

# OCULUM ENSAIOS

REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO



# OCULUM ENSAIOS

REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO

# OCULUM ENSAIOS

REVISTA DE ARQUITETURA E URBANISMO

**PUC**  
**CAMPINAS**  
PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA

## PUC-CAMPINAS

Pontifícia Universidade Católica de Campinas

### REITORA

Profa. Dra. Ângela de Mendonça Engelbrecht

### VICE-REITOR

Prof. Dr. Eduard Pranic

### PRÓ-REITORA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO

Profa. Dra. Vera Engler Cury

### PRÓ-REITORA DE EXTENSÃO E ASSUNTOS COMUNITÁRIOS

Profa. Dra. Vera Engler Cury

## CEATEC

Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias

### DIRETOR

Prof. Dr. Ricardo Luís de Freitas

### DIRETOR ADJUNTO

Prof. Dr. José Estevão Picarelli

## Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

### COORDENADOR

Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

## FAU

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

### DIRETOR

Prof. Ricardo de Souza Campos Badaró

## Revista *Oculum Ensaios*

### EDITORA

Prof. Dra. Ivone Salgado

### EDITORES ASSOCIADOS

Profa. Dra. Laura Machado de Mello Bueno

Prof. Dr. Manoel Lemes da Silva Neto

### CONSELHO EDITORIAL

Ana Fernandes [PPGAU-UFBA]

Arlete Moises Rodrigues [UNICAMP]

Beatriz Murgayar Kuhl [FAU-USP]

Beatriz Picolotto Siqueira Bueno [FAU-USP]

Boaventura de S. Santos [UNIVERSIDADE DE COIMBRA]

Carlos Roberto Monteiro de Andrade [EESC-USP]

Cláudio Lister Marques Bahia [DEAU PUC-MG]

Cristina Meneguello [IFCH-UNICAMP]

Denio Munia Benfatti [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

Denise Pinheiro Machado [PROURB-UFRRJ]

Donatella Calabi [UNIVERSITÀ IUAV – VENEZIA]

Edésio Fernandes [UNIVERSITY OF LONDON]

Esteban de M. Jerez [ETSA – UNIVERSIDAD DE SEVILLA]

Eugenio Fernandes Queiroga [FAU-USP]

Euler Sandeville Junior [FAU-USP]

Flora Morcate Labrada [UNIVERSIDAD DE ORIENTE – CUBA]

Francisco Sabatini [PUC – CHILE]

Jane Victal Ferreira [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

Jonathas Magalhães Pereira da Silva [POSURB – CEATEC –

PUC-CAMPINAS]

José Roberto Merlin [FAU – PUC-CAMPINAS]

Laura M. de M. Bueno [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

Lilia Inés Zanotti Medrano [FH – CCH – PUC-CAMPINAS]

Lucio Kowarick [FFLCH-USP]

Luiz Cláudio Bittencourt [FAAC – UNESP -BAURU]

Manoel L. da S. Neto [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

Maria Helena Ferreira Machado [FAU – PUC-CAMPINAS]

Maria Cristina Schicchi [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

Maria M. Maldonado [UNIVERSIDAD DE LOS ANDES – COLÔMBIA]

Maria Stella Bresciani [IFCH-UNICAMP]

Mario Henrique Simão D'Agostino [FAU-USP]

Mario Mendonça de Oliveira [PPGAU-UFBA]

Martin Smolka [LINCOLN INSTITUT AND LAND POLICY]

Maura Pardini Bicudo Veras [FCS – PUC-SP]

Nabil Geoges Bonduki [FAU-USP]

Nadia Someck [FAU – MACKENZIE]

Nestor Goulart Reis [FAU-USP]

Paulo César Garcez Marins [MUSEU PAULISTA-USP]

Paulo de Martino Januzzi [CEA – PUC-CAMPINAS]

Raquel Rolnik [FAU-USP]

Renato Cymbalista [FAU-USP]

Ricardo Marques de Azevedo [FAU-USP]

Ricardo de Sousa Moretti [UF-ABC]

Ricardo Toledo Silva [FAU-USP]

Rogério Proença de Souza Leite [CECH-UFS]

Sarah Feldman [EESC-USP]

Silvana Barbosa Rubino [IFCH-UNICAMP]

Wilson R. dos Santos Jr. [POSURB – CEATEC – PUC-CAMPINAS]

### NORMALIZAÇÃO

Janete Gonçalves de Oliveira Gama

Maria Cristina Matoso

### REVISÃO

Nelson Luís Barbosa

### PROJETO GRÁFICO

Carla Castilho e Fernanda Ficher

### DIAGRAMAÇÃO

Carla Castilho | Estúdio

Victor Buck (assistente)

### IMAGEM DA CAPA

Jonathas Magalhães Pereira da Silva

### IMPRESSÃO

Gráfica Modelo LTDA

A *Oculum Ensaios* é uma publicação semestral do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da PUC-Campinas. 800 exemplares.

A reprodução de partes desta publicação é permitida somente mediante autorização do Conselho Executivo.

Para: *Oculum Ensaios*

Núcleo de Editoração SBI

Rod. D. Pedro I, km 136 – Sala 8 – Prédio Antiga Reitoria –

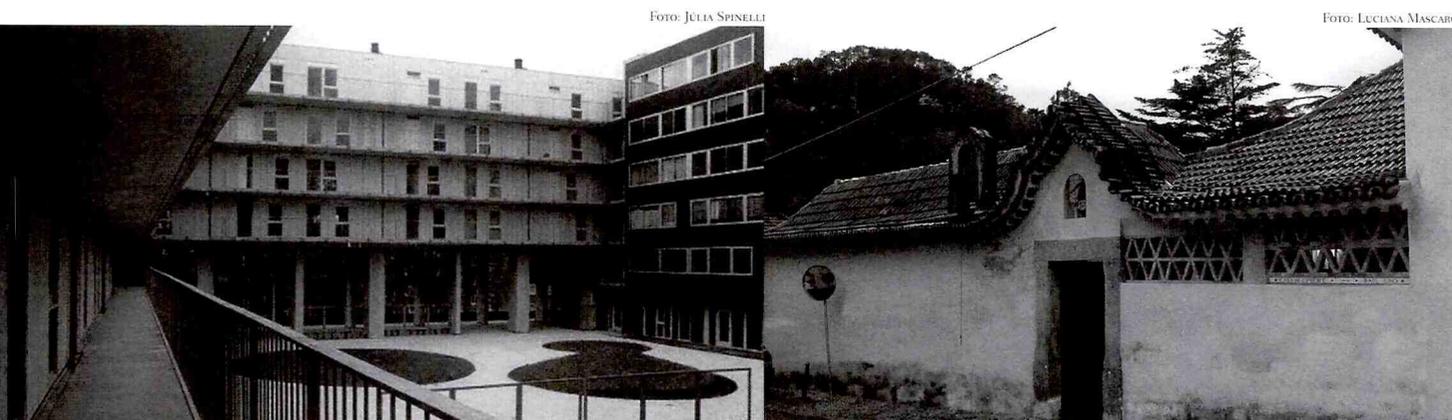
Parque das Universidades – 13086-900 – Campinas – SP – Brasil

Fone: 55+19+3343-7401 – Fax: 55+19+3343-7271

[ceatec.revistaoculum@puc-campinas.edu.br](mailto:ceatec.revistaoculum@puc-campinas.edu.br)

[sbi.nucleoeditoracao@puc-campinas.edu.br](mailto:sbi.nucleoeditoracao@puc-campinas.edu.br)

ISSN 1519-7727



Vista do interior do conjunto em Osdorp, Holanda.

Fachada da Casa do Cipreste, Sintra, Portugal.

- 4** Ensaio Visual O RISCO COMO HERANÇA E LEGADO  
| Jonathas Magalhães Pereira da Silva
- 12** CONCEITO E MÉTODO: ANÁLISE DO CONCURSO EUROPEAN EM OSDORP, HOLANDA  
| Julia Spinelli, Leandro Medrano
- 26** DA COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE (1937) AO DEPARTAMENTO DE URBANISMO NO RIO DE JANEIRO (1945): UMA INTERPRETAÇÃO (RELACIONAL) PELO ACERVO DOCUMENTAL DO ENGENHEIRO JOSÉ DE OLIVEIRA REIS | Rodrigo Santos de Faria
- 42** CONSTRUTORES ANÔNIMOS EM CAMPINAS (1892-1929): REFLEXÕES SOBRE O ESTUDO DA HISTÓRIA DA ARQUITETURA | Rita de Cássia Francisco
- 52** RAUL LINO: UMA LEITURA DOS PROJETOS DAS “CASAS PORTUGUESAS”  
| Luciana Pelaes Mascaro, Maria Ângela Bortolucci, Júlia Maria Lourenço
- 66** PROTEÇÃO DE PAISAGENS CULTURAIS NO RIO DE JANEIRO: NOVAS ESTRATÉGIAS E EXPERIMENTAÇÕES. O CASO DA REGIÃO DE SÃO CRISTÓVÃO  
| Mônica Bahia Schlee, Marcos André dos Santos, Jeanice Magina, Henrique Fonseca, Heloá Correia de Paula, Maria Celeste Machado Tavares Pereira
- 86** DESAFIOS PARA O FUTURO SUSTENTÁVEL DA ILHA DE FERNANDO DE NORONHA: A VISÃO ECOSISTÊMICA DA OCUPAÇÃO URBANA | Liza Maria Souza de Andrade, Viridiana Gabriel Gomes, Marcos Borges Dias
- 106** Clássico METODOLOGIA DE PESQUISA | Flávio Villaça
- 116** Resenha O MITO DA CIDADE GLOBAL  
| por Laura Machado de Mello Bueno, Samuel Cusin Pupo
- 125** RESUMOS DE DISSERTAÇÕES



## O RISCO COMO HERANÇA E LEGADO

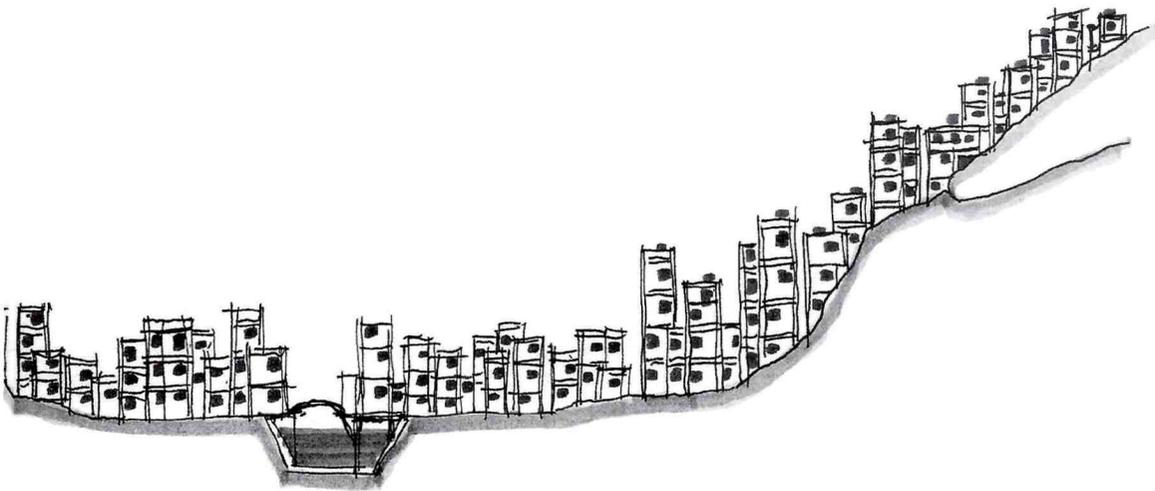
A revista *Oculum* números 9-10 abre espaço, entre suas páginas, para a publicação de uma série de desenhos meus feitos em momentos e contextos diversos. São croquis feitos durante reuniões, discussões e reflexões sobre questões urbanas e humanas. Alguns traços surgiram de acalorados debates no desenvolvimento de projetos, planos, concursos e pesquisas; outros registros são fruto de uma ação ágil na tentativa de congelar nosso olhar: deixar registrada alguma reflexão ou sentimento.

O desenho como registro, a imagem como memória, o traço como pensamento, o risco como expressão ou o croqui como linguagem são percursos hipotéticos que poderiam ser explorados neste pequeno texto. Entretanto, ao invés de elaborar um texto que teorize o ato de desenhar, procura-se traduzir em palavras, desenhadas pela escrita, o significado e o uso da linguagem pela qual o arquiteto urbanista elabora o pensamento e se comunica com o mundo.

Trata-se de registrar o risco, que não costuma ter a pretensão de servir a algo, mas simplesmente atender a utilidade que o gerou. Parte-se então de uma necessidade motivada por um claro objetivo: a intenção do convencimento, o desespero de revelar algo, a superação de outros recursos linguísticos, a incapacidade de preservar lembranças ou a possibilidade da elaboração da síntese. Tudo na tentativa de responder as intrínsecas limitações humanas.

A arrogância de valorar o belo não faz parte do processo de elaboração de um croqui. Interessa o recado e não o efeito. O rabisco procura apenas trabalhar com a realidade que ora convence e ora desaponta seu interlocutor. Costuma trair seu criador, comete injúrias, falseia a realidade, engana a memória, jura verdades contestáveis. O desenho é uma mentira e por ser infiel permite-se questionar a realidade.

O rabisco, portanto, apresenta-se como um instrumento revolucionário, não tem fronteiras nem materialidade única. Pode ser filho da lapiseira e do papel, da areia e do dedão do pé, da lata de spray e do muro, da tela e do mouse, da gestualidade e do espaço. Os gêneros se confundem, são indiscriminadamente suporte e ator. Desenho e desenhado, visíveis ou não, são matérias na elaboração do pensamento e na construção do argumento.



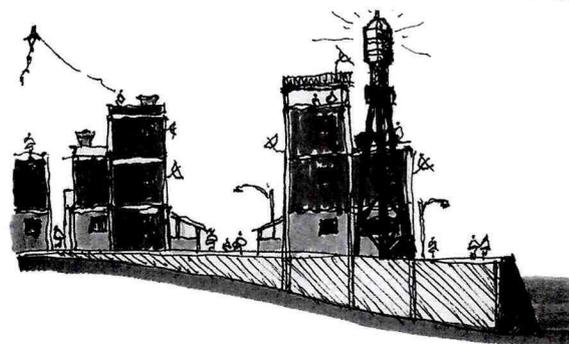
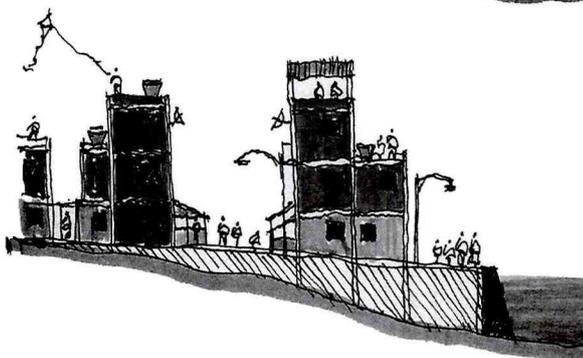
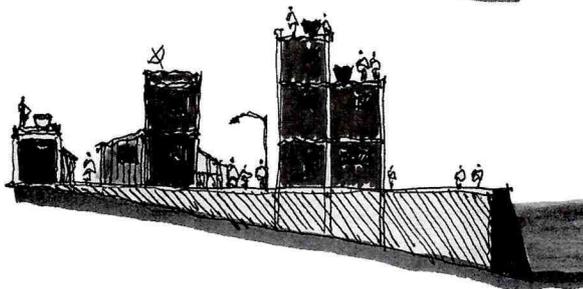
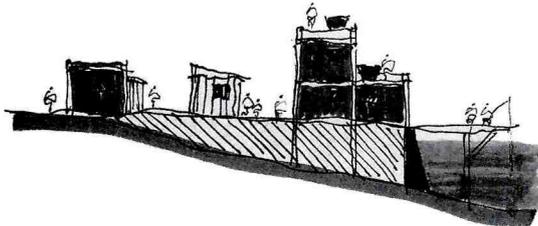
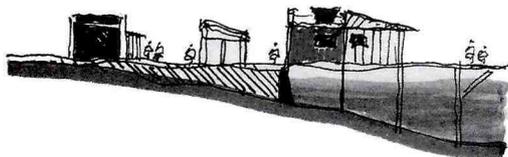
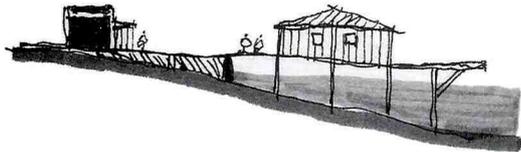
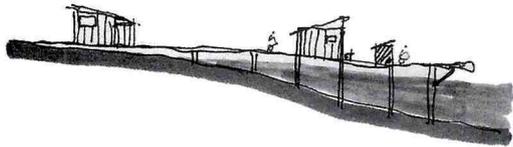
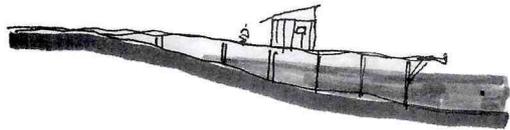
Penso, logo desenho ou penso quando desenho? Em todos os seus detalhes, o risco organiza o pensamento: a estrutura territorial se evidencia, o processo de ocupação desnuda suas diferentes faces, as conexões são identificadas, o interesse é revelado. Tudo se torna explícito para quem desenhou, com diferentes significados para o observador. Não se trata de um limite da linguagem, pois todas as mensagens estão abertas a inúmeras interpretações. O desenho não delimita, ao contrário: imagina, questiona, estabelece novas conexões e por isso provoca o ato criador.

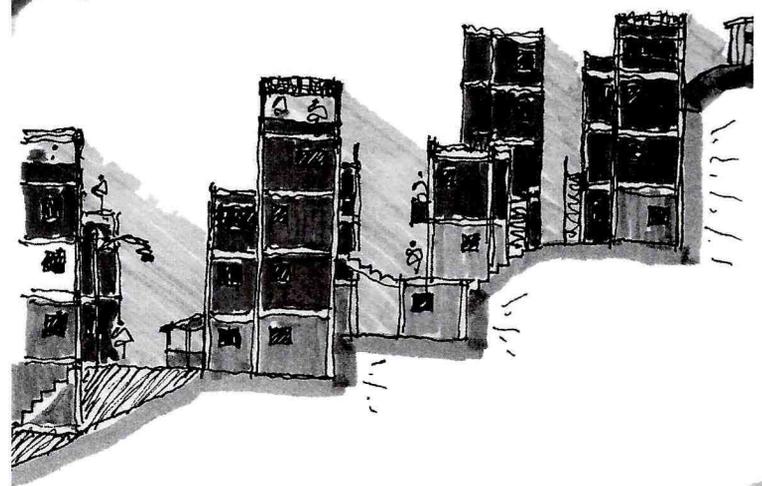
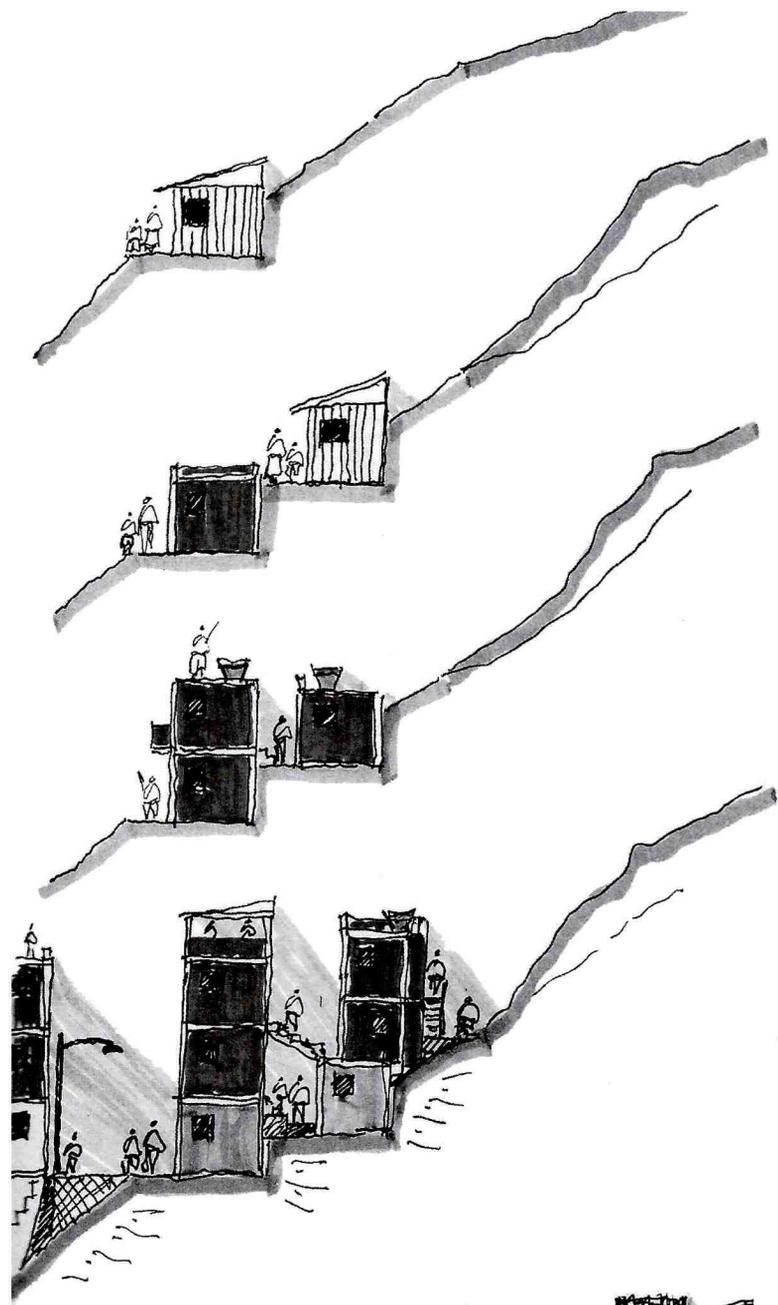
A Espessura, a Cor, a Textura: diversos elementos que carregam específicas intenções. Se a Espessura do traço é a lente da profundidade, simultaneamente, cria hierarquia e estabelece prioridade. Se a Cor só não amedronta as crianças, por sua vez materializa nossa cultura em significados estabelecidos desde o início da nossa relação com o mundo. Se a Textura conquista significação, para conotá-la são inevitáveis calma e respiração constante.

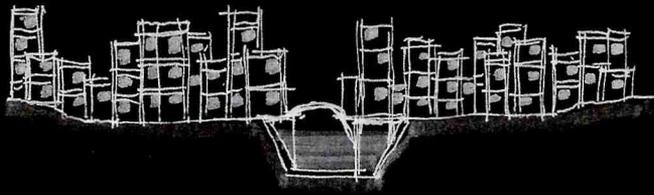
Desenho é um ser inconsequente. É amigo do erro. Tem algo de Saci. Quer brincar com o pensamento alheio, mas é limitado, defeituoso. Some sem avisar. Não revela tudo sempre. Gosta de fazer rir, pregar peças. Não se leva a sério, mas com seriedade representa a sociedade, seus desejos e suas contradições.

Sentimentos encontram-se escondidos no risco. Sempre guarda a lembrança do ato. A memória se rejuvenesce ao se deparar com as linhas e manchas que guardam o dia, a hora, a luz, a temperatura, o perfume e o estado de espírito de seu criador. Por isso croquis são carregados de magia e possibilitam maquinar o tempo: volta-se ao passado e projeta-se o futuro.

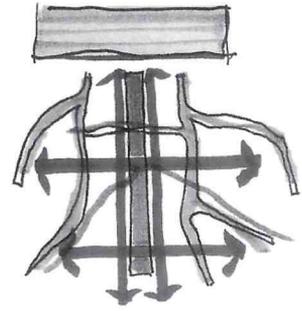
Nada do que escrevo o leitor provavelmente perceberá em rabiscos alheios. A ação é necessária. O presente texto é um convite a experimentar outra linguagem, que não passa pelo limite dos idiomas nem pela determinação de idades. Uma linguagem humanamente universal e contraditoriamente individual.



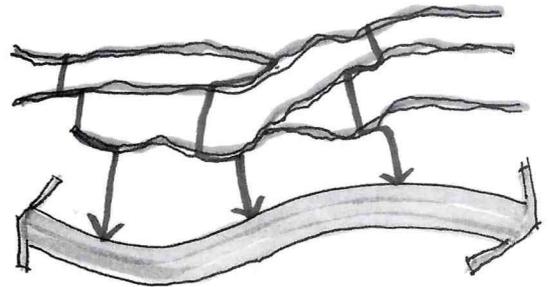




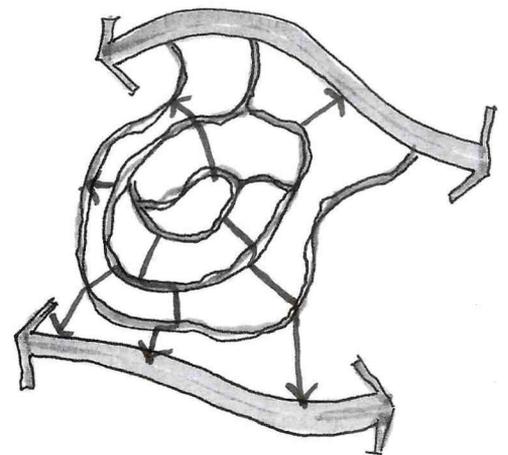
ALAGADOS

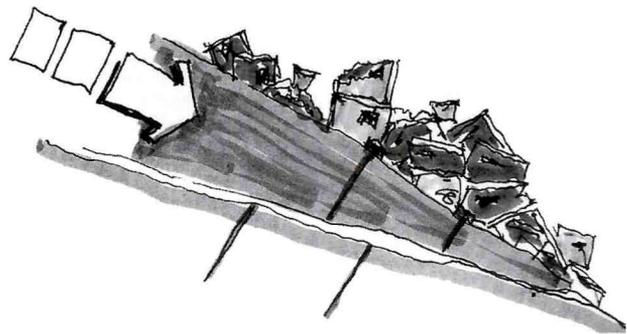
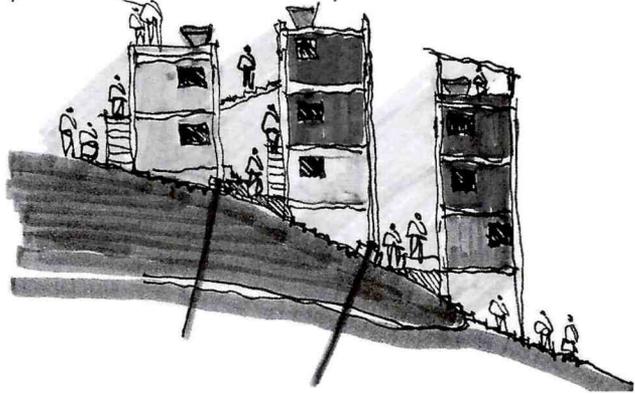
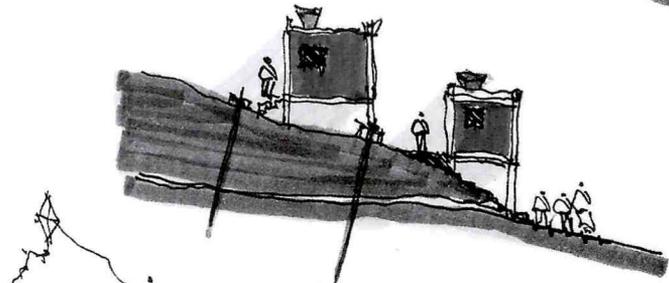
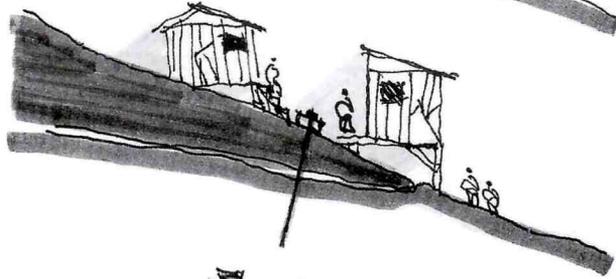
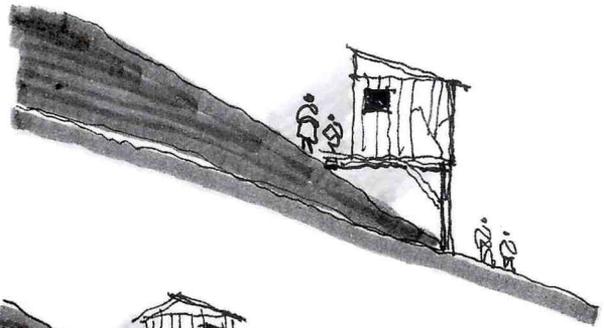


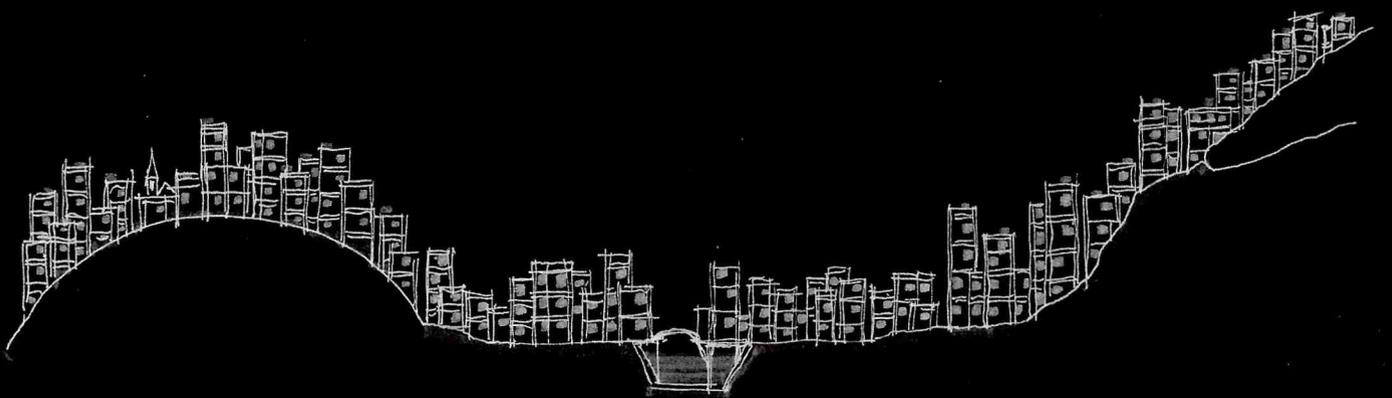
ENCOSTAS

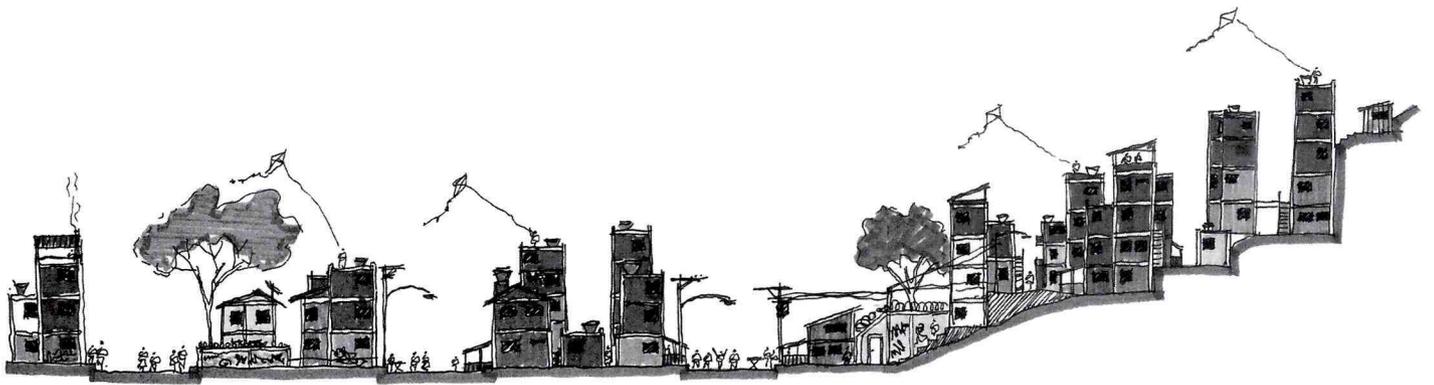


MORROS









**CONCEITO E MÉTODO: ANÁLISE DO CONCURSO EUROPEAN EM OSDORP, HOLANDA**

Julia Spinelli, Leandro Medrano

Professora | Universidade Estadual de Campinas, SP, Brasil .

