Mas o mais impressionante dessa novela, escrita na década de 1930, é a capacidade de prever uma constante vigilância através de meios eletrônicos ainda não conhecidos. Todos seriam constantemente vigiados – através de câmeras disfarçadas nos interiores de suas casas, fábricas, escritórios, lugares públicos – ou seja – o controle já era então previsto.

Curiosamente, a popularidade dos *reality shows*, disseminados pelo planeta e trazidos para o Brasil com nome de *Big Brother* – uma alusão direta a Orwell – parece indicar uma aceitação (pelo menos por parte da

¹⁶ HUXLEY, Aldous. *Brave new world*. Novela publicada em 1932 (wikipédia, enciclopédia livre, acesso em: 2 abr. 2011).

¹⁷ ORWEL, George. *Nineteen eighty four*. Original publicado em 1949 (wikipédia, enciclopédia livre, acesso em: 2 abr. 2011).

população) de que, através de um meio virtual, a vida de um grupo fica a serviço e deleite do espectador.

Uma excelente crítica a programas como esses foi feita através do filme *O show de Truman*,¹⁸ onde a vida do personagem é um eterno cenário, sujeita à vontade dos patrocinadores do programa. Este cenário parece corresponder aos anseios das novas propostas urbanísticas para a classe média alta: total segurança, casas sem muros; edificações em pequena altura, e de cores suaves, como se o mundo se limitasse àquele universo mínimo e sem conflitos. No filme, o espectador é levado a uma dúvida – ou seja, se a história é uma realidade ou uma fantasia – até que aos poucos o expectador percebe que o protagonista é vítima da manipulação dos produtores de um programa de TV. O personagem, sem saber, desempenha um papel enquanto o público se deleita em casa fazendo conjeturas e torcendo para que nada escape daquilo que fora antes programado para sua vida. Mas, como nas novelas de Huxley ou de Orwell, nem tudo dá certo.

As fortes imagens produzidas no cinema têm início ainda nos anos 1930, com *Metrópolis* de Fritz Lang,¹⁹ onde um mundo subterrâneo obriga a população a se submeter aos ditames da fábrica, sem direito à revolta. Algumas décadas depois, surge a produção de Ridley Scott – *Blade Runner*,²⁰ com seus prédios altíssimos, onde o transporte se fazia por elevadores panorâmicos, num ambiente caótico, infestado por uma atmosfera poluída pelas eternas “chuvas ácidas”. Essa cidade futurista era também controlada por um poder invisível e suportada por um enorme contingente de replicantes.

O que há de real nessas diversas imagens de um mundo futuro? Apenas o anúncio de um mundo cada vez mais dominado por uma tecnologia eletrônica?

¹⁸ *The Truman Show*, direção de Peter Weir, lançamento em 1998 (EUA) (adorocinema, acesso em: 31 mar. 2011).

¹⁹ *Metropolis*. Direção de Fritz Lang, Alemanha, 1927 (adorocinema, acesso em: 31 mar. 2011).

²⁰ *Blade runner*. Direção de Ridley Scott, EUA, 1982.

Ascher²¹ ao comentar a cidade do futuro imaginada por Paul Virillo chama a atenção de que esta não mais se configura como a sinistra cidade imaginada por Fritz Lang, mas “[...] pelo “isolamento interativo obrigatório”, que deverá ser “[...] o domicílio de cada um que se arrisca a tornar-se uma verdadeira prisão [...]”.²²

Este mesmo autor propõe duas visões para as cidades do futuro: uma fatalista e pessimista, que bem poderia englobar as visões dos autores e cineastas citados. Nesta visão ele inclui a imagem trazida por Paul Virillo, acima comentada. A outra visão é chamada pelo autor de otimista e voluntarista, ou seja, a daqueles que parecem incorporar a telemática²³ e a globalização como fatos consumados e propõem uma nova sociedade onde tudo passe a funcionar através dos meios digitais.

Entre autores da linha “voluntarista e otimista” (não citado na obra de Ascher), não se poderia deixar de comentar a obra de William J. Michell.²⁴ Esse autor imagina uma cidade totalmente informatizada, trazendo para ela os equipamentos e espaços comuns ao vocabulário urbano. Vale destacar, entre suas propostas, a das “ágoras” eletrônicas. As antigas estruturas urbanas, tradicionalmente marcadas pelos espaços públicos – onde a figura da ágora grega era sua representante máxima – seriam, no insólito futuro proposto pelo autor, transportadas para dentro do ambiente doméstico. Sem sair de casa, seria possível comercializar, trocar, comunicar-se, receber todo tipo de informação. Se tal fato fosse generalizado, a estrutura física da cidade poderia deixar de existir.

Não mais haveria necessidade de deslocamentos. Com a comunicação “instantânea”, o carteiro estaria em toda a parte: os espaços de produção e consumo seriam miniaturizados, desmaterializados e abstraídos de localizações fixas. Não mais haveria praças, setores comerciais, sedes de governo. Não mais haveria vias de acesso, salvo as redes eletrônicas.

²¹ ASCHER, op. cit.

²² ASCHER, op. cit., p. 27.

²³ A inserção do termo é adotada por Ascher (op. cit.) e sugere a associação da informática com a tecnologia de telecomunicações.

²⁴ MITCHELL, William J. *City of bits*. Massachusetts: MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, 1996.

Se, porém este novo ambiente pode estar sendo um privilégio (ou um pesadelo?) para alguns, não há, por outro lado, a menor certeza de que, para a totalidade dos habitantes do planeta, tal forma de vida estará, dentro de tão pouco tempo, acessível. Mesmo porque, ainda que o espaço de compras e transações financeiras vem sendo praticado cada vez mais pelos meios virtuais, ele será sempre condicionado pelo poder aquisitivo daqueles que podem ter acesso aos bens e serviços proporcionados pela maravilha da *internet*.

Segundo Mitchell, a “revolução” provocada pela telecomunicação digital afetou profundamente nossas vidas, desde as oportunidades econômicas e de serviços até as atividades culturais e demais experiências de nosso cotidiano. O autor aposta, em contrapartida, na facilidade dos novos meios eletrônicos e propõe conceber e explorar as alternativas futuras através do desenvolvimento de novas formas de organização, do planejamento de leis que viessem a regular o mundo digital e os novos espaços apropriados para um ambiente globalizado e informatizado. O autor chega a questionar quem será “o nosso novo Hipodamus”. Categorias como espacialidade, materialidade, sincronicidade, são colocadas lado a lado com os seus opostos, isto é: a não espacialidade, o assincronismo, a imaterialidade. Mitchel mostra como, inclusive na forma eletrônica de comunicação, o nome tornou-se simultaneamente o endereço (eletrônico). Na comunicação virtual as pessoas se tornariam invisíveis, não importando suas identidades, sexo e raça. Finalmente, todos os espaços de trabalho, lazer, cultura seriam teoricamente substituídos por um complexo sistema de redes, que segundo ele, tornou-se tão importante quanto suas localizações físicas.

Mitchell não deixa de temer que tal avanço possa transformar o planeta em várias “Jacartas”, com seus bolsões de miséria: quem sabe poderíamos sugerir a esse autor a inclusão das miseráveis cidades e metrópoles latino-americanas ou africanas? Mas pondera e aposta no grande desafio da humanidade em trazer o acesso a essa “*bitsphere*”²⁵ dentro de uma igualdade social, em que todos pudessem usufruir desse maravilhoso mundo da informatização, dos edifícios inteligentes; da

²⁵ Termo empregado pelo autor (MITCHELL, W., op. cit.) para definir o ambiente por ele descrito.

fluidez das vias de acesso, onde uma cidade paralela coexistiria com as cidades reais. Ou quem sabe, estas terminariam por desaparecer de fato.

Durante todo o século muitas utopias pessimistas surgiram. Com a telecomunicação digital, começam a emergir as utopias otimistas, novos espaços em lugar nenhum, inteiramente descontextualizados. Surgem novas linhas do pensamento urbanístico, onde parece haver uma sensível preocupação quanto ao resgate da rua, da vizinhança, da pouca densidade. Mas o que se pergunta é quantas pessoas poderão vir a usufruir tais espaços paradisíacos, se é que se pode considerá-los como tal.

Novos sítios urbanos. Novas formas urbanísticas

Embora longe de representar uma transformação radical no tecido urbano da cidade, é interessante destacar algumas tipologias de uso onde já se registram mudanças consequentes da entrada da era da informação. Antes mesmo de esta surgir, a segregação espacial já se fazia presente. Sempre houve terras mais ou menos valorizadas, dependendo das facilidades de acesso e da proximidade de serviços. Para as classes de mais alta renda, o recolhimento e a segurança sempre foram itens fundamentais. De certa forma os muros medievais foram recriados em forma de condomínios exclusivos com pequenas diferenças de tipologias, conforme o terreno disponível e os modismos arquitetônicos encontrados. A valorização dessas áreas é dependente das localizações e da acessibilidade. Geralmente, as chamadas “amenidades” como paisagem, clima, proximidade do mar ou de rios e lagos, trazem valor à terra. Para garantir as amenidades acima referidas, não é pouco comum o fechamento de ruas para dar acesso aos condomínios. Esse padrão de urbanização tem sido recorrente e parece se adaptar perfeitamente ao mundo informatizado, onde muitas operações podem ser feitas virtualmente sem se sair de casa.

Ultimamente tem se observado o surgimento de novas cidades de porte médio, bem como a expansão de outras.²⁶ À medida que se expandem

²⁶ Essa constatação já foi apontada nos documentos do IPEA /IBGE/ UNICAMP *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*. v. 1. Brasília: IBGE, 2001; ver também

os centros urbanos ou se criam outros, geralmente decorrentes da criação de novos pólos industriais, passa a crescer uma demanda para habitação. O processo de ocupação para atender esta demanda, porém, não tem se delineado por uma expansão contínua, como acontecia anteriormente.

As indústrias deixam de fazer parte da periferia das cidades e passam a se instalar em áreas distantes dos centros preexistentes. Muitas vezes, ocupam uma superfície considerável do território. Existe atualmente grandes contingentes populacionais se dirigindo para fora dos grandes centros, a procura de novas frentes de trabalho que se abrem. Tem se observado nesses novos pólos industriais um processo de ocupação onde se configuram duas formas distintas: de um lado, multiplicam-se as ocupações irregulares, sejam em terrenos de encosta, nas margens de rios ou de estradas. De outro, terrenos distantes da área central são ocupados pelo padrão urbanístico já conhecido: o dos condomínios exclusivos, geralmente atendendo a uma classe de renda mais privilegiada, formada por trabalhadores qualificados. O fenômeno da dispersão urbana se multiplica, com pequenas frações de ocupações residenciais, gerando grandes vazios entre o centro e estas novas ocupações.

Nas grandes metrópoles onde se processam as negociações para alimentar o mercado mundial, fazem-se necessárias “modernizações” de tecidos urbanos preexistentes. A revitalização de setores urbanos dentro dos centros economicamente dominantes é uma realidade, pois ela irá aumentar e qualificar esses centros. É preciso torná-los atraentes e adequados para receber uma elite formada de executivos e representantes de grandes empresas de todo o planeta. Os grandes centros precisam requalificar seus edifícios, criar pólos culturais e de entretenimento, expulsar as populações menos favorecidas que neles habitam. Faz-se necessário substituir antigas estruturas “degradadas” ou esvaziadas por outras mais modernas. Esses espaços têm apresentado uma gradual gentrificação.

Um exemplo desse processo é encontrado nas áreas portuárias. Com a transformação da logística dos portos, determinada pelo armazenamento

IBGE, 2007, *Regiões de Influência da cidade* (REGIC, 2007), publicado pelo IBGE; ver ainda *Anuário Estatístico*, IBGE, 2008.

de produtos por contêineres e da informatização das operações portuárias, as antigas instalações de galpões e demais equipamentos, então necessários para a atividade do porto, deixaram de ter função. Hoje em dia há uma hierarquia de portos que se constituem em grandes complexos formados por *clusters* cada vez mais distanciados do centro urbano. O porto não mais necessita da cidade. Pelo contrário, parece ser necessário estar distante dela, constituindo setores de ocupação inteiramente dissociados do tecido urbano preexistente. Tais áreas passam a representar tecidos mortos e cobiçados por capitais financeiros. Através de operações financeiras conjugadas, muitas vezes com o poder público, tais áreas, esvaziadas de suas antigas funções, passam a ser palco de grandes empreendimentos imobiliários. A pretexto de trazer para a cidade uma imagem melhor, grande projetos urbanísticos vêm sendo desenvolvidos. Terrenos à beira d'água são valorizados e podem servir para novas ocupações onde se processam as grandes transações financeiras do mercado mundial. Servem também para possíveis ocupações residenciais, não mais para a população de baixo poder aquisitivo, mas para alta renda. Novas edificações de uso comercial e serviços passam também a ocupar os terrenos onde se assentavam velhos armazéns e galpões portuários.

O futuro do planeta – e conseqüentemente das cidades – é um tema recorrente. A indagação de como se comportarão o crescimento urbano e suas novas configurações diante da entrada da informatização, abre um caminho de pesquisa para os urbanistas e estudiosos de vários campos disciplinares. Ainda de forma preliminar, a análise das referências mencionadas nesse artigo pode trazer à luz certas reflexões.

Em primeiro lugar nota-se, entre os autores estrangeiros, uma análise pautada obviamente no grau de desenvolvimento tecnológico próprio dos países de primeiro mundo. Europa e Estados Unidos – para não falar das grandes potências asiáticas – ainda que possam apresentar desigualdades sociais, estão longe das diferenças significativas encontradas nos países em desenvolvimento. No Brasil é importante considerar a diminuição do contingente populacional que se situa abaixo da faixa de miséria, mas ainda assim, é muito grande a distância do grau de desenvolvimento dos países ricos.

Por outro lado, não se pode esquecer que mais do que nações, importam hoje as composições do capital para atender um mercado mundial. Como diz Milton Santos, quando se trata de analisar a lógica do mercado, todos os territórios precisam ser ocupados, em todos os lugares do mundo. A primeira aliada a este mercado é justamente a tecnologia da informação. Ela tornou possível a comunicação instantânea e, por isso mesmo mais eficiente.

Em um país como o Brasil, cujo atendimento aos serviços básicos ainda é extremamente precário;²⁷ é justamente nas grandes metrópoles onde se verificam os maiores bolsões de pobreza, em contraste com setores da cidade altamente desenvolvidos.²⁸

No entanto, a presença de serviços eletrônicos tem se reproduzido em todas as classes sociais. Hoje ninguém mais vive sem um celular e outros equipamentos eletrônicos que o acompanham, como câmeras fotográficas, *twitters*, além de uma parafernália de *gadgets* eletrônicos. Justamente pelas dificuldades provenientes de redes suportes de nossa telefonia fixa, o acesso ao telefone celular tornou-se hoje uma necessidade para a população pobre, o que não deixa de ser um paradoxo. Aumentaram também consideravelmente a compra de micro computadores, *notebooks*, além do acesso aos *sites* e correlatos. Pergunta-se, porém como tal acesso ao mundo informatizado tem se dado junto às populações mais pobres e que uso tem sido feito de tais equipamentos.

Se há bolsões de riqueza, com padrões de ocupação semelhantes aos dos países desenvolvidos, no interior das metrópoles candidatas a pólos de conexão com o mundo globalizado, misturam-se redutos de imensa pobreza, para não dizer de miséria.

Nenhum dos autores comentados colocou o foco da discussão na violência urbana. Esta está em toda a parte. Por mais muros e grades de proteção construídas para os setores residenciais ou de trabalho: por mais

²⁷ É só lembrar que a coleta de esgoto não atende nem 50% da população, conforme as estatísticas mais recentes apresentadas pelo IBGE.

²⁸ Nos documentos do IPEA e IBGE, referidos na nota (333), tais constatações já foram assinaladas: são nas grandes metrópoles brasileiras que se verificam os mais altos contrastes de renda.

equipamentos eletrônicos instalados em pontos estratégicos: assaltos, sequestros e crimes hediondos continuam sendo manchetes de jornal no nosso cotidiano. Portanto, faz-se necessário questionar como está sendo utilizada a tecnologia de comunicação. Se por um lado, esta tem facilitado os deslocamentos e a informação, ela traz por outro, através da maior facilidade de acesso, armas favoráveis à circulação do dinheiro advindo da corrupção e do próprio narcotráfico, o que vem facilitar cada vez mais a violência. Se a telefonia móvel acelera o aviso a um assalto, também é por outro lado, rapidamente apropriada pelos próprios assaltantes.

Outro grande problema é justamente a qualidade da infraestrutura, entre elas a de transportes e o suporte físico para os mesmos. Criam-se os acessos, teoricamente velozes. São comuns, porém, as dificuldades de locomoção. As vias estão saturadas, e quanto mais se expandem maior o congestionamento em suas conexões. E mais: é só pensar na qualidade dos transportes públicos para se constatar um quadro realmente desanimador para os países menos favorecidos.

Num paralelo com as redes de comunicação verifica-se mais ou menos a mesma coisa. Criam-se novos meios de “transporte” (eletrônicos): a tecnologia permite e promete um novo mundo – uma nova rede de relações – a da comunicação virtual. Qual a eficiência desses novos meios, porém? O problema não está tanto na disponibilidade e acesso aos componentes eletrônicos, cuja oferta e diversidade de preços têm aumentado sensivelmente. A questão está muito mais na falta de uma rede de infraestrutura especializada e de boa qualidade. Como no tráfego – onde os grandes congestionamentos se dão nos pontos de conexão – na comunicação eletrônica, não são pouco comuns as dificuldades de acesso, linhas lentas na transmissão de dados, impedindo, muitas vezes, a tão promissora comunicação instantânea.

Seria possível, então, imaginar algum modelo de cidade o qual possa excluir significativamente a necessidade dos deslocamentos básicos, como o movimento casa-trabalho? Seria possível, apesar de algum esforço já presente por parte do poder público, imaginar uma cidade com escolas virtuais, onde todos pudessem ter acesso às maravilhas da telemática?

Não há dúvida que grandes redutos de riqueza em zonas residenciais, bem como a presença de conjuntos arquitetônicos de excepcional qualidade vêm configurando os setores centrais de nossas metrópoles. Os paraísos artificiais urbanos já fazem parte da paisagem urbana contemporânea. Não há dúvida tampouco que determinadas atividades econômicas tornaram-se tão complexas que exigem a separação das mesmas com o tecido urbano da cidade, como é o caso dos complexos portuários e outras diversas modalidades industriais. Mas estes demandam também a criação de novos assentamentos humanos. A forma como eles vêm sendo planejados e os padrões de ocupação e de parcelamento propostos, não parecem responder às promessas utópicas de uma sociedade mais igualitária.

Como será então a nova forma urbanística? Difícil vislumbrar um todo homogêneo. Possivelmente a cidade será cada vez mais fragmentada pelos seus próprios componentes: ruas, sobrepostas por alças de viadutos; quadras ou “superquadras” ocupadas por um único uso; tudo isso mesclado por tecidos urbanos formados por ocupações precárias, justapostas em becos e valas, nas diferentes formas de habitação não legitimadas. Deverão sobrepor-se a estas, edificações de alto luxo, cuidadosamente construídas e com uma urbanização no seu entorno bem cuidada e bem estruturada por todos os serviços urbanos necessários, inclusive os ligados à tecnologia de comunicação e informação. Ou mesmo, estruturas tradicionais, restauradas, recicladas, que servirão para as elites dominantes. Nos condomínios exclusivos, a segurança será quase total e seus moradores passarão a se relacionar cada vez mais através de suas “ágoras eletrônicas”.

Não se pode, porém ser otimista em relação ao milagre de uma sociedade igualitária; não pelo menos através da informatização. É fato que esta vem exercendo uma profunda mudança na vida de todos, fazendo com que o recolhimento e o contato atrás de uma tela estejam se dando de forma crescente. É possível a comunicação instantânea em algumas atividades, com a diminuição das distâncias. É possível talvez admitir em um futuro próximo a “presença do carteiro” em toda parte e a qualquer momento. Mas durante um longo tempo, ainda se deverá presenciar uma

realidade urbana cheia de contrastes, onde as formas urbanísticas não deixarão de contar com a presença de desordens das mais variadas, longe de estarem mergulhadas numa virtualidade total.

Paisagem heterológica das novas formas indiciais urbanas

Miguel Angel Vitale

Diríanse variedades geométricas, pulidas, enlucidas, uniformes, regulares. Acérquese un poco, mucho, muchísimo, póngase los anteojos, ayúdese con el microscopio y entonces desaparecerá lo igual, dando paso a las imperfecciones de lo granulado, dependiendo de la distancia, de la luz, de la delicadeza del tacto, lo liso se desvanece ante la multiplicidad de los pliegues.

Michel Serres¹

Figura 73 – Ciudad y habitar.



Fonte: Miguel Vitale, 2003.

¹ SERRES, Michel. *Atlas*. Madrid: Cátedra, 1995.

Nomear e pensar paisagem

A nominatividade, enorme estrato epistemológico de alocação e sentido, encontrou no nome das coisas a dosificação de comunicabilidade e passivação necessárias para o traçado cultural. Aceitemos: a palavra, a metalinguagem “*perante*” as coisas. Ao extremo: a homologação da regularidade. Um espaço textual sem inefáveis, segundo uma aceitação assertiva: a firmeza, a invariante (a doxa): um lugar. Necessariamente, a observação tira de lugar, aguça o deslocamento, corre a mirada: infiltra. (Figura 74)

Figura 74 – Mirar



Fonte: Miguel Vitale, 2004.

Mais de mil vezes a janela do meu espaço de trabalho gira sobre suas dobradiças, ancorada no mesmo eixo. No *seu* lugar. Entretanto, seus giros têm projetado uma diversidade de espaçamentos, de imagens escorçadas, de fragmentos de movimentos na calçada, de indeterminações óticas da paisagem translúcida da rua, em contraponto com a razão cartesiana de suas regulares partições vidradas. Inédita realocação do micro e do

macro, do hegemônico e do subsumido, (cidade e janela, advirto, não são intensidades tão diferentes), comparável à incomensurável tarefa de propor perspectivas urbanísticas a partir da paisagem heterológica cultural contemporânea (Figura 75).

Figura 75 – Collage



Fonte: Miguel Vitale, 2005.

Se alguma coisa nos surpreende hoje e, ao mesmo tempo, regenera os nossos interesses pela investigação e exploração das problemáticas urbanas, é saber-nos imersos numa cultura cuja cartografia pode resultar dissonante em relação a um método, esquiva perante o taxativo, afastada de uma interpretação unívoca, necessitada de várias vozes: a distopia e a diversidade... requerem a anuência de outros portulanos (diferentes aos que Deleuze advertiu na origem do mar navegável), que trazem a possibilidade de sobrevoar e conceituar na hecceidade dos indícios da urbanidade. Não se trata da negação do *sentido* objetivo da vida na cultura da cidade, mas sim da necessidade de repensar a paisagem heterológica *sentida* nas diferenças objetivas. Estes resquícios, cultura

urbana, epistemologia e pensamento projetual, se adotam em abordagens paisagísticas.

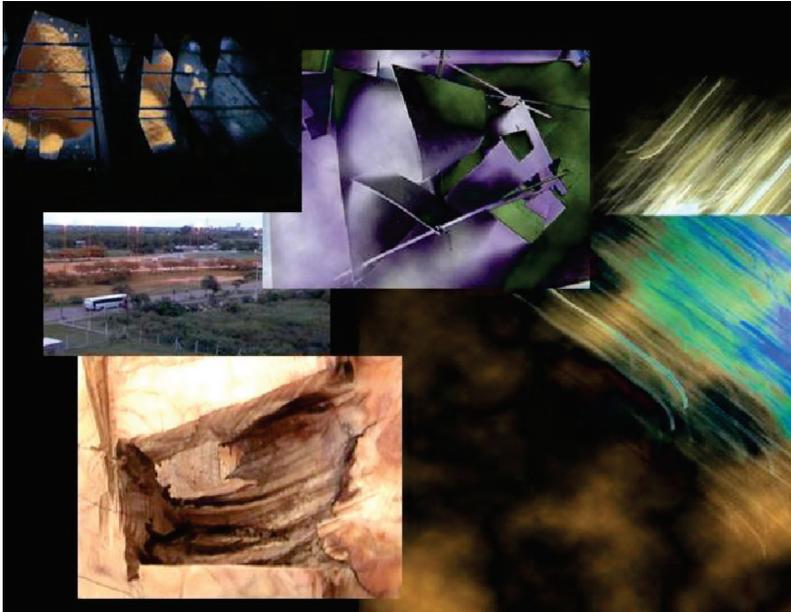
Na pergunta pelas diferenças, abordamos a constelação cultural de nosso tempo, impossível de ser contida em um escrito. Embora possamos escolher o ponto de giro desde onde as imagens da janela colaborem para efetuar uma presentificação necessária, remetemo-nos à paisagem do pensamento que Gadamer marcou e seus seguidores até as posições contemporâneas de Derrida e Deleuze, no pós-estruturalismo.

Textos, hipertextos, linguagem, discursos, metadiscursos, narrações... espaços, imagens, formas paisagísticas... “*diríanse variedades geométricas, pulidas, enlucidas, uniformes, regulares*”.² De tais questões e, no interior de tais fenomenologias, a exposição transitará indagando, exploratoriamente, desde heurísticas não lineares, até as enunciações da projetualidade hodierna, vertendo conceitos cifrados em projetos de pesquisa multidisciplinares, nos que participa o autor, em programas de pesquisa da UNL,³ nos quais indagamos sobre os fenômenos que põem em debate a convencionalização de significados e práticas no espaço público, as passagens da imagem como texto discursivo cultural à condição de textualidade transcurativa e os deslocamentos no desenho de formas urbanas instituídas aos agenciamentos da projetualidade estética performativa (Figura 76).

² Ibid.

³ A partir destes enfoques, nós, os pesquisadores, desenvolvemos diversas atividades acadêmicas, de extensão e pesquisa, como os cursos “Imagem e Cultura Hoje” e “Paisagem e Espaço Público”, através da Rede à Distância Multicampus da UNL. O campo investigativo foi abordado a partir dos projetos de pesquisa CAI+D-UNL que, sem interrupção desde 2000, enfocam epistemologicamente as problemáticas da cidade contemporânea. A partir de uma perspectiva extensionista, os *workshops* internacionais sobre problemáticas de cidades latino-americanas médias, realizados anualmente desde 2005 em diferentes sedes acadêmicas latino-americanas, permitem contrastar experiências situacionais e relevar a construção dos imaginários coletivos e subjetividades em distintas cidades e localidades, em que a imagem urbana tensiona o par local-global.

Figura 76 – Ciudad Universitaria UNL.



Fonte: Miguel Vitale, 2005.

Heterologia e contemporaneidade

A contemporaneidade trouxe à tona perguntas nas leituras preexistentes e nos discursos teóricos *logocêntricos* culturais. Tal questão pode ficar ancorada, primariamente, no campo filo-epistemológico, no qual, hoje são colocados em revisão dois pressupostos do pensamento do estruturalismo. Por um lado, a tradição da filosofia cientificista instalada por Descartes, constitutiva da razão que dá origem ao Iluminismo Kantiano e ponto de alavancagem do projeto moderno, no qual o pensamento é a *imagem justa* do método do pensado (*methodos*: controle técnico do *hodos*: caminho para conseguir um fim predeterminado). Por outro lado, e em afinidade com as disciplinas projetuais, o *enfraquecimento do Dasein Heidegeriano*, no qual ser-no-mundo é a escuta da linguagem no *lugar* do homem no quadrante. Lugar é centralidade, e espaço é o disposto nos limites.

A partir das derivações culturais e epistemológicas do pensamento não estrutural, as disciplinas projetuais enfrentam o novo milênio numa cidade que migra suas formas paradigmáticas urbanas paisagísticas, observável na dupla condição disciplinar, a partir do *físico perceptual*: espaços sintomáticos, que trazem para o *presente* o deslocamento do território da centralidade para territorialidades difusas e indeterminadas. O vazamento, o transbordamento, a exolimitação, emergentes da porosidade dos limites territoriais e a maximização escalar⁴ (Figura 77).

Figura 77 – Paisage adviniente – Corredor Ruta 168.



Fonte: Miguel Vitale, 2005.

A cidade que surge em trânsito dá estrutura à *estruturalidade*. Cidade pulsional sem *topos*, deprimida na sua significação, ainda que adviniente em sua condicionalidade. Desde o *linguístico simbólico*: a imagem, "sinal fraco" da linguagem, abre os intervalos do indicial e heurístico enunciativo, numa paisagem que, na sua heterologia e multirreferencialidade, denominei disestética, pela sua condição diferente, não simétrica em relação à tradição kantiana de beleza – sublimação e

⁴ BERTUZZI, M. L. *En busca del paisaje contemporáneo*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) posgrado Metrópolis. Master Postgraduate Program in Architecture and Urban Culture, Centro de Cultura Contemporánea, Universidad Politécnica de Barcelona. Barcelona, 2000.

à condição de representação consensuada do imaginário, que tingiu a paisagem como linguagem metadiscursiva “codificadora de paisagem”, e às atuais migrações da paisagem para a imagem paisagística “expressão de paisagem” transcursiva. A pesquisa *fenomenológica exploratória* das novas formas urbanas e da imagem da sua paisagem recupera valor nos cenários atuais de sobreposição de *layers*, continuidades dizimadas e descontinuidades fragmentárias. Um *puzzle* sincrético e heterotópico.

Se o heterotópico desdobra múltiplas leituras da paisagem, é o heterogêneo um cruzamento transversal, para inferir certo olhar da paisagem contemporânea,⁵ transformações que se sintetizam a seguir para dar substrato entitativo ao texto.

À paisagem paradigmática da cidade histórica, estável em formas, percepções e significados⁶ se transpõe uma paisagística adveniente, na qual a carência de referencialidade produz um deslocamento em direção a agenciamentos tensionais, sob a forma das intuições pensáveis. Estas formas da diferença se estabelecem no âmbito das intensidades da neopercepção, no qual a sua interpretação de texto monodisciplinar migra para uma narração paratextual multidisciplinar (Figura 78).

Desde a perspectiva do pós-estruturalismo, pensar cidade e paisagem já não é mais a oposição teoria-práxis, mas sim a disjunção do espaço liso da teoria com o espaço estriado empírico, abrindo-se a oportunidade performativa. Não mais oposição linear natureza-cultura. Indaguemos a irregular descontinuidade de suas dobras. Da mesma maneira que grande parte do universo do pensamento cultural foi territorializado no idealismo transcendentalista e, a partir desta questão, a cultura urbana construiu uma “imagem de semelhança”, hoje o desafio é pensar, por sua vez, desde a desterritorialização da urbanidade, de uma “imagem sem genes”... à imagem justa surge *justo* da imagem. Devemos este âmbito de reflexão à cultura e às disciplinas projetuais.

⁵ VITALE, M. De la mirada cierta y una cierta mirada sobre el paisaje contemporáneo. In: *Actas del Seminario Hipótesis de Paisaje 2001*. Córdoba: Publicaciones UNC, 2002. p. 42-45.

⁶ RUIZ BALLESTEROS, E. *Construcción simbólica de la ciudad*. Madrid: Miño y Dávila, 2000.

Figura 78 – Ensayo de Imagen – Corredor Ruta 168.

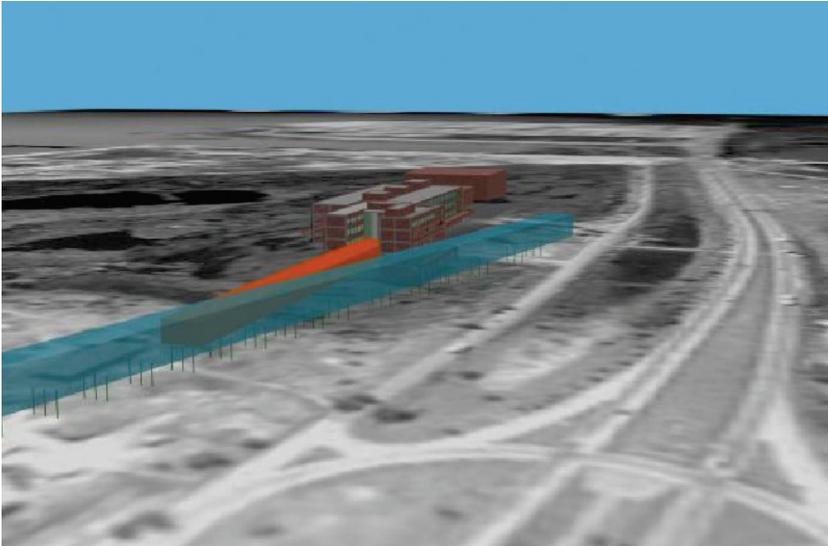


Fonte: Miguel Vitale, 2005.

Ao espaço-tempo sincrônico da paisagem mnemônica, hoje, na paisagem da cidade do vazamento, os corredores e vazios, registramos um tempo asincrônico, não serial, acelerado e vetorizado. Este é o *tempo* do passar-ver passar, e transforma em espectros as imagens do aparecer esporádico, torna instantânea e simultânea a paisagem em imagens do passar-tempo. Neste sentido, o conceito de *virtualização*, assumido habitualmente pela corrente ideológica da arte, toma conta do aqui e agora, na circunstância de um tempo arritmico com o vivido e experimentado. Variação experiencial que tem provocado mudanças nos conceitos de *subjetivação e objetivação*. Perspectivas pós-lacanianas, como as de Guattari, introduziram os conceitos de subjetividade parcial e a analítica do criacionismo estético através da criatividade rizomática autopoiética (Figura 76).

Sucintamente, são apontadas as hipóteses pertinentes a esta publicação e, a partir de seus avanços, são propostas contribuições do laboratório de imagens e micros projetuais, para examinar os elementos da enunciação, a perspectiva da neopercepção e traçados que oferecem caminhos para as explorações de narrativas estéticas urbano-paisagísticas.

Figura 79 – Heurística Projectual.



Fonte: Miguel Vitale, 2004.

Enunciação das hipóteses

Se o projeto paisagístico, nas suas distintas escalas, tem feito referência à noção de lugar como perspectivação do pensamento (convergência teórica) e perspectivação do físico (convergência perceptiva), hoje essa questão pode ter um enfoque diferente, a partir da conceituação do espaço liso, e da vetorialidade epistêmica.

Se a morfogênese criativa tem sido vista como heurística linear transformativa, também pode ser investigada como heurística não linear enunciativa, implicando o deslocamento de significados instituídos para as imagens indiciais enunciantes de sentido adveniente.⁷

Se arquitetura, cidade e paisagem, a partir da noção de *texto*, têm sido consideradas como convergência monológica ou *linearidade discursiva*, na textualidade de suas imagens (condicionalidade produzida pelos deslocamentos semânticos), os conceitos de *hipertextualidade*, *migração*

⁷ DELEUZE, G. *Lógica del sentido*. Barcelona: Paidós, 1989.

textual, transtextualidade,⁸ podem dar conta das *heterológicas* não redutíveis a métricas reguladoras (Figura 80).

Figura 80 – Mapa enunciativo.



Fonte: Miguel Vitale, 2005.

Se desde o olhar perceptualista, a relação *espaço-tempo-movimento* tem sido proposta a partir da motricidade subjetiva e pela *síntese sucessiva*, no enfoque da maquinidade social e pelo efeito da *síntese instantânea*,⁹ estariam-se abrindo caminhos para uma *neopercepção*.

Heurística enunciativa

A pesquisa estabelece uma correlação entre os processos criativos, as formas de pensamento, e as características dos constructos epistemológicos que se referem à sua condição discursivo-comunicacional.¹⁰ Na produção formal enunciativa abrimos o espaço do laboratório exploratório de

⁸ MALACHEVSKY, J. *Migraciones de sentido*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 1997.

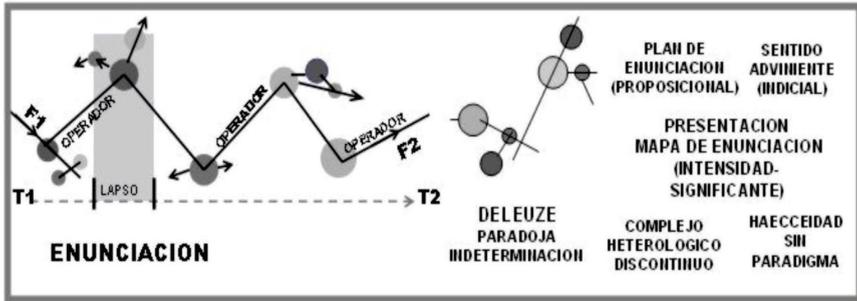
⁹ VIRILIO, P. *El procedimiento silencio*. Buenos Aires: Paidós, 2001.

¹⁰ VITALE, M. *Proyectualidad/diseño: una genética de la diferencia*. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002. p. 10-14.

imagens para aproximar-nos ao imbricado tempo da contemporaneidade. Neste território mapeamos as operações estético-linguísticas-semióticas e plurilógicas por métodos analógicos e digitais.

As heurísticas enunciativas desdobram-se em um plano de enunciação, abrindo passagem ao pensamento estratégico, que pode operar os processos criativos desde lógicas que enunciam um sentido, antes de aderir a uma significação estabelecida (Figura 81).

Figura 81 – Estética Projectual.



Fonte: Laboratorio de Exploraciones Formales FADU, 2003.

As imagens assumem e se agenciam das diversidades textuais, apoiadas na multirreferencialidade combinatória dos heterogêneos e na difusividade de seus significantes.

O sentido é, aqui, acontecimento, considerando o eventual como proposicional, articulando-se paradoxalmente, de outro modo, distinto do senso comum, definindo diferenças sem repetição. É paramétrico, já que se diferencia mediante intensidades expressivas.¹¹ Especula em torno da intuição como uma modalidade pensável. Não apela ao significado discursivo como origem, se constrói como um decurso performativo, ação produtora de sentido no atravessamento do fluir do acontecimento.

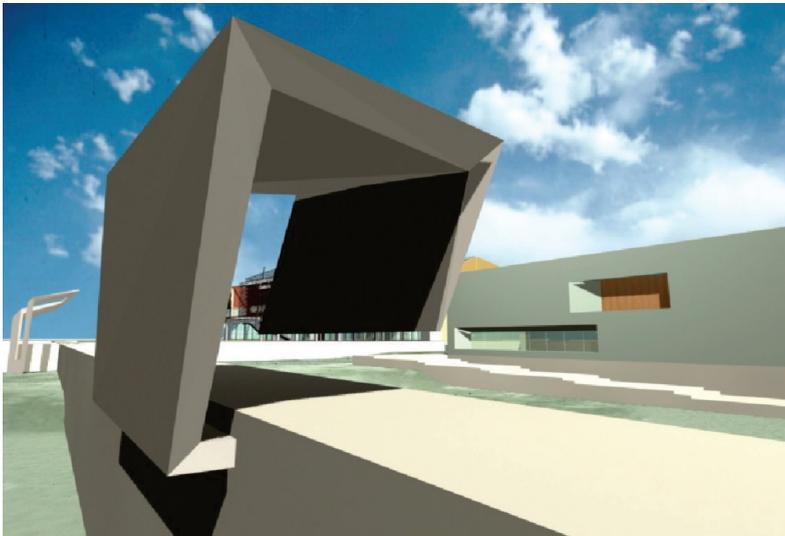
¹¹ HERNÁNDEZ, J. El espacio como creación, un concepto intensivo, expresivo, cualitativo. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002. p. 21-24.