Professor Doutor | Universidade Estadual de Campinas | Faculdade de Engenharia Civil, Curso de Arquitetura e Urbanismo | Av. Albert Einstein, 951, Barão Geraldo, 13083-852, Campinas, SP, Brasil | Correspondência para/*Correspondence to:*  
L.MEDRANO | *medrano@fec.unicamp.br*

## **CONCEITO E MÉTODO: ANÁLISE DO CONCURSO EUROPAN EM OSDORP, HOLANDA**

### **INTRODUÇÃO**

A possibilidade de inovação e de proposição é maior em concursos públicos de arquitetura (Santos, 2002). Isso se dá, pois, em geral, há menos limitações na criação dos projetos e não há relação com clientes (embora não se possa dizer que não haja clientes). Além disso, a própria proposição de um concurso público normalmente vem agregada a uma expectativa maior quanto à escolha de um projeto que apresente alguma “novidade” entre os competidores; enfim, seguindo-se critérios definidos de avaliação, é possível, de fato, escolher-se o mesmo projeto. Outro destaque relativo ao tema é o fato de que a realização de competições de projetos provoca, obrigatoriamente, a discussão atualizada das necessidades das cidades contemporâneas e do avanço da arquitetura, quaisquer que sejam os temas e programas apresentados. Concursos públicos permitem também a participação tanto de arquitetos experientes quanto daqueles recém-formados, colocados sob um mesmo critério de julgamento (o anonimato).

### **O CONCURSO EUROPAN**

Surgidos em 1988, os concursos European estimulam a discussão arquitetônica e urbana a respeito dos novos modos de morar e das novas formas de urbanidade. Sua relevância se deve, sobretudo, à sua inovação e à grande porcentagem de projetos construídos, contribuindo para a evolução e a disseminação das ideias ali apresentadas. Seu objetivo principal é trazer a

inovação para a arquitetura, ainda que de início num âmbito predominantemente europeu. Embora exista há pouco menos de duas décadas, o concurso já acumulou um histórico que permite analisar a qualidade dos projetos e as ideias bastante arrojadas que os presidiram.

## HISTÓRICO E CARACTERÍSTICAS DO CONCURSO

O primeiro concurso Europan, realizado em 1989, foi o resultado da ampliação, para toda a Europa, dos concursos do *Programme d'Architecture Nouvelle* (PAN), franceses, promovidos pelo Instituto Nacional de Arquitetura da França e voltados para jovens arquitetos. Os *Programme d'Architecture Nouvelle* tinham como princípio promover o debate de arquitetura e urbanismo no país através da implementação de arquiteturas inovadoras por uma geração de arquitetos jovens. Tais concursos emergiram das críticas à moradia estandardizada do movimento moderno e, portanto, buscavam alternativas para os novos modos de morar (PUCA, 2000). Ainda que suas ideias e anseios estivessem voltados especificamente para questões de projetos de arquitetura, centrados nas tipologias dos alojamentos, os concursos PAN apresentavam-se como vanguarda na discussão arquitetônica que contestava os resultados do longo domínio do ideário da arquitetura moderna nas cidades europeias, no período que já trazia publicações paradigmáticas como *Morte e vida de grandes cidades* (Jacobs, 1961), *A arquitetura da cidade* (Rossi, 1966) e *Aprendendo com Las Vegas* (Venturi et al., 1977).

Ao tornar-se europeu, o concurso foi expandindo gradualmente seus objetivos (antes voltados para as tipologias e as edificações) até atingir o desenho da cidade; hoje, coloca-se à frente de questões espaciais que envolvem tanto o projeto arquitetônico quanto o projeto urbano. Seus temas são baseados em demandas da cidade contemporânea tais como: hábitat, espaços públicos, espaços de trabalho, mobilidade e acessibilidade, sustentabilidade etc. (Quadro 1).

A Federação Europan, responsável pela organização e coordenação do concurso, é composta por representantes dos diversos países participantes. Em 1988, nove países formavam a equipe da federação; hoje, esse número chega a 22 países participantes<sup>1</sup>. A Federação é também responsável pela viabilização do concurso a cada dois anos e para tal conta com o auxílio das organizações nacionais.

Antes do lançamento do concurso, realizam-se palestras e debates acerca do tema sugerido e dos locais indicados para intervenção. A partir dessas discussões, promovidas pela organização do Europan e abertas ao público em geral, os comitês nacionais estabelecem programas para cada local e a classificação deles em subtemas.

Os objetivos de tais eventos são auxiliar a formação de extensa base teórica e conceitual para a finalização da parte organizacional do concurso e permitir que os participantes possuam um conhecimento aprofundado (e comum a todos) sobre o local de intervenção. Desse modo, espera-se garantir a melhora, a cada concurso, das propostas apresentadas pelas equipes.

**QUADRO 1 – Temáticas e datas dos concursos PAN e EUROPAN.**

PAN		
1	1972	[sem tema]
2	1972	[sem tema]
3	1973	[sem tema]
4	1973	[sem tema]
5	1974	Hábitat na cidade média
6	1974	Hábitat de turismo social
7	1975	[sem tema]
8	1976	[sem tema]
9	1977	Melhoria dos grandes conjuntos
10	1978	[sem tema]
11	1980	Franjas de cidades
12	1982	Do alojamento aos equipamentos de bairro
13	1984	Construir o subúrbio
14	1987	O alojamento em questão
EUROPAN		
1	1988-1989	Evolução dos modos de vida e arquitetura do alojamento
2	1990-1992	Habitar a cidade: requalificação de espaços urbanos
3	1993-1995	Em casa na cidade: urbanizando áreas residenciais
4	1995-1997	Construir a cidade sobre a cidade: transformação de sítios urbanos contemporâneos
5	1998-1999	Novas paisagens do hábitat: deslocamentos e proximidades
6	1999-2001	Entre cidades: dinâmicas arquitetônicas e novas urbanidades
7	2003-2004	O desafio suburbano: intensidade urbana e diversidade habitacional
8	2005-2006	Urbanidade europeia: projetos estratégicos
9	2007-2008	Urbanidade europeia: cidades sustentáveis e novos espaços públicos

PAN: Programme d'Architecture Nouvelle.

Podem participar do concurso arquitetos com até 40 anos no momento da inscrição. A exigência, que limita a participação dos arquitetos apenas àqueles mais jovens, muitas vezes recém-formados, deve-se à intenção de estimular a produção de trabalhos inovadores e inusitados, além de estabelecer uma base conceitual que poderá evoluir ao longo dos anos (Vos, 1996; Ibelings & Koekebakker, 2006).

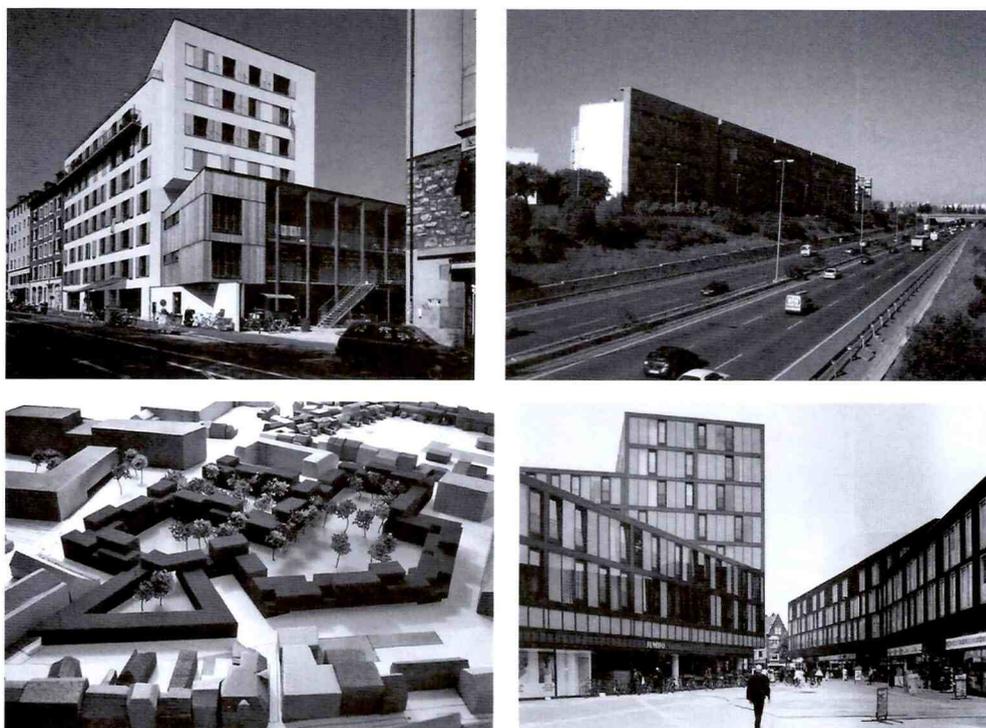
## IMPLEMENTAÇÕES

A premiação no concurso European não implica a execução do projeto proposto. Isso porque, nos regulamentos do concurso, prêmio e contratação dos arquitetos não estão articulados. A organização European, no entanto, predispõe-se a buscar os auxílios necessários à

evolução e à construção dos projetos vencedores, sem garanti-las porém. Diante disso, o desenvolvimento das negociações se processa em etapas, organizadas inicialmente pelo concurso e posteriormente conduzidas pelas municipalidades.

No intuito de tornar possíveis os acordos para a negociação da implementação dos projetos vencedores, os comitês nacionais do Europan organizam *workshops* com os arquitetos premiados, bem como com representantes dos municípios (locais de intervenção) e representantes de possíveis construtores/financiadores (empresas públicas ou privadas). Depois de estabelecidos os contratos, o projeto é desenvolvido.

FOTO: JULIA SPINELLI, EUROSPAN NIDÉRLAND & OSTERMAN, 2004



**FIGURA 1** – Projeto para Ilot 13, Genebra, Suíça, premiado no Europan 2 e construído entre 1992 e 1997; conjunto habitacional S-30, em Sevilha, Espanha, premiado em 1996 (Europan 4) e construído em 1998; projeto premiado no Europan 8 para Tilburg (Holanda), de autoria do escritório Eklund TerBeek Architecture; Edifício CiBoGa, em Groningen (Holanda), projeto vencedor do Europan 3 holandês, de autoria do escritório S333, construído em 1997.

Fonte: Reboir & Bonnat, 2006.

As equipes premiadas apresentam suas propostas urbanas para as prefeituras municipais, iniciando debates acerca do local e das legislações urbanas existentes.

Essa primeira etapa de projeto é essencial para a realização dos objetivos do concurso: o Europan busca, através dos projetos premiados, discutir as questões urbanas existentes e apresentar novas propostas aos cidadãos e aos arquitetos. Por isso, espera-se dos participantes posturas crítica em relação às questões urbanas, distanciando-se da mera aceitação das normativas locais — nesse sentido, os eventos de discussão anteriores ao lançamento do concurso são de grande relevância. Durante a escolha dos premiados, o júri tem preferência por projetos e equipes que sejam capazes de negociar novas proposições — sobre legislação, programa ou novas configurações de espaços públicos —, o que também é uma forma de selecionar arquitetos capazes de fomentar a discussão arquitetônica num sentido mais inovador.

1995-1999 (projeto); 2000-2002 (realização)

Osdorp - Amsterdã, Holanda

ARONS EN GELAUFF

Floor Arons;  
Arnoud Gelauff

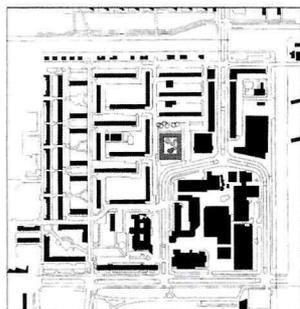
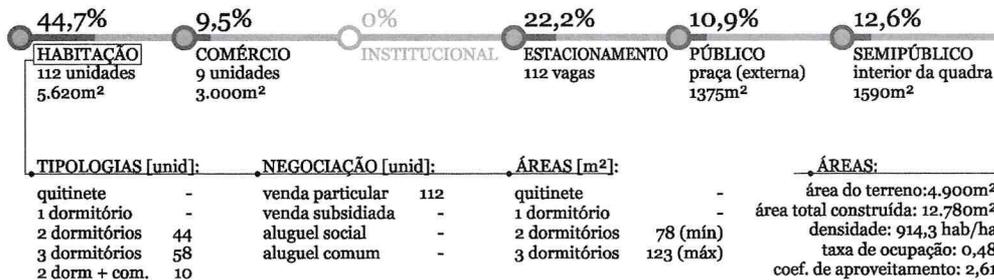
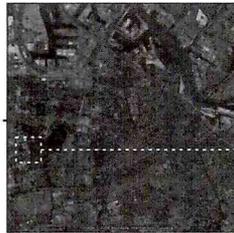
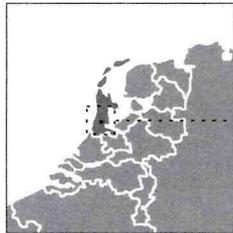
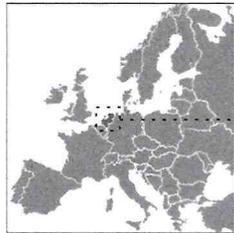
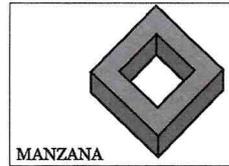


FIGURA 2 – Estudo de Caso: EUROPLAN 4 – Osdorpplein (Osdorp – Amsterdã, Holanda).

Em seguida, os projetos são desenvolvidos junto às empresas construtoras, públicas ou privadas, com as quais serão negociados os terrenos, a implantação da totalidade da proposta e as modificações sugeridas para o entorno. Nessa etapa são definidos quais elementos do projeto serão efetivamente construídos, se eles devem ter alguma modificação técnica e se o orçamento previsto está de acordo com a proposta apresentada.

Devido às inúmeras negociações entre os arquitetos e os representantes das empresas e municípios, é comum que os projetos sofram diversas alterações durante seus desenvolvimentos. Podem ser modificados também os locais de intervenção, uma vez que nem sempre está garantida, antes do término do concurso, a posse do terreno ou a execução do projeto vencedor. Em alguns casos, os projetos mudaram radicalmente de local — ou de cidade ou mesmo de país. Nesses casos, a equipe vencedora deve desenvolver outra proposta para a nova área disponível<sup>2</sup>. Tal situação, porém, não é a norma da maior parte das implementações. Em sua maioria, os projetos são pouco modificados com relação ao que foi apresentado no concurso; grande parte das alterações se dá devido a concessões de terrenos ou disponibilidade dos construtores para realizar a proposta por completo.

Desde o primeiro European foram construídos mais de 180 projetos, distribuídos em 12 países. No entanto, o concurso ainda não logrou atingir plenamente seus objetivos, segundo Meggelen e Foreword (2006, p.4). Apesar do aumento do número de clientes interessados em construir — ou do maior estímulo de agentes imobiliários ligados à construção de moradias —, as realizações não conseguiram atingir grande rede internacional. A inovação da arquitetura é um projeto de longo prazo e, num contexto internacional, ainda mais trabalhoso. No entanto, o concurso é visto como grande oportunidade para jovens arquitetos, pois, além de ser um laboratório de experimentações, tem o potencial de colocá-los em evidência. Diversos escritórios/arquitetos, hoje conhecidos como a nova geração da arquitetura europeia, ganharam prestígio a partir de premiações European, como: NL Architects, MVRDV, S333, Njiric+Njiric, VMX, Concko & Gautier, Arons en Gelauff, entre outros.

Portanto, apesar de não suprir a demanda significativa de moradias (e não se espera que suas construções supram-na, dado inclusive que se trata de uma quantidade muito considerável), o concurso estimula, de maneira turbilhonar, o debate sobre as cidades europeias, suas áreas urbanas consolidadas e a qualidade das habitações coletivas.

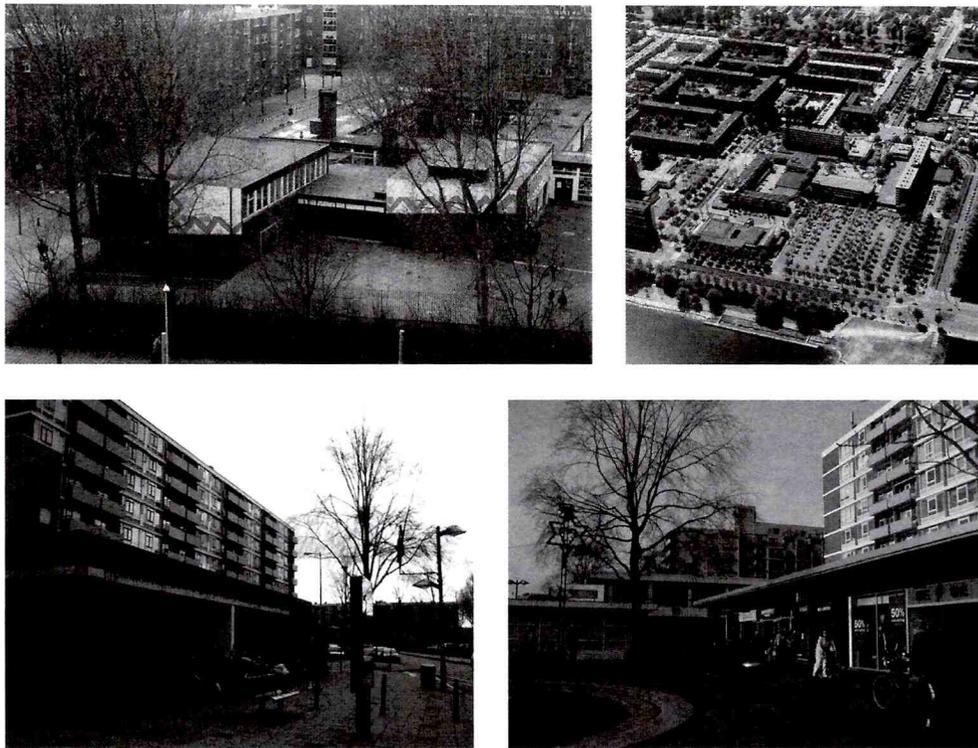
## CONTEXTO

O bairro de Osdorp surgiu nos anos 1950 como parte de um dos planos de expansão e reconstrução de território na Holanda do segundo pós-guerra, denominados Planos de Expansão Geral de Amsterdã (*Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam* — AUP). O projeto inicial do bairro previa uma organização suburbana, monofuncional (habitação), com ares de cidade-jardim. O bairro, cujo projeto foi desenhado pelo arquiteto holandês Cor van Eesteren, era considerado ainda periférico. Hoje, Amsterdã apresenta outra configuração urbana — com um somatório de novos bairros e expansões que incluem até mesmo a criação de territórios “artificiais” —, e Osdorp não tem mais a característica de bairro monofuncional ou suburbano. Ao contrário, o que se vê em Osdorp é uma intensa mistura de atividades com centros comerciais, conjuntos habitacionais, escolas, praças etc.; enfim, nota-se uma série de intervenções que se opõem ao projeto de Van Eesteren. Ainda assim, a estrutura viária do desenho inicial se mantém, assim como muitos dos edifícios habitacionais característicos da arquitetura moderna do período.

Desde os anos 1990, uma série de novas intervenções tenta redesenhar o bairro com a reconstrução (a partir de demolições de alguns dos edifícios antigos) de conjuntos habitacionais (para uso também multifuncional) e a renovação da malha viária. Em 1997, a construção do WoZoCo's — um conjunto habitacional para idosos, projeto do escritório holandês MVRDV que recebeu diversos prêmios de arquitetura — voltou as atenções para a região, também chamada de “Bairros Jardins do Oeste” (*Westelijke Tuinsteden*).

O sítio sugerido para o concurso em Osdorp era a sede de uma escola municipal, considerada subutilizada pelas autoridades regionais e que, portanto, seria demolida para dar lugar à construção do projeto vencedor. Entre as diversas classificações dadas aos ter-

FOTOS: JULIA SPINELLI



**FIGURA 3** – Em cima: antiga Escola Municipal e foto aérea do bairro de Osdorp, com seus vários conjuntos habitacionais modernos; embaixo: imagens do bairro de Osdorp.

Fonte: Pieters, 2003.

renos do concurso, o sítio em questão foi caracterizado como “bairro de habitação social”, devido à presença dos grandes conjuntos construídos nos anos 1950 (Vos, 1996).

A área também faz parte de um projeto urbano de grandes dimensões denominado *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra* (VINEX), o mais recente dentre os inúmeros projetos de recuperação de território feitos depois da Segunda Guerra Mundial, quando a Holanda teve cerca de 70% de seu território destruído. O projeto *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*, lançado no início dos anos 1990, consistiu em organizar a construção de 800 mil a 1 milhão de novas moradias em vinte anos, ocupando para isso grande parte das áreas agrícolas holandesas (Lootsma, 1997)<sup>3</sup>. Tal projeto gerou polêmica entre os arquitetos holandeses, em especial os da nova geração, e produziu diversas críticas diretas<sup>4</sup>. Muitos dos terrenos que foram disponibilizados para o concurso European faziam e fazem parte desse projeto de expansão.

No terreno de Amsterdã, segundo o edital do concurso European 4, deveriam ser projetadas áreas comerciais e de estacionamento, além do edifício de habitações. A área de estudo, maior que a área do projeto, estimulava os arquitetos a pensarem soluções para os conjuntos habitacionais antigos e áreas públicas, que já não eram considerados adequados às necessidades atuais e apresentavam problemas de segurança.

## IMPLANTAÇÃO E VOLUMETRIA

Arons en Gelauff optaram pelo desenho de um bloco tipo manzana europeia, de oito pavimentos, que contivesse todos os programas de forma fragmentada e original e que reservasse

aos condôminos uma área coletiva e privada. Dessa forma, o bloco retangular se volta para seu interior, circundando a praça interna. Sua implantação, porém, libera um pequeno espaço nos fundos do terreno para uma praça pública e arborizada. A praça interna é elevada — tem-se acesso a ela pelo segundo pavimento — e fica sobre os dois andares de garagens para automóveis. Essa estratégia foi escolhida devido à dificuldade e ao alto custo de uma construção subterrânea numa área com muitos canais e aterros. Já o acesso ao edifício se dá por meio de escadas e elevadores no térreo — porém, dez unidades habitacionais têm acesso direto pelo nível da rua, na face que se volta para a área de lazer pública. Voltadas para a face da avenida, estão dispostas as unidades comerciais, que não possuem passagem para o interior do conjunto.

O edifício, em suas fachadas, tem caráter multifacetado: as aberturas estabelecem relações com o entorno imediato. Os materiais aplicados foram escolhidos por baixo custo, produção industrial, fácil manutenção e durabilidade. Na face da avenida, a fachada é mais austera, sem varandas, e no térreo se veem as unidades comerciais, como em uma rua comercial comum. Já na face voltada para a rua lateral, onde se avista outro edifício habitacional, há varandas extensas. Na face oposta à da avenida, onde estão as unidades habitacionais com acesso pelo térreo, há uma abertura para a praça interna suspensa, de onde se pode ter uma visão maior do bairro.

### **ESPAÇOS PÚBLICOS, SEMIPÚBLICOS E PRIVADOS**

Os espaços projetados pelos arquitetos do DWL são hierarquizados e bem-definidos. Aos fundos do terreno, uma pequena praça pública foi requalificada com a reforma dos pisos e a colocação de bancos. Para essa praça estão voltadas dez unidades habitacionais que possuem, no térreo, uma sala que pode ser utilizada para fins comerciais. É também para essa praça que está voltada uma grande varanda suspensa, no nível da área coletiva dos condôminos. Essa abertura faz a ligação entre os espaços públicos e semipúblico do edifício — ou a praça externa e interna. A praça interna é menos arborizada — o piso é, na verdade, a laje de cobertura da garagem.

Todos os apartamentos possuem vista para essa praça interna e para o exterior do edifício, como podemos notar nas plantas dos pavimentos apresentadas.

Além da quadra do edifício, os arquitetos realizaram um projeto maior, para as quadras adjacentes, de acordo com as diretrizes do European (que pediam, além do projeto da edificação em si, um estudo urbano para a região). O projeto apresentado incluía a requalificação das calçadas e das quadras dos arredores, organizando pequenas praças públicas.

### **HABITAÇÕES**

Foram projetados 26 tipos diferentes de unidades habitacionais, que variam em tamanho (de 78m<sup>2</sup> a 123m<sup>2</sup>) e número de dormitórios (um, dois ou três). Tal variedade, além de contribuir para a ocupação do edifício por diversos tipos de famílias, facilitou a venda das unidades por um preço mais baixo do que o usual em Osdorp.

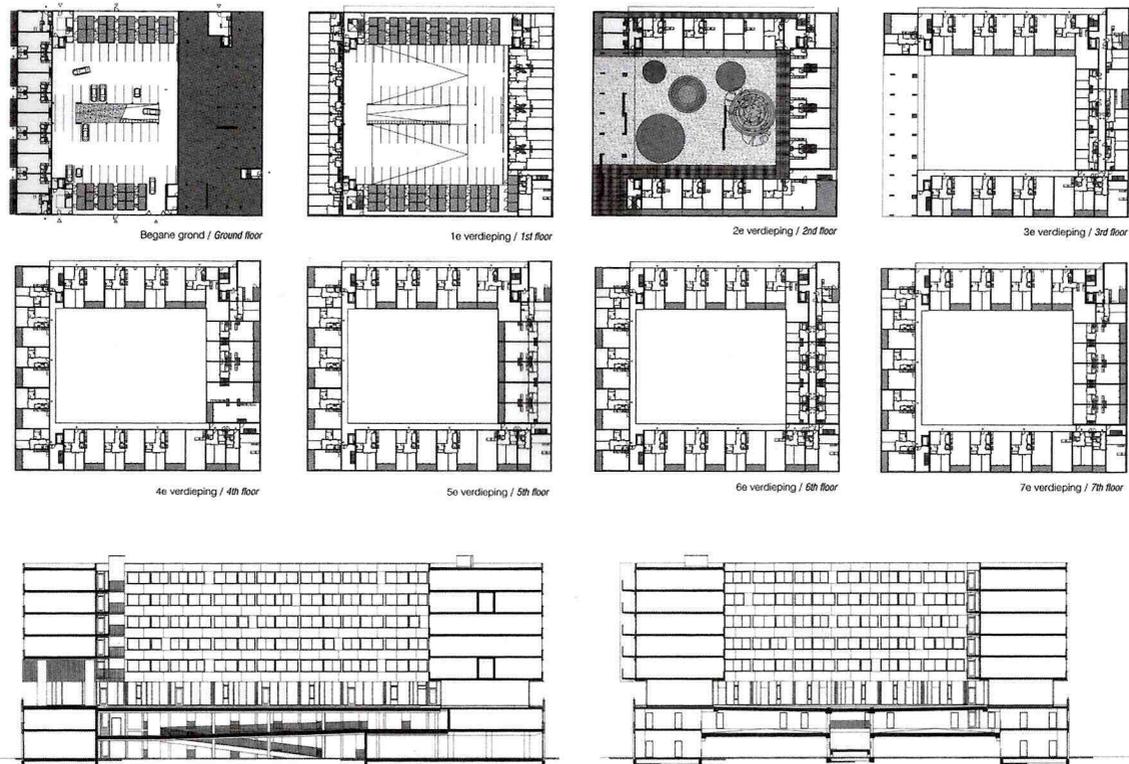


FIGURA 4 – Plantas e cortes (s/esc).