Os processos enunciativos se constituem em operações de desconstrução das textualidades, abordadas desde o pós-estruturalismo.¹² Sua categoria é, para nós, propícia para a metodologia exploratória-experimental, posto que permite operar sobre um sistema não linear de textualidades; neste enfoque enunciativo indagamos sobre as continuidades e descontinuidades do acontecimento expressado em imagens.

Elementos da heurística enunciativa das imagens

Os elementos dos processos criativos da enunciação conformam um percurso a ser considerado na análise das imagens que, particularmente, a partir do nosso enfoque disciplinar, estabelece referentes para a indagação no âmbito da projetualidade cultural urbana. Detectamos, avançando as pesquisas, os seguintes tópicos nas heurísticas enunciativas (Figura 82):

Figura 82 – Enseñanza com la imagen.



Fonte: Miguel Vitale, 2005.

¹² DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos, 1997.

O operador

Sujeito ativo do processo, que não objetiva a leitura da imagem, se integra como um produtor fundido; é, neste sentido, projeatante da situação, tornando indefinidos os limites entre a objetivação e a subjetivação.¹³

O tempo

Não há apenas sequencialidade cronológica e linear; existe também a simultaneidade, a circunstancialidade, o instantâneo e o sincrônico; é um presente concreto dilatado.¹⁴

A linguagem

Na condição hipertextual da enunciação, será preciso operar heterológicas textuais; o sentido costuma construir uma montagem narrativa e transcurativa, estabelecendo mobilidade e flexibilidade nos códigos intervenientes.

A forma

Formalizar na enunciação não significa reiterar o existente, as formas e imagens transitam entre o isomorfismo poiético e o anamorfismo auto-poiético enunciativo;¹⁵ o produzido formal é formante expressivo de estratos, informação ponderada de várias hierarquias ao mesmo tempo (Figura 83).

A significação

Apresenta um sentido criado na tensão das diferentes naturezas sígnicas envolvidas, indicializa a diversidade de significantes instrumentais e contingentes.

¹³ GUATTARI, F. *Caosmosis*. Buenos Aires: Edit. Manantial, 1996.

¹⁴ STRADA, R. Estrategias estéticas de intervención espacial. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002. p. 11-12.

¹⁵ DELEUZE, G. y GUATTARI, F. *Qué es la filosofía?* Barcelona: Anagrama, 2005.

Figura 83 – Formalización Projectual



Fonte: Fernando Lara, 2003.

A percepção

Não se fixam os perceptos por acumulação da experiência, desdobra-se um estado neoperceptual no qual se privam estímulos inéditos que não existiam em experiências anteriores.

A representação

Não há duplicação nem mimesis que reproduza focalmente a particularidade. Torna-se necessário o desdobramento de mapas de intensidades com os distintos códigos dos expressáveis da imagem, sejam contínuos e descontínuos, detectados pelos distintos tipos e instrumentos de registro.

A estética

Apresenta-se como rizomática, performativa e criacionista não simétrica; esta não simetria é produzida pela falta de um padrão que regularize unilateralmente a relação entre formas e conteúdos.¹⁶

O pensamento

O mesmo não é estruturalidade sedentária, apresenta-se como nômade, disjuntivo e exploratório, trabalha sobre a conjectura e não busca a asserção definitiva, mas sim o marco das probabilidades.

O espaço

Desdobra-se entre a territorialidade extensiva e o agenciamento situacional pontual, definindo-se como qualitativo, expressivo e intensivo; no contexto atual, fenomeniza os impactos do global e local (Figura 84).

Figura 84 – Exploración con Maquetas.



Fonte: Miguel Vitale, 2004.

¹⁶ NAVARRO, M. Del status de la imagen y la crítica de la profundidad filosófica en el pensamiento contemporáneo. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002. p. 13-15.

Ao final deste percurso, as operações de imagens transpõem os limites do objeto, transformando-se, decididamente, numa indagação exploratória da projetualidade, interrogando-nos se, no âmbito da enunciação, a margem exploratória das imagens instaura uma codificação visual ou idioleto estético próprio, antes que aderir a uma predeterminação de seu sentido.

Enfoques epistemológicos – a imagem

Nas investigações opera-se com imagens, particularmente na sua condição projetual comunicacional de interface urbana, expondo os reposicionamentos paradigmáticos do imaginário social, indagando sobre os suportes materiais e conceptuais da cidade para ressignificar constructos estéticos, metodologias, instrumentos e práticas, a partir de um olhar da cidade heterológica e interdiscursiva.

A imagem, como textualidade, é manipulada como apresentação produtiva auto-referencial, permitindo a desconstrução fenomenológica do lugar como formante, a partir da decodificação das micro e macro escalas transformadas em informação projetual.¹⁷ Essa questão está ancorada nos projetos a partir do campo filo-epistemológico do pós-estruturalismo, na linha Derrida e Deleuze, em que são colocados em revisão, entre outros pressupostos do estruturalismo: método, axioma, repetição, semelhança, metalinguagem, texto e significação.¹⁸

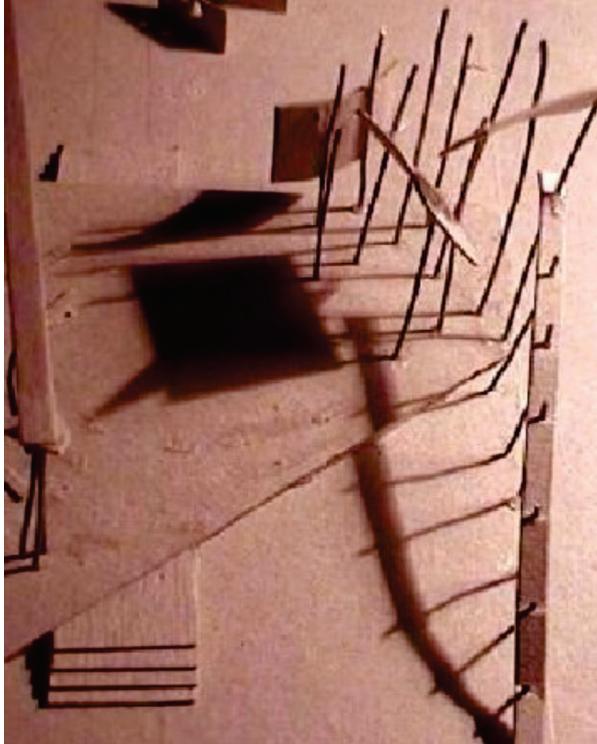
Propõe-se uma analítica da imagem, na sua condição de hecceidade, recorrendo a saberes multirreferenciais e a âmbitos de transversalidade de conhecimentos, a partir da perspectiva da semiótica e da linguística, do desenho, da gênese e dos processos culturais, da filosofia, da cultura urbana, da fenomenologia da percepção e dos meios tecnológicos. Nesse sentido, praticam-se explorações da imagem na sua condicionalidade empírica transcendentalista, como um modo de leitura e interpretação diferente dos

¹⁷ VITALE, M. ¿Señales débiles? Paisaje heterológico de las imágenes indiciales. In: FURNÓ, S.; ARTURO, M. (Comp.). *Actas del Eniad 2001*. La Plata: Publicaciones UNLP, 2001. p. 82-86.

¹⁸ DERRIDA, J. *No escribo sin luz artificial*. Valladolid: Cuatro edit., 1999.

discursos linguo-escriturários,¹⁹ desenvolvendo a semiótica indicial, a estética não simétrica, a filo-epistemologia do pós-estruturalismo, a projetualidade da imagem como agenciamento exploratório da condição de seus formantes visuais no seu sentido adveniente e performativo (Figura 85).

Figura 85 – Estética Projectual.



Fonte: Laboratorio de Exploraciones Formales FADU, 2003.

Metodologia: pesquisa fenomenológica exploratória de base intertextual

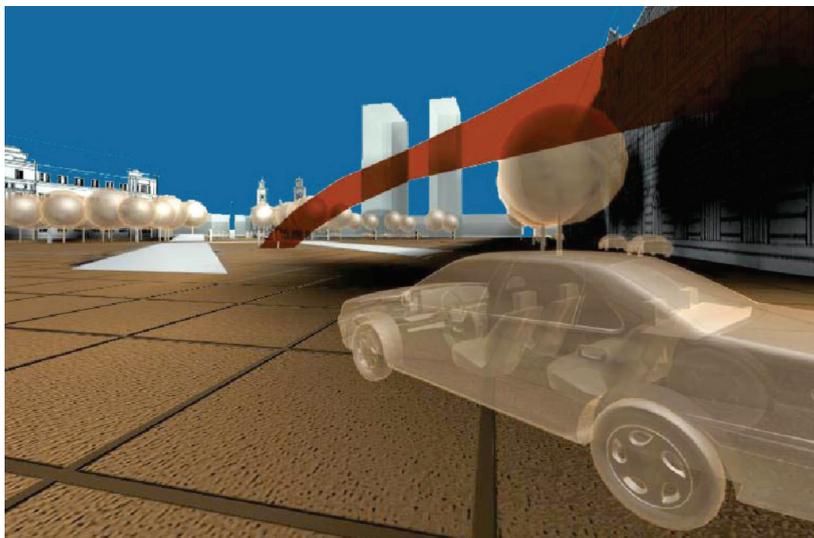
A pesquisa abre possibilidades para a analítica da imagem, abordando conceitual e figurativamente a intensidade do dado fenomenológico para

¹⁹ DELEUZE, G. *Diferencia y repetición*. Barcelona: Jucar Universidad, 1998.

a consideração do dado informacional empírico. As distintas variáveis de registro e a observação das microconfigurações oferecem à imagem empírica a possibilidade de constituir-se numa informação transcendente na projetualidade.

As imagens podem ser, a partir das perspectivas de sua organização e classificação estética, pautadas por leis estruturais que as regulam topologicamente (lógica referencial simbólica) ou podem constituir narrações de agenciamentos expressivos de sua condição de produção e estética diferencial. Neste caso, fazemos referência a elas a partir de um olhar topográfico, grafia ou traço qualitativo que a expressa “fazendo-se”, “dando-se” no transcurso ou instante de uma situação (lógica indicial em indeterminação sêmica) (Figura 86).

Figura 86 – Estética Projectual.



Fonte: Laboratorio de Exploraciones Formales FADU, 2003.

O certo é que, assim como no estado representacional, a imagem semantiza a reunião entre ótica empírica e ótica codificada, e pode também ser portadora de diferentes sentidos não reunidos,²⁰ em tensão

²⁰ DELEUZE, G. op. cit., 1989.

ótica e conceitual, dadas as diferentes naturezas textuais codificadas e não codificadas incluídas na narrativa.

Com o sentido de modalizar os conteúdos teóricos vertidos nos avanços do investigado, apresentam-se casos dos micros exploratórios da imagem que constituem as matrizes de traçados e narrativas investigativas:

Exploração de narrativas sobre setores urbanos e situação projetual

■ Escala sítio: enunciação com base transpositiva linguística

Proposta: micro de laboratório acadêmico sobre heterologia objetual multitextual, a partir de um duplo movimento: por um lado, propor uma transposição de obras da vanguarda estética do início do Século XX, por outro enunciar sobre um sítio de baixa semantização estética, a partir da proposta de um objeto localizado em área peri-urbana de borda (Figura 87).

Figura 87 – Exploración com luz.



Fonte: Miguel Vitale, 2004.

Sentido: operar reconhecendo as heurísticas transpositivas e enunciativas, decodificando o paradigma estético e enunciando as intensidades da condição eventual das imagens do sítio.

Exploração: projeatuar “verbalizações” de descontinuidades estéticas, operacionais e de produção comunicacional, localizando-se em uma zona de interface disciplinar (reunião de distintas linguagens e campos disciplinares).

Busca: indagar sobre a capacidade das imagens registradas de fazer transcender a informação empírica e estetizar uma “funcionalização” aprogramática, captação de fluxos e movimentos²¹ e intensidades informacionais, constituindo uma narração comunicacional.

Estética urbana

■ Escala lugar: Imagens percipientes/enunciantes.

Proposta: percorrer, a partir da semiótica indicial, uma série de imagens que foram capturadas em um espaço público linear da cidade de Santa Fé, indagando o fenômeno perceptivo de luz e sombra, desaturando os componentes cromáticos.²² (Figura 88).

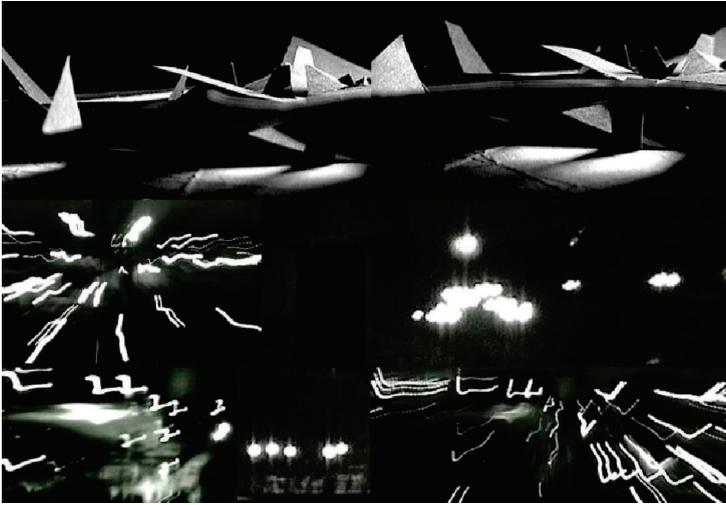
Sentido: explorar espaços cotidianos da cidade, verificando, por um lado, a potencialidade hipertextual das imagens; por outro lado, a não correspondência simbólica em operações de fragmentação, migração, estranhamento estético, em que as imagens se apresentam entre uma esteticidade do in-formal e figurações topológicas.

Exploração: limites perceptivos dos estímulos visuais expressáveis da condição eventual, nos quais as micro narrações sensibilizam uma situação, recriando-se a artificialidade textual estética da montagem.

²¹ CARERI, F. *El andar como práctica estética*. Barcelona: G. Gili, 2002.

²² VITALE, M. Paisaje heterológico de las nuevas formas indiciales urbanas. In: ASSEN DE OLIVEIRA, L., DO AMARAL E SILVA, G. P.; VASCONCELLOS, L. M. de (Org.). SIMPÓSIO A CIDADE NAS AMÉRICAS. Perspectivas da forma urbanística no Século XXI, 51. ICA. CD-ROM. Florianópolis: Editora do PGAU-Cidade/UFSC, 2003.

Figura 88 – Producción Exploratória Formal



Fonte: Fernando Iribarren, 2004.

Busca: deslocamento do olhar da semelhança icônica, artificialidade no desdobramento de âmbitos de surpresa estética, em que se densifica o tempo instantâneo da narrativa²³ e se intensifica a singularidade indicial da parte.

Exploração de narrativas sobre setores urbanos e projetualidade

■ Escala paisagem: enunciação de determinação a indeterminação

Proposta: experiência em vídeo digital sobre um projeto em 3D de interesse arquitetônico-paisagístico, realizada na área de acesso à cidade de Santa Fé (Figura 89).

²³ VIRILIO, P. *Estética de la desaparición*. Barcelona: Anagrama, 1998.

Figura 89 – Operação migratoria de imagen



Fonte: Miguel Vitale, 2003.

Sentido: recompor o interesse de relato espacial original, capturando a linearidade da sequência temporal, produzindo um sobre-relato estético paisagístico de estranhamento.

Exploração: a exploração permitiu indagar sobre o deslocamento das lógicas contínuas das sequências esperadas, para a descontinuidade produzida pela incorporação de uma *layer* de imagens de textualidade diferente no encerramento.

Busca: releitura onírica atravessando a paisagem representacional, constatando a mudança sêmica gerada pelas imagens que operam em não simetria com a informação do lugar.

Exploração de narrativas em vídeo sobre memória urbana e presentização

- Escala edilícia: enunciação de indeterminação a determinação

Operação 1:

Proposta: partindo da escolha, como objeto gerador de um relato, de um edifício urbano vazio em usos e significados.²⁴

Sentido: indagar sobre imagens cinéticas em relação à montagem, ao cenário e às narrações de tempo, espaço e movimento.

Exploração: a exploração permitiu indagar sobre a criatividade estética produzida pela assimetria entre recursos técnicos locais disponíveis e tecnologia global.

Busca: detectar sinais expressados no valor plástico sensível das imagens, partindo de tomadas sem exigências preestabelecidas, registros comunicacionais planos em formato de cliques aleatórios, com predominância do meio de registro.

Operação 2:

Migração da primeira fase, construindo uma narrativa espaço-temporal, propondo uma montagem com incorporação de elementos novos; o roteiro foi estruturado sobre a base de um seguimento entre personagens estranhos ao sítio, pondo em relevo o edifício como cena, enunciando uma narrativa cíclica sem princípio nem final (Figura 90).

Exploração de pixelado com captura de baixa resolução, como agenciamento estético da atmosfera ruínosa e indeterminada do lugar; a banda sonora foi digitalizada, mantendo o ruído de transferência técnica da edição, marcando uma taxa de repetição. Estética crua, debilitando o aperfeiçoamento tecnológico mediante a redução do iconismo das imagens.

²⁴ Experiência realizada por ocasião da visita do Prof. Robert Hermanson da Universidade de Utah à FADU.

Figura 90 – Ensayo de Pentalla Emissora de Imagen



Fonte: Fernando Iribarren, 2004.

Matriz epistemológica investigativa

A matriz exploratória consiste em transitar os processos Morfológicos Heurísticos, com ênfase nos enunciativos, centrados em análises de imagens urbanas paisagísticas de implantações conceituais e situacionais.

Neste território são mapeadas operações estético-semióticas por métodos analógicos e digitais, a partir de lógicas que enunciam um sentido, antes de aderir a uma significação estabelecida, operando sobre um sistema textual de continuidades, tanto como das descontinuidades do acontecimento expressado.

Problemáticas centrais

As problemáticas centrais se instalam a partir de hipóteses investigativas, as quais atravessam os seguintes tópicos, presentes nas disciplinas projetuais:

Percepção – Neopercepção

Linguagem – Imagem

Textos – Textualidades

Discursos – Narrativas

Projeto – Projetualidade

As buscas sobrevoam os espaços criativos de produções formais alternativas, nos quais formalizar requer construir uma conceitualização enunciativa. A oportunidade possibilita a exploração de estéticas de desenho não lineares, não simétricas à tradição kantiana.

Mapa de exploração

Propõe-se desconstruir o conceito de método, através de uma releitura filopistemológica de suas origens, onde *odós* e *methá*, ou seja, caminho e fim, não constituíam uma unidade de sentido, reunindo-se no pensamento científico, instaurando o método dis-cursivo, no qual a lógica textual pode discernir por fora dos acontecimentos.

Na experiência do Atelier Projetual em Morfologia Urbana é proposta a transcursividade, o operador atravessa os conceitos como atuante do acontecimento e produção formal.

Conceitos teóricos abordados (Figura 91)

A partir de localizações situacionais e conceituais, foi formulado um mapa teórico de exploração baseado em dois conceitos: percepção e imagem, indagando sobre as diferenças entre impressões da imagem e significações perceptuais.

Por sua vez, os dois conceitos foram divididos em três variáveis: Estímulo, Tempo e Estética, na busca pela mutabilidade ou deslocamento da fixação perceptiva, em relação à indicialidade, autorreferência, capacidade de informação, que pode ser obtida na manipulação de registros e mediatizações.

Por fim, as três variáveis foram atravessadas por duas categorias, para analisar estímulos por densidade e intensidade, tempo sincrônico e instantâneo e estética discursiva ou transcursiva, segundo os relatos formais que se deslocassem entre narrações ou enunciações.

Figura 91 – Mapa conceitual de conceitos, variáveis e categorias.



Investigar – pulsações - heterodiegese (Figura 92)

A partir dos papéis investigativos e acadêmicos, instalam-se novos mapas epistêmicos, nos quais as espacialidades urbanas desdobram a Heterologia do Público, tecido fluido transdisciplinar que, com o aparecimento das práticas eventuais “no público”, desloca ou sobrepõe a diagnose clínica do olhar do sujeito, em direção ao terminal aberto de fenomenologias in-ocultáveis.

É como se, no olhar Lacaniano, a pulsão escópica tenha se transformado em linguagens de urbanidade silenciosas, espacialidades sem patronímicos que, a partir da representação do imaginário coletivo, transitam em direção a uma paisagem cultural da neopercepção e heciedade. Estranhamento topológico do vazio. Vazio causal, habilitador de significantes advenientes.

Figura 92 – O espaço urbano, heterodiegesse entre prega e pulsão.



Trabalhos testemunhas de pesquisa

É a partir de percursos conceituais, que se apresentam a seguir, trabalhos testemunhas desenvolvidos nos *workshops* internacionais, oficinas e laboratórios, que se pode contrastar os trânsitos conceituais (Figuras 92 a 96).

Figura 93 – T1 – Lógica da transformação, textualidade não simétrica na paisagem urbana.



Figura 94 – T2 – Itinerários projetuantes, localização conceitual e situacional da argumentação.

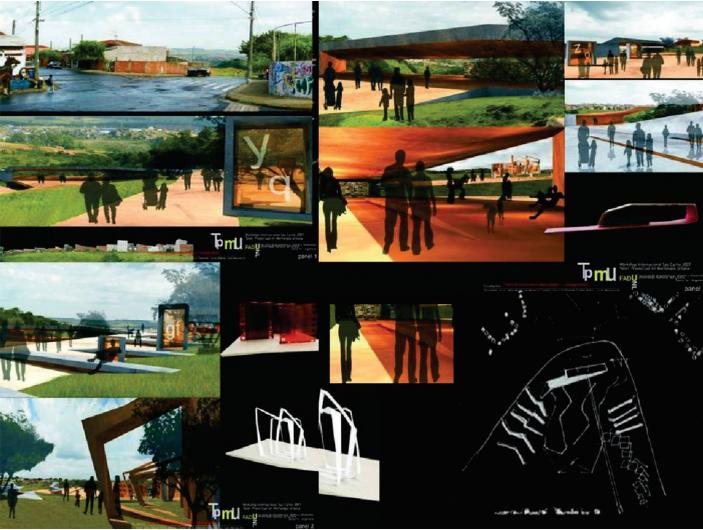


Figura 95 – T3 – Gestão perceptual, emergentes indiciais na dispersão.

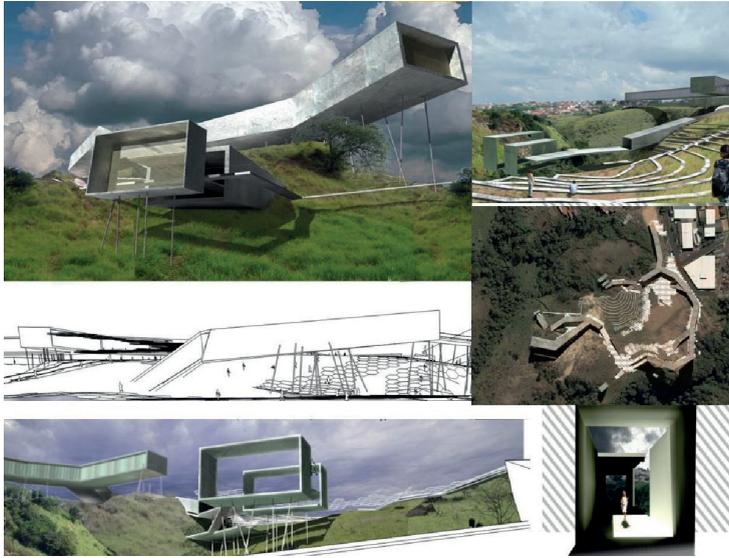
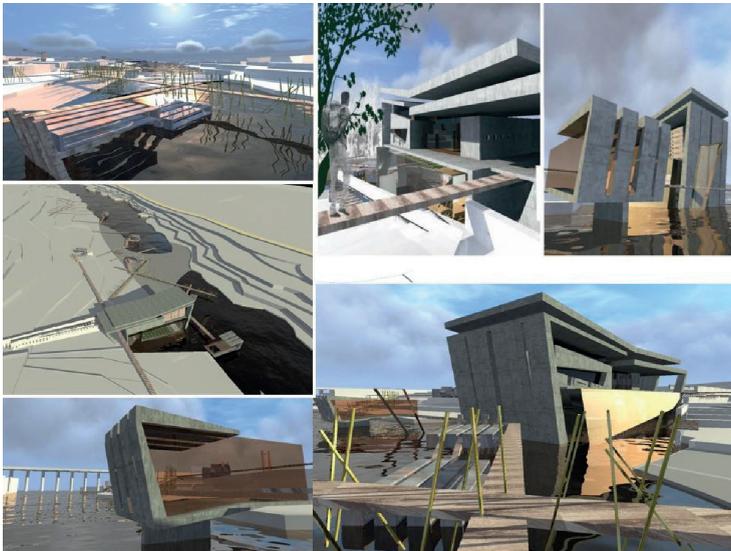


Figura 96 – T4 – Dispositivos de propagação espacial, transcurividade de traços disseminados.



Considerações da neopercepção

No percurso das pesquisas, deixamos sugeridas as diferenças entre a percepção e os fenômenos de neopercepção, posto que, em grande parte do universo das imagens, sua textualidade está ancorada nestes espaços cognitivos.

A percepção tece a corrente semântica que vai do estímulo – ao percepto – ao significado, localizando o sujeito no ponto de sua estabilidade emocional; as imagens perceptuais são tópicas, referenciam o lugar. Seu dispositivo expressivo vai desde a mimesis nas colocações estéticas históricas até as codificações substitutivas do iconismo incorporadas nas vanguardas do Século XX.

Na neopercepção das imagens contemporâneas, a semiótica é indicial, vale dizer que se exploram os índices ou sinais com o intuito de gerar agenciamentos. As imagens atravessam, na sua condição neoperceptual, o âmbito da indeterminação, navegando em fatores de estranhamento, surpresa estética, deslocalização do habitual, transmitindo as intensidades expressivas e qualitativas do fenômeno²⁵ (Figura 97).

Na percepção, a estética da presença produz imagens significantes contínuas, interpretadas como parte de um sucesso textual, que capturamos e representamos em um segmento temporal do discurso narrativo.

Na neopercepção e na estética do desaparecimento, como sugere Paul Virilio, o tempo é uma instantaneidade, cujas imagens fragmentárias detêm por um instante o transcurso,²⁶ transmitindo o desaparecido ao olho, habilitando outra via estética: a do estímulo imperceptível.

No final do caminho das paisagens da paisagem, renova-se uma tradição afim nas disciplinas projetuais, a necessidade de mergulhar buscando rastros pelas bordas da disciplina e recorrer aos saberes culturais colaborantes que enriquecem o disciplinar, dão sentido.

²⁵ HERNÁNDEZ, J., op. cit., 2002.

²⁶ VIRILIO, P., op. cit., 2001.

Figura 97



A paisagem é uma entidade transversal à cultura. Este trabalho pretende, como se se tratasse da mesma atitude frente a uma paisagem que não se completa apenas com a percepção, encontrar uma abertura que o disponha como uma problemática a ser percorrida.

Tecidos urbanos brasileiros do Século XX para o XXI

Candido Malta Campos Filho

Os fundamentos teóricos da análise dos tecidos urbanos. Os trabalhos que utilizam o que pode ser chamado de método morfológico

As escolas de Veneza e Milão, assim como as de Genebra e Bruxelas, ou o Laboratório de Urbanismo de Barcelona, difundiram uma maneira de ver a cidade que estabelece ligações cada vez mais sólidas entre a forma da cidade e a arquitetura. Suas origens profundas fazem referência aos estudos de Rossi, Aymonino, Halbwachs e Muratori, nos afirma Manuel de Solá-Morales no prefácio que escreve para a análise de Panerai, Castex e De Paule *Formes urbaines de l'ilot à la barre* em sua edição francesa de 1997.¹

O trabalho comandado por Panerai analisa as tipologias típicas do urbanismo europeu em sua evolução histórica, das quadras aos edifícios laminares, o que embute uma avaliação dos postulados do urbanismo moderno.

¹ PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DE PAULE, Charles. *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: G.Gili, 1986. (Parenthèses, Marseille)

Aqueles, como nós formados para a afirmação da negação da quadra e das ruas corredor como qualidades urbanas, têm através da leitura das avaliações de Panerai e seus companheiros, complementadas pelas de Manuel Solá-Morales, a oportunidade de repensar esses preceitos à luz de uma revalorização dos tecidos urbanos tradicionais sem com isso obrigatoriamente derivar um abandono das tipologias propostas e praticadas pelo urbanismo moderno.

O que se aprende com esses trabalhos é a necessidade de aprofundarmos essas análises, de modo a nos tornar capazes de melhor avaliar as tipologias que estão sendo pensadas pelos urbanistas e aquelas que, pensadas ou não por eles, estão sendo praticadas pelos agentes produtores do espaço urbano.

A mesclagem de tipologias de variada origem com harmonia, beleza e força é o desafio a resolver em sociedades capitalistas onde a disputa entre os interesses de classes e de grupos constrói, qualifica, degrada e destrói o espaço urbano. Nesse processo permanece, de uma geração para outra, fragmentos de tecidos que se imbricam e se sobrepõem, à semelhança das estruturas sociais, podendo nós usar para o urbano a figura de retórica do grande sociólogo baiano Guerreiro Ramos:² temos assim na sociedade como no espaço a “contemporaneidade do não coetâneo”.

Desse modo, buscar fazer prevalecer certas tipologias de tecido, na hipótese teórica que fazemos, deve depender de fazer prevalecer certas formações sociais. Ou dito de outro modo: de nada adianta pensarmos nossas tipologias urbanísticas e arquitetônicas se não agirmos para organizar configurações produtivas imobiliárias públicas e privadas que tenham interesse político e/ou econômico para produzi-los.

Desembocamos assim na busca de compreensão de como as forças sociais se organizam para a produção do espaço urbano.

A organização da base econômica tem um papel importante a cumprir porque ela determina a correlação básica de forças sociais e, por isso também do Estado.

² RAMOS, Guerreiro. *A redução sociológica*. Rio de Janeiro: ISEB, 1958.

Nesse contexto, a organização do mercado imobiliário é uma questão chave. A sua organização tem no Estado um agente que exerce um papel central. Seja como regulador do uso do solo, seja como regulador do sistema de financiamento da produção imobiliária que exige capitais desvalorizados (ou seja, capitais que se contentam com baixo rendimento devido a baixa velocidade de rotação da configuração produtiva imobiliária na produção da moradia para a classe média como da habitação popular), seja como investidor infraestrutural e na regulação e na prestação de serviços urbanos como os de transporte e saneamento ambiental.

Assim o estudo da lógica de atuação das configurações produtivas imobiliárias, diversa para cada faixa de renda a que se destinam os seus produtos, nos fornecerá uma chave para compreendermos a “cara” dos espaços que produzem.

Para desenvolvermos esta temática partimos de dois pontos: de um lado, na identificação de como se organizam essas configurações e de quais são os interesses que defendem, aberta ou implicitamente. De outro, identificar as tipologias de tecido urbano existentes e buscar relacionar essas tipologias com as referidas configurações que lhes deram origem.

Foi Manuel Solá-Morales, dos trabalhos que conhecemos, enquanto metodologia, quem mais se aproximou desse objetivo. Em seu livro, um roteiro para um curso que ministra em Barcelona onde ensina, intitulado *Las formas de crecimiento urbano*,³ estão lá analisadas as tipologias ocorrentes nos tecidos urbanos de Barcelona e arredores, onde se busca identificar quais são os agentes produtores, a partir da análise da base econômica que lhes dá origem.

Quais são os tecidos urbanos desejados pelos cidadãos?

Para aqueles que não compreendem os processos sociais que produzem e modificam os tecidos urbanos, eles podem ser vistos como que produzidos pela natureza, como as frentes frias que chegam e se vão ou como maciços vegetais que crescem, amadurecem e depois perecem.

³ SOLÁ-MORALES, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ed. UPC, 1997.

No mercado imobiliário ou por meio da produção pública, a escolha feita pelo consumidor é feita diante da produção em projeto ou consumada. Quando em projeto, antecipam os “fatos urbanos”, os assim chamados fatos arquitetônicos e urbanísticos por Aldo Rossi.⁴ Coloca-se para o consumidor do espaço, pessoa física ou jurídica, entidade pública ou privada, a questão da escolha de onde se situar no espaço urbano, no que se refere ao bairro e nele, em que edifício.

O mercado imobiliário apresenta sempre o seu produto na situação urbana que ocupa ou vai ocupar. Mas, apenas os grandes empreendimentos propõem tecidos urbanos. Os empreendimentos mais frequentes são realizados em tecidos urbanos, enquanto traçado viário e quadras preexistentes. Mas, o modificam quando, por exemplo, substituem terrenos vazios ou casas por edifícios de muitos andares, para nos atermos à morfologia. Nesse caso, a modificação não é da trama viária e respectivas quadras formadas por esse mesmo traçado. Ela se dá, nesse caso, apenas no “miolo” da quadra. Também os usos ou atividades que vão ali se instalar quase sempre são alterados.

Veja-se sobre essa questão as diferentes visões do tecido urbano e suas tipologias onde Rossi privilegia a forma e Aymonino enfatiza o uso, ou seja, a função, conforme nos mostra em seu estudo da obra de Rossi, José Luque Valdivia.⁵ Se o cidadão conhece a dinâmica da cidade, ou seja, qual é a lógica de transformação dos tecidos urbanos, saberá de modo muito mais consciente como nele se situar.

Não se surpreenderá com as transformações que ocorrerem ou que sejam previsíveis e se posicionará de modo favorável, contrário ou indiferente a elas. Estará assim se posicionando enquanto tecidos urbanos desejados ou preferenciais e estará se colocando de modo crítico em relação aos processos estruturadores desses espaços. São esses processos estruturantes ativados e postos em prática pelos agentes produtores do espaço urbano, através das várias configurações produtivas imobiliárias que produzem essa dinâmica.

⁴ ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

⁵ VALDIVIA, José Luque. *La ciudad de la arquitectura*. Una relectura de Aldo Rossi. Colección de Urbanismo. Barcelona: OIKOS-TAU, 1996.

Estará se transformando assim em um cidadão consciente que quer controlar uma eventual degradação urbana, que pode chegar ao caos urbano da decadência completa de um bairro e até de uma cidade.

Com vistas a uma melhor compreensão desses processos de produção, apropriação e consumo do espaço urbano escrevemos o livro *Cidades Brasileiras seu controle ou o caos*.⁶ Nele destacamos os efeitos dos processos especulativos imobiliários como produtores principais desta degradação e eventual caos paisagístico e até social que deles decorrem.

Recentemente escrevemos outro livro com o título *Reinvente seu bairro*,⁷ como um caminho para que, a partir do bairro de moradia, conhecendo o cidadão, a lógica de formação e posterior transformação dos tecidos urbanos onde vive, possa ele participar ativamente do planejamento de sua cidade. A cidade que serve de estudo de caso para essa análise é a metrópole paulistana, São Paulo, com seus 15 milhões de habitantes atuais.

A publicação apresenta e utiliza um instrumento de análise desse processo composto por (4) quatro tipos elementares de tecido urbano, para se chegar a uma proposta de regulação do tecido urbano que associa clara e fortemente o planejamento da circulação urbana com o seu zoneamento e em combinação com regras urbanísticas quanto ao espaço interno das edificações, para garantir e expressar qualidades ambientais específicas. Distingue ainda como elemento mais importante na definição dessas qualidades ambientais, a dimensão maior ou menor de “naturalidade”, na organização do espaço urbano; tal conceito de maior ou menor grau de presença de processos naturais guarda relação direta com a sustentabilidade do mesmo espaço urbano em relação aos sistemas ecológicos naturais que modifica.

⁶ CAMPOS FILHO, Candido Malta. *Cidades Brasileiras, seu controle ou o caos*. São Paulo: Nobel, 1988, 4. ed. 2002.

⁷ CAMPOS FILHO, Candido Malta. *Reinvente seu bairro*. 4. ed. São Paulo: Editora 34, 2010.

O papel do estado e dos agentes privados na produção do tecido urbano

Os tecidos urbanos são resultado de uma interação entre o poder público e os agentes privados. Aos agentes públicos, divididos em duas instâncias (federal e municipal) ou três (federal, estadual e municipal de poder, sendo o caso do Brasil o de três níveis de governo) cabe o papel principal, pois eles detêm o poder básico quanto à implantação das infraestruturas estruturadoras do espaço, energia, circulação e saneamento básico, (seja por investimento direto, seja por doação de concessões ao investimentos privados, seja por normatização, sempre estabelecendo regras para o seu funcionamento ou seja ainda por seu financiamento), e portanto, planejando-as (mesmo quando abre mão desse planejamento através de agências reguladoras) enquanto sistemas prestadores de serviços, inclusive no que se refere à sua localização no espaço enquanto redes físicas.

Os agentes privados agem em função de uma disponibilidade atual ou futura dessa infraestrutura de serviços como valor de uso e também como valor de troca, neste último caso buscando ganhos imobiliários de natureza industrial e também os de natureza especulativa ou fundiária.

Cria-se assim um mercado imobiliário onde os agentes nele atuam, através do que denominamos de *configurações produtivas imobiliárias*.

As principais configurações produtoras infraestruturais (que *latu sensu*, podem ser entendidas também como configurações produtivas imobiliárias infraestruturais) são as do transporte urbano e as do saneamento básico. As principais configurações produtivas imobiliárias propriamente ditas são as do loteador; a do rentista; a do incorporador; da produção doméstica ou por encomenda de média e alta renda e a da produção doméstica ou por encomenda popular: a autoconstrução.

A lógica da acessibilidade conformando os tecidos urbanos

Em uma cidade os elementos estruturantes são as vias de comunicação no território e especialmente os seus encontros (cruzamentos de vias) e

locais de mudança de modo de locomoção (por exemplo, um ponto, ou uma estação de metrô ou trem, ou até um simples ponto de ônibus). Esses elementos viários estruturantes rodo, ferro e aqua viários, por sua vez são implantados historicamente levando muito em consideração o relevo com seus obstáculos e favorecimentos e, portanto, considerando a rede hidrográfica.

O crescimento dos assentamentos urbanos quando ultrapassam a escala do andar a pé (da ordem de um quadrado de um km de lado ou 100 ha que com 100 hab/ha produzirá uma pequena cidade de 10.000 hab) exigem outra modalidade de locomoção que pode em tese ser desde os equinos como entre as Colônias das Comunidades Amish e mais modernamente as bicicletas, até os ônibus, os bondes, os trens, os metrôs e os automóveis.

Cada uma dessas modalidades de locomoção tem a sua densidade máxima ótima de organização do tecido urbano.

Dito de outro modo: quando se projeta uma cidade, ou melhor, um tecido urbano de um assentamento citadino, que será uma parte daquela, deve pressupor-se um papel específico para o sistema viário no que se refere aos modos de circulação que deve incluir também os sistemas de transporte coletivo. Nós vivemos durante o Século XX um período de grandes transformações tecnológicas dos sistemas de circulação, destacando-se a introdução maciça do automóvel. Ao mesmo tempo em que fizemos isso, tivemos uma expansão gigantesca de um sistema de cidades com a formação de algumas gigantes metrópoles de tecido urbano contínuo.

Essa extensão crescente dos tecidos urbanos, pela qual cidades que antes eram separadas se juntam, formando tecidos contínuos, vai exigindo uma nova escala troncal de sistemas de circulação que permitam que grandes quantidades de deslocamentos se façam desejadamente sem que haja demoras derivadas de congestionamentos de tráfego.