Fonte: Pieters, 2003.

Os apartamentos no segundo pavimento (o primeiro pavimento com residências) têm acesso pela praça central e pé-direito mais alto (3,5m), de modo a garantir iluminação suficiente. Os demais apartamentos têm varandas que se voltam para a praça central ou para o exterior da quadra. Há também dez unidades no térreo, voltadas para os fundos do terreno, que possuem entrada direta pela praça pública através de uma sala independente, que poderia ser utilizada como espaço comercial.

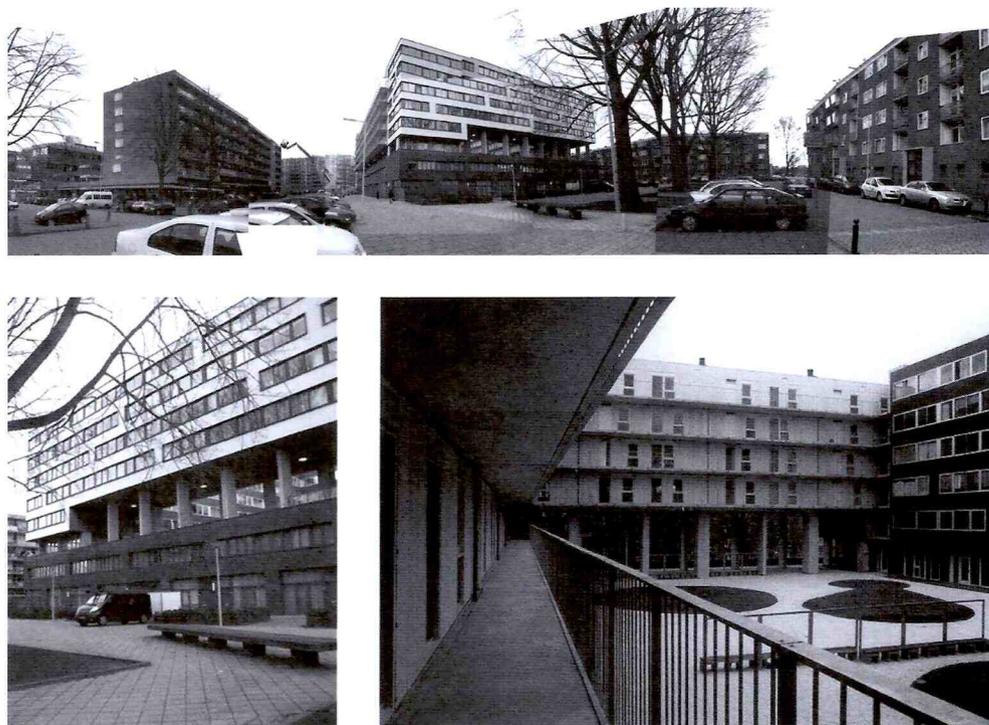
## SISTEMA CONSTRUTIVO

A estrutura da construção segue um sistema de pilares e vigas metálicos, com paredes estruturais a cada 5 metros e fechamentos internos leves. Alguns dos materiais aplicados (interna e externamente) são: concreto, vidro, alumínio, madeira e tijolos. A variedade dos materiais possibilitou a heterogeneidade mínima desejada nas fachadas, sem, porém, destacar o conjunto do entorno — madeira, tijolos e vidro são, tradicionalmente, materiais comuns na construção civil holandesa.

## ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

O novo edifício escolhido para Osdorp representa a intenção contemporânea da arquitetura holandesa de afastar-se das ideias de planejamento moderno e de renovar conceitos. O edifício apresenta novos modos de morar em diferentes tipologias, estimulando a mistura social, além de concentrar diversas atividades, caracterizando-se como uma construção

Fotos: J. LA SPINELLI



**FIGURA 5** – O edifício e seu entorno: vista dos fundos (praça e unidades habitacionais com área para comércio) e vista do interior do conjunto.

Fonte: Mozas, & Per, 2006.

multifuncional. A implantação típica de uma manzana europeia, ainda que tenha, em suas fachadas, referências ao entorno, destaca-se na paisagem do bairro. É emblemática no projeto a busca pela revisão das tradições tipológicas locais e, ao mesmo tempo, a superação de suas evidências formais.

A escolha do júri, nesse caso, enfatiza a renovação que vem sendo feita no bairro de Osdorp (e que se estende a outros bairros de Amsterdã e à Holanda), com a construção de edifícios com arquitetura experimental e contemporânea. Destaca-se, assim, a condição de vanguarda da arquitetura holandesa. O projeto do DWL, assim como o WoZoCo's, do MVRDV, foram apenas as primeiras realizações dessa renovação. Hoje, ao visitar o bairro, podemos verificar uma série de novas construções, projetadas por grupos de arquitetos da *novíssima geração*<sup>5</sup>, que continuam representando e enfatizando novos paradigmas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O concurso European busca novas soluções arquitetônicas e urbanas para as questões relacionadas à habitação coletiva nas cidades europeias. Para alcançar esse fim, a organização do concurso procura estabelecer parâmetros metodológicos e conceituais que guiem tanto as equipes participantes quanto o corpo de jurados. Entre os instrumentos utilizados, destacam-se: palestras e seminários; grande quantidade de informação sobre os terrenos e área urbanas; composição de júri internacional, diferente para cada país; julgamento em várias fases; longo período de desenvolvimento de projetos etc.

Os resultados, em geral, correspondem às expectativas: são apresentadas soluções que ultrapassam as questões endógenas ao modernismo europeu e, ao mesmo tempo, que assimilam sua história e valor cultural. Ainda, as características dos sítios de intervenção são fundamentais ao desenvolvimento dos projetos — não por seus aspectos tipológicos ou formais, e sim pelo entendimento das dinâmicas programáticas que caracterizam a urbanidade europeia. O projeto em Osdorp é um exemplo da compreensão dessas ideias.

No Brasil, os concursos de arquitetura destinados à habitação coletiva ou a projetos urbanos, além de escassos, não têm a mesma complexidade em suas formulações. Isso, associado às deficiências formativas da disciplina, acentuadas nas últimas décadas, tem refletido na pouca expressividade e repercussão de seus resultados.

É fato que concursos não têm poder, por si mesmos, para transformar de maneira significativa o pensamento arquitetônico; há, porém, potencialidade intrínseca neles, a qual não se efetivará se seguirem os moldes atuais, que poderiam ser, pouco a pouco, transformados. Afinal, é inegável que a apreensão da arquitetura se dá a partir da experiência acumulada — reflexões e práticas, sempre articuladas.

FOTOS: JULIA SPINELLI



FIGURA 6 – Osdorp, Amsterdã – em cima: WoZoCo'z (de autoria do escritório MVRDV, construído em 1997); embaixo: Town Gardens (DP6 Architectuurstudio, 2006).

## AGRADECIMENTOS

À Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo, pelo apoio a essa pesquisa.

## NOTAS

- Os países participantes são: Alemanha, Áustria, Bélgica, Croácia, Dinamarca, Eslovênia, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Irlanda, Letônia, Noruega, Portugal, Reino Unido, República Tcheca, Suécia, Suíça (Europan-Europe, 2007).
- Mesmo que o projeto vencedor não seja executado, o comitê do European decide manter a equipe premiada para que ela elabore nova proposta, em vez de realizar outro concurso. O comitê esclarece seus critérios de julgamento, que são direcionados à inovação proposta e à capacidade de negociação das equipes. Desse modo, ao premiar um projeto, considera-se a aptidão da equipe no debate arquitetônico e urbano, sendo, portanto, descartada a necessidade de novo concurso caso não possa ocorrer a implementação do projeto vitorioso.
- Hoje, devido ao sucesso das novas implementações, o projeto *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra* (VINEX) foi estendido tanto no número de moradias quanto nos prazos. Partes dos projetos de expansão poderão ser vistos em *Vinex, an Atlas of Recent Dutch Suburban Planning*, da editora 010, a ser publicado.
- Alguns exemplos: (1) O projeto conceitual da *Pig City* (Cidade dos Porcos) do escritório MVRDV, onde as produções de porcos e agrícolas seriam organizadas em torres de 700 metros de altura, liberando o território para uso residencial; (2) A intervenção organizada pelo arquiteto paisagista Adriaan Geuze, do escritório West 8, no Instituto de Arquitetura Holandês (NAi), em 2003: foi espalhado um milhão de casas em miniatura ocupando todo o chão do edifício, numa tentativa de evidenciar a ocupação plena e horizontal do solo holandês pelo projeto VINEX. Ambas as atitudes sinalizavam a crítica da maneira de morar holandesa, em edificações horizontais, e defendiam a verticalização, pouco aceita culturalmente (Merino, 1997; Mestre, 2001; Moreno & Grinda, 2002).
- A nova geração holandesa, também chamada de *superdutch*, foi representada pelos escritórios da primeira geração pós-OMA – entre eles, MVRDV; Njiric+Njiric; NL Architects; FOA - Foreign Office Architects; West 8 etc. Em geral, trata-se de equipes que passaram a trabalhar com as questões primeiramente elaboradas por Rem Koolhaas. A novíssima geração é formada pelos arquitetos da segunda geração pós-OMA (García-Herrera, 2000).

## REFERÊNCIAS

- ARONS EN GELAUFF. *Projects office*. Available from: <<http://www.aronsengelauff.nl/>>. Cited: 1 May 2007.
- EUROPAN. *European 9 Rules*. Disponível em: <[www.europan-europe.com](http://www.europan-europe.com)>. Acesso em: 5 nov. 2006.
- EUROPAN EUROPE. *Implementations*. Available from: <[www.europan-europe.com](http://www.europan-europe.com)>. Cited: 1 May 2007.
- EUROPAN EUROPE. *Winner projects (1998-2010)*. Available from: <[www.europan-europe.com](http://www.europan-europe.com)>. Cited: 1 May 2007.
- EUROPAN NEDERLAND. *Implementations; winner projects; rules; jury comments*. Available from: <[www.europan.nl](http://www.europan.nl)>. Cited: 1 May 2007.
- GARCÍA-HERRERA, A. *La lozana disciplina*. Madrid, 2000. p.16-28. (Av Monografias, n.83).
- IBELINGS, H.; KOEKEBAKKER, O. *European 8: European Urbanity and Strategic Projects*. Rotterdam: NAI Publishers, 2006.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades americanas*. São Paulo: Martins Fontes, 1961.
- LOOTSMA, B. *Innovación y diferencia: arquitectura y urbanismo holandeses de los noventa*. Madrid, 1997. p.19-26. (Arquitectura Viva, n.54).
- MEGGELEN, B. V. FOREWORD. In: Ibelings, H; Koekebakker, O. (coord.). *European 8: European Urbanity and Strategic Projects*. Rotterdam: NAI Publishers, 2006, p.4-7.
- MERINO, D. *Nueve más uno: retrato de una generación emergente*. Madrid: Arquitectura Viva SL, 1997. p.32-37. (Arquitectura Viva, n.54).
- MESTRE, J. *Conversación con Adriaan Geuze*. Madrid, 2001. p.53-57. (Quaderns, n.228).
- MORENO, C. D., GRINDA, E. G. *Redefiniendo las Herramientas de la Radicalidad* [Una conversación con Winy Mass, Jacob van Rijj y Nathalie de Vries]. Madrid, 2002. p.6-23. (El Croquis, n.111).
- MOZAS, J.; PER, A.F. *Densidad: Nueva vivienda colectiva*. Vitória-Gasteiz: a+t, 2006.
- OOSTERMAN, A. *The social recapture of the city*. Rotterdam: Uitvegers, 2004. (Europan Implementations).
- PIETERS, D. *Fanciful eruption: 112 housing units, 112 parking spaces, 1.200m<sup>2</sup> business in Osdorpplein, Amsterdam*. Athens: Ultimetly Books, 2003. (Europan Implementations, v.18).
- PUCA. *Thème: European*. 2000. Available from: <<http://www.archi.fr/PUCA-CCH>>. Cited: 9 Mar. 2007.
- REBOIR, D. Negotiated ideas. In: REBOIR, D.; BONNAT, F. (Coord.). *European 1 to 6 Implementations*. Paris, 2006. p.10-13.
- REBOIR, D.; BONNAT, F. (Coord.). *European 1 to 6 Implementations*. Paris, 2006.
- ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes: 1966.
- SANTOS, V. C. *Concursos de arquitetura em São Paulo*. São Paulo, 2002. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.
- VENTURI, R.; BROWN, D.S.; IZENOUR, S. *Aprendendo com Las Vegas*. São Paulo: Cosac Naify, 1977.
- VOS, E. *European 4: constructing the town upon the town - transformation of contemporary urban sites*. Rotterdam: NAI Publishers, 1996.

## RESUMO

Surgidos em 1988, os concursos European estimulam a discussão arquitetônica e urbana a respeito dos novos modos de morar e das novas formas de urbanidade. Embora exista há pouco menos de duas décadas, o concurso já acumulou um histórico que permite analisar a qualidade dos projetos e as ideias bastante arrojadas que os presidiram. O primeiro concurso European, realizado em 1989, foi o resultado da ampliação, para toda a Europa, dos concursos do *Programme d'Architecture Nouvelle*, francês, promovidos pelo Instituto Nacional de Arquitetura da França e voltados para jovens arquitetos. O *Programme d'Architecture Nouvelle* tinha como princípio promover o debate de arquitetura e urbanismo no país através da implementação de arquiteturas inovadoras por uma geração de arquitetos jovens e apresentava-se como vanguarda na discussão arquitetônica que contestava os resultados do longo domínio do ideário da arquitetura moderna nas cidades europeias, no período que já trazia publicações paradigmáticas como *Morte e vida de grandes cidades*, *A arquitetura da cidade* e *Aprendendo com Las Vegas*. Este artigo busca apresentar o concurso e suas bases, conceitos e modelos e faz uma análise de um projeto para Osdorp, na Holanda, vencedor do European 4.

**PALAVRAS-CHAVE:** Concursos de arquitetura. Habitação coletiva. Habitação de interesse social.

## **CONCEPT AND METHOD: AN ANALYSIS OF THE EUROPEAN COMPETITION FOR OSDORP, NETHERLANDS**

### **ABSTRACT**

*The European competitions created in 1988 stimulate the debate on architectural and urban matters about new housing and forms of urbanity. Although they have been held for only two decades, this competition has already accumulated enough history that allows us to analyse the quality of the projects and the innovative ideas that presided them. The first European was the result of the extension, to all Europe, of the Programme d'Architecture Nouvelle French competitions. The Programme d'Architecture Nouvelle has as the main idea promoting the architectural and urban debate through the implementation of innovative projects designed by young architects. The PAN were also presented as an avant-garde instrument that contests the results from modern architecture in European cities — in the same period, the most important critics on modern architecture were published, such as: Death and life of great American cities, The architecture of the city and Learning from Las Vegas. This paper intends to present the European competition and its concepts, and analyses the winning project for Osdorp, Netherlands.*

**KEYWORDS:** Architectural competitions. Collective housing. Social housing.

DA COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE (1937) AO DEPARTAMENTO DE URBANISMO NO  
RIO DE JANEIRO (1945): UMA INTERPRETAÇÃO (RELACIONAL) PELO ACERVO DOCUMENTAL  
DO ENGENHEIRO JOSÉ DE OLIVEIRA REIS | Rodrigo Santos de Faria

Professor Doutor | Universidade de Brasília | Faculdade de Arquitetura  
e Urbanismo | Instituto Central de Ciências — ICC/Norte — Gleba A  
Campus Universitário Darcy Ribeiro, Asa Norte, 70910-900, Brasília, DF, Brasil  
[rodrigof@unb.br](mailto:rodrigof@unb.br) e [rs-dfaria@uol.com.br](mailto:rs-dfaria@uol.com.br)

## **DA COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE (1937) AO DEPARTAMENTO DE URBANISMO NO RIO DE JANEIRO (1945): UMA INTERPRETAÇÃO (RELACIONAL) PELO ACERVO DOCUMENTAL DO ENGENHEIRO JOSÉ DE OLIVEIRA REIS**

### **INTRODUÇÃO**

Um trabalho de pesquisa em História, no caso, História do Urbanismo e do Planejamento Urbano, deve pautar suas orientações e perguntas pela interpretação da documentação disponível, ou ainda, da documentação interessada ao pesquisador. Nesse sentido, não podemos considerar uma dimensão de totalidade da interpretação sobre determinado evento histórico. A interpretação será delineada pelo recorte empreendido no próprio escopo documental mediante “perguntas-problemas” que orientarão a narrativa histórica. Não existe, portanto, *a* história do setor de urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro, mas *uma* história desse setor, no caso, construída (pois entendo a histórica como construção, uma construção narrativa) mediante análise documental integrante do acervo específico do engenheiro José de Oliveira Reis, que fora doado ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro<sup>1</sup> pelo próprio engenheiro — sem espaço para maiores explicações, mas certamente um acervo que passou por recortes já na sua formação, não sendo, sequer, a “totalidade” (jamais será total) da história profissional desse engenheiro — uma construção orientada por essa documentação, ainda que ciente das (possíveis) “limitações” (prefiro “particularidades”) quantitativas e qualitativas que esse acervo-escopo documental pode representar.

Todavia, não são tais particularidades condicionantes negativas ou diminutivas para este (ou outro estudo interessado no acervo pessoal do engenheiro) estudo histórico sobre urbanismo e planejamento urbano no/do Rio de Janeiro. São, e a contribuição interessada é

justamente essa, particularidades que perfazem *uma* interpretação do processo de construção-institucionalização do urbanismo na Prefeitura do Rio de Janeiro pela interlocução de um agente desse processo, no caso José de Oliveira Reis. Uma análise cujo recorte interessado está na passagem-transição da Comissão do Plano da Cidade (criada e atuante durante o Estado Novo) para o Departamento de Urbanismo (criado em 1945) — ambas dirigidas pelo engenheiro José de Oliveira Reis. Passagem que perfaz um processo mais amplo de (re) construção da estrutura administrativa municipal do Rio de Janeiro, consubstanciada tanto pela ampliação conceitual do debate urbanístico, como pela institucionalização jurídica dos setores urbanos da Prefeitura, particularmente o Decreto que extinguiu a Comissão do Plano da Cidade e criou Departamento de Urbanismo. A narrativa que segue é parte da interpretação empreendida mediante análise relacional da documentação em questão.

### COMISSÃO DO PLANO DA CIDADE: UM LUGAR INSTITUCIONAL EM TRANSIÇÃO

Conforme informação indexada ao *Diário Oficial*-Seção II-n. 282, de sexta-feira, 14 de dezembro de 1945, em Atos do Governo Federal, o Decreto-lei n. 8034 de 6 de dezembro de 1945

transforma a Comissão do Plano da Cidade em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal. Art. 1º a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto N. 6092, de 8 de novembro de 1937, fica transformada em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação, da Prefeitura do Distrito Federal<sup>2</sup>.

No âmbito das mudanças implementadas pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo o Decreto é do presidente da República — na estrutura administrativa municipal responsável pelos estudos e proposições urbanísticas da cidade do Rio de Janeiro, outra instância de discussão urbanística, segundo José de Oliveira Reis, foi criada paralelamente ao Departamento de Urbanismo:

[...] outro órgão que o Ministro Filadelfo de Azevedo criou, mas que, não logrou continuidade, foi a Comissão do Plano da Cidade, junto ao seu Gabinete, para, como órgão conselheiro, opinar, orientar, resolver sobre os planos e processos em instância, das mais idôneas e credenciadas nos meios comerciais, industriais, jurídicos e administrativos, do Rio de Janeiro, no ano de 1945 e que se reuniram várias vezes sob a presidência do Prefeito e do Secretário de Administração, Dr. Armando Vidal Leite Ribeiro (Reis, 1977, p.121).

Além dessa diminuta continuidade — segundo José de Oliveira Reis — que esse *órgão conselheiro* teve na administração municipal Filadelfo de Barros Azevedo, sua efetiva esfera de atuação-organização não é esclarecida pelos documentos do arquivo do engenheiro.

Todavia, uma situação que não deve significar impossibilidade de entendimento do processo contínuo de construção do setor de urbanismo na administração municipal. Essa intencionalidade deve apenas estar atenta aos vestígios que afloram no âmbito desse processo de construção, não somente do momento de criação-instauração de uma nova instância administrativa. Nesse sentido, num primeiro instante é importante observar que tal *órgão conselheiro* recebeu a mesma denominação da comissão criada pelo prefeito Henrique Dodsworth durante o Estado Novo — Comissão do Plano da Cidade —, criada pelo Decreto (n.6092) que foi revogado para implementar o Departamento de Urbanismo em 1945.

No entanto, existe uma distinção entre as duas comissões, residindo na especificação da ação de cada uma, resultante da organização institucional definida em cada gestão. No caso da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro criada pelo prefeito Henrique Dodsworth, pelo Decreto n.6092, duas subcomissões específicas, com nomenclaturas distintas, definiam a sua organização na estrutura administrativa: uma de elaboração e outra de colaboração (o que não ocorre com a Comissão do Plano criada por Filadelfo de Barros Azevedo, por ser ela uma só comissão). A subcomissão de elaboração era composta pelos profissionais da administração municipal, e a subcomissão de colaboração consultiva composta por profissionais considerados aptos para opinarem sobre os trabalhos da Comissão do Plano da Cidade.

Sobre a nova Comissão do Plano da Cidade, criada como órgão consultivo pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, não constam outras informações entre os documentos analisados, que não a da sua criação. No entanto, essa inexistência de informação sobre seus membros, organização e o papel desenvolvido na administração municipal não impossibilitou uma indagação: essa Comissão definida como órgão conselheiro pode ser admitida como a continuidade da antiga subcomissão de colaboração da Comissão do Plano da Cidade criada pelo prefeito Henrique Dodsworth?

Por ser resposta facilmente tangenciável pela nomenclatura das duas comissões, essa particularidade levará — se adotada como condicionante dessa suposta continuidade — a reduções interpretativas sobre um complexo movimento de institucionalização do urbanismo na prefeitura do Rio de Janeiro. E certamente nas prefeituras brasileiras, pois os engenheiros que atuaram nesse movimento — no Rio de Janeiro ou qualquer outra cidade — não estavam isolados em seus gabinetes municipais, mas absolutamente envolvidos em diálogos, convergentes e/ou divergentes, sobre a importância do urbanismo para os municípios. Portanto, *uma* resposta sobre a atuação e incumbência da Comissão do Plano da Cidade criada pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo pode também ser construída mediante aproximação com processos de institucionalização do urbanismo em outros municípios brasileiros; por esse eixo, articulando a interpretação sobre as informações contidas no acervo documental do engenheiro José de Oliveira Reis com estudos sobre outras cidades, pautados também por uma análise documental específica.

Como não existem vestígios na documentação do acervo do engenheiro sobre essa Comissão do Plano da Cidade, determinou-se a necessidade de identificar, numa dimensão relacional externa à prefeitura do Rio de Janeiro, a (possível) conjuntura de atuação dessa Comissão do Plano da Cidade. Uma identificação a partir da constatação da criação, na cidade de São Paulo, de uma *Comissão Orientadora do Plano da Cidade*, oficializada pelo Decreto-lei n. 431 de 7 de junho de 1947; o mesmo decreto que criou em São Paulo o Departamento de Urbanismo.

Segundo Sarah Feldman (2005, p.44):

A Comissão Orientadora do Plano da Cidade, incumbida de apreciar, quando solicitada pelo Executivo ou Legislativo Municipal, os projetos relativos aos Planos da Cidade e os problemas relacionados com os serviços de utilidade pública, podendo, também, apresentar sugestões para a realização de problemas de urbanismo.

Convém salientar que a *Comissão do Plano da Cidade* como órgão conselheiro do prefeito Filadelfo de Barros Azevedo foi implementada em 1945, portanto dois anos antes da *Comissão Orientadora do Plano da Cidade* em São Paulo. Uma Comissão (a do Rio de Janeiro) criada no contexto da interlocução entre os engenheiros municipais cariocas, portanto, até como (possível) referência de organização administrativa pública para o processo de estruturação do setor de urbanismo paulistano. Entretanto, uma referência que não produz uma resposta substancial sobre ser o órgão conselheiro uma continuidade da subcomissão de colaboração que integrou a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante o Estado Novo.

Por outro lado, é necessário empreender outra indagação, nesse caso, a partir da suposição hipotética de aceitação do órgão conselheiro criado por Filadelfo de Barros Azevedo como continuidade daquela subcomissão de colaboração da Comissão do Plano criada no Estado Novo. Indagação fundamental para qualquer interpretação sobre o lugar institucional do Departamento de Urbanismo e sua responsabilidade pelo plano da cidade.

Eis a indagação: é possível determinar que o Departamento de Urbanismo, criado em 1945, na gestão do prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, é oriundo da outra subcomissão, a de *elaboração*, por ser ela o órgão executivo dentro do setor de urbanismo desde os tempos do Estado Novo? Por essa lógica, a Comissão do Plano da Cidade de 1945 seria a antiga subcomissão de *colaboração*, e o Departamento de Urbanismo seria a antiga subcomissão de *elaboração*.

A resposta deve passar pela interpretação de dois — dentre outros possíveis — enunciados distintos no tempo e no lugar de *origem*, por permitirem conclusões associadas e individualizadas. O primeiro enunciado está no lugar político-jurídico que define a criação do Departamento de Urbanismo, ou seja, o Decreto n. 8034 de 6 de dezembro de 1945, pela determinação do seu Artigo 1º: “[...] a Comissão do Plano da Cidade, criada pelo Decreto n. 6092, de 8 de novembro de 1937, fica transformada em Departamento de Urbanismo, subordinado à Secretaria-Geral de Viação, da Prefeitura do Distrito Federal”.

Uma interpretação objetiva desse Artigo deve partir da constatação de que não existe distinção entre aquelas duas subcomissões integrantes da Comissão do Plano da Cidade criada em 1937, ou seja, a Comissão — com suas duas subcomissões — e toda sua estrutura funcional foi transformada em Departamento de Urbanismo pelo Decreto n. 8034. A lógica interna a essa interpretação permite duas conclusões. Pela primeira, a Comissão do Plano da Cidade como órgão conselheiro criada pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo não teve sua origem político-jurídica naquela subcomissão de *colaboração* da Comissão do Plano de 1937. Ela não se caracterizou como continuação reformada de uma estrutura funcional do setor de urbanismo implementado em 1937.

Complementa essa conclusão a identificação do lugar institucional de inserção da Comissão do Plano da Cidade criada pelo prefeito Filadelfo de Barros Azevedo, qual seja, o seu próprio Gabinete e não o Departamento de Urbanismo, subordinado que estava à Secretaria Geral de Viação da Prefeitura. A Comissão do Plano que foi locada no Gabinete do Prefeito não é a antiga subcomissão *colaboração*. Essa subcomissão foi transformada, juntamente com a subcomissão de *elaboração*, em Departamento de Urbanismo. Condição que produz a segunda conclusão: o Departamento de Urbanismo não é oriundo (somente) da subcomissão de elaboração, porque ele é oriundo de toda a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro criada em 1937, portanto, oriundo também da subcomissão de colaboração; certamente que são respostas estruturadas na interpretação jurídico-estrutural da administração municipal do Distrito Federal.

O segundo enunciado está em um argumento do próprio José de Oliveira Reis, portanto proveniente de um *lugar profissional* intimamente relacionado à mudança hierárquica administrativa do setor de urbanismo no Rio de Janeiro, ainda que seja uma versão pessoal sobre a provável extinção da Comissão do Plano da Cidade criada em 1937, e a criação do Departamento de Urbanismo em 1945. Essa versão ele apresenta no depoimento oral ao Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, portanto distante jurídico-temporalmente do lugar institucional de discussão sobre urbanismo no Rio de Janeiro. Segundo José de Oliveira Reis (1977):

A Comissão era composta de duas partes: uma Comissão de Colaboração do Plano da Cidade e outra a Comissão de Elaboração do Plano da Cidade. A Comissão de Colaboração era de pessoas estranhas à Prefeitura, era de figuras eminentes e que podiam dar sua orientação, a sua contribuição para o Plano da Cidade. E a outra, de Elaboração, era realmente a que fazia os planos para serem executados e eu fui chamado então para chefiar essa Comissão de Elaboração. Mais tarde, como a outra, a Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente — não foi extinto por um decreto, mas extingui-se naturalmente, por falta de colaboração, vamos dizer assim — ficou só a de Elaboração, que foi mais tarde transformada em Serviço Técnico do Plano da Cidade. Mais tarde esse Serviço Técnico do Plano da Cidade, na administração do prefeito Filadelfo de Azevedo, foi transformado em Departamento de Urbanismo<sup>3</sup>.

O argumento de José de Oliveira Reis produz a anulação da antiga subcomissão de colaboração no processo de reestruturação administrativa pós-1945, pois “*a Comissão de Colaboração foi se extinguindo naturalmente — não foi extinto por um decreto, mas extingui-se naturalmente*”. Ela está destituída do processo de criação do Departamento de Urbanismo em 1945 e da Comissão do Plano da Cidade como órgão conselheiro e orientador sobre os planos e problemas de urbanismo.