Isso exigiu um grande esforço, como ainda está exigindo, de provimento desses sistemas troncais de circulação que, no caso do uso do automóvel, são as avenidas e, com muito maior capacidade, as vias expressas fechadas ao uso lindeiro. No caso do transporte coletivo

implantamos os ônibus ou bondes ou mais modernamente VLP ou VLT que são veículos leves sobre pneus ou sobre trilhos em vias destinadas exclusivamente para eles ou as linhas de transporte ferroviário de massa, como o metrô em linhas aéreas, de superfície ou subterrâneas.

Objetivo do trabalho

Vimos nos dedicando à análise da evolução histórica dos tecidos urbanos, a partir de metodologia desenvolvida, sobretudo, por teóricos europeus como Phillipe Panerai, Aldo Rossi e Manuel Solá-Morales.

Nosso objetivo é desvendar os interesses envolvidos em todas as configurações produtivas desses tecidos (as do empreendedor privado, a do poder público, a da autoconstrução, etc.), e com isso entender sua expressão paisagística em conexão com as atividades sociais que simbolicamente representam e abrigam.

A partir dessa análise crítica buscamos fundamentar as proposições de tecidos urbanos inovadores nos planos urbanísticos de que temos participado nos últimos anos. No Eixo Tamanduateí, de nossa autoria, plano urbanístico de iniciativa da Prefeitura de Santo André, importante cidade da região metropolitana de São Paulo, propomos uma configuração de uma centralidade metropolitana, integrando tecidos do passado, do presente e do futuro. Nele se destacam os prédios-ponte por sobre os tecidos horizontais preexistentes, associados ou não a torres médias, altas, e muito altas. O VI Plano Diretor da Cidade Universitária da USP, na zona oeste de São Paulo, que realizamos, apresenta proposta de tecidos urbanos de conectividade crescente entre áreas afins do conhecimento, propiciando integração humanista entre as mesmas. O Plano Urbanístico para o Largo da Batata, no centro de Pinheiros, São Paulo, visa uma mesclagem social, não excludente da população trabalhadora, com foco em atividades culturais e de lazer que buscam recuperar a tradição do passeio público, cara aos povos latinos, nossa principal base cultural. O projeto para a Escola Vera Cruz na Rua Baumann, Vila Leopoldina na zona oeste de São Paulo, reciclando uma antiga fábrica de cabos da Pirelli busca a integração de novos tecidos com os do passado do bairro onde se situa,

ao mesclar simbolicamente a produção industrial com a (re)produção do conhecimento, em um bairro que abandona sua vocação industrial e atacadista e busca uma nova personalidade.⁸

Conceitos básicos utilizados

Lugares Comuns, Lugares Magnéticos e Não-Lugares enquanto lugares qualificados e degradados

O papel dos monumentos como referência histórica pontuando e destacando fatos que engrandecem a cultura de um povo, testemunhas de uma sua memória pública, criam o que teóricos do urbanismo qualificam como espaços magnéticos os quais fazem contraponto com os espaços comuns, que nem por isso são desprezíveis, pois são os espaços de nossa vida cotidiana. A dialética de uma cidade como valor de uso é a constituída pelo evoluir histórico em meio aos conflitos sociais que lhe são inerentes na produção, apropriação e consumo das estruturas urbanas e dos tecidos urbanos com elas coerentes. No território assim decorrente devem existir poucos **lugares magnéticos** para que não sejam banalizados (como nos mostra o geógrafo urbano Marco Torres – Veneza⁹) e estes devem dialogar, mas muitas vezes se opõem a **lugares comuns** que são os da vida cotidiana da maioria (como afirma o arquiteto e urbanista Giuseppe Paba-Florença). Esses lugares comuns, onde hoje mora a maioria dos cidadãos, por sua vez apoiam ou se opõem aos magnéticos. Esses lugares comuns e magnéticos são interligados por “**não-lugares**” (conceito proposto pelo antropólogo Marc Augé – Paris),¹⁰ que são espaços altamente codificados ou regrados no seu uso; como são os aeroportos, por exemplo. Como também tendem a ser os canais de transporte de passageiros e de cargas de alta capacidade. Como tendem a ser os *shopping centers*, também, que, no entanto, se esforçam para se tornarem “**lugares**”.

⁸ Estes trabalhos são encontrados no site deste autor: <www.candidomaltacamposfilho.com.br>.

⁹ TORRES, Marco. *Luoghi Magnetici*. Milão: Editora Franco Angeli, 2000.

¹⁰ AUGÉ, Marc. *Non Lugar: introducción a una antropología de la surmodernidad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

Citamos os lugares urbanos onde tais pensadores vivem e, por isso, aí desenvolveram suas teorias não para associar cada uma das cidades a cada uma das qualidades urbanas que estes autores apresentam que, como valores de usos e valores de troca, qualificam positiva e negativamente o espaço urbano contemporâneo. Simplesmente citamos os seus lugares que são sua base de trabalho intelectual para mencionar os lugares urbanos como vistos e vividos de certo modo por tais autores, para contextualizá-los culturalmente. Esses autores estão fundamentalmente refletindo sobre seus lugares de moradia, e vivência maior, Veneza, Florença e Paris, interpretamos nós. Veneza histórica é uma cidade magnética como poucas, Florença tem uma periferia de lugares de produção coletiva, os lugares comuns de Paba e seu centro histórico magnético, em diálogo. E Paris tem os não lugares do tipo *shopping centers* proibidos de serem instalados no tecido histórico, em benefício dos lugares constituídos pela relação entre o comércio, serviços e habitação entrelaçados harmoniosamente, de um modo típico, o estilo de vida no centro de Paris.

Esses lugares também podem ser analisados transformando-se gradativamente em lugares da manifestação da sociedade do espetáculo ou da imagem como mostra Guy Debord, especialmente ocorrendo nos lugares magnéticos e nos não lugares. Ou da especulação financeira e imobiliária como multiplicação do capital fictício em contradição com o capital produtivo, como mostra Giovanni Arrighi a partir de Fernando Braudel em *O longo Século XX*,¹¹ ao longo de quatro gigantescos e históricos macro ciclos seculares de nascimento e transformação do capitalismo do Século XIII ao XXI. Esses autores, por exemplo, e comentamos isso brevemente, por não caber aqui um aprofundamento dessa temática, nos fazem pensar no gradativo surgimento de uma burguesia produtiva e ambientalista derivada e fortalecida a cada macro ciclo histórico com mais de um século de duração, através de uma crescente afirmação do capital produtivo sobre o especulativo, com retrocessos temporários por algumas décadas, a cada um desses ciclos, quando retorna a especulação como etapa transitória, no aguardo de novo ciclo de acumulação.

A burguesia progressista vinculada à produção, que é a ambientalista, como propomos interpretar, vai se opondo a uma decadente burguesia predatória, vinculada a todos os tipos de especulação, inclusive a imobiliária, apresentando, no entanto, imbricações entre si. Essas burguesias, a produtiva e ambientalista de um lado e a predatória especulativa de outro, disputam a hegemonia do processo social, quanto às estruturas e organizações sociais de passagem de uma estrutura arcaica capitalista da acumulação primitiva para uma estrutura avançada da reprodução ampliada do capital. Como exemplo desse processo vemos o que ocorreu no Brasil na produção escravista do açúcar de exportação pelos engenhos do período colonial, como nos mostra José de Souza Martins,¹² onde a configuração produtiva associou a mão de obra escrava com o capital mercantil de atuação internacional. É o que ocorre ainda hoje nas configurações produtivas da construção civil. Veja-se especialmente o rentismo, o loteamento urbano e a incorporação imobiliária que atuaram durante o Século XX e agora estão adentrando o XXI na produção do espaço urbano, objeto desta nossa análise pela ótica do cidadão que quer entender sua inserção na estrutura e no tecido urbano.

O livro que escrevemos *Cidades Brasileiras seu controle ou o caos*,¹³ já mencionado é uma introdução a essa temática onde se destaca o papel da especulação imobiliária na produção, apropriação e consumo do espaço urbano no Brasil. Recomendamos sua leitura pelo leitor que quer enveredar por um conhecimento mais aprofundado nessas questões.

A questão tipológica

Desde mais de 30 anos retomou-se o estudo das tipologias edilícias ou arquitetônicas especialmente a partir dos trabalhos de teóricos italianos como os de Savério Muratori, Ludovico Quaroni, Giuseppe Samoná, Carlo Aymonino e Aldo Rossi. O desenvolvimento dessas pesquisas e das

¹² MARTINS, José de Souza. *O poder do atrazo*. São Paulo: Hucitec, 2001.

¹³ *Ibid.*, 2002.

implicações da definição de tipos para o desenvolvimento da criatividade do arquiteto estão bem analisados por José Luque Valdívia.¹⁴

A extensão da ideia de tipos da arquitetura de edifícios para a dos tecidos urbanos vem sendo praticada por teóricos franceses como Philippe Panerai, italianos como Aldo Rossi e espanhóis como Manuel Solá-Morales.

E nessa tradição analítica fundamos o nosso trabalho, porém com uma inovação, que avança na linha aberta por Manuel Solá-Morales. Queremos identificar quais são os agentes produtores do espaço urbano enquanto configurações produtivas. E queremos, ao identificá-las, identificar quais são os interesses sociais que propuseram os diferentes tipos de tecidos. Ao identificá-los queremos avaliar que valores sociais e de que modo são expressos, enquanto organização da paisagem urbana.

O estudo da linguagem enquanto iconografia urbana estará assim contribuindo para a compreensão do processo social formativo da paisagem das cidades e propiciando assim um ferramental analítico lastreador do processo criativo do arquiteto e da sociedade para a qual trabalha.

Pensamos como Argan em *Projeto e destino*¹⁵ que cabe ao arquiteto um papel crítico reinterpretao dos processos sociais históricos de modo a posicionar-se em face a eles e com isso contribuir com os seus projetos para o avanço da sociedade, no sentido de maior justiça social, beleza e qualidade ambiental, onde a sustentabilidade ecológica dos processos de desenvolvimento ganham cada vez maior importância. A identificação de como pode se dar a participação individual do arquiteto nos projetos coletivos da sociedade com seus limites e possibilidades, é parte integrante do problema que está sendo estudado.

¹⁴ Ibid., 1996.

¹⁵ ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

A identificação de quatro tipos elementares ou básicos de tecido urbano

Os tipos elementares nasceram de uma análise dos processos estruturadores do tecido urbano a partir da oferta diferenciada de acessibilidade que atrai para as linhas de maior acesso, os pontos locacionais do comércio, serviços e das atividades industriais.

O crescimento da mancha urbana vai entrecruzando as linhas de maior acessibilidade, conformando a concentração de comércio, serviço e indústrias e em certa medida uma moradia adensada horizontal ou verticalizada.

O tipo 1 corresponde a um bairro isolado em formação, em geral situado em posição periférica em uma mancha urbana.

O tipo 2 é resultado do cruzamento de duas linhas de acessibilidade gerando uma centralidade mais especializada por atender um maior número de cidadãos.

O tipo 3 pode evoluir para o tipo 4. Este, o 4, corresponde a centralidades não lineares com várias ruas se entrecruzando todas com muito tráfego e com ele potenciais clientes, justificadores de um comércio mais diversificado formando uma mancha urbana de várias quadras justapostas em duas direções. No geral, os centros de cidades mais importantes têm tecido tipo 4. Os de bairro são de tipo 1 (de comércio e serviço de nível local, de apenas apoio cotidiano à moradia) ou de tipo 2, já com certa diversificação como agências bancárias, lojas de roupa e de eletrodomésticos.

A partir deles é possível construir uma diversificada tipologia de tecidos. Na tipologia elementar não conta propriamente o tipo de traçado, se ortogonal ou curvilíneo, e nem a densidade maior ou menor dos edifícios e, por isso não contam ainda as proporções de espaços públicos e privados; verdes e construídos, cheios ou vazios de construções; edifícios altos ou baixos; de direção dominante vertical ou horizontal, contínuos ou descontínuos; homogêneos e heterogêneos; mais naturais ou mais artificiais.

Essas qualidades serão atributos das tipologias que se constroem a partir das quatro (4) tipologias elementares.

O tipo 3 é resultado de um planejamento urbano e corresponde ao conceito de Cidade Jardim que distingue o espaço habitacional do de serviços e comércio, em geral com muito verde nos espaços das vias, com praças e parques e também muito verde intersticial entre os edifícios. Essas qualidades são apresentadas como importantes de serem obtidas e preservadas e são associados à vida campestre em graus diversos.

Pesquisas realizadas

Com o objetivo de desenvolvermos uma pesquisa visando à análise crítica dos tecidos urbanos brasileiros, estamos iniciando um trabalho na cidade de São Paulo de identificação de tecidos urbanos típicos.

Foram levantados treze (13) estudos de caso.

Os exemplos são de tecidos urbanos paulistanos de bairros de classe média alta, média e baixa. Bairros populares como Capão Redondo na periferia paulistana e Brás, uma zona cerealista no Centro Histórico estão também sendo levantados.

O estágio atual dos trabalhos é mais o de um levantamento morfológico. A análise dos agentes produtores é a de uma identificação inicial de quais são eles. No que se refere à linguagem visual adotada ela é percebida por leitura sem aprofundamento do seu significado.

Os resultados da pesquisa realizada foram resumidos e encontram-se em nosso *site* já citado. Nele é apresentado um resumo da tipologia pesquisada de tecidos urbanos em quatro (4) áreas da região metropolitana de São Paulo. Todas apresentam predominância de moradores de classe média alta, média e baixa classe média. O de Cerqueira Cesar, São Paulo, de alta classe média. Também o da Chácara Santo Antonio, de alta, média e baixa classe média. Assim como o da Vila Madalena, ambos bairros de São Paulo, e finalmente o bairro de Santa Terezinha em Santo André de média e baixa renda, naquele município de base industrial, situado próximo ao seu centro histórico.

Perspectivas da forma urbanística e a paisagem como categoria-síntese no Estudo de Impacto de Vizinhança/ Estatuto da Cidade

Lisete Assen de Oliveira
Gilcécia Pesce do Amaral e Silva

Discute-se a Paisagem Urbana como categoria-síntese nos Estudos de Impacto de Vizinhança, instrumento estabelecido no Brasil pelo Estatuto da Cidade,¹ para aferir impactos positivos e negativos de alterações de plano diretor ou de implantações de novos empreendimentos, quer de iniciativa pública ou privada. Tendo por referência as pesquisas e trabalhos técnicos desenvolvidos na área, bem como aplicações do EIV já realizadas na cidade de Florianópolis, enfatiza-se a necessidade de uma abordagem de paisagem urbana apoiada nos conceitos de Arquitetura da Cidade enquanto articulações historicamente construídas de estruturas, redes e sistemas. Entende-se que esta compreensão pode vir a contribuir para o aprofundamento dos métodos de investigação e proposição da paisagem urbana, bem como facilitar e instrumentalizar os processos de participação popular instituídos pelo Estatuto da Cidade.

¹ BRASIL. *Lei Federal nº 10.257/2001*. Estatuto da Cidade. Brasília: Senado Federal, 2001.

O Estudo de Impacto de Vizinhança/Estatuto da Cidade

Os estudos de impacto de vizinhança – EIV representam no Brasil importante conquista no âmbito da construção das cidades brasileiras e na ampliação da participação popular nas decisões sobre as transformações de seus municípios.

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, reconhecendo o caráter eminentemente urbano do país, dedicou, pela primeira vez, um capítulo voltado à sua Política Urbana, definindo a “função social da propriedade” e a “defesa do meio ambiente” como dois dos “direitos e garantias fundamentais” constitucionais, de igual importância à “soberania nacional”.² Em 2001 esta política, que estabelecia o plano diretor – agora mais que urbano, municipal – como instrumento essencial na definição dos parâmetros da “função social” da propriedade, foi regulamentada em nível nacional pelo Estatuto da Cidade – EC³ que, expressando o novo contexto político do país, pautou-se por buscar garantir maior gestão participativa do espaço urbano por meio do incremento da “participação popular” e do estabelecimento de novos instrumentos capazes de embasar e viabilizar esta gestão, dentre os quais o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV.

Embora alguns aspectos relativos a impactos antrópicos já estivessem contemplados nos Estudos de Impactos Ambientais, em vigor desde o final da década de 1980, os impactos de vizinhança apareciam diluídos e abordados somente quanto as suas variáveis ambientais. O objetivo do EIV é avaliar da forma coletiva mais ampla possível – “popular”, os impactos, “positivos” e “negativos”, decorrentes da implantação seja de empreendimentos seja de mudanças de uso e regime urbanístico, de iniciativa pública ou privada, em suas “vizinhanças” na cidade, bem como indicar “medidas mitigadoras” de tais impactos. A exigência de um instrumento específico para aferir impactos “positivos” e “negativos” de uma transformação a uma “vizinhança” coloca

² BRASIL. Constituição Federal do Brasil. Brasília: Congresso Nacional, 1988. <<http://www.planalto.gov.br>>, Brasília, 2008.

³ BRASIL, 2001, op. cit.

em pauta o próprio debate quanto aos critérios à luz dos quais caracterizá-los: ao papel daquele lugar na estrutura da cidade, ao que constitui a real vizinhança impactada, à natureza da transformação e às escalas espaço-temporais a serem consideradas.⁴

O Estatuto arrola sete itens como variáveis mínimas a serem examinadas pelo EIV, a saber: adensamento populacional, equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, geração de tráfego e demanda por transporte público, ventilação e iluminação e, finalmente e sem qualquer destaque, *a paisagem urbana e patrimônio natural e cultural*.

Sobre este último item, levanta-se reflexões à luz dos resultados de pesquisas realizadas no contexto da ilha de Santa Catarina e ensaios de EIV em casos de implantação de *shopping centre* e de alteração de Zoneamento de Usos do Solo do Plano Diretor da cidade,⁵ bem como de pesquisas voltadas à elaboração de metodologias de Estudo de Impacto de Vizinhança.⁶

A paisagem urbana e o patrimônio natural e cultural

Parte-se da premissa que a Paisagem Urbana é composta pela organização físico-espacial da ocupação humana sobre o território e, portanto, por suas formas, usos e apropriações, relações e significados. A paisagem pode ser vista, assim, como lugar percebido visual e vivencialmente, um espaço

⁴ ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete; DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. Nuevos instrumentos urbanísticos para la ciudad brasileña. *Revista Ciudades*, Año 17, nº 66, Abril-Junio. México: Red Nacional de Investigación Urbana, 2005.

⁵ ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete; DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. Relatório Preliminar de EIV de Alteração de Zoneamento no Distrito de Ratonés. Florianópolis: (não publicado), 2005.

⁶ À pesquisa realizada junto ao NUCOMO P&P/ ARQ, que objetivou desenvolver subsídios tipo-morfológicos para metodologia de elaboração de estudos de impacto de vizinhança, integram-se as demais atividades desenvolvidas na linha de pesquisa Arquitetura da Cidade, envolvendo – o ensino de graduação em duas universidades, o que tem possibilitado reflexões e experimentações; o desenvolvimento de método de ensino de projeto urbano; a atuação em atividades de pós-graduação, que vem permitindo aprofundar as reflexões; a formação de rede de pesquisa em Arquitetura da Cidade nas Américas; a integração interinstitucional de pesquisadores dedicados ao estudo das cidades litorâneas catarinenses; e a disseminação através de publicações, palestras, debates e cursos.

configurado e apropriado, emanando uma determinada ambiência, e que pode ser elevada à condição de bem patrimonial natural e cultural. Alterações em uma paisagem urbana podem afetar diretamente seu desempenho como patrimônio natural e cultural.

Ao analisarmos a etimologia das palavras “paisagem” e “patrimônio” encontramos origem similar, onde PAISagem – deriva de PAÍS, região, território, nação, e PATRImônio – de PAI, herança do, legado do. De mesma raiz encontramos também PAISano – para nós do sul, o cidadão, e PÁTRIA – país onde nascemos, pátrio, compatriota.⁷

Esta raiz comum nos possibilita entender a condição de patrimônio natural e cultural que pode ser atribuída à paisagem de um determinado lugar, uma vez que a paisagem urbana em sua dimensão de significado cultural é categoria-síntese fundamental na formação da imagem da cidade, envolvendo a articulação estruturada de suas várias dimensões, dentre as quais a espacial que comparece enquanto composição de elementos que evocam e denotam significados, conforme evidenciado em investigações realizadas.

Nos dois tipos de situação objeto de EIV descritos pelo EC – mudança no zoneamento e uso do solo, e inserção de edificação – observou-se que as repercussões na paisagem urbana dizem respeito direto às alterações que possam causar em sua estrutura espacial afetando seu desempenho como patrimônio natural e cultural. Também ao alterar tecidos e/ou grãos podem caracterizar-se como verdadeiros magnetos urbanos afetando diretamente o sistema de espaços públicos deste lugar.

Sobre a localidade do Rio Vermelho,⁸ se evidenciou a identidade desta localidade como lugar específico e diferenciado, formado por uma diversidade de elementos naturais e construídos, também encontrados em outros contextos da Ilha de Santa Catarina. Sua identidade e paisagem específicas são, portanto, configuradas pela relação entre estes elementos, ou seja, as mesmas formas assumem significados e relações diferentes em contextos diferentes. Evidências semelhantes foram identificadas em investigação

⁷ CUNHA, Antônio Geraldo da. *Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

⁸ ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Rio Vermelho no seu vir-a-ser cidade*. Estudo da dinâmica da organização espacial. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 1993.

intercultural de parques tecnológicos,⁹ que apontou vários aspectos de uso, facilidade de acesso, contexto específico e de composição da paisagem como intrinsecamente inter-relacionados na formação de suas identidades e de suas imagens coletivas.

A partir dos estudos, pesquisas¹⁰ e trabalhos profissionais realizados, procuramos aqui ponderar sobre aprofundamentos necessários ao EIV, notadamente no item Paisagem Urbana, enfatizado apenas como variável formal, mas que de fato consiste em categoria-síntese englobando suas dimensões de patrimônio natural e cultural, o que encontra eco nas abordagens de Arquitetura da Cidade conforme defendido por Waissman,¹¹ Rossi,¹² Panerai,¹³ Trieb e Schmidt,¹⁴ Lynch,¹⁵ Munizaga Vigil¹⁶ e Rapoport¹⁷ entre outros.

Foram realizados dois ensaios acerca do EIV na Ilha de Santa Catarina, um referente à inserção de edificação¹⁸ (Figura 98) e outro à mudança de zoneamento e uso do solo¹⁹ (Figuras 99-100), ambos com

⁹ DO AMARAL E SILVA, Gilcécia Pesce. *Science parks and urban design: a cross-cultural investigation*. Tese (Doutorado em Arquitetura). Oxford: PGRS, School of Architecture, Oxford Brookes University, 2001.

¹⁰ ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Formas de vir-a-ser cidade*. Loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 2000.

¹¹ WAISMAN, Marina. *El interior de la Historia: historiografía arquitectónica para uso de Latinoamericanos*. Bogotá: Escala, 1990.

¹² ROSSI, Aldo. *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Cosmos, 1977.

¹³ PANERAI, Philippe y MANGIN, David. *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones, 2002.

¹⁴ apud KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: Editora da UnB, 1996.

¹⁵ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

¹⁶ MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. *Macroarquitectura: tipologias y estrategias de desarrollo urbano*. 2. Ed. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1999.

¹⁷ RAPOPORT, Amos. *Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press, 1977.

¹⁸ DO AMARAL E SILVA, Gilcécia Pesce; ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Levantamento dos contextos urbanos e simulação de shopping centres propostos para a Ilha de Santa Catarina – subsídios à elaboração de metodologia de Estudo de Impacto de Vizinhança – 2005*. CD ROM. Florianópolis: NUCOMO P&P/ARQ/CTC/UFSC, no prelo.

¹⁹ ASSEN DE OLIVEIRA; DO AMARAL E SILVA, 2005, op. cit.

o objetivo de subsidiar o desenvolvimento de uma metodologia de elaboração de estudos de impacto de vizinhança. A utilização de métodos de caracterização e análise de base tipo-morfológica, desenvolvidos a partir dos estudos de paisagem iniciados pelos alemães, indicou a pertinência da abordagem morfológica, capaz de fornecer ferramentas adequadas não só às análises, mas também às proposições de novas paisagens em suas várias escalas.

Os ensaios envolveram a definição espaço-temporal dos objetos de estudo, definindo-se o tipo de alteração, sua localização na paisagem e escalas co-presentes naquele lugar, suas escalas de influência e tempos de impacto a considerar. Procedeu-se à caracterização tridimensional do *cenário existente* no lugar (Figura 98), identificando-se suas estruturas de legibilidade, morfológica, de usos, de fluxos e de imagem; entendendo-se que este *cenário* já conta com uma alteração *proposta* pela legislação vigente (Figura 99), simulou-se também a paisagem pretendida pelo plano diretor para o lugar. A partir de uma definição dos tempos de impacto a considerar em cada um dos casos, sua quarta dimensão, foram simulados os elementos constituintes do novo *cenário proposto* (Figura 100) em curto, médio e longo prazo. Estas simulações permitiram identificar alterações trazidas à estrutura espacial desta paisagem em suas várias dimensões e esferas e em diferentes tempos.

Figura 98 – Inserção do *shopping* no tecido urbano.



Fonte: Folder de divulgação do então *Shopping Santa Mônica* (atual *Shopping Iguatemi*), 2005.

Figura 99 – O cenário proposto pela legislação vigente. Desenho de Gisela B. de Souza.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete; DO AMARAL E SILVA, Gilceia Pesce. Relatório Preliminar de EIV de Alteração de Zoneamento no Distrito de Ratones, 2005.

Figura 100 – A paisagem de Ratores – cenário existente. Desenho de Gisela B. de Souza, fotos das autoras.

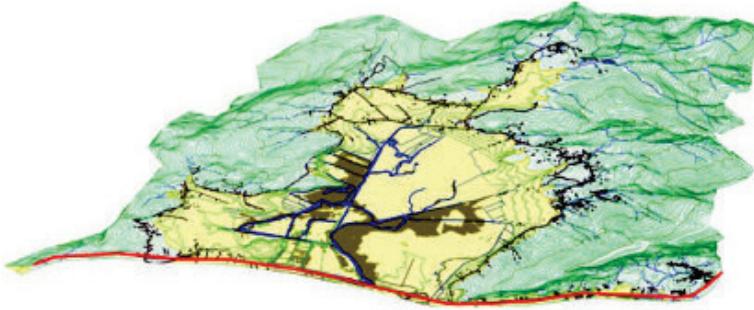
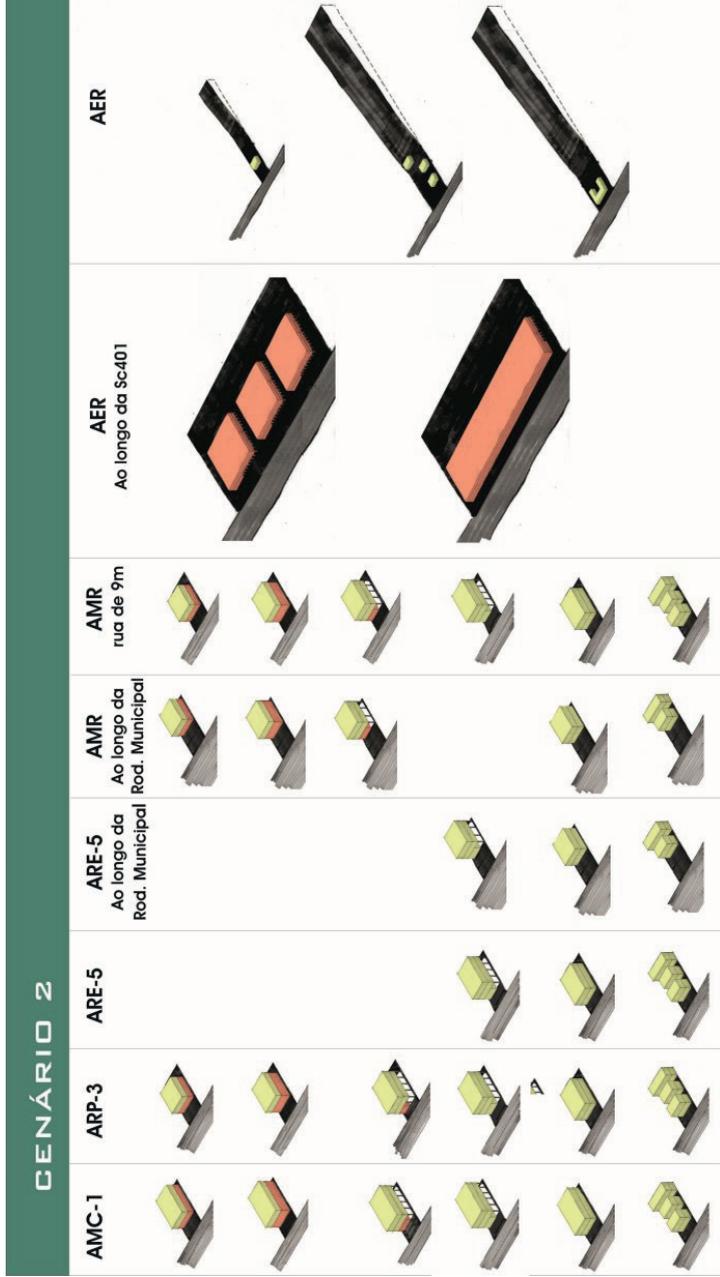


Figura 101 – Figuras urbanísticas previstas a partir da alteração de zoneamento proposta. Desenho de Gisela B. de Souza.



Fonte: ASSEN DE OLIVEIRA; DO AMARAL E SILVA, 2005.

Paisagem como categoria-síntese

Tentaremos mostrar como a adoção da Paisagem Urbana como categoria-síntese expressa melhor a inter-relação dos impactos de diversas variáveis sobre uma determinada vizinhança – aqui definida enquanto unidade de paisagem urbana (espacial e cultural) – e requer instrumentos de espacialização que potencializem, em última instância, a participação popular e melhores resultados aos EIV.

Para tanto, destacam-se dois pontos:

- a) A premissa da forma como importante variável na construção da paisagem, pois a forma, por sua capacidade de permanência, é capaz de apresentar simultaneamente formas passadas e presentes na paisagem da cidade. Entretanto, é preciso investigar e buscar entender as lógicas, as relações e as estruturas que organizam determinadas formas num determinado contexto; buscar, portanto, reconhecer a estrutura das formas que permitirá avaliar e hierarquizar, segundo escalas espaço-temporais, os impactos e efeitos de determinadas ações sobre a cidade.
- b) A paisagem constrói identidades podendo formas semelhantes assumir, em contextos diferentes, significados diferentes. Assim, podemos afirmar que a Paisagem está numa contínua inter-relação com a identidade das comunidades em suas várias escalas de significado co-presentes.

Para o aperfeiçoamento deste instrumento, o EIV, a ser regulamentado e aplicado em nível municipal, propomos a partir de algumas ideias, que o item Paisagem Urbana seja assumido como categoria-síntese.

Norberg-Schulz²⁰ mostra como, na qualificação da arquitetura ocidental, historicamente, estiveram presentes as relações entre a arquitetura e o seu contexto, isto é, entre a paisagem, o assentamento, o edifício e suas articulações. Relações que são geradoras de significados e de evolução histórica e que nos mostram que o resgate das qualidades

²⁰ NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci, towards a phenomenology of architecture*. New York: Rizzoli, 1980.

espaciais, entre outros fatores, está ligado ao aprofundamento da relação entre a arquitetura e seu contexto.

Assim, temos a inseparabilidade das dimensões espacial e humana na paisagem urbana, pois como argumenta Cox,²¹ “A separação de fatos e valores é uma impossibilidade: os fatos das distribuições espaciais refletem as necessidades sociais no contexto na qual foram moldadas e alteradas”. Há, portanto, como colocado por King,²² uma “[...] relação simbiótica entre – os aspectos material e espacial das cidades, seu ambiente construído, e a forma arquitetônica – e – os sistemas social, econômico e cultural dos quais são uma parte.” Já Rapoport, como antropólogo cultural, destaca que:

Na medida em que os ambientes projetados são símbolos, eles refletem e abstraem a estrutura e ideais de uma sociedade e cultura. Podem ser vistos como artefatos dando informação convencionalizada sobre *status*, território e questões semelhantes.²³

A importante contribuição de Marina Waisman²⁴ nos confirma a relevância da contextualização, chamando a atenção para o caso latino-americano, onde a maioria das cidades apresenta na sua evolução a descontinuidade histórica, e onde as articulações são frequentemente rupturas, interrupções ou substituições dos processos formadores e das formas espaciais; “*desgarramientos de tejidos apenas esbozados*”.

Neste sentido, o EIV deverá responder em cada contexto pelos impactos na articulação entre paisagens presentes e futuras, notadamente em situações que envolvam intervenções expressivas na cidade. Deverá identificar as estruturas onde se assentariam as continuidades e descontinuidades de longas, médias e curtas durações, pois como afirma Santos,

²¹ COX, K. Concepts of space, understanding in human geography, and spatial analysis. *Urban Geography*, v. 16, n. 4, 1995.

²² KING, Anthony. A Community working. Business Parks. *Building Design*, July 1990.

²³ RAPOPORT, Amos. Symbolism and environmental design. In: RAPOPORT, Amos. *Thirty-three papers in environment-behaviour research*. Newcastle upon Tyne: Urban International Press, 1994.

²⁴ WAISMAN, 1990, op. cit.

A paisagem é o resultado cumulativo desses tempos (e do uso de novas técnicas). No entanto, essa cumulação a que chamamos paisagem decorre de adaptações (imposições) verificadas nos níveis regional e local, não só a diferentes velocidades como também em diferentes direções.²⁵

Notadamente, a categoria Paisagem Urbana surge como capaz de responder às necessidades ditadas por uma avaliação de impactos, pois a cidade, considerada a partir da cultura em uma sucessão temporal, incorpora o conceito de paisagem. Como reforçado por Lynch, a análise ambiental está baseada em “[...] três componentes: identidade, estrutura e significado”.²⁶ E, se “[...] o significado é um mecanismo central ligando pessoas e ambientes” como é defendido por Rapoport,²⁷ então

[...] a paisagem cultural urbana, compreendendo a organização espacial, a vegetação e o paisagismo, os materiais, as formas, as cores, atividades, pessoas e as relações entre todos os elementos, pode ser entendida como uma expressão de imagens e ideais, diferentes regras cognitivas e sistemas de codificação de base cultural; ou seja, a paisagem cultural é uma forma de comunicação.²⁸

Legibilidade, legitimidade e eficiência como critérios de avaliação de EIV

Considerando o exposto, parece haver uma imprecisão metodológica na definição do item arrolado no EIV ao listar o objeto de estudo (a paisagem) lado a lado a um critério claro de avaliação (patrimônio) como dois itens de igual natureza.

No caso da cidade de Florianópolis, a exemplo da maioria dos municípios brasileiros, a regulamentação municipal do EIV ainda não

²⁵ SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1986.

²⁶ LYNCH, Kevin, 1980, op. cit.

²⁷ RAPOPORT, Amos. On diversity and designing for diversity. In: RAPOPORT, Amos, 1994, op. cit.

²⁸ RAPOPORT, Amos. 1977, op. cit.

ocorreu, mas o órgão de planejamento elaborou Termo de Referência²⁹ que explicita a necessidade de considerarem-se os impactos em aspectos da Paisagem Urbana, tais como no *skyline*, nos campos e marcos visuais, nos verdes, nos volumes, nos gabaritos, e nos estilos arquitetônicos, abordagem esta claramente relacionada à visão de paisagem enquanto arte enunciada por Cullen³⁰ na década de 1960. Observa-se que, mais uma vez, o item Paisagem Urbana é considerado apenas como variável visual percebida, sem discutir as relações essenciais de sua estruturação.

O debate contemporâneo no campo do projeto urbano³¹ nos leva a apontar a legibilidade e a legitimidade como critérios de eficiência da forma da cidade e, por conseguinte, como critério de análise do EIV.

A legibilidade da forma da cidade tem sido definida como “[...] a facilidade com a qual as partes podem ser reconhecidas e organizadas numa estrutura coerente”.³² A legibilidade permite uma compreensão do contexto formal, sua estrutura em um todo e suas partes. Entende-se que uma clara leitura da paisagem urbana colabora para sua maior eficiência em garantir qualidade de vida ao propiciar orientação e identificação que facilitam a apropriação de seus espaços por moradores e visitantes.

A legitimidade, por sua vez, “[...] se caracteriza pela definição do(s) acordo(s) que tornam um espaço aceito da forma como está (ou será) pelas pessoas que nele e com ele interagem. Trata-se de reconhecer o que é legítimo, mesmo que não seja legal”,³³ e é historicamente construída pela coletividade, por meio de processos formais e informais. Um processo de legitimação implica, portanto, em processos acordados entre os atores nas diferentes escalas da cidade. A legitimidade dos impactos, positivos e negativos, de um empreendimento na Arquitetura da Cidade irá sempre

²⁹ IPUF. *Termo de Referência nº 01/2003*. Florianópolis: Biblioteca do IPUF, 2003.

³⁰ CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1984

³¹ PUNTER, John. The ten commandments of architecture and urban design. *The Planner*, 5 October, 1990.

³² LYNCH, op. cit., 1980.

³³ SAWAYA, Sylvio. *Método para apreensão do espaço*. Trabalho apresentado no 4º SEDUR. Brasília: UNB, 1991.

dependem de acordos estabelecidos no âmbito social que irão contrapor o proposto (futuro) ao existente (presente), já legitimado.

A eficiência da forma urbana para a “qualidade de vida” de sua população resultará não somente de aspectos quantitativos ou da soma dos interesses das diversas “vizinhanças”. Será importante considerar a eficiência resultante de novas legibilidades, da legitimidade dos novos empreendimentos e de seus impactos negativos e positivos em uma relação custo-benefício. Esta relação custo-benefício deverá ser ponderada entre as várias escalas presentes em seus lugares estruturados e estruturadores e as populações correspondentes a cada uma destas escalas.

O EIV como política pública

Procuramos enfatizar o necessário esforço de administrações públicas, técnicos, comunidades e investidores para o reconhecimento da perspectiva multifacetada dos estudos de impacto de vizinhança, seja no emprego de metodologias adequadas, seja na discussão e mitigação de seus impactos, na perspectiva de uma maior amplitude de atendimentos de demandas públicas e comunitárias. Isto, no entanto, exige um esforço na superação das práticas fragmentadas por temas e escalas que a especialização técnica e as administrações públicas tendem a apresentar.

Neste sentido, recomenda-se que, em relação aos impactos à paisagem urbana, os EIV sejam elaborados e analisados a partir de métodos de caracterização morfológica, consolidados nas práticas do projeto urbano, associados a ferramentas de simulação que permitam à população e aos agentes envolvidos avaliar comparativamente as formas presente e futura de uma paisagem urbana. Reafirma-se a pertinência do uso de métodos de projeto urbano para subsidiar decisões da coletividade e ampliar a qualidade da atuação dos profissionais arquitetos na construção da paisagem brasileira.

Propõe-se que as relações e variáveis estruturadoras da Paisagem e sua estrutura morfológica, percebida visual e significativamente, devam constituir-se como as principais pautas na elaboração e análise de EIV, conforme vem sendo aplicado em Estudo de Impacto de Vizinhança

potencialmente ocasionado por proposta de alteração de zonas e índices urbanísticos.