Adotando o pressuposto daquela Comissão Conselheira do Plano da Cidade como um novo órgão criado em 1945, conformou-se no Rio de Janeiro, assim como em São Paulo em 1947, a existência de dois órgãos interligados para discutir os problemas urbanos de modo geral. Em São Paulo, segundo Sarah Feldman (2005, p.45), o Departamento de Urbanismo e a Comissão Orientadora do Plano; no Rio de Janeiro, segundo análise de José de Oliveira Reis, o Departamento de Urbanismo e a Comissão Conselheira do Plano da Cidade. E, no caso específico do Rio de Janeiro, a relação entre o órgão elaborador e o órgão orientador-conselheiro foi decisivamente reforçada durante a administração municipal imediatamente posterior à de Filadelfo de Barros Azevedo, a do engenheiro Hildebrando de Góes (1946-1947) — possivelmente, sua relação profissional com os problemas urbanos, especialmente de saneamento, advinda do cargo de diretor nacional de Saneamento durante o Estado Novo, proporcionou entendimento particular da gestão municipal, especificamente o entendimento sobre a necessidade de equacionar e aplicar recursos financeiros nos planos urbanísticos.

Foi em sua administração — entre 31 de janeiro de 1946 e 13 de junho de 1947 — que se criou outra instância administrativa municipal diretamente relacionada ao Departamento de Urbanismo e aos planos e projetos do Departamento: a *Superintendência do Financiamento Urbanístico*. Uma instância administrativa que certamente conformou e amarrou um imporre trinômio no processo do planejamento no Rio de Janeiro: concepção-orientação-financiamento. Segundo José de Oliveira Reis (1977, p.123) a finalidade da Superintendência era

estudar e preparar os meios de financiar a execução das obras urbanísticas da Cidade do Rio de Janeiro. Ficariam a cargo desse órgão as desapropriações e o cálculo dos valores dos lotes urbanizados conseqüentes dos projetos de urbanização elaborados pelo Departamento de Urbanismo.

E não só a importância da criação da Superintendência, mas sua inserção na estrutura administrativa, ao mesmo tempo que amarra aquele trinômio do processo do planejamento, proporciona exclusividade de trabalho ao Departamento de Urbanismo no âmbito da concepção, da pesquisa e da elaboração. Subordinada à Secretaria-Geral de Finanças, e ainda segundo Oliveira Reis (1977, p.124), “*ligada, obviamente à Secretaria de Viação*”, a Superintendência do Financiamento Urbanístico certamente proporcionou

a articulação entre instâncias administrativas da municipalidade do Rio de Janeiro na elaboração dos planos, projetos e execução de obras. Incorreto, entretanto, negligenciar a existência anterior de um sistema de financiamento na própria cidade do Rio de Janeiro, como foi a “*Caixa para Financiamento da Execução do Plano de Transformação e Extensão da Cidade*”, regida pelo Decreto n.5934 de 1937; outro exemplo a determinar uma necessidade de entendimento processual e relacional da construção-institucionalização do urbanismo na prefeitura do Rio de Janeiro.

### **URBANISMO E SUAS PRÁTICAS: UMA CONSTRUÇÃO PROCESSUAL E RELACIONAL, JAMAIS IMPORTADA OU TRADUZIDA**

Importante constatar que as discussões sobre a importância do financiamento dos planos urbanísticos ganhavam amplitude quando publicadas nas revistas especializadas, como no artigo “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade do Recife”, do engenheiro José Estelita (publicado na *Revista da Directoria de Engenharia* em setembro de 1934). O autor elucida o que ele denominou, com referência na escola de urbanismo de São Paulo, doutrina imprescindível para a solução dos problemas urbanísticos, qual seja “*financiar antes de urbanizar*”.

Pressuposto claro na década de 1930, o financiamento urbanístico também orientou parte dos debates do Iº Congresso Brasileiro de Urbanismo ocorrido no Rio de Janeiro (organizado e coordenado pelo Centro Carioca) entre os dias 20 e 27 de janeiro de 1941<sup>4</sup>.

Tal problemática surge entre os programas temáticos da Terceira Comissão de Estudos do Congresso, denominada de aplicação e execução: Plano Regulador e Regional — Financiamento das obras de urbanização. Presidida pelo engenheiro J. O. de Sabóia Ribeiro e composta pelos engenheiros Jorge Schnoor, Luiz Castro Dodsworth Martins, Albino dos Santos e pelos arquitetos Paulo Camargo de Almeida e Déa Torres Paranhos, tal Comissão abordou ainda outras temáticas relacionadas à questão financeira dos trabalhos inerentes aos setores de urbanismo. Entre elas podemos mencionar: a confecção de planos reguladores e os procedimentos para sua execução de acordo com os sistemas mais convenientes — formação de um fundo especial para as desapropriações, da nova lei brasileira de desapropriação —, e a organização de assistência social dentro do plano urbanístico da cidade.

No conjunto das Comissões de Estudos do I Congresso Brasileiro de Urbanismo, a questão do financiamento urbanístico integrou uma variada gama de temáticas orientadas pela premissa básica da necessidade de realização dos planos diretores municipais. Foram debatidos e aprovados naquele congresso os estudos sobre a História do Urbanismo e das Cidades, a Legislação Urbanística e Administração Municipal no Brasil, a Execução dos Planos Urbanísticos que tratou especificamente do financiamento, a problemática da Habitação Urbana e Rural, o Saneamento Urbano e Áreas Verdes nas cidades, os Sistemas de Circulação e Tráfego. Não faltaram aos debates nem mesmo a questão do Turismo e as

Cidades, ou ainda, da própria prática da Exposição do Urbanismo, como foi a Comissão de Estudos presidida pelo engenheiro José de Oliveira Reis, focada nos temas dos Planos reguladores e regionais, em detalhes construtivos, projetos de melhoramentos urbanos, estatísticas, gráficos, maquetes, fotografias.

Fundamental considerar, portanto, o *Iº Congresso Brasileiro de Urbanismo* como evento ímpar na aglutinação dos profissionais interessados nas discussões urbanísticas mais abrangentes (não especificamente sobre o financiamento urbanístico), onde muitos deles atuaram como autores de estudos apresentados nas várias Comissões, ou participaram ativamente dessas como secretários dos respectivos presidentes. Nomes como Atílio Corrêa Lima, Paulo Barreto, Jorge Schnoor, Paulo Camargo de Almeida, Déa Paranhos, Afonso Eduardo Reidy, Rafael Galvão, Hermínio de Andrade e Silva, Oscar Niemeyer Filho, Valdemar Paranhos de Mendonça proporcionaram uma abrangência nacional ao congresso, atuando, portanto, como irradiadores de ideias que se processaram durante a realização do congresso.

Ideias presentes, por exemplo, no artigo “Da criação do Departamento Nacional de Urbanismo” de autoria do vice-presidente do Congresso, engenheiro Mario de Souza Martins, apresentado na Segunda Comissão de Estudo, “Legislação, Administração e Organização”. Em seu estudo está claramente enunciado quão importante é a questão do urbanismo para as municipalidades, seja na organização e estabelecimento de diretrizes de crescimento através da realização do Plano Urbano, seja mediante sua vinculação à Comissão Permanente do Plano da Cidade. Não se restringe, no entanto, à escala municipal, apontando a necessidade de elaboração de Planos Regionais como orientadores do desenvolvimento de cidades cujos interesses representem uma unidade, ou ainda, de um Plano Nacional, que

cogita do estabelecimento de uma rede de comunicações compreendendo linhas de penetração ligando as diversas regiões [...] linhas ferroviárias destinadas ao transporte de cargas pesadas a distâncias; linhas rodoviárias que se destinam ao transporte de cargas pesadas a distâncias menores; linhas de transporte fluvial e marítimo, também destinadas ao transporte de grandes cargas a grandes distâncias, e finalmente, linhas de transporte aéreo destinadas à condução de pequenas cargas e grandes distâncias e com grande rapidez<sup>5</sup>.

Eminentemente um Plano Nacional de Integração entre regiões e seus respectivos Planos Regionais, entre municipalidades e seus Planos Urbanos, mediante articulação de um sistema integrado de transportes terrestres, aquáticos e aéreos. Ainda segundo Souza Martins, toda uma organização que “requer a assistência de um corpo de técnicos especializados e a realização de minuciosas pesquisas preliminares”, bem como “de um órgão central, autônomo, que será o Departamento de Urbanismo”.

Pela proposta de criação do Departamento presente no texto do engenheiro Mario de Souza Martins, teria tal órgão as seguintes finalidades:

- a) Promover a divulgação dos princípios do urbanismo em todo o país; b) Preparar um corpo técnico especializado em Urbanismo; c) Promover junto ao Departamento de Municipalidades ou aos Governos de todos os Estados, a criação de Comissões dos Planos das Cidades, compostas de técnicos especializados; d) Incentivar as Comissões dos Planos das Cidades a organizarem Planos Regionais de desenvolvimento e Planos Diretores para todas as cidades com população superior a 10.000 habitantes; e) Prestar colaboração direta e auxílio técnico na elaboração desses planos sempre que se fizer necessário, auxiliando as Comissões dos Planos; f) Organizar um Plano Nacional Diretor, coordenando e abrangendo todos os Planos Regionais que forem elaborados.

Essa referência permite uma pergunta: é correto o entendimento de que reflexões-proposições como essa, orientadas pela criação de estruturas administrativas de urbanismo, no caso em âmbito nacional, restringiram-se aos anais dos congressos ou às páginas das revistas especializadas? É correto, por exemplo, se aceitarmos qualquer argumento que desconsidere (como processual, definindo-o como determinista) o longo movimento de institucionalização de setores públicos de urbanismo no Brasil, como foi a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo: uma instância institucional implementada apenas a partir da década de 1960, mas eminentemente gestada ao longo de décadas.

Aceitar esse argumento é o mesmo que desconsiderar a importância de eventos como o citado Congresso Brasileiro de Urbanismo, ou ainda, o *II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria*, de 1946, pelas considerações da sua *Comissão de Planejamento Urbano*, que foi presidida pelo engenheiro José de Oliveira Reis; eventos caracterizados como movimentos de construção intelectual das instâncias administrativas de urbanismo no Brasil<sup>6</sup>. E não só das instâncias administrativas onde os profissionais atuaram, mas do próprio urbanismo brasileiro, que inadvertidamente ainda é constantemente considerado como resultante da *importação* dos pressupostos, ideias e realizações européias e norte-americanas.

Não é incorreto, nesse sentido, considerar que a criação do Departamento de Urbanismo no Rio de Janeiro em 1945 e a de São Paulo em 1947 (assim como de outras cidades brasileiras) são instâncias construídas a partir — mas não só —, por exemplo, das premissas propostas no projeto de Criação do Departamento Nacional de Urbanismo durante I Congresso Brasileiro de Urbanismo. Nesse caso, especialmente aquela que menciona a promoção no âmbito dos Governos Estaduais ou Municipais, pela criação das Comissões dos Planos das Cidades. O que será impróprio e incorreto é considerar o Congresso Brasileiro de Urbanismo um movimento isolado e restrito à década de 1940. Ele deve ser entendido como fator integrante daquele longo movimento profissional que no decorrer da segunda metade do século XIX e nos primeiros trinta anos do século XX produziu conhecimento sobre as cidades brasileiras, assim como considerações sobre a prática urbanística.

Ação necessariamente também construída em outras territorialidades profissionais, cujas particularidades nacionais não significaram a produção de uma (única) *origem* do saber, e *a posteriori* sua importação, mas um conjunto de eventos no processo de desenvolvimento do saber urbanístico, que não é linear, não é restrito a uma nacionalidade.

Nesse conjunto e durante a década de 1940, importantes eventos proporcionaram a incorporação definitiva do urbanismo na organização e ação das administrações municipais brasileiras. Se o *I Congresso Brasileiro de Urbanismo*, logo no início da década de 1940, abre incisivamente o movimento por essa incorporação, outros fatos também importantes não são menores no processo brasileiro. Já nos referimos à conformação dos Departamentos Municipais de Urbanismo juridicamente instituídos em São Paulo e Rio de Janeiro. Mas, particularmente um acontecimento político associado à queda de Getúlio Vargas deve ser incorporado e analisado mais detidamente pelos estudos acadêmicos: a consolidação democrática proporcionada pela Constituição promulgada no dia 18 de setembro de 1946.

### **JOSÉ DE OLIVEIRA REIS E O DEPARTAMENTO DE URBANISMO: LUGAR PROFISSIONAL E LUGAR INSTITUCIONAL EM (CONTÍNUA) CONSTRUÇÃO**

O final do sistema fortemente centralizado, mantido pelo governo do presidente Getúlio Vargas, proporcionou aos municípios brasileiros uma autonomia gerencial e decisória, especialmente relacionada aos seus usos orçamentários. Foi no contexto dessa autonomia democrática que o Movimento Municipalista se consubstanciou (institucionalmente, a partir da criação da Associação Brasileira de Municípios, também em 1946) como evento articulador do pensamento sobre o município e, em particular, no caso dos engenheiros e arquitetos brasileiros, sobre a profícua e necessária relação entre o município e o urbanismo<sup>7</sup>. No caso do engenheiro José de Oliveira Reis, uma possível relação e aproximação impregnada dos sinais centralizadores que caracterizaram o longo período de trabalho como chefe da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante o Estado Novo. Todavia, não necessariamente uma centralização das ações na própria estrutura da Comissão do Plano da Cidade entre José de Oliveira Reis (o chefe) e Edison Passos (secretário de Viação, Trabalho e Obras Públicas).

José de Oliveira Reis não fornece (pelo seu acervo documental) nenhum vestígio sobre a existência ou não da centralização política na atuação da Comissão do Plano, ou sobre interferências da administração municipal e federal, respectivamente, Henrique Dodsworth ou Getúlio Vargas, nos trabalhos urbanísticos. Não surgem rastros minimamente elucidativos dessa condição do Estado Novo, assim como, se o próprio José de Oliveira Reis partilhou ou não, incorporou ou não a centralização política e a partir dela produziu uma centralização decisória na prática urbanística no Rio de Janeiro.

Todo o conjunto documental integrante do acervo pessoal organizado pelo engenheiro sobre a Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro — que não é tão considerável do ponto de vista quantitativo — está demasiadamente centrado em informações gerenciais e organizacionais, dificultando uma reflexão sobre os movimentos internos, as possíveis

disputas profissionais entre seus membros. O que existe — e é passível de indagação — não está vinculado aos documentos pessoais do engenheiro: são os artigos sobre os projetos e obras escritos pelos outros engenheiros membros da Comissão do Plano da Cidade, pelo próprio secretário Edison Passos ou ainda pelo prefeito Henrique Dodsworth. Esses textos reforçam, inclusive, que é justamente no diálogo entre os profissionais envolvidos, na complementaridade relacional entre a documentação pessoal de José de Oliveira Reis e esses artigos que se constituiu todo o processo de construção dos dois lugares institucionais específicos: a Comissão do Plano da Cidade até 1945 e, posteriormente, o Departamento de Urbanismo.

Neste ponto da interpretação convém explicitar algumas perguntas: se focarmos nos ditames da centralização nas instâncias administrativas como mecanismos de atuação do engenheiro José de Oliveira Reis para conduzir os projetos urbanísticos entre 1937 e 1945 — justamente o período de atuação da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro —, saberemos como se processou seu descolamento no contexto democrático, autonomista e municipalista pós-1946? Do ponto de vista institucional, o que produziu sua atuação como primeiro diretor do Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro, após esses anos na chefia de um órgão vinculado ao centralismo estatal? Seria, por exemplo, certa dimensão de continuidade que marcou o período pós-1945/1946, como foi com o prefeito Hildebrando de Góes entre janeiro de 1946 e junho de 1947, que durante vários anos do governo Getúlio Vargas foi diretor do Departamento Nacional de Saneamento? Em quais circunstâncias estariam as respostas para esse deslocamento, sobretudo durante a década de 1950, quando José de Oliveira Reis se aproximou da Associação Brasileira dos Municípios, participando inclusive do *I Congresso Nacional de Municípios Brasileiros* em Petrópolis, realizado no ano de 1950?

Indagamos a documentação de José de Oliveira Reis de diversas formas e em nenhum momento o engenheiro esclareceu, forneceu indícios ou justificativas para o deslocamento — talvez melhor fosse “ampliação” e “incorporação” de novos conceitos — do (no) seu pensamento urbanístico durante sua trajetória profissional após 1945 e ao longo de toda a década de 1950.

Em momentos de *encantamento radical* pela interpretação da sua trajetória profissional no processo de construção-institucionalização do urbanismo no Rio de Janeiro, José de Oliveira Reis preferiu o silêncio, não se pronunciando sobre as indagações necessárias à compreensão da sua inserção no municipalismo brasileiro. Mais genericamente ainda, sua inserção no contexto político democrático em que ocorreram os debates urbanísticos a partir de 1945 — justamente o momento de construção do lugar institucional Departamento de Urbanismo. Impossível saber se por esquecimento, consciente e interessado, ou embebido de receios de algum julgamento negativo, até mesmo de um auto julgamento, quando, a partir de 1965<sup>8</sup>, retomou os vários anos da administração municipal carioca em que esteve atuante para refletir sobre elas; talvez refletir, nas entrelinhas, sobre si próprio; um projeto autobiográfico nunca enunciado publicamente?

Um subterfúgio para permitir somente a si próprio reconhecer críticas da sua vida profissional, como exemplo das suas prováveis ausências — ou apagamento desses vestígios de seu arquivo — no debate político que certamente marcaram a passagem da Comissão do Plano da Cidade para o Departamento de Urbanismo do Rio de Janeiro? Ou seria possível supor que em pleno ano de 1945, tal passagem seria apenas uma problemática administrativa, de um decreto que finaliza algo para criar outra instância nova?

Em meio a essas indagações é preciso iluminar um ponto tão pouco esclarecido quanto a criação do Departamento de Urbanismo: a permanência de José de Oliveira Reis no lugar institucional responsável pelo urbanismo no Rio de Janeiro e na mesma condição hierárquica profissional (de direção) entre a Comissão do Plano da Cidade e esse Departamento. Seria o caso de relacionar a sua permanência na posição política ocupada na hierarquia do lugar profissional como indício da mudança implementada no setor de urbanismo do Rio de Janeiro? É uma possibilidade. Assumir essa hipótese e resposta pode até parecer plausível, porém, assim como é possível, pode-se incorrer no perigo afirmativo da centralização decisória sobre um processo fundamentalmente coletivo e político — não desconsiderando a importância da variável pessoal-técnica nesse mesmo processo —, superestimando em demasia a relação do indivíduo em detrimento do contexto.

O indivíduo José de Oliveira Reis não é isoladamente a categoria que define as importantes mudanças na estrutura administrativa do setor de urbanismo com o fim do Estado Novo. O processo todo ultrapassa a sua individualidade, por mais forte que ela seja no âmbito do lugar institucional Departamento de Urbanismo. Podemos definir algumas hipóteses-estratégias que permitam compreender sua “longevidade” institucional. Uma primeira estaria delimitada pelo próprio contexto das mudanças ocorridas entre a Comissão do Plano da Cidade e o Departamento de Urbanismo, e nelas o engenheiro e urbanista José de Oliveira Reis não é o eixo articulador, mas como outros profissionais que atuavam no setor de urbanismo, uma parte de todo um processo que engloba cada um dos envolvidos: Poder Executivo, Secretaria de Viação e Obras e os profissionais da municipalidade. Esse processo foi delineado com o final do governo centralizador do Estado Novo, nas suas três instâncias políticas, quais sejam União, Estados e Municípios, e na construção de uma ordem democrática e de autonomia política entre as mesmas três instâncias institucionais que perfazem a Nação.

Uma segunda hipótese passa necessariamente pelo reconhecimento de um *deslocamento* do pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, que, no entanto, não pode significar sobreposições e apagamento de conceitos e pressupostos teóricos sobre a intervenção na cidade, mas sim, de construção contínua de um conhecimento sobre as cidades. Esse *descolamento* do seu pensamento urbanístico representou uma ampliação na forma de pensar os problemas urbanos, sobretudo a partir das formulações sobre as relações dos municípios em toda a sua dimensão territorial — não mais restrito apenas à área urbana, incorporando também a área rural — com o saber especializado que o define como objeto de estudo, análise e intervenção: o urbanismo.

## CONSIDERAÇÃO FINAL

Por fim, se não existem respostas precisas, indagamos o contexto profissional e todos os seus deslocamentos, para nele tentar encontrar vestígios que José de Oliveira Reis não pode elidir, e assim encontramos um discurso que passou a ser focado nos pressupostos do planejamento urbano e regional. Não uma simples mudança do vocabulário erudito (marcadamente processada na década de 1940), mas a compreensão por parte dos profissionais, da ampliação da esfera de atuação em relação à intervenção determinada e pontual que predominou até a década de 1930. Uma mudança marcada também pelo reconhecimento definitivo do planejamento como função de governo para pensar a municipalidade na indissolúvel interação entre área urbana e rural — da mesma forma, entre municipalidades, ou seja, a região. Caberia, portanto, aos Departamentos de Urbanismo (se pensados como instância exclusiva de ação nas áreas urbanas dos municípios) considerar a necessidade e importância de pensar o município, a região, a nação como proposto no *I Congresso Brasileiro de Urbanismo* de 1940. Práticas urbanísticas em constante construção (processual e relacional) que não implicavam o apagamento de experiências anteriores, como a da Comissão do Plano da Cidade do Rio de Janeiro durante o Estado Novo.

Também não ocorreram apagamentos no pensamento urbanístico de José de Oliveira Reis, e a questão viária (assunto por ele abordado intensamente durante a chefia da Comissão do Plano no Estado Novo) jamais foi totalmente esquecida nas formulações do engenheiro. Ela passaria a ocupar outro lugar, não central e irrestritamente caracterizada como Plano Urbano, mas incorporada como um elemento entre outros dos Planos Urbanos, tal qual o zoneamento, que perpassou a argumentação de praticamente todos os profissionais engenheiros e urbanistas; no caso brasileiro, como apontou Sarah Feldman (1977), chegando até o momento em que o “*zoneamento ocupa* (ocupou, ocupa ainda?) *o lugar do plano*”.

## NOTAS

1. O Arquivo está organizado como Fundo José de Oliveira Reis. Possui três divisões internas: Manuscritos, Biblioteca e Fotografias, fisicamente separados pelos setores especializados do Arquivo Geral da Cidade
2. A denominação Secretaria Geral de Viação, Trabalho e Obras Públicas já não aparece mais em um artigo do engenheiro Edison Passos publicado na *Revista do Clube de Engenharia* no ano de 1941. Denominado “Melhoramentos do Rio de Janeiro”, a filiação institucional do engenheiro Edison Passos consta como “Secretário Geral de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal”; anterior, portanto, ao próprio Decreto n.8034, que criou o Departamento de Urbanismo. Eventual mudança da nomenclatura, e das funções da Secretaria, ocorreu ainda na administração Henrique Dodsworth. Mudanças que não foram localizadas nos documentos do acervo de José de Oliveira Reis.
3. Uma versão impressa do referido depoimento foi gentilmente cedida pela Diretora do Arquivo Geral da Cidade, Profa. Dra. Beatriz Kushnir, para a realização da pesquisa.
4. As informações sobre o *I Congresso Brasileiro de Urbanismo* constam de uma cópia xerox de documento original pertencente ao professor Flávio Villaça e está datado de fevereiro de 1978. O documento foi cedido para reprodução pela professora Dra. Cristina Leme da FAU-USP, a partir de uma cópia xerox integrante de documentos de leitura de sua disciplina no curso de Pós-Graduação da FAU-USP.
5. O artigo “Da criação do Departamento Nacional de Urbanismo” foi publicado na *Revista Municipal de Engenharia*, março de 1941, p.128-31.
6. Integraram também o Grupo de estudo da 6ª Comissão — Planejamento Urbano — do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, os seguintes profissionais: eng. Icarai da Silveira, eng. Alberto Pires Amarante, eng. Geraldo Ferreira Sampaio, eng. Edgard Pereira Braga, eng. Elza Pinho Osborne, eng. Marcelo Teixeira Brandão, eng. Hercília F. Ferreira, eng. José Franco Henriques, cel. Ignácio C. Azambuja, Major Edmundo Wagner, eng. Emídio Moraes Vieira, eng. Oscar Viana da Silva, eng. Moacir Leão, eng. Artur Weneck, eng. Lincoln Continente, eng. Ulisses de Alcântara, eng. Abelardo Coimbra Bueno, eng. Ernani Rodrigues Pereira, eng. Francisco Baptista de Oliveira, eng. Hermínio de Andrade Silva, eng. Alberto Pires Amarante, eng. José Silveira, eng. Mario Martins, eng. Artur Eugênio Jermann. Documento disponível no acervo José de Oliveira Reis (seção Manuscrito) do Arquivo Geral da Cidade do Município do Rio de Janeiro.
7. Uma relação claramente elucidada pelo engenheiro José de Oliveira Reis, na palestra proferida na cidade de Ribeirão Preto no ano 1955, quando discorreu sobre “O Urbanismo e sua Influência no Município”. Nessa palestra, escrita e apresentada dez anos após a elaboração — datada de 1945 — do que ele mesmo denominou de “Observações e Notas Explicativas do Esquema do Plano Diretor de Ribeirão Preto”, os pressupostos do municipalismo e da concepção-realização do planejamento urbano municipal denotam a transformação e maturação sobre seu pensamento urbanístico. O texto referencia importante aproximação e filiação do engenheiro ao Movimento Municipalista, que desde o *I Congresso Nacional dos Municípios Brasileiros*, realizado em Petrópolis no ano de 1950, movimentou profissionais de diversas áreas na construção intelectual municipalista. O texto original da referida palestra integra um conjunto de documentos do engenheiro José de Oliveira Reis e que foram doados ao Arquivo Público e Histórico de Ribeirão Preto. Foi doado por familiares do engenheiro que ainda residem em Ribeirão Preto/SP, cidade natal de José de Oliveira Reis. O texto foi integralmente reproduzido na revista *Espaço & Debates*, n.41, 2001.
8. Foram vários os trabalhos elaborados por José de Oliveira Reis, numa clara atuação como “historiógrafo” da Administração Municipal no Rio de Janeiro. Entre eles, “As administrações Municipais e o desenvolvimento urbano”, in: *O Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Prefeitura do Rio de Janeiro, 1965; “O Rio de Janeiro e seus Prefeitos”, 5 volumes. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977; “O Estado da Guanabara e seus Governadores”. Estado da Guanabara, 1979; “História Urbanística do Rio de Janeiro no século XIX. *Revista Municipal de Engenharia*: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1990; “As Pistas do Aterrado do Flamengo”. Manuscrito (não publicado), 1963, entre vários outros.

## REFERÊNCIAS

- FELDMAN, S. O Zoneamento ocupa o lugar do plano. São Paulo, 1947-1961. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7., 1997. Recife. *Anais...* Recife: UFPE, 1997. p.667-684.
- FELDMAN, S. *Planejamento e zoneamento*: São Paulo, 1947-1972. São Paulo: Edusp, 2005.
- REIS, J. de O. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos*. Evolução urbanística da cidade. Rio de Janeiro Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. 5v.

## RESUMO

Estudo sobre o processo de construção das instâncias institucionais de urbanismo na prefeitura do Rio de Janeiro na passagem do Estado Novo para a redemocratização a partir de 1946. Mediante interpretação de um acervo documental específico (Acervo José de Oliveira Reis do *Arquivo Geral da Cidade* do Município do Rio de Janeiro), pretende-se empreender análise do processo de criação e estruturação do Departamento de Urbanismo a partir da Comissão do Plano da Cidade, tendo como interlocutor o profissional que atuou na direção dessas duas instâncias: o engenheiro José de Oliveira Reis. O texto perpassa também pelo processo de construção contínua do pensamento urbanístico do engenheiro, entendido como parâmetro de interlocução entre os profissionais que atuavam como urbanistas nas administrações municipais.

**PALAVRAS-CHAVE:** História. Documentos primários. Urbanismo. José de Oliveira Reis. Pensamento urbanístico. Administração municipal.

## ***FROM THE CITY PLAN COMMISSION (1937) TO THE DEPARTMENT OF URBAN PLANNING IN RIO DE JANEIRO (1945): A (RELATIONAL) INTERPRETATION THROUGH THE DOCUMENTAL ARQUIVE OF ENGINEER JOSÉ DE OLIVERIA REIS***

### **ABSTRACT**

*A study about the construction process of the urban planning institutional instances at Rio de Janeiro City Hall in the transition from the New State to redemocratization as from 1946. Through interpretation of a specific documental archive, an analysis about the creation process and structuring of the Department of Urban Planning is undertaken stemming from the City Plan Commission, that is, a continuous process of institutionalization of urban planning in Distrito Federal City Hall. A study (not the only possible) focused on the action of engineer José de Oliveira Reis, for his direct participation in this process of institutionalization as the Director of the Commission and of the Department. The analysis is thus centered in the documental archive organized by Oliveira Reis himself, through which vestiges remain in this archive on this creation process and structuring in the Urban Planning sector in Rio de Janeiro. In that sense, the text also briefly approaches the process of the continuous construction of the engineer's urban planning thinking, understood as a parameter for dialog among professionals working as urban planners in the municipal administration.*

**KEYWORDS:** History. Primary documents. Urban planning. José de Oliveira Reis. Urban planning thinking. Municipal administration.

**CONSTRUTORES ANÔNIMOS EM CAMPINAS (1892-1929): REFLEXÕES SOBRE O ESTUDO  
DA HISTÓRIA DA ARQUITETURA | Rita de Cássia Francisco**

Mestre | Prefeitura Municipal de Campinas  
Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural | Estação Cultura  
Praça Marechal Floriano Peixoto, s/nº, Centro, 13013-120, Campinas, SP, Brasil  
*rcfrancisco@usp.br*

## **CONSTRUTORES ANÔNIMOS EM CAMPINAS (1892-1929): REFLEXÕES SOBRE O ESTUDO DA HISTÓRIA DA ARQUITETURA**

### **INTRODUÇÃO**

Ao se falar sobre a cidade de Campinas na passagem do século XIX para o XX, é premente apontar que, assim como outros do Estado de São Paulo, o município atravessava uma completa remodelação, passando a receber um novo conjunto de atribuições, sobretudo no tocante à sua paisagem urbana.