As pesquisas vêm indicando que as políticas públicas, implícitas na criação de novo instrumento urbanístico – o Estudo de Impacto de Vizinhança, não podem se pautar por meras definições métricas de áreas de abrangência de impacto nem desconsiderar a relevância das alterações no sistema de espaços públicos, mas sim privilegiar as análises da interface urbano-ambiental e das relações entre as esferas pública e privada decorrentes das mudanças trazidas à forma, aos usos e apropriações, aos fluxos e à imagem, envolvidas na ambiência daquela paisagem. Neste sentido, entendemos que nesta categoria-síntese – a paisagem urbana – estarão inter-relacionadas todas as demais variáveis elencadas no EIV/EC, e que sua potencial condição de patrimônio natural e cultural constitui critério de avaliação de desempenho.

Referências

- ABREU, Maurício. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- ACCOSP – Advisory Council Central Oxfordshire Science Parks. *A report*. Oxford & technology transfer: the role of science parks. Oxford: The Oxford Trust, 1991.
- ACTAS IV CONGRESO FUNDACIÓN DOCOMOMO IBÉRICO. *Arquitectura Moderna y turismo*. Valencia: Fundación Docomomo Ibérico, 2003.
- ADONIAS, I. (Org.). *Mapa: imagens da formação territorial brasileira*. Rio de Janeiro: Fundação Emílio Odebrecht, 1993.
- AIDA, T. *Toshi design no keifu*. Tokyo: Kajima, 1996.
- ALBUQUERQUE, L. de et al. *O confronto do olhar: o encontro dos povos na época das Navegações Portuguesas*. Lisboa: Caminho Editorial, 1991.
- ALBUQUERQUE, Lynaldo Cavalcanti de. *Entrevista*. Brasília: CNPq, 1995.
- ALCÂNTARA, Dora Monteiro e Silva de; ALCÂNTARA, Antônio Pedro Gomes de. *Fortaleza de São José do Macapá: projeto de restauração e preservação ambiental. Pesquisa bibliográfica e iconográfica. Relatório Preliminar, 1979*.
- AL-SULTAN, Y. The concept of science park in the context of Kuwait. *International Journal of Technology Management*. Inderscience Enterprises, 1998.
- AMADO, J.; FIGUEIREDO, L. C. *A formação do Império Português (1415-1580)*. São Paulo: Atual, 1999.
- ARAÚJO, Renata Malcher de. *As cidades da Amazônia no Século XVIII*. Belém, Macapá e Mazagão. Porto: FAUP Publicações, 1998.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- ARRIGHI, Giovanni. *O longo Século XX*. São Paulo: Contraponto/Unesp, 2000.
- ARVIZU GARCÍA, C. Patronos espaciales en el diseño y construcción de la ciudad contemporánea. *Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo (5)* Querétaro: Campus Tecnológico de Monterrey, 2008.
- ASCHER, François. *Metápolis: acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta, 1998.
- ASHWORTH, G. T.; VOOGD, H. *Selling the cities: marketing and place promotion*. Chicester: John Wiley & Sons, 1994.

ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Formas de vir-a-ser cidade*. Loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 2000.

_____. Morfologias espaciais entre o urbano e o rural. A estruturação do território na Ilha de Santa Catarina. In: TEIXEIRA, Manuel C. (Ed.). *A construção da cidade brasileira*. Lisboa: Horizonte, 2004.

_____. *Rio Vermelho no seu vir-a-ser cidade*. Estudo da dinâmica da organização espacial. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 1993.

_____; DO AMARAL E SILVA, Gilcécia Pesce. Nuevos instrumentos urbanísticos para la ciudad brasileña. *Revista Ciudades, Año 17, n. 66*, Abril-Junio. México: Red Nacional de Investigación Urbana, 2005.

_____; DO AMARAL E SILVA, Gilcécia Pesce. *Relatório Preliminar de EIV de Alteração de Zoneamento no Distrito de Ratoles*. Florianópolis: (não publicado), 2005.

AUGÉ, Marc. *Non lugar: introducción a una antropología de la surmodernidad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.

AYMONINO, Carlo. *El significado de las ciudades*. 2. ed. Madrid: Hermann Blume Ediciones, 1983.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares. O meio urbano e a imaginação como valores para a preservação. In: MACHADO, Denise Pinheiro; VASCONCELLOS, Eduardo (Org.). *Cidade e imaginação*. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 1996.

_____; SILVA, Maria Lais; VASCONCELLOS, Lélia Mendes de. *Niterói: preservação e valorização do ambiente construído. Um novo enfoque*. Pesquisa financiada pela FINEP, EAU/UFF. Niterói: 1997. xerox.

BAKOS, Margaret Marchiori. *Porto Alegre e seus eternos intendentos*. Porto Alegre: EDIPUCS, 1996.

BAUDRILLARD, J. *Simulacra and simulation*. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1994.

BELLUZZO, Ana Maria de Moraes. *The voyager's Brazil*. São Paulo: Odebrecht, 1995.

BENEVOLO, Leonardo. *História de la Arquitectura moderna*. Madrid: Taurus Ediciones, 1963.

_____. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1983.

- BENEVOLO, Leonardo. *The history of the city*. London: Scolar Press, 1975.
- BERTUZZI, M. L. En busca del paisaje contemporáneo. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Program in Architecture and Urban Culture, Centro de Cultura Contemporânea, Universidad Politécnica de Barcelona. Barcelona, 2000.
- BLUTEAU, Rafael. *Vocabulario portuguez e latino, aulico, anatomico, architectonico, bellico, botanico [...] autorizado com exemplos dos melhores escritores portuguezes, e latinos, e offerecido a Elrei de Portugal, D. João V/pelo Padre D. Raphael Bluteau*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesus, 1712-1721.
- BOTKIN, James W. Route 128. Its history and destiny. In: SMILOR, R. W.; KOZMETSKY, G.; GIBSON, D. V. (Ed.). *Creating the technopolis: linking technology commercialization and economic development*. Cambridge, MA: Ballinger Publishing Company, 1988.
- BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1999.
- _____. *Contrafogos, táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- BRANDÃO, Junito. *Mitologia grega*. v. I. Petrópolis: Vozes, 1986.
- BRASIL. *Constituição Federal do Brasil*. Brasília: Congresso Nacional, 1988. <<http://www.planalto.gov.br>>, Brasília, 2008.
- _____. *Lei Federal nº 10.257/2001*. Estatuto da Cidade. Brasília: Senado Federal, 2001.
- _____. *Lei Federal nº 4.591/1964*. Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações imobiliárias.
- BRIDGES, William. The death of the job. *The Independent*. Independent on Sunday: 5 February, 1995.
- BROADBENT, G. *Emerging concepts in urban space design*. London: Spon Press, 1996.
- BRUAND, Y. *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- BRUNA, Joana Sarmet Cunha. *Os novos museus na promoção da imagem da cidade: o caso do Museu de Arte Contemporânea de Niterói*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – PROURB/UFRJ, Rio de Janeiro, 2001.

CALTHORPE, Peter. Pedestrian pockets: new strategies for suburban growth. In: DOUGH, K. (Ed.). *The pedestrian pocket book: a new suburban strategy*. New York: Princeton Architectural Press in association with the University of Washington, 1989.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. *Cidades Brasileiras, seu controle ou o caos*. São Paulo: Editora Nobel, 1. ed. 1988, 4. ed. 2002.

_____. *Reinvente seu bairro*. São Paulo: Editora 34, 1. ed. 2003, 4. ed. 2010.

CAPEL, Horácio. *La morfologia de las ciudades*. Barcelona: de Sebal, 2002.

CARERI, F. *El andar como práctica estética*. Barcelona: G. Gili, 2002.

CARITA, Helder; ARAÚJO, Renata. *Universo urbanístico Português 1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

CARVALHO HOSKEN ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES S.A. *Barra da Tijuca ano 2000: trajetória para o terceiro milênio*. Rio de Janeiro: A Entidade, 1996.

CARVALHO, Joaquim Barradas. *Portugal e as origens do pensamento moderno*. Lisboa: Livros Horizonte, 1981.

CASTELLS, Manuel. *O poder da identidade*, tradução Klauss Brandini Gerhardt. v. 2 (a era da Informação: economia, sociedade e cultura). São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. *A sociedade em rede: a era da informação, economia, sociedade e cultura*. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

_____. High technology, economic restructuring, and the urban-regional process in the United States. In: CASTELLS, M. (Ed.). *High technology, space, and society*. Urban Affairs Annual Review, v. 28, 1985.

_____. *The informational city*. Information technology, economic restructuring, and the urban-regional process. Oxford: Blackwell, 1993.

_____; HALL, Peter. *Technopoles of the world*. The making of 21st century industrial complexes. London: Routledge, 1994.

CASTRO, José Liberal. A arquitetura eclética no Ceará. In: FABRIS, Annateresa. *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Edusp, 1987.

CHEVALIER, J.; GHEERBRANT, Alain. *Dicionário de símbolos*. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1982.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. Utopias e realidade. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CISNEROS, H. *Defensible space: deterring crime and building community*. Washington D. C.: U.S. Department of Housing and Urban Development, 1995.

COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL-SENADO FEDERAL. SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA, 1. *Anais...* Brasília: Senado Federal, 1974.

CONDE NAST TRAVELLER. Revista Internacional Americana de viagens e turismo As 7 maravilhas do mundo moderno. Número Especial. EUA, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

COSTA, Lucio. *Plano Piloto para urbanização da baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá*. Rio de Janeiro: Agência Jornalística Image, 1969.

_____. *Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá: avaliação, parecer elaborado em 23 de junho de 1980*. (mimeo)

_____. Relatório do Plano Piloto de Brasília. In: I Seminário de Estudos sobre Problemas Urbanos de Brasília. *Anais...* Brasília: Senado Federal, 1974.

COUVIDAT, Yann. Vingt ans de gestation trente de maturité en Californie: La genèse de la Silicon Valley. *Les Annales de la Recherche Urbaine: technopoles et métropoles*, 46, Mars-Avril, 1990.

COX, K. Concepts of space, understanding in human geography, and spatial analysis. *Urban Geography*, v. 16, n. 4, 1995.

CROUCH, Dora. *Spanish city planning in North America*. Cambridge: MIT Press, 1982.

CUFF, Dana. Excellent practice: the origins of good building. In: Architecture: the story of practice. Cambridge, Mass: MIT Press.1991, apud JOHNSON, Paul-Alan. *The theory of Architecture: concepts, themes, & practices*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

CUNHA, Antônio Geraldo da. *Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

DAMÁSIO, Claudia. Porto Alegre na década de 30, uma cidade idealizada e uma cidade real. *Dissertação de mestrado*. Propur-UFRGS, 1996.

DAVIS, Mike. *Cidades mortas*. Rio de Janeiro: Record, 2007.

DELEUZE, G. *Lógica del sentido*. Barcelona: Paidós, 1989.

- DELEUZE, G. *Diferencia y repetición*. Barcelona: Jucar Universidad, 1998.
- _____; GUATTARI, F. *Mil mesetas: capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-Textos, 1997.
- _____; GUATTARI, F. *Qué es la filosofía?* Barcelona: Anagrama, 2005.
- DELSON, Roberta Marx. *Novas vilas para o Brasil-Colônia*. Brasília: Alva, 1998.
- DERRIDA, J. *No escribo sin luz artificial*. Valladolid: Cuatro, 1999.
- DE TERÁN, Fernando. *El sueño de un orden*. Madrid: Editor CEHOPU, 1992.
- DIAMONSTEIN, Barbaralee. *American Architecture now*. New York: Rizzoli International Publication, 1985, p. 156, apud JOHNSON, Paul-Alan. *The theory of Architecture: concepts, themes, & practices*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.
- DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce. Science parks in developing countries: a tool for territorial competitiveness? Trabalho aceito para apresentação no VI *World Conference on Science Parks*. Trieste, 16-19 Junho, 1997.
- _____. Ilhas na paisagem urbana: em busca do paraíso? ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE PAISAGISMO EM ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO NO BRASIL, 4. ENEPEA, *Anais...* Florianópolis: UFSC, 1998.
- _____. *Science parks and urban design: a cross-cultural investigation*. Tese (Doutorado em Arquitetura). Oxford: PGRS, School of Architecture, Oxford Brookes University, 2001.
- DO AMARAL E SILVA, Gilcéia Pesce; ASSEN DE OLIVEIRA, Lisete. *Levantamento dos contextos urbanos e simulação de shopping centres propostos para a Ilha de Santa Catarina*. – subsídios à elaboração de metodologia de Estudo de Impacto de Vizinhança – 2005. CD-ROM. Florianópolis: NUCOMO P&P/ARQ/CTC/UFSC, no prelo.
- DOS SANTOS, Carlos Nélon. Condomínios exclusivos, o que diria a respeito um arqueólogo? Rio de Janeiro: *Revista RAM*, v. 38, n. 160, 1981.
- DROULERS, Martine. Les pôles technologiques Brésiliens dans l'orbite métropolitaine. L'inertie d'une armature urbaine. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 46, Mars-Avril, 1990.
- DUANY, Andre; PLATER-ZYBERK, Elizabeth. The second coming of the American small town. *WQ*, Winter issue, 1992.
- ELKIN, T. et al. *Reviving the city: towards sustainable urban development*. London: Friends of the Earth, 1991.

ELLIN, Nan. *Postmodern Urbanism*. Oxford: Blackwell, 1996.

FALCÃO, Joaquim. Política de preservação e democracia. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 20. Rio de Janeiro, 1984.

FARIAS FILHO, José Almir. Qualidade da forma urbana em Planos de Ordenamento Espacial: os casos dos bairros da Urca e Barra da Tijuca. *Dissertação* (Mestrado em Urbanismo PROURB / UFRJ). Rio de Janeiro, 1997.

FENSKE, Gail. Lewis Mumford, Henry Russel Hitchcock, and the Bay Region Style. In: POLLAK, Martha. *The education of the architect*. Historiography: urbanism, and the growth of the architectural knowledge. Cambridge: MIT Press, 1997.

FERREIRA, Tito Lívio; FERREIRA, Manoel Rodrigues. *História da civilização Brasileira*. São Paulo: Biblos, 1959.

FLORIANÓPOLIS. *Lei Complementar nº 211, 2006*. Altera art. 75 da lei nº 2193 de 1985 e art. 87 de lei complementar de 1997.

_____. *Lei nº 2193/85*. Dispõe sobre o zoneamento o uso e a ocupação do solo nos balneários da Ilha de Santa Catarina, declarando-os área especial de interesse turístico e dá outras providências Plano Diretor dos Balneários.

FOGLIA, M. E.; GOYTIA, Noemi et al. *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. El caso Córdoba 1573-1810. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba, 1987.

_____. *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. El caso Córdoba 1810-1916. Córdoba: Editorial Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Córdoba, 1994.

FRENCH, Hilary. *Architecture. A crash course*. New York: Watson-Guptill, 1998.

GARDINER, Stephen. *Historia de la Arquitectura*. Trad. Carmina V. Estrada C. México: Trillas, 1994.

GEIST, Johann F. *Arcades: the history of a building type*. Trad. NEWMAN, J. O.; SMITH, J. H. Cambridge, Mass, and London: MIT Press, 1993.

GOSLING, David; BARRY, Maitland. *Design and planning of retail systems*. London: Architectural Press, 1976.

GOYTIA, Noemí. Reflexiones sobre el uso de la cuadrícula en las ciudades hispanoamericanas. Ponencia presentada en el 2º Congreso Internacional para la Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y la Edificación. Mar del Plata, 1994.

GRAEFF, E. *Goiânia 50 anos*. Rio de Janeiro: MEC, 1985.

GUATTARI, F. *Caosmosis*. Buenos Aires: Manantial, 1996.

GUTIERREZ, R. *Arquitectura y urbanismo en Ibero América*. Madrid: Cátedra, 1983.

HANDY, Charles. Post-industrial paradoxes. Comment. *The Independent*, Sun 20 Feb., 1994.

HARVEY, David. Cities or urbanization? *City*: it all comes together in Los Angeles.

_____. From Managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, Estocolmo. 71 B, p. 3-7, 1989.

HASSEN, Maria Nazareth Agra. No tempo antigo. *Escola de Engenharia UFRGS, um século*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996.

HENNEBERRY, John. Science parks: a property-based initiative for urban regeneration. *Local Economy*, v. 6, n. 4, Feb. Harlow: Longman Group, 1992.

HERNÁNDEZ, J. El espacio como creación, un concepto intensivo, expresivo, cualitativo. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002.

HILDEBRAND, F. *Designing the city: towards a more sustainable urban form*. London: E & FN SPON, 1999.

HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine; FARRET, Ricardo Libanez; CORDEIRO CAMARGO, Sônia Helena. Forma Urbana: que maneiras de compreensão e representação? *R. B. Estudos Urbanos e Regionais* nº 3 / novembro 2000.

HOLANDA, Sérgio Buarque. *Visão do paraíso*. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

HOLDEN, Robert. Business parks. Office/Industrial, development economics. *Architects Journal*, 27 May, 1987.

HUUSKONEN, Pertti. About the high-tech companies, science parks and technopoles. *Encontro Latino-Americano para o desenvolvimento de empreendimentos de base tecnológica*. Rio de Janeiro: 26-28 maio, 1993.

IASP – International Association of Science Parks. Setting up a science park environment network. Work Document, Workshop 3, *3rd World Conference on Science Parks*, Bordeaux, 1994.

IBGE. *Regiões de influência da cidade* (REGIC, 2007). Brasília: IBGE, 2007.

- IBGE. *Anuário estatístico*. Brasília: IBGE, 2008.
- IPEA /IBGE/ UNICAMP. *Caracterização e tendências da rede urbana no Brasil*. v. 1. Brasília: IBGE, 2001.
- IPUF. *Termo de referência nº 01/2003*. Florianópolis: Biblioteca do IPUF, 2003.
- JACOBS, Jane. *The death and life of great American cities: the failure of town planning*. Londres: Penguin Books, 1994 [1961].
- JODOGNE, Cécile. (Org.). *Three 19th century arcades*. Bruxelas: Solibel, [s.d.].
- JOHNSON, Paul-Alan. *The theory of Architecture*. Concepts, themes, & practices. New York: Van Nostrand Reinhold, 1994.
- JORNAL O GLOBO, matéria publicada em 12 de dezembro de 2002.
- JORNAL O GLOBO. Globo – Niterói. Monica Pereira, Rio de Janeiro, 04 de maio de 2000.
- KANH, A. Overlooking: a look at how we look at site. In: RUEDI, K.; WIGGLESWORTH, S.; McCORQUODALE, D. (Org.). *Desiring practices: architecture, gender, and the interdisciplinary*. London: Black Dog, 1996.
- KEITH, Trevor; DEL RIO, Vicente. New urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia (1). *Vitruvius*, Texto Especial 201. Disponível em: <www.vitruvius.com.br>. Acesso em: 3 nov. 2003.
- KING, Anthony. A Community working. Business parks. *Building Design*, July, 1990.
- KNOX, p. The packaged landscapes of post-suburban America. In: WHITEHAND, J.; LARKHAM, P. (Ed.). *Urban landscapes: international perspectives*. London: Routledge, 1992.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: UnB, 1996.
- KOOLHAAS, R. La ciudad genérica. *Lo Urbano*. Barcelona: Ángel Martín, 2004.
- KOSTOF, Spiro. *The city assembled*. London: Thames & Hudson, 1999.
- LAWLESS, Paul; RAMSDEN, Peter. Managed workplaces: aspects of evaluation. *Local Government Studies*, v. 18, n. 2, Summer. London: Frank Cass, 1992.
- LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec/Edups, 1993.
- LEITÃO, Gerônimo. *A construção do Eldorado Urbano: O Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá – 1970/1988*. Niterói: Universidade Federal Fluminense – EDUFF, 1999.

LEITÃO, Gerônimo. Barra da Tijuca: do mundo intocado primevo à cidade planejada para o século XXI. In: CASTRIOTA, Leonardo (Org.). *Urbanização Brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2003.

LEPETIT, Bernard. Das capitais às praças centrais – mobilidade e centralidade no pensamento econômico Francês. In: SALGUEIRO, H. *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.

LIMA, Luiz Cruz. *Novo espaço da produção: os tecnopolos*. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1994.

LYNCH, Kevin. *Good city form*. Cambridge: MIT Press, 1994.

_____. *L'image de la cité*. Paris: Dunod, 1976.

_____. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1980.

_____; HACK, G. *Site planning*. 3. ed. Cambridge: MIT Press, 1984.

MAGALHÃES, Aloísio. Bens culturais: instrumento para um desenvolvimento harmonioso. In: *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 20. Rio de Janeiro, 1984.

MALACHEVSKY, J. *Migraciones de sentido*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 1997.

MARTINS, José de Souza. *O poder do atraso*. São Paulo: Hucitec, 2001.

MARTINS, Paulo E. R. *Patrones arquitectónicos y urbanísticos del turismo en Florianópolis*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universitat Politècnica de Catalunya-UPC, Barcelona, 2004.

MARX, Murillo. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos, Edusp, 1995.

_____. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991.

MASSEY, Doreen. Some geographical thoughts on 'Flesh and Stone'. *City: it all comes together in Los Angeles*, 1996.

MCGLYNN, Sue; MURRAIN, Paul. The politics of urban design. *Planning Practice and Research*, v. 9, n. 3, 1994.

MEDEIROS, José Adelino et al. *Polos, parques e incubadoras: a busca da modernização e competitividade*. Brasília: SCT/PR, CNPq, IBICT, SENAI, 1992.

MITCHELL, William J. *City of bits*. Massachusetts: MIT Press, Massachusetts Institute of Technology, 1996.

MUNIZAGA VIGIL, Gustavo. *Macroarquitectura: tipologías y estrategias de desarrollo urbano*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1999.

NAVARRO, M. Del status de la imagen y la crítica de la profundidad filosófica en el pensamiento contemporáneo. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002.

NEWMAN, Oscar. *Defensible space: people and design in the violent society*. New York: MacMillan, 1972.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci, towards a phenomenology of architecture*. New York: Rizzoli, 1980.

PABA, Giuseppe. *Luoghi comuni*. Milão: Franco Angeli, 1988.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DE PAULE, Charles. *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: G.Gili, 1986.

PANERAI, Philippe; MANGIN, David. *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones, 2002.

PEPONIS, J. Space, culture and urban design in late modernism and after. *Ekistics*, v. 56, n. 334/335, January/March, 1989.

PESAVENTO, Sandra. A cidade como utopia e concretude. In: *Siglo XIX Revista de História* n. 16 jul./Dic. História Urbana. México: 1994, mimeo.

PESCI, Ruben. *La ciudad de la urbanidad*. Buenos Aires: Fundacion CEPA, 1998.

PEVSNER, Nikolaus. *A history of building types*. Londres: Thames and Hudson, 1976.

PHILLIPS, A. *The best in science, office, and business park design*. London: Batsford, 1993.

PICON, Bruno. Realidade técnica e utopia: a gênese da Haussmanização. In: SALGUEIRO, H. *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.

PICON, Antoine. *L'Invention de l'ingenieur moderne – L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*. Paris: Presses de l'École Nationale de Ponts et Chaussées, 1992.

PORTAS, Nuno. *A cidade como arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 3. ed. 2007.

_____. *O tempo das formas*. Escritos 1963-2004. Guimarães: Universidade do Minho, 2005.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. *Lei Municipal nº 827* de 25 de Julho de 1990. Niterói: 1990.

_____. *Relatório e Projeto de Orçamentos para 1911*, apresentado ao Conselho Municipal em 1910.

_____. *Relatório e Projeto de Orçamentos para 1913*, apresentado ao Conselho Municipal em 1912.

PUNTER, John. The ten commandments of architecture and urban design. *The Planner*, 5 October, 1990.

RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo: Companhia das Letras, 1985.

RAMOS, Guerreiro. *A redução sociológica*. Rio de Janeiro: ISEB, 1958.

RAPOPORT, Amos. *Human aspects of urban form: towards a man-environment approach to urban form and design*. Oxford: Pergamon Press, 1977.

_____. Settlements and energy: historical precedents. In: RAPOPORT, Amos. *Thirty-three papers in environment-behaviour research*. Newcastle upon Tyne: Urban International Press, 1994.

_____. Symbolism and environmental design. In: RAPOPORT, Amos. *Thirty-three papers in environment-behaviour research*. Newcastle upon Tyne: Urban International Press, 1994.

_____. On diversity and designing for diversity. In: RAPOPORT, Amos. *Thirty-three papers in environment-behaviour research*. Newcastle upon Tyne: Urban International Press, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500/1720)*. São Paulo: Liv. Pioneira e Ed. da Universidade, 1968.

_____. *Evolução urbana do Brasil 1500-1720*. São Paulo: Pini, 2000.

_____. *Quadro da arquitetura no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1976.

_____. *São Paulo e outras cidades*. São Paulo: Hucitec, 1994.

REVISTA VEJA, matéria publicada em 07 de fevereiro de 1990.

REZENDE, Vera F. As transferências internacionais e o urbanismo modernista na cidade do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE. *Anais...* Natal, RN, novembro 2000.

REZENDE, Vera F.; LEITÃO, Gerônimo. *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, intenções e realizações após três décadas*. Rio de Janeiro: CREA-RJ, 2004.

- ROBINS, K. Collective emotion and urban culture. In: HEALEY, P. et al. (Ed.) *Managing cities: the new urban context*. West Sussex: John Wiley & Sons, 1995.
- RODRIGUES, Alexandre Figueira. Apresentação. In: PAGNONCELLI, Dernizo. *Parques tecnológicos, a experiência internacional*. Rio de Janeiro: Senai/Abipti, 1993.
- ROGERS, Richard. The Reith lectures. *The Independent*, 13, 20, 27 Feb.; 6, 13 Mar. 1995.
- ROSSI, Aldo. *A Arquitetura da Cidade*. Lisboa: Cosmos, 1977.
- _____. *A Arquitetura da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- RUIZ BALLESTEROS, E. *Construcción simbólica de la ciudad*. Madrid: Miño y Dávila, 2000.
- SALGUEIRO, H. Belo Horizonte – o nascimento de uma capital. *Guia da Exposição*. Belo Horizonte, 1996.
- SALGUEIRO, Heliana Agotti. O pensamento Francês na fundação de Belo Horizonte. Das representações à prática. In: SALGUEIRO, H. A. (Org.). *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada do século: agentes estratégias e escalas de ação política. *Revista de Sociologia e Política* nº 16. Curitiba, Junho de 2001.
- SANDOVAL H.; ORTIZ, C. Misiones jesuíticas de Paraguay. In: *Revista FAPA Ciudades de America*, n. 1. Santiago: Dezembro 1992.
- SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1986.
- _____. O retorno do território. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de; SILVEIRA, M. L. (Org.). *Território, globalização e fragmentação*. 4. ed. São Paulo: Hucitec e Anpur (coedição), 1994.
- SANTOS, Paulo F. Formação de cidades no Brasil Colonial. In: *V Colóquio Internacional de Estudos Luso Brasileiros*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1968.
- SASSEN, Saskia. *As cidades na economia global*. Cadernos de Urbanismo, Ano 1, v. 1. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Secretaria de Urbanismo, 1999.
- SAXENIAN, Annalee. Silicon Valley and Route 128: regional prototypes or historic exceptions? In: CASTELLS, Manuel (Ed.). *High technology, space, and society*. Urban Affairs Annual Review, v. 28. London: Sage Publications, 1985.

SAWAYA, Sylvio. Método para apreensão do espaço. Trabalho apresentado no 4º SEDUR. Brasília: UnB, 1991.

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA. *Bens tombados no Município de Niterói, RJ*. Niterói: Prefeitura Municipal de Niterói, DEPAC, junho de 1998.

_____. *Press release do tombamento*. Decreto Municipal nº 6106/1991. Niterói, 1991.

SENNETT, Richard. *The uses of disorder: personal identity and city life*. London: W. W. Norton, 1970.

_____. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SERRES, Michel. *Atlas*. Madrid: Cátedra, 1995.

SHORT, John. *The urban order: an introduction to cities, culture and power*. Oxford: Blackwell, 1996.

SIMAS FILHO, Américo. *Evolução física de Salvador*. Salvador: Fundação Gregório de Matos, Centro de Estudos da Arquitetura na Bahia, 1998.

SOARES, Mozart Pereira. *O Positivismo no Brasil*. 200 anos de Augusto Comte. Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 1998.

SOLÁ-MORALES; RUBIÓ, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ed. UPC, 1997.

SOUZA, Celia Ferraz de. *O Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização de Porto Alegre*. 2. ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2010.

SPREIREGEN, P. *On the art of designing cities: selected essays of Elbert Peets*. Cambridge: The MIT Press, 1968.

STRADA, R. Estrategias estéticas de intervención espacial. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002.

STROETER, João Rodolfo. *Teorias sobre Arquitetura*. Trad. Técnica de Santiago Calcagno L. México: Trillas, 1997.

SZMRECSANY, Maria Irene Q. F. *A americanização da cidade brasileira. A substituição de modelos urbanísticos em São Paulo no século XX*. In: XIII International Economic History Association. Buenos Aires, 2002, CD-ROM. Disponível em: <<http://eh.net/XIIICongress/cd/home.htm>>. Acesso em: 15 maio 2006.

TEIXEIRA, Manuel C. *A forma da cidade de origem Portuguesa*. São Paulo: Editora UNESP, 2011.

_____. (Coord.). *A praça na cidade Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001.

_____. (Coord.). *A construção da cidade Brasileira*. Lisboa: Livros Horizonte, 2004.

_____; VALLA, Margarida. *O urbanismo Português, séculos XIII-XVIII*. Portugal-Brasil. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

TORRES, Marco. *Luoghi magnetici*. Milão: Franco Angeli, 2000.

TUAN, Yi-fu. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.

TURKIENICZ, Benamy. Grades e recuos do Plano Diretor de Porto Alegre. In: PANIZZI, Wrana; ROVATTI, João (Org.). *Estudos urbanos*. Porto Alegre e seu planejamento. Porto Alegre: Ed. UFRGS & PMPOA, 1993.

VALDIVIA, José Luque. *La ciudad de la arquitectura*. Una relectura de Aldo Rossi. Colección de Urbanismo. Barcelona: OIKOS-TAU, 1996.

VARGAS, Heliana C. *Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – FAUUSP, São Paulo, 1992.

_____. Searching for a business Architecture. In: International Conference on Spatial Analysis in Environment-Behavior Studies, 1995. Eindhoven, International Conference on Spatial Analysis in Environment-Behavior Studies. *Anais...* (resumo). Eindhoven, EIRASS, 1995.

_____. The Architecture design as an efficient business advertisement: the case of São Paulo. In: 4th. CONFERENCE ON RECENT ADVANCES IN RETAILING AND SERVICES SCIENCE. 1997. Scotsdale. *Anais...* (resumo) Scotsdale. EIRASS, 1997.

_____. *Espaço terciário*. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001.

VARGAS, Milton (Org.). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Ed. UNESP, 1994.

VASCONCELLOS, Lélia. M. Dos portões aos portais: o que mudou? Painel apresentado no SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 6. CD-ROM. Natal: UFRN, 2000.

VIRILIO, P. *Estética de la desaparición*. Barcelona: Anagrama, 1998.

VIRILIO, P. *El procedimiento silencio*. Buenos Aires: Paidós, 2001.

VITALE, M. ¿Señales débiles? Paisaje heterológico de las imágenes indiciales. In: FURNÓ, S.; ARTURO, M. (Comp.). *Actas del Eniad 2001*. La Plata: Publicaciones UNLP, 2001.

_____. De la mirada cierta y una cierta mirada sobre el paisaje contemporáneo. In: *Actas del Seminario Hipótesis de Paisaje 2001*. Córdoba: UNC Publicaciones, 2002.

_____. Proyectualidad/Diseño: una genética de la diferencia. In: VITALE, M. (Dir.). *Actas de las Segundas Jornadas del Centro del País*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL, 2002.

_____. Paisaje heterológico de las nuevas formas indiciales urbanas. In: ASSEN DE OLIVEIRA, L.; DO AMARAL E SILVA, G. P.; VASCONCELLOS, L. M. (Org.). SIMPÓSIO A CIDADE NAS AMÉRICAS. Perspectivas da Forma Urbanística no Século XXI, 51. ICA. CD-ROM. Florianópolis: Editora do PGAU-Cidade/UFSC, 2003.

WAISMAN, Marina. *El interior de la história*. Historiografía arquitectonica para uso de latinoamericanos. Bogotá: Escala, 1990.

WEIMER, Günter, Moreira Maciel e seu Plano Geral de Melhoramentos. In: WEIMER, G. *Textos escolhidos da arquitetura gaúcha*. São Leopoldo: Estudos Tecnológicos, Unisinos, 1997.

WERLICH, Catherine; STARK, Priscila Weruska. *Relação entre lote, tipo e alamedas no parcelamento de Jurerê*. (trabalho acadêmico de graduação em Arquitetura e Urbanismo, não publicado. Florianópolis: UFSC, 2001).

WHITHERSPOON, R. E.; ABBETT, J. P.; GLADSTONE, R. M. *Mixed-use developments: new ways of land use*. Washington: Urban Land Institute, 1976.

WOLFE, Tom. *From Bauhaus to our house*. London: Jonathon Cape, 1982.

YAMAKI, H. *Paradigms of new town construction in Brazil: a morpho genealogical approach*. Tokyo: Daiichi Juken Foundation, 1994.

YBARRA, J. et al. Parques tecnologicos: algunas consideraciones teoricas y críticas. *Ciudad y territorio*, n. 76-82, Abril-Junio. Madrid: Instituto Nacional de Administracion Publica, 1988.

YUEN, Belinda. Singapore high technology cluster: origin and present situation. *Journal of Property Research*, 9, 1992.

ZENTES, Joachim; SCHWARS-ZANETTI, Werner. Planning for retail change in West Germany. *Built Environment*, Oxford, v. 14, n. 1. 1988.

Sobre os autores

André Luiz Muniz Cavalcante

Arquiteto e Urbanista da Secretaria de Habitação da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
cavalcante_andre@yahoo.com.br

Candido Malta Campos Filho

Professor da FAU/USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Doutor em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, Brasil. urbepua@uol.com.br

Celia Ferraz de Souza

Arquiteta, Doutora em Planejamento Urbano; Professora do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional – PROPUR e da Faculdade de Arquitetura, UFRGS. Pesquisadora integrante da Rede Urbanismo no Brasil, autora de diversos livros e artigos publicados na linha da evolução urbana e da formação da disciplina Urbanismo em Porto Alegre. Porto Alegre, Brasil. cefsouza@terra.com.br

Gerônimo Leitão

Professor Associado da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Niterói, RJ, Brasil.
geronimo_leitao@oul.com.br

Gilcéia Pesce do Amaral e Silva

Arquiteta-urbanista, Doutora. Pesquisadora do NUCOMO P&P/ARQ e Professora do Programa de Pós Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade – PGAU-Cidade, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, SC. Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, SC, Brasil.
gpaesilva@hotmail.com

Heliana Comin Vargas

Arquiteta e urbanista pela FAUUSP, em 1974; economista pela PUC-SP, em 1982; Mestre, em 1986, e Doutora, em 1993, pela FAUUSP; Pós-doutorado, na Academia Internacional de Meio Ambiente, em Genebra, em 1996. Professora Titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, Brasil.
hcvargas@usp.br

Humberto Yamaki

Docente da Pós Graduação em Geografia – Dinâmica Espaço Ambiental e do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR, Brasil.

yamaki@ymail.com

Lélia Mendes de Vasconcellos

Arquiteta e urbanista, mestre em *Urban Design* (Oxford Brookes, Oxford, G.B); doutora em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP; foi docente e pesquisadora do Departamento de Urbanismo (EAU_UFF); é professora colaboradora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFF onde faz parte do Grupo de Pesquisa Transformações, Intervenções e Território. Foi técnica adjunta junto ao IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal); e pesquisadora do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada junto à CEPERJ, Fundação Centro Estadual de Pesquisas, Estatísticas e Formação de Servidores Públicos do Estado do Rio de Janeiro); faz consultorias em projetos de urbanismo e planejamento urbano.

lemv@uol.com.br

Lisete Assen de Oliveira

Arquiteta-Urbanista. Especialista em Arquitetura Habitacional, Doutora em Arquitetura e Urbanismo na Área de Estruturas Ambientais Urbanas pela Universidade de São Paulo. Professora e Pesquisadora da Universidade Federal de Santa Catarina no Curso de Arquitetura e Urbanismo (1982-2002) e atualmente no Curso de Pós-graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade. Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí desde 2003 onde ministra disciplinas e orienta Projetos Urbanísticos. Realiza trabalhos técnicos e consultorias na área de Projetos Urbanos e de Estudos de Impacto de Vizinhança. Florianópolis, Brasil. lisete_ao@terra.com.br

Manuel C. Teixeira

Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, Centro de Estudos Urbanos – CEURBAN, Centro de Administração e Políticas Públicas – CAPP – Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, UTL, Lisboa, Portugal. manuelteixeira@gmail.com.

Maria Angélica da Silva

Pós-doutora junto à Universidade de Évora, Portugal. Doutorado em História Social UFF/Architectural Association School, Inglaterra. Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Alagoas (UFAL); Coordenadora do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL e participante do Laboratório de Criação Tabaê. Bolsista de produtividade do CNPq. Maceió, Brasil.

mas@pq.cnpq.br

Marlice Nazareth Soares de Azevedo

Arquiteta e Urbanista, Professora Titular da Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, EAU/UFF, Pesquisadora do CNPq, Doutora em Urbanismo e Gestão Urbana. Niterói, Brasil. marliceazevedo@globocom

Miguel Angel Vitale

Arquiteto especialista em Diseño y Proyección. Pesquisador e Docente da Universidad Nacional del Litoral, Argentina. Atualmente é Diretor de la Red de Investigación Internacional PUC – Problemáticas Urbanas Contemporáneas, com sedes na Argentina, Brasil, Chile, Espanha e Portugal. Participa de publicações, exposições e conferências em diferentes congressos e seminários nacionais e internacionais. Santa Fé, Argentina.
mvitale@fadu.unl.edu.ar

Milena Sampaio da Costa

Arquiteta e Urbanista, Mestre em Planejamento e Gestão do Espaço Urbano pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Arquiteta e Urbanista da Universidade Federal Fluminense. Niterói, RJ, Brasil.
sampaio_milena@yahoo.com.br

Noemi Goytia de Moisset

Arquiteta, Professora Consulta da Universidad Nacional de Córdoba. Ex- Diretora do Centro Marina Waisman de formação em história e crítica da arquitetura. Ex-Professora titular de História da arquitetura II, Ex-Professora da Maestría en Desarrollo Urbano, FAUD, UNC. Autora de livros e de artigos em periódicos nacionais e estrangeiros. Córdoba, Argentina.
dmoisset@arnet.com.ar

Roseline Oliveira

Doutora junto à Universidade Federal da Bahia/Universidade do Algarve, Portugal, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFAL; vice- coordenadora do Grupo de Pesquisa Estudos da Paisagem/UFAL e participante do Laboratório de Criação Tabaêê. Maceió, Brasil. roselineoliveira@gmail.com

Vera F. Rezende

Professora da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, Doutora em Arquitetura e Urbanismo. Niterói, RJ, Brasil.
vrezende@openlink.com.br

Este livro foi editorado com as fontes Chaparral Pro e Din, corpo 8-20. Miolo em papel *offset* 90g; capa em cartão supremo 250g. Impresso na Gráfica e Editora Copiart em sistema de impressão *offset*.