Do acelerado processo de crescimento que avançava sobre o interior paulista decorria o incremento do ainda incipiente processo de urbanização e a formação de mercados locais, com o desenvolvimento do comércio e a constituição de uma elite agrária (Semeghini, 1991). Como elemento catalisador desse processo havia o café, cuja presença trazia consigo ares de modernidade para o interior, visto que muitas das fortunas constituídas pela agricultura cafeeira investiram, nesse período, em melhoramentos para atender às suas exigências econômicas e sociais.

As transformações estabelecidas na esfera da produção agrária repercutiam na dinâmica da especialização de funções, equipamentos e bases produtivas, configurando novas complexidades à cidade e reforçando a necessidade de uma nova urbanidade. A ferrovia, recentemente surgida<sup>1</sup>, configurou-se como ícone maior desses novos tempos, imbuindo à cidade ritmos e costumes até então desconhecidos. Relativamente à arquitetura, houve, como se sabe, a propagação de novos materiais construtivos. A aplicação do trinômio *tijolo, ferro e vidro* viria a alterar por completo a feição da cidade, possibilitando novas tipologias e arranjos compositivos (Kühl, 1998).

Os novos programas de edifícios necessários ao funcionamento da ferrovia foram emblemáticos desse panorama, pois, justamente por seu caráter inusitado, estavam mais próximos de ser resolvidos segundo as transformações tecnológicas ocorridas no século XIX. Há que considerar, no entanto, que no Brasil a importação e a cópia dos padrões europeus tiveram que ser reinventadas, “*na circunstância de uma sociedade que mudava e persistia ao mesmo tempo*” (Martins, 2004)<sup>2</sup>. Sem referência direta para inspiração, inicialmente, em meados do século XIX, a definição do partido arquitetônico ainda esteve sujeita aos modelos da arquitetura corrente, de modo que os edifícios ferroviários se inseriram no ecletismo predominante.

Em corroboração a tais considerações, podemos mencionar os resultados de outro de nossos trabalhos, em que abordávamos justamente as edificações ferroviárias construídas nesse período (Francisco, 2007), adotando como foco os edifícios componentes do complexo produtivo da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro estabelecida em Campinas. Nele foi possível verificar que as edificações projetadas, além de seu importante papel para o pleno funcionamento da ferrovia, assumiram outro, de caráter mais subjetivo que esse, relacionado à disciplinarização dos gostos na *peculiar modernidade*<sup>3</sup> que a cidade vivia então e, perseguindo tais objetivos, um nome nos apareceu como fundamental para a difusão de padrões técnicos e estéticos: o do engenheiro Carlos William Stevenson.

Durante a pesquisa bibliográfica, o nome do engenheiro, a despeito de sua notável relevância para a história da arquitetura em Campinas, constaria apenas como o responsável por proferir uma palestra intitulada “Urbanismo” (Stevenson, 1933), cujos princípios seriam reconhecidos, nos anos 1930, no plano de melhoramentos desenvolvido por Francisco Prestes Maia para a cidade (Badaró, 1986).

Stevenson foi o primeiro *construtor anônimo* com o qual deparamos. A partir dele foi possível reorientar nosso olhar e dar início à constatação de que tantos outros existiram.

Mais tarde, durante o desenrolar de pesquisas com fontes documentais no acervo do Arquivo Municipal de Campinas, concernentes aos trabalhos para realização do primeiro inventário de bens imóveis do Centro Histórico de Campinas (Francisco, 2008)<sup>4</sup>, foi que deparamos, uma vez mais, com outros inúmeros *construtores anônimos*.

A expressão aqui adotada, vale dizer, adveio da constatação do anonimato ao qual foram relegados todos esses construtores pela historiografia disponível sobre a história e a arquitetura locais. Apesar de sua intensa atividade — inclusive com a constituição das primeiras firmas da construção civil —, da permanência material e da existência de referências documentais do conjunto edificado, tais obras chegaram aos dias de hoje sem autoria conhecida, atribuídas, assim, a *construtores anônimos*.

Em um levantamento preliminar para o período compreendido entre os anos 1892 e 1929<sup>5</sup>, foram quantificados quase sete mil requerimentos referentes a solicitação de autorizações para construções, reformas e demolições. É certo que desse montante, mais da metade não possui indicação do projetista, construtor ou responsável pelas obras, mas para

a outra parcela, na qual é expressa a responsabilidade técnica, pudemos identificar que apenas dez profissionais concentram 35,8% do total, ou seja, 1.184 de 3.306 requerimentos<sup>6</sup>.

Apenas para citar os cinco primeiros colocados, Ercole Bonetti foi o responsável por 199 intervenções; Affonso Massaroto, por 189; Raphael Mauro, por 127; De Filippis e Cia., por 118; e Antonio Cezar, por 105. Para o mesmo período, encontramos apenas um requerimento do renomado arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo, relativo à construção do Colégio Bento Quirino, em 1916<sup>7</sup>.

Aos *construtores anônimos*, acreditamos, coube, portanto, a construção da cidade real e vivida, repleta de residências, vilas, oficinas, galpões, armazéns e botequins. Quem foram esses construtores, quais suas escolas, qual o seu legado e qual o motivo de seu anonimato são algumas das reflexões que pretendemos incitar. Sabemos que um estudo desse gênero traz atrelado a si a constatação de toda uma série de carências informativas passíveis de ser supridas principalmente por meio de um trabalho mais afeito ao exame e ao tratamento de fontes documentais e materiais.

Reconhecemos com isso que, apesar do esforço de pesquisadores e profissionais de diversas áreas, além dos técnicos envolvidos com a preservação do patrimônio cultural nos órgãos públicos, a quase totalidade das produções que têm como objeto a história da arquitetura campineira trata única e somente da produção monumental de portentosos edifícios particulares — caso dos palacetes dos barões do café — ou institucionais. Símbolo maior dessa abordagem é a recorrente exaltação do nome de Ramos de Azevedo como *campineiro ilustre* e grande construtor do período.

Do outro lado encontram-se as fontes primárias relativas à construção civil em Campinas para o período abordado<sup>8</sup>, cuja análise e interpretação nos oferece um contraponto às imagens consolidadas pela bibliografia tradicional. Ao considerarmos essa nova opção de pesquisa, a alardeada produção de Ramos de Azevedo, por exemplo, passa a ser ofuscada pela dilatada escala de imóveis construídos aos milhares por um conjunto de profissionais, com maioria de estrangeiros, que permanece desconhecido.

Carlos Lemos (1993, p.3), ao tratar desse cenário, registra a participação dos “*estrangeiros habilitados a atuações importantes e ainda não praticadas*” como importantes propagadores das correntes arquitetônicas derivadas do ecletismo, ao reproduzirem aqui as tradições construtivas de seus países de origem. Como vimos anteriormente em relação às edificações ferroviárias, também na construção civil a transformação de estilos e programas e a alteração da técnica construtiva foram assim impulsionadas, consubstanciadas no surgimento de um novo partido arquitetônico.

Apesar disso, Lemos (1993, p.3) não deixa de mencionar que “*esse entrosamento de gente de fora com a alta sociedade certamente não era assim tão fácil, dada a postura bastante preconceituosa que sempre caracterizou ali [em Campinas] a classe alta*”. Fosse ou não essa a origem do esquecimento de nossos *construtores anônimos*, o que demandaria estudos de naturezas diversas daqueles que apontamos aqui, a hipótese formulada por

Lemos atribui a esse estranhamento dos campineiros em relação aos estrangeiros uma das razões do destaque de Ramos de Azevedo.

Causa-nos surpresa, no entanto, que tanto a bibliografia consolidada sobre a história de Campinas quanto pesquisas próprias aos campos da história da técnica e da arquitetura tenham apenas reproduzido essa possível visão, sem nenhuma crítica ou reorientação. E que, do mesmo modo, as práticas preservacionistas na cidade, desde a criação do Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (Condepacc) em 1987, venham privilegiando os mesmos palacetes e edifícios institucionais já mencionados<sup>9</sup>, ao menos até o presente momento, quando se tem voltado aos conjuntos urbanos remanescentes edificados por nossos *anônimos*.

Neste ponto, remetendo-nos ao clássico estudo de Maurice Halbwachs (2004, p. 75), cabe problematizar tais questões advertindo ser a *lembrança*, em larga medida, uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente e, além disso, preparada por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem de outrora se manifestou já bem alterada.

Partindo desse pressuposto, consideramos pertinente conjecturar se nossos *construtores anônimos* foram de fato *esquecidos* pela historiografia e pelas recentes pesquisas acadêmicas que tratam da história e da arquitetura de Campinas, ou se, na verdade, trata-se de uma *recusa* deliberada e não de *esquecimento*.

Conforme demonstramos anteriormente, nossa hipótese principal consiste em atribuir a uma série de arquitetos, engenheiros, projetistas e construtores *anônimos* a considerável produção arquitetônica edificada em Campinas entre fins do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX, em oposição às ideias amplamente difundidas, de vinculação dessa produção a um ou mais nomes de projeção.

Como vimos, há não somente uma rica documentação primária capaz de fornecer elementos para o desenvolvimento dessa tese, como também exemplares remanescentes contemporaneamente no tecido urbano de Campinas. Cabe questionar, desse modo, que tipo de conhecimento tem-se pretendido construir sobre a história da cidade. Por que teria se cristalizado uma visão da cidade que se limita a três escolas, duas igrejas, um hospital, um mercado e um matadouro?<sup>10</sup>

Aproximando-nos das discussões mais recentes sobre as relações entre *história* e *memória* (Le Goff, 2003; Nora, 1993) e, especificamente, das definições sinalizadas por Michael Pollak (1989), pode-se dizer que a natureza de nosso problema consiste em verificar as relações existentes entre a *memória oficial* que se deseja passar — ou impor — e aquilo que se denominou *memórias subterrâneas*. Não se trata, assim, de historicizar memórias que deixaram de existir, e sim trazer à superfície aquelas memórias que “*prosseguem seu trabalho de subversão no silêncio e de maneira quase imperceptível*” (Pollak, 1989, p.3).

A abordagem proposta se interessa, portanto, pelos processos e atores capazes de intervir no trabalho de constituição e de formalização dessas *memórias*.

Em primeiro lugar, há que tratar das próprias obras de história da arquitetura, discutindo os termos em que é apresentada a produção do período que abordamos aqui.

Trata-se, em São Paulo, do momento marcado pelo advento do ecletismo, conhecido por caracterizado pela propagação de novos padrões técnicos e estéticos (D'Alambert, 1993; Lemos, 1985). Apesar das grandes proporções em que se deu essa difusão, transformando a paisagem urbana das cidades, nos parece que os exemplos apresentados nas obras de referência sobre o assunto (Fabris, 1987), assim como no caso que apresentamos aqui, se ativeram mais à arquitetura monumental que propriamente à arquitetura do *espaço cotidiano* (Santos, 2004).

Em segundo lugar, para o caso específico de Campinas, é necessário averiguar o porquê das obras de história local excluírem quase que por completo as questões relacionadas à produção social do espaço, no sentido mais abrangente do termo. Apresentam-se temas relacionados ao campo do urbanismo, do sanitarismo<sup>11</sup>, e das modelares construções. O que se dava entre o *mercado* e a *igreja*, na construção da cidade real e vivida, permanece, contudo, como *memória subterrânea*.

Por fim, um último aspecto a se problematizar refere-se ao posicionamento adotado pelos órgãos de preservação atuantes em Campinas ante as questões aqui levantadas. Há registros documentais e materiais da produção arquitetônica desses *construtores anônimos*. Por que então, apesar disso, as práticas preservacionistas continuaram privilegiando o tombamento dos modelares edifícios e reiterando, sem contemplar a possibilidade de uma revisão crítica, a ideia monumental e alegórica de patrimônio? E, em continuação a essa ideia, caberia ainda uma outra reflexão: como responsabilizar a população campineira por sua postura em relação às questões do patrimônio cultural e sua sensação de não pertencimento, se desde o início a arquitetura monumental é que foi considerada como *preservável* e se as práticas preservacionistas só vieram a contribuir para o enaltecimento da cidade *não vivida*?

Longe de encerrar o assunto, apresentamos aqui os resultados preliminares de uma investigação que só se inicia. Ao trabalhar com as *memórias subterrâneas* sobre a construção civil em Campinas entre fins do século XIX e o início do século XX, acreditamos trabalhar com uma operação coletiva dos acontecimentos e de interpretações do passado que se quer, ou não, salvaguardar. E, enfim, ao analisar as tentativas conscientes de definir ou reforçar o que deve ser *rememorado* como patrimônios culturais campineiro acreditamos contribuir para que se reconheça a que ponto e com que intensidade o presente colore o passado.

## NOTAS

1. Em Campinas, a inauguração dos trilhos da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais em 1872, ligando-a a Jundiaí, e lá se entroncando com a São Paulo Railway, colocou a cidade em contato direto com São Paulo e Santos. Com a inauguração da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, em 1875, se estabelecia também a conexão com o interior, acompanhando o itinerário do café e gerando as condições básicas para que Campinas assumisse, a partir de então, uma função de polo regional (Matos, 1981; Saes, 1981).
2. Para José de Souza Martins (2004, p.12), "A ferrovia anunciava e realizava o novo, ao mesmo tempo em que nele inseria o velho e tradicional. Era como se descosturasse a trama das velhas relações sem destruí-las inteiramente, recosturando-as no sistema de significados e funções do primado do capital e de sua reprodução ampliada. Não atuava apenas no âmbito da economia, mas também no do reajustamento e refuncionalização das relações sociais, dos valores, das concepções".
3. Conforme o termo cunhado por Mirza Pellicciotta (1997).
4. No âmbito de nossas atribuições na Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural (CSPC), órgão técnico de apoio ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (Condepacc).
5. Nosso recorte temporal abrange o período entre os anos de 1892, o primeiro para o qual se encontram documentos relativos à licença para construir, e 1929, data da realização da primeira planta cadastral da cidade. A adoção desses limites se justifica pela possibilidade de visualizar a transformação da Campinas que começou a tomar forma urbana nesse período e apreender, para um período em que a legislação urbanística e o planejamento urbano ainda eram incipientes na cidade, além das escolhas arquitetônicas e estilísticas de nossos *construtores anônimos*, sua contribuição ao desenho da paisagem urbana.
6. A consulta aos processos no Arquivo Municipal foi realizada por uma equipe de estagiários entre os anos de 2005 e 2007, sob nossa coordenação. O processamento das informações e os resultados preliminares aqui apresentados, no entanto, são inéditos e fruto de nossa pesquisa pessoal, a ser desenvolvida no programa de pós-graduação da FAU-USP, em nível de doutoramento, sob orientação da Prof<sup>a</sup>. Beatriz Mugayar Kühl.
7. Evidente que há outras obras de Ramos de Azevedo em Campinas, sobretudo nos primeiros anos de sua atuação profissional, a maioria institucionais. Entre os anos 1879 e 1918, além da Escola Bento Quirino citada, foram edificados: Escola do Povo; Matadouro Municipal; Matriz Nova; Capela de São Benedito; Circolo Italiani Uniti; Cadeia Nova; 1º Grupo Escolar; Mercado Municipal (Monteiro, 2000). Há

ainda alguns palacetes atribuídos a Ramos, mas excetuando-se os casos em que foi possível averiguar sua autoria no acervo de projetos do arquiteto, hoje sob guarda da biblioteca da FAU-USP, sequer consideramos tais informações.

8. Trata-se do acervo de processos e plantas apresentados para obtenção de licenças junto à Prefeitura Municipal entre os anos 1892 e 1940, disponível para consulta pública no *Setor de Pesquisa e Divulgação do Arquivo Municipal de Campinas*.
9. Os bens tombados e em estudo de tombamento pelo Condepacc podem ser conferidos em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/>>.
10. Remetendo-nos às obras institucionais projetadas por Ramos de Azevedo no período, anteriormente mencionadas.
11. Afinal Campinas passara, na segunda metade do século XIX, pelo que Lapa (1996, p.243-247) chamou de *ronda das epidemias*, tendo sido vítima de surtos de tifo amarelo, cólera, varíola e febre amarela.

## REFERÊNCIAS

- BADARÓ, R.S.C. *O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962)*. 1986. Dissertação (Mestrado) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 1986.
- CHOAY, F. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.
- D'ALAMBERT, C.C. *O tijolo nas construções paulistanas do século XIX*. 1993. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.
- FABRIS, A. (Org). *Ecletismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel, 1987
- FICHER, S. *Ensino e profissão: o curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*. 1989. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- FRANCISCO, R.C. *As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo*. 2007. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- FRANCISCO, R.C. Inventário como ferramenta de preservação: a experiência da cidade de Campinas/SP. *Revista Eletrônica do Centro de Preservação Cultural da Universidade de São Paulo*, n.6, p.119-141, jun. 2008.
- HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004.
- KÜHL, B.M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre sua preservação*. São Paulo: Fapesp, 1998.

- LAPA, J.R.A. *A Cidade: os cantos e os antros*. São Paulo: Edusp, 1996.
- LE GOFF, J. *História e memória*. Campinas: Unicamp, 2003.
- LEMOS, C.A.C. *Alvenaria burguesa*. São Paulo: Nobel, 1985.
- LEMOS, C.A.C. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo: Pini, 1993.
- MARTINS, J.S. A ferrovia e a modernidade em São Paulo: a gestão do ser dividido. *Revista USP*, n. 63, p.6-16, 2004.
- MATOS, O.N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.
- MONTEIRO, A.M.R.G. *Ramos de Azevedo: presença e atuação profissional em Campinas: 1879-1886*. 2000. Dissertação (Mestrado) – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2000.
- NORA, P. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, n.10, p.7-28, 1993.
- PELLICCIOTTA, M. Subsídios para o estudo da evolução urbana de Campinas. *Revista do ICH*, n.1, p.96-124, 1997.
- POLLAK, M. Memória, esquecimento, silêncio. *Estudos Históricos*, v.2, n.3, p.3-15, 1989.
- SAES, F.A.M. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2004.
- SEMEGHINI, U.C. *Campinas: agricultura, industrialização e urbanização*. 1991. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.
- STEVENSON, C.W. *Palestra proferida no Rotary Club de Campinas em 17 de novembro de 1933*. Campinas: Liotypia da Casa Genoud, 1933.

## RESUMO

Este artigo pretende analisar o panorama da construção civil em Campinas entre fins do século XIX e as duas primeiras décadas do século XX e trazer à tona a produção arquitetônica de projetistas — engenheiros e arquitetos — e construtores até hoje pouco estudados pelas pesquisas acerca da história e da arquitetura do município. A discussão proposta desdobra-se a partir de duas dimensões temporais, sendo a primeira aquela em que se construíram os exemplares arquitetônicos de que pretendemos tratar, e a segunda, contemporânea, aquela atrelada ao movimento das ideias e à atuação das personagens envolvidas com a questão da história, da arquitetura e do patrimônio cultural. Tem como objetivo partir da cidade real, expressa tanto materialmente quanto na documentação arquivística, para então verificar a repercussão do *esquecimento* desses construtores na historiografia, nas pesquisas acadêmicas mais atuais e práticas preservacionistas do município e iniciar a discussão sobre os processos e/ou motivos que levaram à reiteração desse *esquecimento*, dessa vez por meio da consolidação de uma visão monumental e alegórica do patrimônio cultural de Campinas.

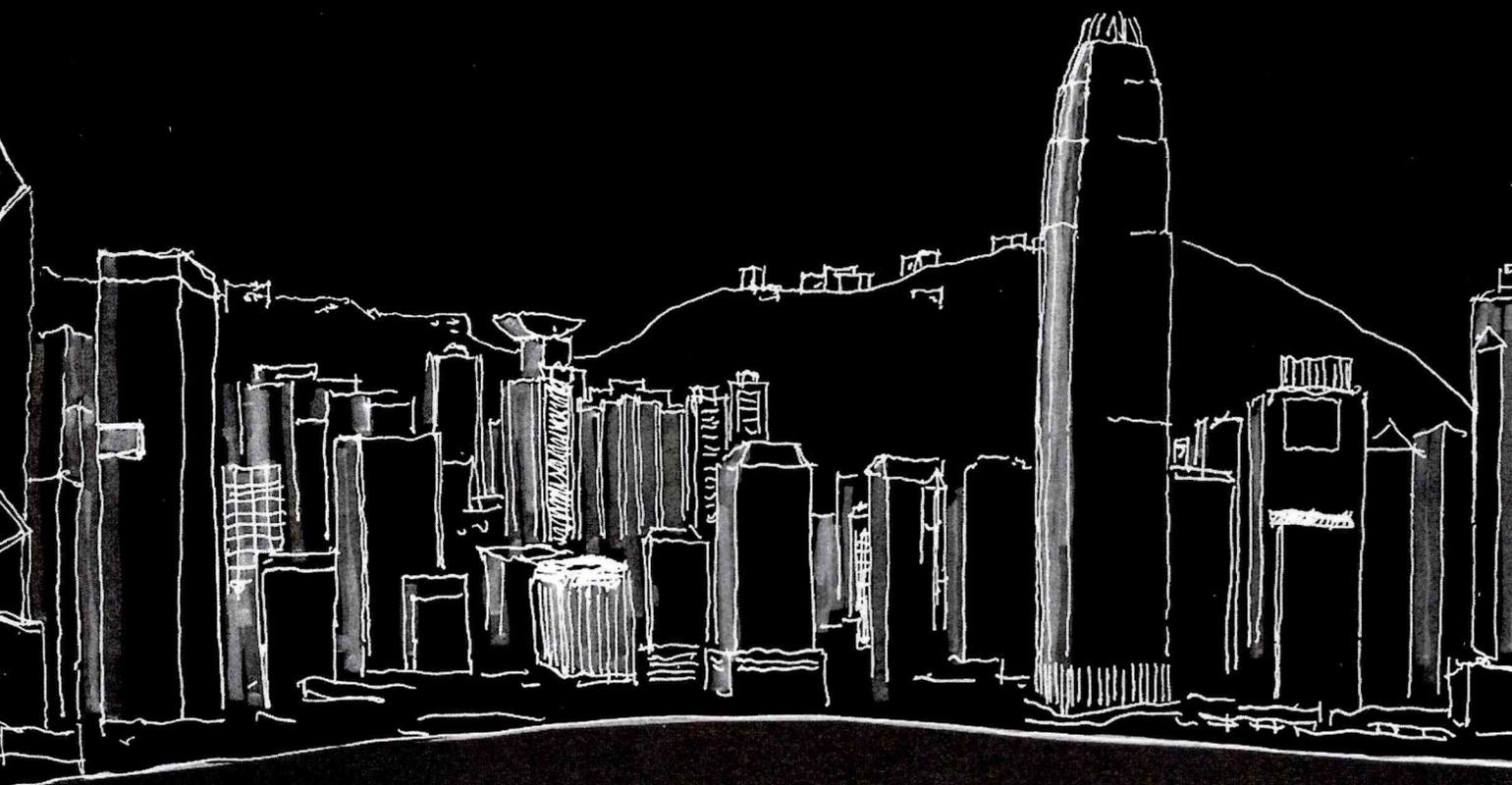
**PALAVRAS-CHAVE:** História. Arquitetura. Campinas. Patrimônio cultural.

## ***ANONYMOUS BUILDERS IN CAMPINAS (1892-1929): REFLECTIONS ON THE STUDY OF THE HISTORY OF ARCHITECTURE***

### ***ABSTRACT***

*This article analyzes the framework of civil construction in Campinas between the late 19th century and the first two decades of the 20th century and to bring out the architectural production of designers — engineers and architects — and builders who have been little studied by the research on the history and the architecture of the city. The proposed discussion unfolds from two temporal dimensions, the first one in which were built the architectural examples we intend to treat and the second, contemporary, one tied to the movement of ideas and actions of the characters involved with the issue of history, of architecture and cultural heritage. It begins by discussing the real city, expressed physically and in archival documentation, and then check the impact of forgetfulness of these builders in historiography, in the latest academic research and preservation practices of the municipality and start the discussion about the processes and / or reasons that led to the repetition of such neglect, this time through the consolidation of a monumental and allegorical vision of the cultural heritage of Campinas.*

**KEYWORDS:** History. Architecture. Campinas. Cultural heritage.



## RAUL LINO: UMA LEITURA DOS PROJETOS DAS “CASAS PORTUGUESAS”

Luciana Pelaes Mascaro, Maria Ângela Bortolucci, Júlia Maria Lourenço

Doutoranda | Universidade de São Paulo, Departamento de Arquitetura e Urbanismo | Escola de Engenharia de São Carlos | Av. do Trabalhador São-carlense, 400, 13566-590, São Carlos, SP, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: L.P.MASCARO | [mascaro@civil.uminho.pt](mailto:mascaro@civil.uminho.pt)

Professora Doutora | Universidade de São Paulo | Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos | São Carlos, SP, Brasil

Professora Doutora | Universidade do Minho | Centro de Território, Ambiente e Construção | Guimarães, Portugal

## RAUL LINO: UMA LEITURA DOS PROJETOS DAS “CASAS PORTUGUESAS”

### INTRODUÇÃO

Os projetos de arquitetura de Raul Lino evidenciam múltiplas referências à arquitetura portuguesa, resgatando e utilizando elementos tradicionais, vernaculares e eruditos, tendo criado uma linguagem própria e uma obra singular. A análise efetuada permitiu estabelecer associações com trabalhos do mesmo gênero, nomeadamente do engenheiro Ricardo Severo, observando especialmente as ressonâncias barrocas presentes nos trabalhos de ambos.

Além das características, foi considerada a expressividade da obra de Lino, o apelo aos sentimentos e aos sentidos e certa teatralidade, características que podem ser atribuídas a um entendimento mais amplo do conceito de *barroco*. Como é sabido, a importância da arquitetura barroca no Brasil é incontestável, ainda que em Portugal não lhe seja atribuído estatuto equivalente. Como tal, quando a obra de Niemeyer é dita *barroca*, não se estabelece o choque que se verifica em Portugal quando se atribuem reminiscências desse estilo a obras do século XX. Desde a década de 1970, no norte de Portugal, onde a arquitetura barroca tem maior importância, assistimos ao reconhecimento dessa como um patrimônio valioso e, atualmente, à identificação de obras contemporâneas com a estética barroca, como no caso do novo Estádio Municipal de Braga (Bandeira, 2006) e da exposição “Vertigens do Barroco: em Jerónimo Baía e na Actualidade”<sup>1</sup> que inclui variados objetos do cotidiano, filmes e obras de arte. Tais aspectos, presentes em manifestações artísticas e arquitetônicas atuais, com epicentro no norte do país, em especial

em Braga, denotam uma movimentação cíclica de aceitação e recusa da expressividade, bem como da racionalidade, como a outra face da mesma movimentação. Procuramos identificar as raízes que Lino buscava, entre as quais a barroca, embora não assumidas por ele nos textos que publicou. Essa sua busca serviu como referência quando da afirmação da identidade arquitetônica portuguesa, em oposição à arquitetura eclética e “afrancesada” que dominava a paisagem do período de transição entre finais do século XIX e anos 30 do século XX e, em oposição também, à internacionalização da arquitetura, difundida pelo *movimento moderno*.

Este artigo situa a obra de Lino no contexto dessas primeiras décadas do século XX, estabelecendo paralelos acerca de sua relação com correntes arquitetônicas do passado e novas exigências e possibilidades da modernidade, resultado da análise do acervo de projetos em conjunto com visitas de estudo a algumas de suas obras emblemáticas. Optamos por uma abordagem estatístico-descritiva porque se trata de uma obra de vasta dimensão que envolve um grande número de projetos disponíveis para consulta na sua totalidade<sup>2</sup>. As conclusões mostraram avanços e perpetuação de padrões estabelecidos na obra de Lino.

### O ARQUITETO E A PROCURA DE RAÍZES

Raul Lino foi um profissional muito produtivo, de longa carreira, que trabalhou desde fins do século XIX até o início da década de 1970, tendo deixado centenas de projetos de arquitetura, mobiliário e peças decorativas, além da obra escrita. Devido à dimensão e importância de seu trabalho, o arquiteto é alvo de muitos estudos. Vários autores<sup>3</sup> estão de acordo de que se trata de uma obra valiosa, fruto da complexidade do momento, do perfil e da formação de Lino. Atualmente, podemos olhar para o seu trabalho de uma maneira mais isenta, destituída das críticas que lhe impuseram os modernistas mais canônicos. Algumas vezes, a imagem criada em torno de um nome dificulta a compreensão da essência da obra que lhe corresponde, fazendo que seja repudiada ou adorada, conforme a disposição da época. No caso de Lino, observamos que a recente reabilitação de sua obra está associada a projeções de atributos modernistas, o que dificulta a sua valorização por outras valências, em especial a barroca. Esse processo cíclico está associado à postura do arquiteto e à projeção do seu trabalho.

Lino estudou na Inglaterra e na Alemanha, contrariando a tendência do momento mais voltada para a cultura francesa, onde recebeu forte influência do romantismo e tomou contato com o movimento *Arts and Crafts*. Encontramos no trabalho de Vogliazzo (1988) uma aproximação entre as obras de Muthesius, *Das Englische Haus* (1904), e Lino, *A Nossa Casa* (1918), concluindo que o último teria muito provavelmente lido o primeiro, devido às características presentes nas ideias e no trabalho do arquiteto português. Foi um período conturbado<sup>4</sup> do qual Lino foi afastado, tendo frequentado cursos livres no estrangeiro e tendo somente recebido o título de arquiteto em 1926, “*de uma forma quase honorífica*” (Ribeiro, 1994, p.27).

Podemos identificar a influência de Haupt<sup>5</sup>, um de seus mestres, na percepção da importância da arquitetura renascentista na portuguesa e no valor que Lino atribuía ao estudo da arquitetura através do desenho. Apesar de Haupt ter se dedicado ao Renascimento, estudou a arquitetura portuguesa como um todo, tendo registrado a presença da contribuição árabe.

Assim, por influência do mestre, Lino também viajou a Évora e a Marrocos (1902) para identificar tal componente na arquitetura portuguesa. Lino admirava Wagner e a *obra total*, de modo que a preocupação em projetar cada pequeno detalhe da obra reflete esse veio romântico. A Casa do Cipreste, em Sintra, é um ótimo exemplo. Cada ambiente tem uma acústica apropriada, as proporções e dimensões são adequadas aos usos, a planta é desenvolvida para um local de características únicas e agradavelmente integrada à paisagem.

Observamos na linguagem empregada por Lino a filiação à casa portuguesa onde a materialidade denuncia o domínio do ofício pelos construtores e o arquiteto é uma espécie de regente da execução da obra<sup>6</sup> (Figuras 1 e 2). Nesse sentido, recordamos que o último inquirido à arquitetura portuguesa afirmava que Lino “*valoriza uma postura teórica tão inovadora quanto moderna, baseada no entendimento do sítio, na reinvenção dos materiais tradicionais e na importância da vivência doméstica*” (Tostões, 2006, p.18). Por isso, e também pela interação com a clientela, suas obras emblemáticas são únicas.

FOTO: LUCIANA MASCAREDO. TIRADA EM 28/01/2006. VISTA DE INSTALAÇÃO DO LOCAL.



FIGURA 1 – Casa do Cipreste, Sintra, Portugal. Fachada.

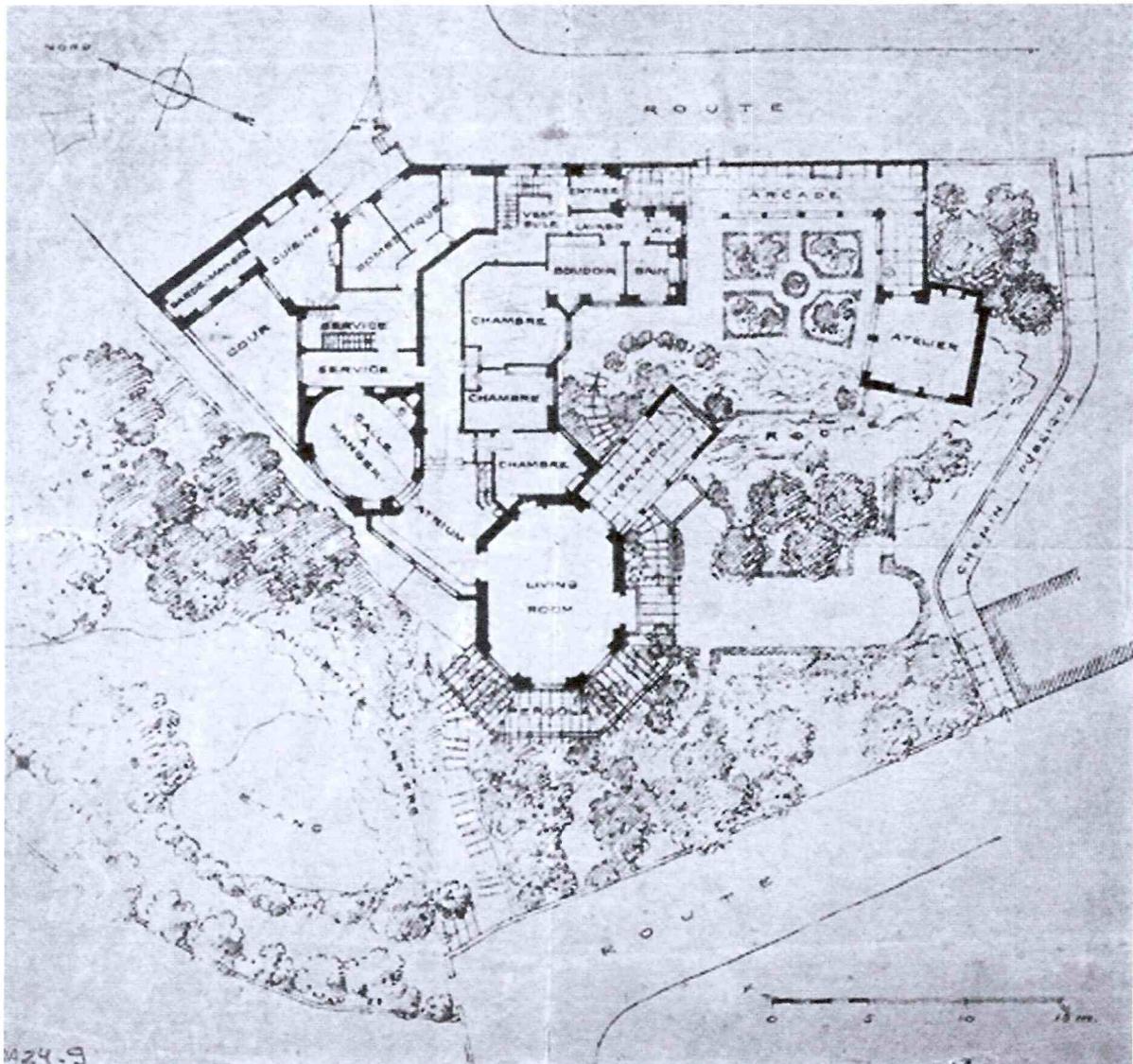


FIGURA 2 – Casa do Cipreste, Sintra, Portugal. Planta.

Fonte: Disponível em: <<http://arrumario.blogspot.com/2006/01/uma-casa-de-sonho.html>>.

Acesso em: 18 jun. 2007.

Em Portugal, desde o final do século XIX, vinha se desenvolvendo uma atmosfera de nacionalismo e de busca do que seria a arquitetura genuinamente portuguesa, que estava relacionada com fatores históricos e sociais. Leal (2000) faz um estudo etnográfico sobre esse processo e sobre como Lino desponta como o arquiteto que materializa o ideal tão perseguido da *casa portuguesa*, mas que — “*não passava afinal de uma ficção. Raul Lino tinha dado vida a um sonho*” (Ribeiro, 1994, p.93). Embora Francisco Vilaça (Casa O'Neill, Estoril, 1900) e Ricardo Severo (Casa Ricardo Severo, Porto, 1904) tivessem projetado as primeiras casas nas quais era possível encontrar-se o vocabulário da arquitetura portuguesa, Lino foi quem passou a ser reconhecido como expoente desse movimento nacionalista, especialmente depois da publicação das suas primeiras obras em 1918, 1929 e 1933<sup>7</sup>, que cumpriram um papel de divulgação e orientação para quem quisesse construir segundo bons parâmetros nacionais (Leal, 2000, p.112).

## ENTRE AS RAÍZES E A MODERNIDADE

A busca de Lino por uma linguagem arquitetônica genuinamente portuguesa foi profunda e distinta de pastiches gratuitos. Estudou as raízes que contribuíram para a formação da arquitetura portuguesa, tendo reconhecido contribuições da arquitetura renascentista, da gótica, da barroca, da manuelina com suas componentes híbridas e da arquitetura árabe (Lino, 1937, p. 239). Expressou-se através desses veios culturais, mas não assumiu nenhum deles declaradamente, pois as referências que fazia eram sutis e singelas, contrárias às “*melhores receitas [...] do autêntico estilo de D. João V, de D. Maria I ou dos Afonsinhos*” (Lino, 1933, p.80). O arquiteto recomendava que as construções devessem manter uma uniformidade dada pela “*linguagem nacional própria da época corrente*” (ibidem, p.60), mas que a autenticidade não era alcançada através da simples “colagem” de características tradicionais (ibidem, p.110). O resultado a que chegou foi fruto de sua inclinação artística, de sua formação romântica e de uma interpretação própria do que seria a arquitetura portuguesa. No sentido de identificar tais tendências em seus projetos, realizamos uma análise do espólio da FCG, estabelecendo uma classificação própria por década (*época*); por quantidade de *tipos*<sup>8</sup> e; por *usos*<sup>9</sup> a que se destinavam. Após essa seleção, definimos critérios de delimitação da amostra que seria analisada: de 1900 até 1940; excluindo projetos de reformas, ampliações e *outros*. Assim, do total de 639, eliminamos 493, resultando numa amostra de 146 projetos, ou 22,8% da produção total de Lino (40,9% da obra criada exclusivamente por ele) (Tabela 1).

**TABELA 1** – Referências à arquitetura barroca por década.

DÉCADAS	AMOSTRA ANALISADA	PROJETOS COM REFERÊNCIA À ARQ. BARROCA	
	n	n	%
1900 — 1909	13	4	(30,8)
1910 — 1919	25	14	(56,0)
1920 — 1929	63	29	(46,0)
1930 — 1939	45	5	(11,1)
1940 — 1974	0	0	
TOTAL	146	52	(35,6)

## VOLUMETRIA, PAISAGEM E TÉCNICA

Lino viveu e trabalhou num tempo de confronto entre a preservação da nacionalidade e das tradições e as exigências provenientes de um novo modo de viver associado à indústria.

A postura do arquiteto em defesa de uma arquitetura portuguesa suscita a questão de como teria sido a sua relação com a questão da densificação das grandes cidades *versus* o ideal utópico das residências isoladas (Medrano, 2005). Essa nova condição mudou a paisagem das cidades e o modo de vida dos cidadãos, deixando uma nostalgia do campo e das moradias típicas. Embora tal processo em Portugal tenha sido lento, Lino insistiu na criação de edificações de gabarito baixo, unifamiliares e que exploravam, principalmente, as quali-

dades não urbanas dos terrenos. Numa paisagem que se urbanizava, além de ter desenvolvido uma linguagem arquitetônica identificável como *portuguesa*, criou também uma obra que pode ser descrita como pitoresca, isto é, uma visão do passado rural em oposição ao moderno e decisivamente urbano (Birksted, 2006, p.61). Encontramos no espólio poucos projetos com mais de cinco pisos: apenas 4,1% da amostra. Predominam dois ou três pisos, além da cave e do sótão, na maioria das vezes habitáveis. Embora, numa fase mais tardia, Lino tenha realizado alguns projetos com gabaritos mais altos, o número escasso desses indica que ele não considerou a necessidade de trabalhar o novo *skyline* da cidade. Constatamos também que a simetria nas fachadas foi um recurso muito utilizado por Lino, especialmente na principal, que aparece numa taxa de 46,6%. Esse tipo de característica o afasta da arquitetura modernista, que valoriza igualmente todas as fachadas. O ritmo das aberturas é identificável também nas fachadas principais, numa porcentagem de 80,1%. A relação com a paisagem apareceu em apenas 10,3% dos projetos. Nesses casos aparece vegetação abundante, o contorno de uma serra ou outro elemento que de fato define as condições do local, com paisagens privilegiadas de potencial inequívoco para os projetos (Tabela 2).

A postura de Lino ante a Modernidade está também presente no debate com o arquiteto brasileiro Lúcio Costa: “Nesta altura então abriu-se uma vala entre mim e o meu amável interlocutor. Desenhava-se agora nitidamente a velha antinomia entre racionalismo e sentimento, como se a qualidade humana pudesse ser completa sem qualquer desses dois princípios” (Lino 1937, p.98). Quando Lino declara a necessidade de ambos os aspectos para que um produto humano seja completo, mostra uma posição bastante aberta e uma sensibilidade abrangente, moderna num sentido amplo, que ia além da “dicotomia Arte/Técnica, Belo/Útil, [...] [além da] oposição entre dois valores: o individual, condensado na tradição da grande arte de vocação elitista; e o universal” (Tostões, 2002, p.31). Apesar disso, foi comedido no uso das novas técnicas. Utilizou o concreto em alguns projetos e a sua postura com relação a esse material era moderna: afirmava que não lhe deveriam ser aplicados disfarces ou enfeites (Lino, 1933, p.65), mas não o empregou como elemento

**TABELA 2** – Principais características.

CARACTERÍSTICAS	OCORRÊNCIAS		AMOSTRA ANALISADA	
	n	%	n	%
Isolamento dos Espaços Íntimos	122	(83,6)		
Isolamento dos Espaços de Serviços	132	(90,4)		
Escada de Serviço	49	(33,6)		
Átrio ou Hall	112	(76,7)		
Beirais Revirados nos Telhados	103	(70,5)	146	(100)
Ritmo de Fenestração	117	(80,1)		
Traçado Orgânico	7	(4,8)		
Planta Regular	115	(78,8)		
Simetria nas Fachadas	68	(46,6)		
Mais de Cinco Pisos	6	(4,1)		
Relação com a Paisagem em Projeto	15	(10,3)		

transformador da linguagem. A maioria das obras do arquiteto respeita as possibilidades estruturais da tradicional gaiola de alvenaria e foram construídas segundo o sistema convencional: basicamente alvenaria de tijolos e/ou pedras, telhas cerâmicas, madeira. Assim, sua produção permaneceu estagnada relativamente a determinadas inovações tecnológicas.

Curiosamente, algumas das referências de Lino são as mesmas de Le Corbusier, e provêm da arquitetura árabe. Porém, as épocas das viagens dos arquitetos ao norte da África (ambos estiveram em Marrocos), os períodos em que trabalharam as interpretações sobre o que viram e os resultados alcançados foram diferentes. Le Corbusier projetou terraços, átrios centrais e plantas livres, como referências da arquitetura encontrada nos países visitados. Lino incorporou nos seus projetos a maneira tradicional de construir as coberturas com *beirais revirados*, procurando efeito semelhante ao de “*uma lona numa tenda árabe*” (Lino, 1933, p.71) e vários dos terraços que criou são de matriz assumidamente árabe. Esse contraponto mostra as inclinações do pensamento de Lino e como ele se distancia da arquitetura moderna.

A análise das *coberturas* nos permitiu constatar que 70,5% da amostra de projetos apresentaram *beirais revirados*. Essa é, assim, uma das características mais comuns dos projetos de Lino, e em 31,5% das vezes está associada a referências à arquitetura barroca (Tabela 2).

## ARQUITETO DE MORADIAS

Lino foi um arquiteto dedicado ao desenvolvimento de projetos *residenciais*, os quais compõem 33,7% da sua produção total e 50,2% dos 146 projetos analisados. Além das famosas e conhecidas edificações escolares (Escolas João de Deus), aparecem edifícios de uso industrial/comercial com número da mesma ordem de grandeza, ultrapassando 30 projetos e, ainda, edifícios de caráter público e religioso. Em projetos não residenciais, cujos clientes são em geral mais difusos, há uma maior dificuldade em impor um determinado gosto para o projeto, sendo assim, é possível que a presença de determinadas características nesses edifícios se apresentem como indicativo do gosto do arquiteto. Pode representar ainda a associação linguagem-tipologia, pois Lino (1937, p.195) criticou a arquitetura moderna também por não “falar por si mesma”, por não trabalhar o aspecto simbólico.

Observamos, em *planta*, a ocorrência de *traçado orgânico* (entendido como adaptação às condições naturais do terreno) e *plantas irregulares*. Esses eram aspectos caros para Lino, como afirma Vogliazzo (1988, p.34): “*una pianta irregolare puo molte volte favorire una buona disposizione della casa*”, por isso, procuramos verificar se estão presentes em parte significativa de sua obra. Investigamos a utilização de proporção áurea em planta, o que não se verificou. Apuramos que apenas 4,8% dos projetos analisados apresentam plantas que se aproximam do tipo de *traçado orgânico* e 16,4% apresentam *planta irregular* (Tabela 2). Cinco deles são alguns dos projetos que mais se destacam na sua produção: Casa Rodrigo Peixoto e Casa Victor Schalk, ambas no Estoril; a Casa do Cipreste e a Casa dos Penedos,

em Sintra; e a Casa Branca (Figuras 1 e 2). São exemplares nos quais se denota uma elaboração diferenciada da planta e nos quais o arquiteto alcançou resultados em planta que podem ser considerados modernos, pois não se restringem ao modelo burguês<sup>10</sup>.

Enquanto Lino se mantinha próximo do modelo tradicional de *casa portuguesa* no que respeita à volumetria, à técnica e à linguagem, em planta esteve bastante distante. A ausência da hierarquização dos espaços e da especialização de usos das habitações rurais e vernaculares estava associada à pobreza e a um modo de vida precário<sup>11</sup>. Lino (1937, p.223) prezava



FIGURA 3 – Casa para Sacadura Cabral, Lisboa, Portugal. Prêmio Valmor 1930. Demolida. Fonte: Disponível em: <<http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/008/index.php?ml=5&x=0033.xml>> Acesso em: 11 jun. 2007.

“o conforto caseiro, [...] a quietação apetecida”, virtudes somente possíveis numa casa adaptada às necessidades do morador, as quais mudam conforme os gostos, os temperamentos e as necessidades diversas: “O cliente culto, com predileção pelos estudos humanísticos, não pode ter o mesmo ideal de casa que o comerciante” (Lino, 1933, p.59). Os espaços eram projetados para satisfazer especificidades, o que exigia projetos elaborados, espaços especializados e uma complexidade que distancia a arquitetura de Lino da simples casa rural. Ele aplicava uma linguagem evocativa à arquitetura tradicional portuguesa, mas resolvia os espaços internos segundo o modelo da época

para habitações abastadas, considerando o significado simbólico associado a determinados usos e o *status* social dos usuários. Segundo o arquiteto “cuida-se hoje [...] mais da planta do que noutros tempos [...] [e da] quantidade de compartimentos que dantes eram dispensados ou desconhecidos” (Lino, 1933, p.74). A dialética fachada/planta nos seus projetos pode ser verificada nos exemplos que constam no seu livro sobre o “*arquitectar das casas simples*” (ibidem). A maioria dos projetos analisados apresenta os espaços sociais junto aos *halls* e próximos da entrada principal. Os espaços de serviços localizam-se ao fundo, sendo a sala de jantar, invariavelmente, uma zona intermediária entre a zona social e a de serviços. A zona íntima é geralmente remetida para os pisos superiores (segundo piso e sótão). Algumas vezes aparecem áreas de dormir nas caves, mas são destinados aos empregados e têm acesso por escadas de serviço. Mesmo quando existe um único piso, a zona íntima fica isolada.

Verificamos a presença de escadas de serviços em 33,6%, e do *hall* em 76,7% da amostra (Tabela 2). Curiosamente, ainda nos dias atuais, é possível verificar que as exigên-

cias desse perfil de clientes continuam idênticas. Uma reportagem sobre comercialização de casas de alto luxo em Portugal descreve as características de programa e planta indispensáveis: “quarto de empregada junto da cozinha. O ideal é que a zona de serviço tenha entrada independente [...] sala de estar ampla separada da de jantar, de preferência com escritório anexo” (Garcia, 2007, p.50).

Mas foi o fato de a clientela de Lino fazer parte da classe mais favorecida que lhe permitiu desenvolver uma obra significativa. Essa arquitetura personalizada, que tem características definidas por essa condição (Sudjic, 2007, p.13), poderia integrar os anseios de cada cliente com as convicções do projetista, mas só poderia estar disponível às camadas de certo estatuto social, que tinham conceitos formados sobre o que seria uma boa habitação e decidiam alguns aspectos disso. Assim, em alguns momentos, a interação arquiteto-cliente pode ter-se transformado num jogo de poder e respeito. Esse aspecto está presente no episódio da casa projetada e construída para Sacadura Cabral, em Lisboa, seguindo as orientações solicitadas pelo cliente. Foi Prêmio Valmor<sup>12</sup> em 1930, mas o arquiteto recusou-se a recebê-lo, pois a aparência eleita pelo cliente para a casa era demasiado *barroca*<sup>13</sup> (Figura 3). A personalização dos projetos de Lino é uma virtude da sua produção, mas é também uma das características que afastam sua obra dos preceitos modernos.

Verificamos a ocorrência de referências à arquitetura barroca em 35,6% da amostra analisada, quase um terço dessa, e a maior parte delas aparece nos projetos residenciais (Tabela 3). Embora algumas vezes essas referências apareçam de forma marcante nos projetos, noutras reduzem-se a alguns detalhes. Notamos que a maior ocorrência desses elementos se deu nas décadas de 1910 e 1920, nas quais a porcentagem está próxima de 50%. A partir da década de 1930, Lino diminuiu significativamente sua incorporação (Tabela 1). Essa tendência para rememorar a arquitetura barroca foi própria da época, pois pode ser encontrada em diversas outras obras de variada autoria, como nos pavilhões portugueses para as Exposições Internacionais<sup>14</sup>.

**TABELA 3** – Referências à arquitetura barroca por tipo de uso.

USOS E TIPOS DE PRÉDIOS	AMOSTRA ANALISADA		PROJETOS COM REFERÊNCIA À ARQ. BARROCA	
	n	%	n	%
Residencial	108	(16,9)	42	(38,9)
Reforma / Ampliação	0		0	
Outros	0		0	
Escola / Museu	9	(1,4)	1	(11,1)
Comércio / Indústria	5	(0,8)	0	
Administração Pública	4	(0,6)	2	(50,0)
Religioso	5	(0,8)	2	(40,0)
Hospital / Asilo / Sanatório	4	(0,6)	1	(25,0)
Hotel	7	(1,1)	3	(42,9)
Banco	2	(0,3)	0	
Pavilhão	2	(0,3)	1	(50,0)
<b>TOTAL</b>	<b>146</b>	<b>(22,8)</b>	<b>52</b>	<b>(35,6)</b>

## CONCLUSÃO

Neste trabalho procuramos identificar as influências de várias tendências arquitetônicas na obra de Raul Lino, sendo possível associar a expressividade da sua obra como um aspecto relacionado ao pensamento *barroco* e encontrar determinadas características como influências mais diretas da arquitetura *barroca*. Essas características nunca haviam sido antes estudadas em sua obra, apesar de todos os estudos já realizados sobre sua produção. Na amostra analisada, as ressonâncias barrocas apareceram em 38,9% dos projetos residenciais e em mais de 30% dos projetos da amostra. O emprego delas foi sendo incrementado desde o início de sua carreira até a década de 1920, tendo diminuído significativamente a partir de então, para cerca de 10%. Isso significa que a partir desse período o arquiteto poderá ter reavaliado o que entendia por “casa portuguesa” e passou, gradativamente, a elaborar uma linguagem mais híbrida, na qual é possível encontrar diversos elementos da arquitetura tradicional.

Lino alcançou grande expressividade quando, no seu processo de criação, incorporou elementos que para ele tinham muita importância: relação com a natureza, com a paisagem e com o caráter rural dos sítios. As suas obras localizadas em sítios de paisagem privilegiada são bastante mais significativas do que as localizadas em terrenos urbanos comuns. Assim, não causa estranheza que apenas uma pequena parte da amostra analisada (15,1%) expresse relação do projeto com a envolvente.

Embora o arquiteto tenha atribuído grande valor às virtudes da paisagem, não trabalhou com novas tendências de elevação do *skyline* da cidade. Reflexo de que o arquiteto estava muito ligado à cultura arquitetônica pré-modernista e continuou a reproduzir técnicas, elementos construtivos, volumetrias e linguagens arquitetônicas do universo tradicional. O mesmo não se aplica às plantas que desenvolveu e que são muito diferentes da planta simples da casa tradicional, nas quais há acúmulo de funções num único espaço. As plantas de Lino aproximam-se do modelo da casa burguesa do século XIX, comum na Europa, com sua típica tripartição em *zonas de serviço, social e íntima* e sua compartimentação dos espaços, certamente o modelo da preferência de sua clientela de elevado estatuto social, modelo esse que ainda hoje continua atual. Encontramos, em projetos da década de 1930, cálculos estruturais para concreto armado, assinados por engenheiros civis, o que mostra que Lino admitiu a utilização desse novo material, mas sem explorar suas possibilidades, pois tais projetos apresentaram aspecto tradicional.

Devido à investigação de seu mestre, Haupt, sobre a arquitetura renascentista em Portugal, supunhamos que seria possível encontrar proporções áureas em seus projetos, o que não aconteceu. A proporcionalidade que o arquiteto utilizava era ligada às dimensões humanas, para conferir aos espaços sensação de conforto e harmonia que, segundo o seu pensamento, eram aspectos essenciais à boa vivência cotidiana. Buscava a qualidade da obra, o bem-estar dos usuários nas suas várias atividades e o diálogo com a cultura e, nesse sentido, não era moderno ou pré-moderno, mas sim um arquiteto comprometido com as questões mais básicas da arquitetura.

As referências à arquitetura barroca estão presentes na sua obra, ao contrário do que geralmente é reconhecido e embora o próprio arquiteto as tenha negado, como no exemplo da casa para Sacadura Cabral. Não apresentam, no entanto, a carga negativa e de excesso decorativo que é associado ainda hoje a tal estilo, embora essas conotações estejam em fase de reavaliação, como foi visto antes, em projetos arquitetônicos de autores como Niemeyer e Souto Moura, ou em objetos do cotidiano da autoria de diversos designers.

Importa salientar que deixou uma obra extensa e de qualidade, ainda que romântica, constituída por tendências estilísticas e ligada às aspirações da sua clientela, mas que é representativa de um determinado período e de condições específicas, e como tal deve ser interpretada. Apesar de todas essas ressonâncias estilísticas, este estudo confirmou que Lino não foi um arquiteto revivalista, pois conseguiu criar uma identidade própria nas suas obras, tanto em relação às peças isoladas como em relação a outras produções de outras épocas ou tendências.

## AGRADECIMENTOS

À Fundação Calouste Gulbenkian, cujo apoio financeiro através da concessão de Bolsa de Investigação para Estrangeiros tornou possível a realização deste artigo, e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), sem cujo apoio não se realizaria a pesquisa em Portugal. Agradecimento especial à família do Arquiteto Raul Lino, pela abertura do espólio de correspondência, do arquivo genérico e pela pronta disponibilidade e amabilidade em partilhar memórias.

## NOTAS

1. Exposição no Mosteiro de São Martinho de Tibães, Braga, de 24 de março a 2 de setembro de 2007.
2. Disponível para consulta na Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian, que detém o acervo dos projetos de arquitetura de Raul Lino, num total de 639 projetos.
3. Fundação Calouste Gulbenkian. *Raul Lino: exposição retrospectiva da sua obra*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1970; Leal, J. *Etnografias Portuguesas (1870-1970): Cultura Popular e Identidade Nacional*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2000; Quintino, J.L. *A Obra do Arquitecto Raul Lino*. 1983, Dissertação, Departamento de História da Arte, Universidade Nova de Lisboa; *Raul Lino 1879 — 1974*. Catálogo. Lisboa, Blau, 2003; Ribeiro, I. *Raul Lino, Pensador Nacionalista da Arquitectura*. Porto, FAUP, 1994; Segurado, J. *Raul Lino*. Lisboa: Sep. Belas Artes, 1976; Sousa, M.C.P.V. *As artes decorativas na obra de Raul Lino*. 1999, Dissertação, História da Arte, Universidade Lusíada.
4. Período de instabilidades e mudanças na área política, o que refletiu nos aspectos socioeconômico e cultural. Lembrar que o regime monárquico estava no final (Leal, 2000).
5. Karl Albrecht Haupt (1852-1932) graduou-se em Filosofia em 1880 na Escola Técnica da Hannover; realizou projetos de restauração na Alemanha, viajou pela Europa e escreveu livros sobre arte. Em Portugal, publicou dois volumes sobre arquitetura: *Die Baukunst der Renaissance in Portugal*, Ester Band, Frankfurt A.M., Heinrich Keller, 1890; idem, *Zweiter Band*, 1895.
6. Entrevista com o arquiteto Diogo Lino Pimentel, neto do arquiteto Raul Lino, em 28/1/2006, na Casa do Cipreste, Sintra, Portugal.
7. *A Nossa Casa: Apontamentos sobre o Bom Gosto na Construção das Casas Simples* (1918); *A Casa Portuguesa* (1929); *A Casa Portuguesa: Alguns Apontamentos sobre o Arquitectar das Casas Simples* (1933)

8. Os projetos foram classificados em: novos, ampliações / reformas e “outros”. Em “outros” estão incluídos os padrões, sepulturas, monumentos, coretos, portões, bancos de praça, mobiliários, objetos decorativos etc., além de projetos de cinemas, salas de espetáculos, e outros sem especificação no espólio, pois o objetivo eram os projetos representativos dos usos mais correntes na obra de Lino.
9. Residencial, comercial, industrial, educativo, hospitalar, administrativo etc.
10. “Raul Lino pode ser assinalado no panorama da produção arquitetônica no início do século XX, como um arquiteto pré-moderno [...] na inovação da articulação espacial e do programa. Contudo a condição pré-moderna de Lino é limitada pela sua compulsiva recusa da urbanidade e desta dimensão enquanto fenómeno de transformação social, impedindo definitivamente a aceitação de sua obra como Moderna” (Ramos, 2004, p.5-283).
11. Sobre o *Inquérito à Habitação Rural* (1943): “Esta casa remonta a uma divisão primária entre homens e animais, [...]. Progressivamente a casa abandona sua divisão em dois espaços básicos para se tornar mais diferenciada. [...] A separação dos seus habitantes e das acções por eles realizadas, consequência essencial da acção de dividir o espaço, surge-nos como primeiro momento da construção do privado” (Ramos, 2004, p.3-85).
12. Prêmio Valmor: prêmio pecuniário dividido entre o arquiteto e o proprietário da obra, concedido anualmente pela Câmara Municipal de Lisboa. Os fundos para o prêmio foram deixados pelo “Visconde Valmor” Fausto Queiroz Guedes. É atribuído por um júri de três arquitetos nomeados pela Câmara Municipal. Associado, a partir de 1982, ao Prêmio Municipal de Arquitetura.
13. Entrevista com o arquiteto Diogo Lino Pimentel, em 28.1.2006, na Casa do Cipreste.
14. França, J.A. *A Arte em Portugal no Século XX: 1911-1961*. Lisboa: Bertrand Editora, 1985; Os Palácios Estrangeiros: Portugal. In: *Livro de Ouro Comemorativo do centenário da Independência do Brasil e da Exposição Internacional do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Edição do Anuário do Brasil, Almanack Laemmert, 1923, p.313-315.

## REFERÊNCIAS

- BANDEIRA, M.S.M. Cidadania pelo património: um matiz “Barroco” na Cultura Urbana. In: *Relações Sociais de Espaço: Homenagem a Jean Remy*. Lisboa: Edições Colibri/CEOS, 2006, p. 35-53.
- BIRKSTED, J.K. Beyond the clichés of the handbooks: Le Corbusier’s architectural promenade. *The Journal of Architecture*, v.11, n.1, p.55-132, 2006.
- GARCIA, R. Casas com mais de seis zeros. *Sábado*, Lisboa, n.160, p.42-52, 2007.
- LEAL, J. *Etnografias Portuguesas (1870-1970): cultura popular e identidade nacional*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2000.
- LINO, R. *Casas Portuguesas: alguns apontamentos sobre o arquitectar das casas simples*. 10. ed. Lisboa: Valentim de Carvalho, 1933.
- LINO, R. *Auriverde Jornada: recordações de uma viagem ao Brasil*. Lisboa: Valentim de Carvalho, 1937.
- MEDRANO, L. Habitação coletiva, verticalidade e cidade. Modernidade sem estilo. *Arquitetura Revista*, v.1, n.2, 2005. Disponível em: <<http://www.unisinos.br/arquiteturarevista/index.php?e=2&s=9&a=8>>. Acesso em: 20 jun. 2006.
- RAMOS, R.J.G. *A casa unifamiliar burguesa na arquitectura portuguesa: mudança e continuidade no espaço doméstico na primeira metade do século XX*. 2004 Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitectura, Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2004.
- RIBEIRO, I. *Raul Lino, pensador nacionalista da arquitectura*. Porto: UP/FAUP, 1994.
- SUDJIC, D. *La arquitectura del poder: como los ricos y poderosos dan forma a nuestro mundo*. Barcelona: Editorial Ariel, 2007.
- TOSTÕES, A.C.S. *Cultura e tecnologia na arquitectura moderna portuguesa*. 2002. Tese (Doutorado) – Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Lisboa, Portugal, 2002.
- TOSTÕES, A. Sob o signo do inquérito. In: *IAPXX Inquérito à Arquitectura Portuguesa do Século XX em Portugal*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006. p.18.
- VOGLIAZZO, M. Due ipotesi minoritarie nell’architettura del Novecento: “A Nossa Casa” di Raul Lino e “Das Englische Haus” di Hermann Muthesius. *Estudos Italianos em Portugal*, n.51-53, p.15-31, 1988.

## RESUMO

Este artigo é o resultado da análise do espólio de projectos de arquitectura de Raul Lino, disponível para consulta pública na Fundação Calouste Gulbenkian. Foram também realizadas visitas de estudo complementares a algumas obras emblemáticas do arquiteto a fim de observar as características mais recorrentes na linguagem por ele desenvolvida. Partindo do fato de que a maior motivação de Lino era a procura das raízes da arquitectura portuguesa, conduziu-se a análise de modo a identificar as tendências estéticas existentes em seu trabalho e foi verificado que a estética barroca é uma delas, inclusive no que diz respeito à expressividade da sua obra. Além disso, seu trabalho foi analisado com relação às ideias e à linguagem modernista para verificar em que aspecto a sua obra superou ou não parâmetros estabelecidos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Raul Lino. Raízes. Casa portuguesa. Referências estéticas. Barroco.

## ***RAUL LINO: A READING OF HIS PROJECTS OF "PORTUGUESE HOUSES"***

### ***ABSTRACT***

*The present paper is the result of analysing several architectural projects by Raul Lino, available for public consultation at the Calouste Gulbenkian Foundation. Some of his most important works were visited in order to make observations of the most common features in the buildings developed by him. Based on the fact that the greatest motivation of Lino was the search for Portuguese architecture's roots, this research aimed at identifying the aesthetical tendencies that can be found in his work. It was verified, contrarily to what is commonly assumed in Portugal, that Baroque architecture was present in the expressivity of his work. Beyond this, Modernity's ideas and language were also searched in Lino's architecture to verify in which aspects it exceeded the established models.*

**KEYWORDS:** Raul Lino. Roots. Portuguese house. Aesthetic references. Baroque.

PROTEÇÃO DE PAISAGENS CULTURAIS NO RIO DE JANEIRO: NOVAS ESTRATÉGIAS E  
EXPERIMENTAÇÕES. O CASO DA REGIÃO DE SÃO CRISTÓVÃO | Mônica Bahia Schlee, Marcos André dos  
Santos, Jeanice Magina, Henrique Fonseca, Heloá Correia de Paula, Maria Celeste Machado Tavares Pereira

Mônica Bahia Schlee e Marcos André dos Santos | Urbanistas e Arquitetos-paisagista  
| Secretaria Municipal de Urbanismo da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro |  
R. Afonso Cavalcanti, 455, Cidade Nova, 20211-110, Rio de Janeiro, RJ, Brasil |  
Correspondência para/*Correspondence to:* M.B.SCHLEE | *monbasch@gmail.com;*  
*mbschlee@rio.rj.gov.br*

Jeanice Magina, Henrique Fonseca e Heloá Correia de Paula | Urbanistas e  
Arquitetos | Secretaria Extraordinária de Promoção, Defesa, Desenvolvimento e  
Revitalização do Patrimônio e da Memória Histórico-Cultural da Cidade do Rio de  
Janeiro | Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro | Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Maria Celeste Machado Tavares Pereira | Engenheira Civil | Secretaria  
Extraordinária de Promoção, Defesa, Desenvolvimento e Revitalização do Patrimônio  
e da Memória Histórico- Cultural da Cidade do Rio de Janeiro | Prefeitura da  
Cidade do Rio de Janeiro | Rio de Janeiro, RJ, Brasil

## PROTEÇÃO DE PAISAGENS CULTURAIS NO RIO DE JANEIRO: NOVAS ESTRATÉGIAS E EXPERIMENTAÇÕES. O CASO DA REGIÃO DE SÃO CRISTÓVÃO

### INTRODUÇÃO

Apesar de a legislação de proteção de sítios urbanos no Brasil ter assimilado novas correntes de pensamento a partir da década de 1980, conforme demonstrou Márcia Sant'Anna (1995), na prática as políticas de proteção ainda privilegiam o valor de sítios íntegros e homogêneos, conforme apontou Lia Motta (2002). Contudo, ainda são recorrentes no Rio de Janeiro instrumentos de preservação fundamentados por estudos descritivos e abordagens baseadas em critérios estéticos na indicação de sítios urbanos para proteção, em vez de abordagens analíticas e baseadas na aplicação de estudos de morfologia urbana. De acordo com Motta (2002, p.133), *“a ênfase no valor artístico e a observação a sentimento continuam a constituir o método para identificar o valor do patrimônio”*.

Pesquisadores como José Reginaldo Gonçalves, Lia Motta e Márcia Sant'Anna já ressaltaram a importância de saber interpretar os discursos do patrimônio cultural que estruturam as práticas voltadas para sua proteção. Trata-se de estratégias por meio das quais grupos sociais e indivíduos narram, reconhecem e perpetuam sua memória e identidade. Os embates sobre o que deve ser reconhecido como “o verdadeiro patrimônio” trazem em seu bojo a disputa de poder sobre o conteúdo da mensagem política que deverá estar inscrita na leitura do espaço público.

No contexto brasileiro, no âmbito do discurso, essas estratégias se polarizam entre o princípio da monumentalidade e o reconhecimento do valor do cotidiano, conforme apontou Gonçalves (2002).

Enquanto a estratégia vinculada à monumentalidade busca respaldo no valor estético dos bens individuais e monumentos, a estratégia que prioriza o registro do cotidiano destaca os objetos, espaços e atividades que registram processos culturais de segmentos sociais diversos. Cada uma dessas estratégias traz consequências para a construção coletiva do espaço público. Segundo Gonçalves (2002, p.120), “no primeiro caso, o espaço público é pensado como espaço sem conflitos, sem diferenças, sem pluralidade, com todos os seus elementos remetidos ao valor hierarquicamente superior”. No segundo caso, a heterogeneidade do espaço e seu permanente processo de transformação são aceitos e valorizados.

De acordo com Motta (2002), o critério estabelecido para selecionar o que e como preservar nas cidades brasileiras priorizou a uniformidade estilística dos conjuntos coloniais e/ou a excepcionalidade dos monumentos nas cidades que já haviam perdido sua integridade. O padrão produzido com base nos critérios estético-estilístico, e de uniformidade e/ou excepcionalidade, levou ao tratamento das cidades como obras de arte, sem qualquer restrição urbanística, em detrimento do reconhecimento dos vestígios e registros da memória, das tradições e identidades coletivas, e do valor simbólico das estruturas urbanísticas. Com o tempo, esses critérios foram incorporados por órgãos de tutela criados em âmbito estaduais e municipais. O patrimônio foi assimilado como algo excepcional mesmo por políticos e cidadãos comuns e é essa imagem de patrimônio histórico e cultural que permanece incorporada no imaginário coletivo.

No Rio de Janeiro, são inegáveis os avanços obtidos com a implantação do projeto Corredor Cultural, a partir de 1979, e as Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC)<sup>1</sup>, a partir de 1984, cujas delimitações também se apoiaram em critérios históricos e arquitetônicos, mas que inovaram ao atribuir qualidade ao espaço urbano pelo ritmo e pelo valor ambiental que as edificações lhe proporcionavam. No entanto, a insistência dos órgãos de tutela, tanto no Rio de Janeiro como nas demais cidades brasileiras, em considerar patrimônio apenas as áreas que ainda mantêm um alto grau de integridade morfológica no espaço urbano fizeram que as cidades fossem recortadas para a delimitação de áreas de preservação formando polígonos para incluir o que se considera boa arquitetura, sem considerar contextos locais e características específicas que diferenciam a ocupação dos espaços públicos urbanos, como o traçado e as formas de ocupação.

Na tentativa de fomentar o diálogo entre a pesquisa acadêmica e as políticas de proteção e propor outras formas de lidar com as questões mencionadas, este artigo apresenta e discute a formulação do arcabouço conceitual, critérios e instrumentos que foram desenvolvidos pela Gerência de Proteção da Secretaria Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural da Cidade do Rio de Janeiro (SEDREPAHC-PCRJ) entre agosto de 2006 e outubro de 2007 para atualizar a APAC de São Cristóvão. Este estudo embasou e fundamentou a proposta de atualização da legislação de proteção então em vigor, que não obteve consenso no Conselho de Proteção ao Patrimônio Cultural da Cidade do Rio de Janeiro. A atualização da APAC São Cristóvão compunha os estudos desenvolvidos pela

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ) para o Plano de Reabilitação Integrada da Região Administrativa de São Cristóvão (PRI São Cristóvão).

A região de São Cristóvão está localizada na periferia imediata ao centro da cidade e abrange quatro bairros: São Cristóvão, Vasco da Gama, Benfica e Mangueira. Essa região é contornada por eixos viários de intenso movimento que distribuem o fluxo proveniente das zonas Norte e Oeste da cidade e o fluxo interurbano em direção às zonas Centro e Sul da cidade, e ao mesmo tempo segrega fortemente essa região dos bairros situados em seu entorno.

Essa região é pontuada por diversos morros de suave ondulação (entre 15 e 30 m de altitude), que ainda permanecem visualmente interligados e integrados à paisagem da região. A maior parte dessas elevações abriga marcos arquitetônicos que são visíveis de vários pontos de observação e dos eixos viários que a margeiam. Foi escolhida como objeto de estudo porque sua ocupação reflete bastante bem as conjunturas políticas, econômicas e sociais inerentes à evolução da cidade do Rio de Janeiro. A heterogeneidade, tanto em termos históricos e culturais quanto em termos morfológicos e funcionais, distingue a paisagem da região. Um dos principais desafios dessa proposta foi lidar com uma paisagem tão fragmentada e heterogênea e ao mesmo tempo com um patrimônio cultural rico, mas disperso.

A cronologia das iniciativas de proteção dessa região no período entre 1986 e 2006 está resumida a seguir. Em 1982, a comunidade local organizada inicia um movimento pela preservação de sua memória urbana, e em consequência dessa mobilização, instrumentos de legislação ambientais e urbanísticos foram implementados em 1986. O Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão — Decreto Municipal (DM) n.5.840/1986 — delimitou quatro áreas de “*especial interesse para fim de proteção ambiental*” e disciplinou usos e ocupações, priorizando o residencial.

No início da década de 1990, esse instrumento de legislação foi substituído por outro — Lei Municipal (LM) n.1.638/1990 e, posteriormente, pela Lei Complementar (LC) n.24/1993 — em face da implantação da Linha Vermelha, via expressa sobre viaduto que cruzou a região para ligar o aeroporto e os municípios vizinhos da Baixada Fluminense à área central e à zona Sul da cidade. A área de proteção estabelecida pela legislação de 1986 foi reduzida significativamente.

Atualmente, incide sobre a Região Administrativa de São Cristóvão, além da legislação urbanística em vigor para toda a cidade do Rio de Janeiro (DM 322/1976), o novo Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão, estabelecido pela LC 73/2004, que reformulou o PEU anterior, englobando integralmente as disposições da APAC estabelecidas pela Lei Complementar 24/1993.

Com o desenvolvimento dos estudos realizados no âmbito do Plano de Reabilitação Integrada da Região Administrativa de São Cristóvão (PRI São Cristóvão)<sup>2</sup>, tornou-se clara a necessidade de revisão do instrumento de proteção vigente. A partir de 2006, a metodologia que adotamos para atualização da APAC São Cristóvão incluiu a recuperação dos estudos anteriormente desenvolvidos, destacando-se o Estudo de Entorno dos

Monumentos Tombados no Bairro de São Cristóvão, elaborado em 1985 pelo então SPHAN/6ª SR e os estudos realizados para a elaboração das áreas de proteção de 1986 e 1993.

A partir da análise desses estudos, foram feitas diversas visitas a campo e definidas oito áreas ancoradas como áreas de entorno de elementos naturais ou monumentos já tombados pela legislação em vigor. Essas áreas de estudo formaram a base da identificação, após a análise e interpretação de todos os dados levantados dos fragmentos paisagísticos de interesse para proteção.

As categorias de análise adotadas neste estudo incluíram tipos arquitetônicos<sup>3</sup>; características estilísticas<sup>4</sup>; gabarito<sup>5</sup>; uso do solo<sup>6</sup>; tipo e forma do parcelamento e soluções de implantação<sup>7</sup>; tipos de acréscimos das edificações; localização, tipo e funções dos espaços livres públicos; grau de caracterização e conservação. Os dados levantados foram estatisticamente tratados no programa Systat e sistematizados em Access, com o objetivo de permitir sua espacialização em mapas temáticos elaborados em AutoCad, a serem georreferenciados para garantir sua integração ao Sistema de Informações Geográficas da Prefeitura.

A partir de então, as seguintes atividades foram desenvolvidas<sup>8</sup>: 1) Classificação dos imóveis a partir das categorias de análise adotadas; 2) Datação dos imóveis com potencial para proteção através de levantamento de campo (data de fachada, quando existente), e/ou de levantamentos realizados nos arquivos da SMU/PCRJ e da Cedae; 3) Datação da ocupação urbana da região através da análise de mapas históricos (PCRJ/IPP) e da análise dos Projetos Aprovados de Alinhamento (PAA), Projetos Aprovados de Loteamento (PAL) e cadernetas de inscrição de imóveis (SMU/PCRJ)<sup>9</sup>; 4) Sistematização, análise e interpretação de todos os dados levantados; 5) Elaboração de mapas de predominâncias, utilizando o programa Systat, a partir das categorias de análise adotadas; 6) Identificação de sub-áreas com características semelhantes; 7) Elaboração do mapa síntese: fragmentos paisagísticos a proteger; 8) Identificação das sub-áreas indicadas para proteção; 9) Proposta de criação de uma área de renovação acompanhada para assegurar a preservação da ambiência no entorno das sub-áreas; 10) Realização de diversas reuniões com outros órgãos da PCRJ para discussão da proposta (SMU, CET-RIO, RIO-Aguas); 11) Identificação dos atributos relevantes de cada sub-área que deveriam ter sua permanência assegurada; 12) Elaboração de perfis e simulações em três dimensões utilizando o programa Sketch-up; 13) Elaboração de recomendações e parâmetros urbanísticos e edifícios para guiar a inserção de novas construções na região de São Cristóvão.

O ideal seria ter contado com a participação da comunidade da região de São Cristóvão na elaboração da proposta, mas essa ideia não encontrou eco no âmbito da administração municipal. A participação popular na formulação dos instrumentos legais ou na execução de intervenções urbanas tradicionalmente acontece sob a forma de consultas à população sobre as soluções propostas pelo poder público definidas previamente em gabinete. Entretanto, a discussão da proposta com outros órgãos da PCRJ representou um avanço significativo na forma de condução dos estudos dessa natureza até então

realizados em âmbito municipal. A interlocução com os órgãos SMU (planejamento urbano), CET-RIO (sistema viário), RIO-Aguas (drenagem) trouxe subsídios relevantes para a definição das áreas propostas para proteção.

## PREMISSAS E CRITÉRIOS

A proposta de atualização da APAC de São Cristóvão norteou-se pelas recomendações estabelecidas nas cartas patrimoniais, em especial na carta denominada Convenção Europeia da Paisagem, instituída pelo Conselho da Europa em 20 de outubro de 2000, em Florença; pelas abordagens conceituais da geografia cultural, em especial nos escritos de Denis Cosgrove (1998), Augustin Berque (1998) e Michael Conzen (1975), e pelos estudos anteriores elaborados para a região (Sphan, 1985) e Rio de Janeiro — PCRJ (1986, 1993 e 2004).

A partir dessas premissas e referências teóricas, o embasamento conceitual utilizado neste trabalho incorpora a noção de paisagem como texto cultural que oferece a possibilidade de leituras diferentes simultaneamente. Os critérios e diretrizes de proteção abrangem não só *paisagens-marca*, que expressam, registram e cristalizam momentos históricos relevantes na evolução da ocupação dessa cidade (Berque, 1998), mas também *paisagens-processo*, relacionadas a percepção, concepção (produção) e a pequenas ações cotidianas que demonstram a relação das comunidades locais com seu espaço de vivência, simbolizando seus valores culturais (Correa & Rosendahl, 1998).

Essa proposta teve como diretriz inicial reconhecer áreas que apresentassem uma unidade visual ou conceitual reconhecível, caracterizando-se como unidades de paisagem. No entanto, o desenvolvimento do trabalho reorientou a intenção inicial de se identificar unidades de paisagem nessa região. Devido ao seu caráter heterogêneo, tornou-se evidente que o mais apropriado seria identificar os fragmentos paisagísticos que a conformam. Na identificação dos fragmentos paisagísticos, buscou-se considerar as marcas da paisagem dominante e das paisagens residuais que a complementam e garantir a percepção de transição temporal que encadeia os diversos momentos históricos que nortearam a transformação dessa paisagem.

## O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM LOCAL

Este estudo buscou identificar vestígios e registros do intenso processo de transformação da paisagem dessa região e relacionar a sua ocupação a conjunturas políticas, econômicas e sociais inerentes à evolução da cidade do Rio de Janeiro e aos principais agentes que a estruturaram ao longo do tempo.

O início da ocupação dessa região pelos colonizadores portugueses foi orientado pelos interesses da Companhia de Jesus, ordem católica que acompanhou a expedição de fundação da cidade do Rio de Janeiro. Datam dessa época, nesse que foi um dos primeiros aldeamentos destinados à catequese dos indígenas localizados nessa região: obras de

engenharia e irrigação; a capela em homenagem a São Cristóvão, construída na praia que passou a ser conhecida pelo mesmo nome, onde foi erguida posteriormente a Igreja de São Cristóvão; um rocio, espaço livre público destinado a trocas, pastagem e lavagem dos animais para os tropeiros que chegavam à cidade, onde se encontra atualmente o Campo de São Cristóvão; além da abertura dos primeiros caminhos.

A partir de 1759, com a expulsão dos jesuítas do Brasil pela coroa portuguesa e o confisco de suas terras e bens, que foram incorporados ao seu patrimônio, essa região se subdividiu em sítios e chácaras inicialmente destinados ao abastecimento, comprados ou recebidos em doação por seus novos proprietários, pertencentes à ainda incipientes classe mercantil.

Do período em que a região foi ocupada pelos índios e pelos jesuítas não restaram vestígios íntegros conhecidos. Do período jesuítico (de 1567 a 1759), restam apenas duas edificações — a Igreja de São Cristóvão e o Hospital dos Lázaros — que foram totalmente renovadas ao longo do tempo, mas cuja construção inicial data dessa época.

Após a chegada da família real portuguesa em 1808, vinda de Portugal com a invasão francesa, a região viveu um período de apogeu que perdurou ao longo de todo o período imperial, até 1889. São Cristóvão abrigou a elite aristocrática e testemunhou a independência do Brasil (1822). Os primeiros meios de transportes coletivos (diligências) com destino à região começaram a operar em 1838, época em que se instalou também um mercado no antigo rocio, atualmente conhecido como Campo de São Cristóvão (Abreu 1987).

A ocupação pela elite aristocrática no período colonial e imperial deixou registros, em sua maioria, já protegidos através de tombamento nas diversas instâncias — nacional (BTN), estadual (BTE) e municipal (BTM). Datam dessa época intervenções urbanas como o Parque da Quinta da Boa Vista (BTN, 1869-1878), projetado por Glaziou, a implantação da via férrea (1858) e da linha de bondes (1870), das estações ferroviárias São Cristóvão (1859) e Francisco Sá (1883), do Reservatório da Quinta da Boa Vista (BTE, 1867), o Reservatório do Pedregulho (1880) — Estação elevatória e de tratamento de água de São Cristóvão (BTE e BTM, 1858), o Solar da Marquesa de Santos (BTN, 1828) e a instalação da primeira fábrica da região — a Fábrica de Velas Luz Esteárica, ainda não protegida, apesar de seu indiscutível valor cultural.

Segundo Pereira (1996) e Abreu (1987), ao longo do século XIX e na virada do século XX, a região de São Cristóvão se beneficiou de várias intervenções urbanas, incluindo o aterro e saneamento de áreas alagadiças, a canalização dos rios que atravessavam a região, a abertura de novas ruas, iluminação pública e domiciliar a gás, esgotamento sanitário (1875), fornecimento de água encanada (1880) e a construção do Canal do Mangue (1857-1903).

Como demonstrou Carvalho (1980), o processo de acumulação e concentração de capitais ao longo do século XIX na cidade do Rio de Janeiro afetou diretamente a política de urbanização da cidade, e, em especial, as classes populares. A solução para a questão habitacional das camadas sociais mais pobres, proposta pelo Estado, visou incentivar o suprimento de mão de obra para o setor industrial que emergia, através do repasse das concessões para construção de vilas operárias ao empresariado.

A força de trabalho que se dirigia ao setor secundário da economia era proveniente da massa de migrantes internos vindos das áreas agrícolas degradadas pelo cultivo do café, e pelas levas de imigrantes estrangeiros. O processo de industrialização necessitava de uma série de serviços especializados e de infraestrutura urbana, tendendo a se estabelecer em lugares que apresentassem essas facilidades. A presença dessas condições determinou a concentração fabril na região de São Cristóvão.

A relação dessa região com a ascensão da burguesia mercantil e industrial, a par e passo com o processo de industrialização da cidade que aconteceu gradativamente após a proclamação da república, deixou um rico acervo. Entre o final do século XIX e a década de 1920, período de ascensão da burguesia mercantil e industrial no Rio de Janeiro, a paisagem da região começou a transformar-se radicalmente. O tecido urbano local, composto por um mosaico de lotes de dimensões variadas, mas em sua maioria de pequenas dimensões, destinados ao uso residencial e ao comércio diário, e às atividades portuárias complementares, passou a abrigar também algumas das primeiras indústrias instaladas na cidade.

Segundo Abreu (1987), até o início do século XX, pequenas indústrias, ainda com nível muito baixo de mecanização, concentrava-se principalmente na área central da cidade e sua periferia imediata. A partir da proclamação da República, o processo gradativo de deslocamento da atividade industrial para a região de São Cristóvão se intensificou e outras indústrias, um pouco mais aperfeiçoadas, vieram ocupar os antigos casarões desocupados pela elite, que se deslocava para a zona sul da cidade. A localização da atividade industrial na região significou a minimização dos custos com infraestrutura. A região também oferecia como atrativo sua localização estratégica, entre dois eixos ferroviários e o porto.

As reformas de Pereira Passos (1902-1906) também tiveram impacto na região de São Cristóvão, modificando sua paisagem. Alguns de seus principais espaços públicos receberam novos tratamentos paisagísticos (Pereira, 1996). Entretanto, entre 1906 e 1930, a expansão do tecido urbano carioca trouxe sérias consequências para essa região. Vale lembrar, conforme apontou Abreu (1987), que até essa época, tanto o zoneamento de atividades quanto a segregação social e a mobilidade espacial ainda eram incipientes. Os usos e classes sociais ainda costumavam conviver no mesmo espaço urbano.

Gradativamente, e sobretudo no período entre 1920 e 1970, a região viveu uma transformação ainda mais radical da sua ambiência, consolidando-se como a primeira área industrial designada para esse fim pelo Plano Agache e pelos decretos municipais 2021/1924; 2087/1925, corroborados pelos decretos 6000/1937, 8140/1945 e 3800/1970 (Sampaio, 2006). O Plano Agache também propunha destinar a região de São Cristóvão, juntamente com os subúrbios, à moradia da classe proletária, consolidando um movimento que já vinha acontecendo espontaneamente na cidade. Data de 1924 o aterro desse trecho da orla da Baía da Guanabara, o qual incorporou diversas ilhas ao continente e suprimiu por completo a praia de São Cristóvão (Abreu, 1987).

O período entre 1942 e 1964 assistiu à consolidação da burguesia industrial na região. Paralelamente, a valorização e a regulamentação da atividade industrial promovida como um dos eixos da política de desenvolvimento durante o Estado Novo levou à constatação da necessidade de instalação de equipamentos urbanos para fins sociais destinados às classes proletárias nessa região, de acordo com os preceitos do Movimento Moderno. São exemplos significativos o Conjunto Residencial Mendes de Moraes (BTM, 1947-1958), o Centro de Abastecimento do Estado da Guanabara — Cadeg (1960) e o Pavilhão de São Cristóvão (1959-1960). Os dois últimos bens permanecem sem nenhuma proteção até o momento. A abertura da Avenida Brasil (1946) induziu o deslocamento das grandes indústrias para regiões mais distantes, restando na região de São Cristóvão as pequenas indústrias e confecções, depósitos, comércio atacadista e comércio especializado.

Na década de 1970, a região de São Cristóvão foi palco de outra tentativa de regulamentação da atividade industrial, instituída pelo DM 3800/1970 que, dessa vez, desencorajou o uso residencial na região, gerando graves consequências ao seu desenvolvimento e à manutenção de sua ambiência (Sampaio, 2006). O impedimento de construir novas habitações levou à descaracterização gradativa do patrimônio existente, através de acréscimos e modificações no conjunto arquitetônico remanescente.

A partir de 1976, com o estabelecimento do DM 322/1976, a atividade industrial na área arrefeceu progressivamente, transferindo-se para outras áreas do município e para sua periferia imediata, levando ao gradativo esvaziamento populacional e econômico que se verifica na região atualmente.

As grandes intervenções viárias urbanas que aconteceram na cidade a partir da década de 1960 e novamente na década de 1990 marcaram de forma indelével a paisagem da região. O impacto causado pelo elevado da Linha Vermelha foi enorme, comprometendo a ambiência das ruas sobre as quais foi implantado.

As diversas ações legislativas municipais, que incidiram sobre a região de São Cristóvão ao longo do século XX, causaram um grande impacto na sua configuração espacial, alterando sua composição social e paisagística. Como ressaltou Sampaio (2006), o processo de verticalização ansiado pelas legislações municipais estabelecidas especificamente para essa região — DM 840/1986 (primeiro PEU de São Cristóvão) e as Leis Complementares (LC) 24/1993 e 73/2004 — de modo a reverter o quadro de degradação urbana local não aconteceu como o previsto. Essa região teve poucas construções novas licenciadas a partir de 1970, especialmente as destinadas a habitações coletivas.

Os registros individuais encontrados na região documentam bastante bem o processo de transformação da paisagem local. Os poucos e singelos exemplares em linguagem neoclássica são remanescentes do período imperial na região, registrando sua época de apogeu como lugar de moradia da aristocracia. A linguagem eclética, que predomina na região, marca a ascensão da burguesia e a ruptura com o período político-administrativo anterior, afirmando-se como expressão da República e como manifestação arquitetônica

da classe burguesa. No âmbito do presente estudo, entende-se por eclética tardia a linguagem associada à arquitetura da fase pré-moderna, que incorpora elementos de repertórios compositivos diversificados, executada até a década de 1930.

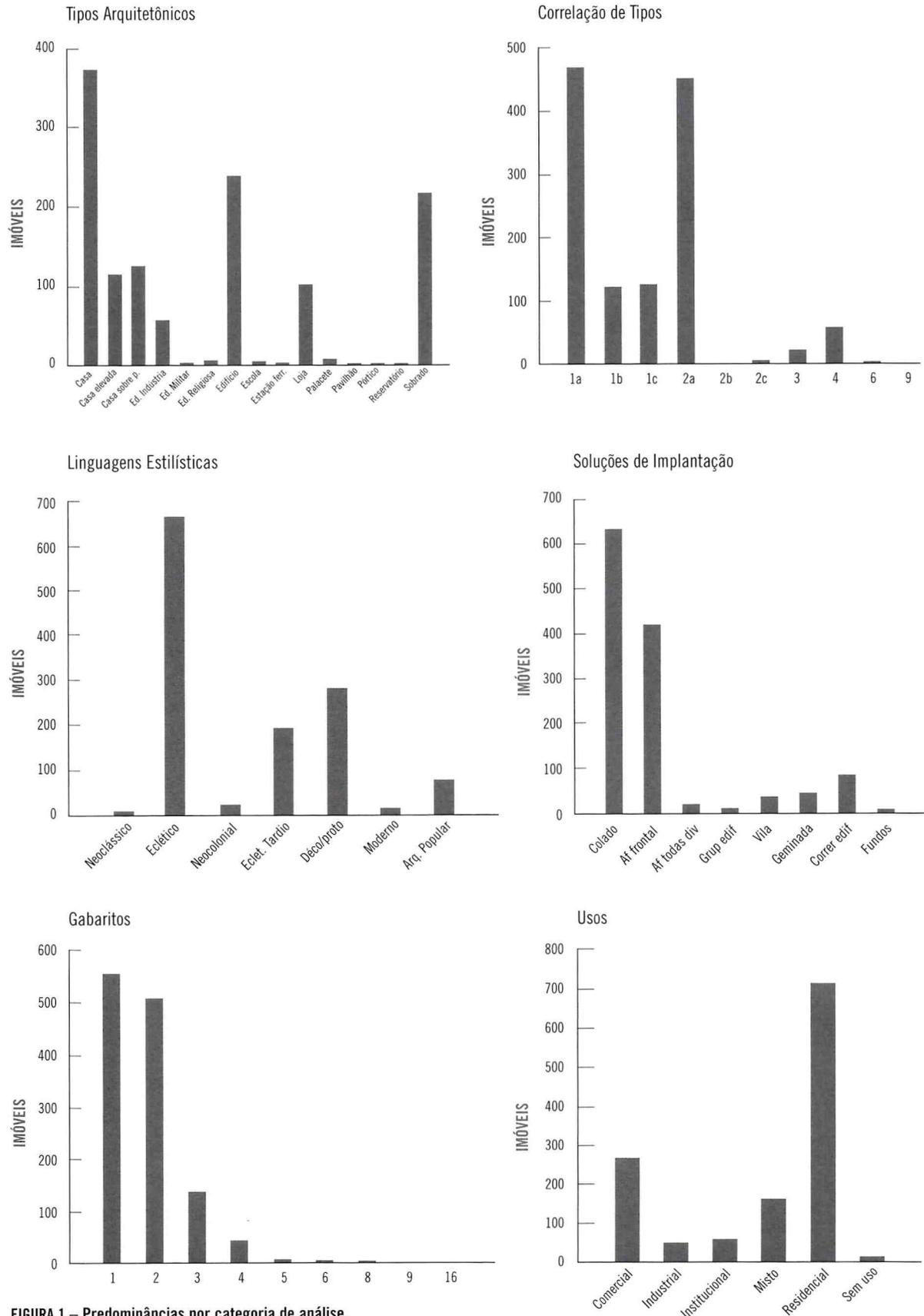


FIGURA 1 – Predominâncias por categoria de análise.

De acordo com Veríssimo & Bittar (1999), nesse período, a linguagem eclética tardia se configurou como a principal corrente arquitetônica afinada com as aspirações da classe média carioca. O art-déco e o protomoderno também se destacam na paisagem da região de São Cristóvão e representaram uma nova vertente do pensamento arquitetônico, que emergiu na década de 1930. Nessa região, foram empregadas em muitas das edificações industriais e em edifícios de apartamentos. Apesar de poucos em número, os exemplares do período Moderno nessa região são muito expressivos e se destacam fortemente na paisagem, como o Conjunto Residencial do Pedregulho (1947), de autoria de Affonso Eduardo Reidy; o Pavilhão de São Cristóvão (1957), de autoria de Sérgio Bernardes; o conjunto de edificações do Colégio Pedro II (1948), de autoria de Jorge Ferreira, e a Cadeg (1957), de autoria de Vigor Artese e Moacir Gomes da Costa. Foram classificadas como arquitetura popular as edificações em linha (correr de edificações ou os remanescentes das antigas avenidas), vilas, e algumas edificações isoladas ou geminadas que se caracterizam pela simplicidade e economia de ornamentos.

## NOVOS INSTRUMENTOS: A IDENTIFICAÇÃO DE FRAGMENTOS PAISAGÍSTICOS E A CRIAÇÃO DA ÁREA DE RENOVAÇÃO ACOMPANHADA

A análise do processo de transformação da paisagem de São Cristóvão e os estudos metodológicos realizados tornaram possível identificar quatro fragmentos paisagísticos que compõem a paisagem da região de São Cristóvão. Os três primeiros fragmentos identificados deram origem à proposição das cinco sub-áreas que compõem esta proposta de atualização da APAC São Cristóvão.

**Fragmento 1.** Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico que se formou ao longo dos eixos de acesso e penetração na região, que se configuram como vetores de expansão e ocupação inicial dessa região. Esses “dedos” serpenteavam por entre os morros da região, ao longo de suas franjas, formando bolsões onde predominam exemplares arquitetônicos datados de 1878 a 1929, que utilizam elementos do repertório eclético e/ou eclético tardio; trama de parcelamento mais fechada, formada por lotes de menores dimensões, com testada estreita; imóveis colados às divisas e/ou com afastamento frontal, maior incidência de imóveis geminados, e onde também se localiza a maioria das vilas e correr de edificações.

**Fragmento 2.** Conjunto arquitetônico, urbanístico e paisagístico situado nos primeiros morros dessa região ocupados formalmente e cuja ocupação foi consolidada nas primeiras décadas do século XX. Nesse fragmento atualmente predomina uma ocupação formada por exemplares que utilizam o repertório eclético tardio, isto é, associado à arquitetura pré-moderna executada até a década de 1930, que já utilizava soluções construtivas e materiais inovadores, como o concreto, com ocorrências esparsas de exemplares art-déco e/

ou protomodernos; cuja implantação dominante é o afastamento frontal e lateral, com ou sem a presença de imóveis geminados, onde a trama ainda é adensada, formada por lotes de pequenas dimensões, porém com uma estrutura fundiária mais regular quanto às proporções das dimensões de testada e profundidade. O tipo de implantação predominante (edificações com afastamento frontal e lateral) torna a ambiência mais rarefeita.

**Fragmento 3.** Trecho edificado sobre o aterro executado na antiga Praia de São Cristóvão e ao longo das vias férreas, ocupado por lotes industriais de grandes dimensões em sua maioria, em trama bastante rarefeita, onde se destacam os exemplares característicos da primeira fase de industrialização da região (início) e exemplares art-déco e/ou protomodernos, característicos da segunda fase (consolidação). Apesar de essa sub-área concentrar grande parte dos exemplares industriais indicados para proteção, outros tantos localizados dentro dos limites das demais sub-áreas e ou isolados foram também indicados para proteção. Compõem também esse fragmento os grandes equipamentos urbanos destinados para fins sociais ou de abastecimento instalados nessa região, como o Centro de Abastecimento da Guanabara (Cadeg); o Complexo do Conjunto Residencial Pedregulho e o Pavilhão de São Cristóvão.

**Fragmento 4.** Áreas favelizadas onde a tipologia edilícia não apresenta linguagem arquitetônica e/ou estilística definida, onde o parcelamento e a implantação das edificações obedecem a padrões ditados pela necessidade de mitigar custos e aproveitar ao máximo o terreno para construção de moradias e não seguem os padrões estabelecidos pela legislação. Essa forma de arquitetura popular ainda não é aceita pela sociedade como parte do patrimônio da cidade e, portanto, não foi indicada para preservação.

Ao relacionar as fases da ocupação da região aos registros arquitetônicos e urbanísticos ainda remanescentes em sua paisagem, este estudo possibilitou a identificação dos fragmentos paisagísticos que orientaram a definição de cinco sub-áreas de proteção, abrangendo parte dos primeiros três fragmentos identificados. A ideia inicial, que caminhava na direção de se estabelecer uma área única a ser protegida, foi redirecionada, tendo em vista a existência de barreiras físicas que seccionam a continuidade da ambiência urbana na região, como o viaduto que faz parte do complexo viário da Linha Vermelha, sobre as ruas Bela e Figueira de Melo; o estreitamento da Rua São Luiz Gonzaga no encontro dos morros do Telégrafo e Tuiuti; e o antigo leito da via férrea da Leopoldina.

Para garantir a preservação da ambiência nas cinco sub-áreas indicadas para preservação, propôs-se a criação de um novo instrumento: uma área de transição ou zona de amortecimento<sup>10</sup>, denominada Área de Renovação Acompanhada. Essa área se destina a absorver as propostas de desenvolvimento urbano sugeridas pela PCRJ, onde os imóveis podem ser renovados ou demolidos, desde que obedeçam aos parâmetros estabelecidos

pela GP/SEDREPAHC, sem que seja necessária uma avaliação caso a caso pelo órgão de tutela. Essa estratégia permitirá que a SEDREPAHC influencie na ordenação de uma área mais ampla, juntamente com a Secretaria Municipal de Urbanismo, através das recomendações estabelecidas em conjunto, e contorne o problema da reduzida equipe de fiscalização que a secretaria dispõe para conservar e gerir as diversas Áreas de Proteção do Ambiente Cultural existentes na cidade.

Além das diretrizes gerais de preservação estabelecidas para as cinco sub-áreas, foram estabelecidas recomendações destinadas a orientar e balizar a renovação urbana incentivada pelo PEU em vigor em sua vizinhança imediata, de forma a reverter o processo de degradação da região de São Cristóvão e impulsionar seu desenvolvimento urbano, econômico e social, sem comprometer a preservação do seu patrimônio cultural.

Duas categorias de parâmetros foram estudadas para orientar e ordenar novas intervenções na região de São Cristóvão: os urbanísticos e os edílios. Foram identificados também os atributos que distinguem as áreas a serem preservadas em relação a esses aspectos. Os parâmetros urbanísticos estabelecidos relacionam-se à organização espacial e à ordenação funcional: parcelamento, alinhamento e afastamentos; à taxa de ocupação e à implantação de espaços livres públicos destinados à permanência. Os parâmetros edílios referem-se ao gabarito; a restrições ao sistema de bônus concedido pela legislação em vigor para substituição de galpões por edificações residenciais e à orientação, localização e aspecto dos imóveis tutelados.



FIGURA 2 – Fragmentos paisagísticos identificados.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

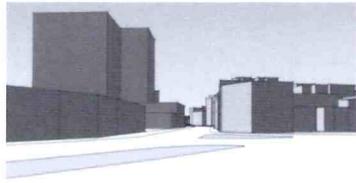
Este estudo reitera que a proteção de sítios urbanos deve reconhecer e valorizar seu patrimônio “*como resultado dos processos produzidos culturalmente, por meio da constante reapropriação do espaço, dos vários significados que a ele foram atribuídos, dos vários usos e funções sociais que possui e como produtos de uma construção social que contemplaram diferentes interesses e forças em disputa*”, como apontou Motta (2002, p.137).

Embora estejamos de acordo com Gonçalves (2002) sobre a polarização, no âmbito do discurso, entre o princípio da monumentalidade e o reconhecimento de valores simbólicos, consideramos que nas práticas de proteção de sítios culturais no Rio de Janeiro ainda prevalece a ênfase na monumentalidade e na homogeneidade. Os critérios de valoração do que se considera patrimônio ainda são pontuados por um olhar elitista e, diferentemente do olhar modernista que fundou as ações de proteção no Brasil, fortemente “eurocêntrico”. Transformar estruturas urbanísticas em patrimônio cultural significa atribuir-lhes uma função de representação genuína em diversas dimensões (temporal, espacial e cultural).

As estratégias adotadas neste estudo, no entanto, caminharam em outra direção. Ampliaram a área de proteção da região de São Cristóvão em escopo e extensão, abrangendo as diferentes fases de transformação da paisagem local. O aspecto inovador desta proposta reside no foco na paisagem, ao invés do valor individual dos imóveis, e na aplicação do conceito de zonas de amortecimento na preservação do ambiente cultural, ao estabelecer uma gradação de potencial construtivo entre as áreas a proteger, independentemente da natureza dos atributos que motivaram sua proteção (se ecológicos ou culturais), e a cidade em transformação.



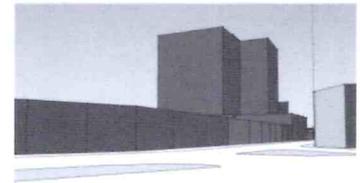
FIGURA 3 – Sub-áreas de Proteção e Áreas de Renovação Acompanhada.



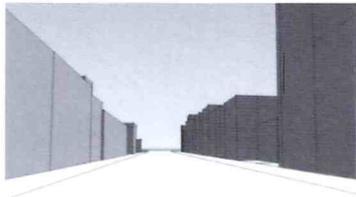
Largo da Cancela atual



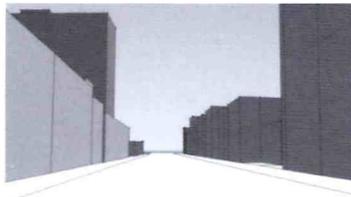
Largo da Cancela 3 pavimentos



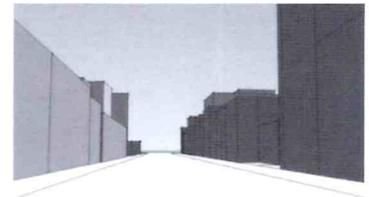
Largo da Cancela 1 pavimento



Rua São Luiz Gonzaga atual



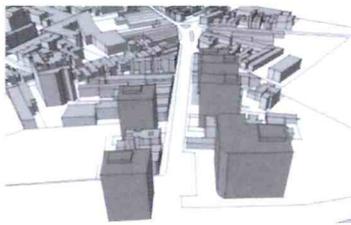
PEU em vigor 12 pavimentos



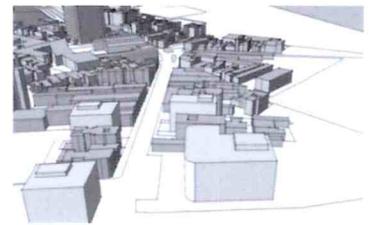
Proposta GP 6 pavimentos



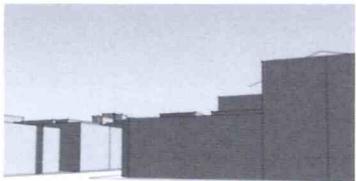
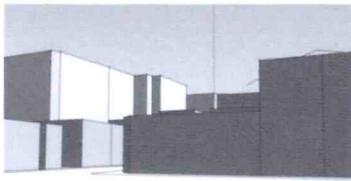
Rua São Luiz Gonzaga atual



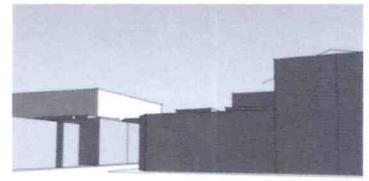
PEU em vigor 12 pavimentos



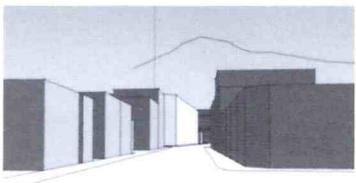
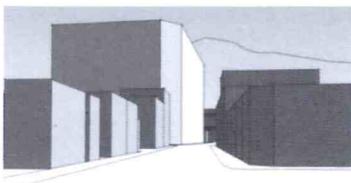
Proposta GP 6 pavimentos

Entorno da Igreja de São Cristóvão:  
situação atual

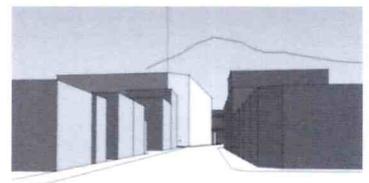
PEU em vigor 6 pavimentos



Proposta GP 4 pavimentos

Rua Escobar e Rua Santos Lima:  
situação atual

PEU em vigor 12 pavimentos



Proposta GP 6 pavimentos

FIGURA 4 – Simulações para estudo das alturas permitidas: situação atual, alturas permitidas pelo PEU em vigor, propostas formuladas pela Gerência de Proteção (GP).

O novo instrumento proposto suscitou intensos debates no Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, sem alcançar consenso. O legado cultural indicado para proteção sofreu sucessivas revisões de modo a absorver as propostas da PCRJ que visavam promover a revitalização e o desenvolvimento urbano na região. A polêmica sobre a definição dos instrumentos mais adequados para se proteger as áreas em torno das Áreas de Proteção dos Ambientes Culturais (APACs) e Áreas de Entorno de Bens Tombados (AEBTs) ainda perdura.

Os métodos adotados neste trabalho provaram ser úteis para indicar o potencial de proteção de paisagens culturais e guiar futuras intervenções nas áreas de transição entre as áreas protegidas e as áreas destinadas à renovação. Esta abordagem corrobora a premissa de que futuros estudos para criação de APACs no Rio de Janeiro e/ou sua atualização devem ser elaborados ao nível da paisagem. Os critérios, estratégias e recomendações de proteção, bem como a metodologia desenvolvida neste estudo permitem sua transferência, com alguns ajustes, para outros contextos históricos urbanos. A maior lacuna dessa iniciativa reside em não ter podido contar com a participação da população local. Esse é ainda um desafio de grandes proporções a ser enfrentado e, certamente, o próximo passo que precisa ser dado.

## AGRADECIMENTOS

Alice Amaral dos Reis, Vera Regina Tângari, Carla Cabral Dominguez Alonso, André Luiz Meuser Zambelli, Maria Ernestina Goncalves da Cunha, Matias Baumann de Berredo, Juliano Tomich Pimentel, Mario Aizen, Andréa da Rosa Sampaio, Luis Roberto Arueira da Silva, Marco Antonio Meuser Zambelli, Antonio Humberto Gomes, Modesto Fernandes e Ana Lucia Neiva Pessoa.

## NOTAS

1. Segundo o artigo 124, inciso III, do Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro, instituído pela Lei Complementar n.16, de 4 de junho de 1992, as Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) são unidades de conservação destinadas a proteger "territórios de domínio público ou privado que apresentem relevante interesse cultural e características paisagísticas notáveis, cuja ocupação deve ser compatível com a valorização e proteção da sua paisagem e do seu ambiente urbano". As primeiras APAC foram criadas em meados da década de 1980, tendo sido inicialmente denominadas Áreas de Proteção Ambiental, passando a ser denominadas APAC após a promulgação do Plano Diretor. Essa definição foi aprimorada no Projeto de Lei Complementar (PLC) n.25 de 2002, substitutivo n.3, ainda não votado pela Câmara Municipal de Vereadores, que propõe a revisão do Plano Diretor em vigor. De acordo com esse PLC, as Áreas de Proteção do Ambiente Cultural são instrumentos para proteção de "territórios de domínio público ou privado que apresentam conjunto edificado de relevante interesse cultural, cuja ocupação e renovação devem ser compatíveis com a proteção e a conservação de sua ambiência e suas características sócio-espaciais identificadas como relevantes para a memória da cidade e para a manutenção da diversidade da ocupação urbana constituída ao longo do tempo".
2. O processo de elaboração do Plano de Reabilitação Integrada da Região Administrativa de São Cristóvão (PRI São Cristóvão), fruto de uma cooperação técnica entre as prefeituras do Rio de Janeiro e de Paris, assim como o processo de elaboração do PEU São Cristóvão despertaram novos olhares sobre a geopolítica de ocupação urbana na cidade, ao chamar a atenção para o potencial de mercado das áreas bastante infraestruturadas, porém até então negligenciadas, localizadas na periferia do centro imediato.
3. Os tipos arquitetônicos que predominam na região são a casa com acesso no térreo (30%), de um ou

mais pavimentos, o edifício (19%), o sobrado (17%), a casa elevada em relação à rua (9%) e a casa sobre porão alto (10%). O tipo loja (8%) refere-se às lojas térreas, coladas às divisas. As edificações industriais (5%), apesar de aparecerem em menor número (em termos de unidades) do que as edificações destinadas ao uso residencial e comercial, ocupam uma área territorial muito maior, destacando-se muito mais na paisagem. Essa proposta de preservação pretendeu valorizar os tipos arquitetônicos inerentes à vida social e econômica dessa região que se (re)produziram em seu cotidiano ao longo do seu processo de ocupação, em vez de privilegiar apenas os exemplares remanescentes de sua ocupação por uma determinada classe social ou destinados a determinados usos.

4. As tendências estilísticas encontradas abrangem as linguagens: neoclássica, eclética, neocolonial, eclética tardia/anos 30, art-déco/protomoderna e a moderna. Além disso, alguns exemplares apresentam características que os caracterizam como arquitetura popular, fortemente associada ao uso residencial proletário e a variadas tendências estilísticas.
5. Nesta região ainda predominam fortemente edificações com um e dois pavimentos.
6. Em relação aos usos, o residencial ainda é percentualmente (em termos de número de unidades: casas, vilas, sobrados e edifícios destinados a esse uso) o mais presente (57%), seguido pelo uso comercial e serviços (21%) e misto (13%). O uso institucional (4,5%) é mais presente em número de unidades do que o uso industrial (4%). No entanto, cabe ressaltar novamente que este último tem uma presença bem mais evidente na paisagem.
7. Os dados referentes ao tipo de implantação foram correlacionados aos tipos arquitetônicos, aos tipos de parcelamento e às linguagens e/ou tendências estilísticas encontradas na região e os imóveis foram classificados segundo as seguintes categorias: Tipo 1a: Edificação de um ou mais pavimentos, com acesso no mesmo nível da rua, com apenas uma unidade, colada às divisas; Tipo 1b: Edificação de um ou mais pavimentos, com acesso em patamar superior ao nível da rua, com apenas uma unidade, colada às divisas ou não; Tipo 1c: Edificação de um ou mais pavimentos, sobre porão alto, com acesso em patamar superior ao nível da rua, com apenas uma unidade (casa higiênica), afastada de uma ou mais divisas; Tipo 2a: Edificação de dois ou mais pavimentos, com mais de uma unidade, com térreo ocupado, colado às divisas laterais; Tipo 2b: Edificação de dois ou mais pavimentos, com mais de uma unidade, sobre embasamento, colada às divisas ou não; Tipo 2c: Edificação de dois ou mais pavimentos, com mais de uma unidade, com acesso por pilotis, colada às divisas ou não; Tipo 3: Edificação de um ou mais pavimentos, de grandes dimensões, com elevado padrão construtivo, envolvida por espaços livres, ajardinados ou não e/ou que os circunscreve; Tipo 4: Edificação de um ou mais pavimentos, geralmente com grandes dimensões, destinada à produção fabril ou armazenamento, implantada em lote de grandes dimensões ou quadra condominial; Tipo 5: Marcos arquitetônicos de qualquer natureza, tais como pórticos, balaustradas, relógios, pontes, esculturas; Tipo 6. Espaços livres públicos destinados à circulação e permanência com características morfológicas consideradas de interesse para o patrimônio cultural da cidade.
8. A metodologia aplicada neste estudo e os resultados das análises realizadas foram apresentados em mais detalhe nos artigos intitulados “Criteria and Methods for Updating Cultural Environment Areas Of Protection in the City of Rio De Janeiro” selecionado para uma das sessões especiais do International Seminar on Urban Form, ISUF 2007, Ouro Preto, MG: ISUF/UFMG, em agosto de 2007, e “Critérios e métodos adotados na atualização da Área de Proteção do Ambiente Cultural da região de São Cristóvão, no Rio de Janeiro”, publicado nos Anais do 3º Seminário de Paisagismo Sul-Americano: Paisagens Culturais, realizado no Rio de Janeiro, em maio de 2008.
9. A datação da ocupação urbana da região de São Cristóvão foi feita a partir da correlação entre a datação da abertura dos logradouros (fonte: DUR/IPP 2005 e Gerson 2000), dos registros desses (PAA e PAL-SMU/PCRJ) e da datação dos imóveis (datas de fachada e cadernetas de numeração-SMU/PCRJ e arquivos da CEDAE).
10. O conceito de zona de amortecimento, definido como o entorno de uma unidade de conservação, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade é previsto pela Lei Federal n.9985, de 18 de julho de 2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza — SNUC, artigo 2º, inciso XVIII, mas ainda não foi absorvido pela legislação de patrimônio cultural.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, M.A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4.ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.
- BERQUE, A. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORREA, R.L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.
- CARVALHO, L.A. *Contribuição ao estudo das habitações populares no Rio de Janeiro: 1886-1906*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 1980.
- CAVALCANTI, J.C. *Nova numeração dos prédios da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. (Coleção Memória do Rio, v. 6).
- CAVALCANTI, N. *O Rio de Janeiro Setecentista: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2004.
- CORREA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.
- COSGROVE, D. A geografia está em toda a parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORREA, R.L.; ROSENDAHL, Z. (Org.). *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998.
- CONZEN, M.P. Perspectives on Urban-Industrial Change. *Proceedings of the Association of American Geographers*, v.7, p.295-296, 1975.
- GERSON, B. *Histórias das ruas do rio*. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000.
- GONÇALVES, J.R.S. Monumentalidade e cotidiano: os patrimônios culturais como gênero de discurso. In: OLIVEIRA, L.L. (Org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- LIMA, C.M.; ALBERNAZ, M.P. *Dicionário ilustrado de arquitetura*. São Paulo: Pro Editores, 1997-1998. 2 v.
- MOTTA, L. Cidades mineiras e o IPHAN. In: OLIVEIRA, L.L. (Org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- PEREIRA, S.G. *A reforma urbana de Pereira Passos e a construção da identidade carioca*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. (Série Dissertações e teses, v. 2)
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. *Projetos Aprovados de Alinhamento (PAAs) e Projetos Aprovados de Loteamento (PALs)*. Rio de Janeiro: PCRJ, [19--]. (Acervo de Projetos de Alinhamentos e Loteamentos).
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. *Caderneta de inscrição de imóveis*. Rio de Janeiro: PCRJ, [19--]. (Cadastro de Informações da SMU).
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura. *Estudo realizado para a elaboração do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão, estabelecido pelo Decreto Municipal 5.840/1986*. Rio de Janeiro: PCRJ, 1986.
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura. *Inventário realizado para a revisão da legislação urbanística e para a criação da APAC de São Cristóvão, estabelecida pela Lei Complementar nº 24/1993*. Rio de Janeiro: PCRJ, 1993.
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Extraordinária de Promoção. *Inventário realizado para a revisão do Projeto de Estruturação Urbana (PEU) de São Cristóvão, estabelecido pela Lei Complementar nº 73/2004*. Rio de Janeiro: PCRJ, 2004.
- RIO DE JANEIRO (Estado). Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. *Levantamento dos mapas históricos da região de São Cristóvão*. Apresentação em Microsoft Office PowerPoint. Rio de Janeiro: PCRJ, 2005.
- SAMPAIO, A.R. *Normas urbanísticas e sua influência na configuração espacial*. 2006. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.
- SANT'ANNA, M. *Da cidade-monumento à cidade-documento: a trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil (1937-1990)*. 1995. 2v. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 1995.
- SERVIÇO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *São Cristóvão: estudo de entorno dos monumentos tombados*. 6ª SR. Rio de Janeiro: SPHAN, 1985.
- VERÍSSIMO, F.S.; BITTAR, W.S.M. *500 anos da casa no Brasil*. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.
- WEIMER, G. *Arquitetura popular brasileira*. São Paulo: Martins Fontes. 2005.

## RESUMO

Este artigo apresenta o arcabouço conceitual e os instrumentos de estudo e gestão desenvolvidos para proteger a paisagem cultural da região de São Cristóvão, localizada na periferia imediata do centro da cidade do Rio de Janeiro e, em contraponto, faz uma breve releitura crítica das práticas voltadas para a proteção do patrimônio cultural no Brasil. O objetivo central dessa contribuição é encorajar o debate sobre a amplitude temporal, territorial e conceitual do termo patrimônio cultural, trazendo o foco das discussões para a proteção de paisagens, ao invés do valor individual dos bens edificados. O arcabouço conceitual e os instrumentos aplicados neste estudo foram concebidos na tentativa de conciliar a proteção de paisagens culturais com as iniciativas de desenvolvimento urbano orquestradas pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ). A consistência do arcabouço conceitual proposto foi testada no estudo que embasou e fundamentou a proposta de atualização da legislação da APAC São Cristóvão. Ao relacionar as fases da ocupação da região aos registros arquitetônicos e urbanísticos remanescentes em sua paisagem, o processo de estudo possibilitou identificar fragmentos paisagísticos que orientaram a definição das áreas de interesse para a proteção e propor um novo instrumento para o manejo das áreas destinadas à renovação localizadas na sua vizinhança imediata. Propõe-se a criação de uma área de transição ou zona de amortecimento, denominada neste estudo Área de Renovação Acompanhada, onde recomendações e parâmetros foram estudados para orientar e balizar a renovação urbana, de forma a reverter o processo de degradação da região de São Cristóvão e impulsionar seu desenvolvimento urbano, econômico e social, sem comprometer a preservação do seu patrimônio cultural. O aspecto inovador dessa proposta reside no foco na paisagem, ao invés do valor individual de cada imóvel ou do conjunto arquitetônico que a compõem. Esta abordagem corrobora a premissa de que futuros estudos para criação de APACs no Rio de Janeiro e/ou sua atualização devem ser elaborados ao nível da paisagem.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transformação da paisagem. Patrimônio cultural. Legislação sobre proteção de paisagens. Gestão e manejo de paisagens.

## **PROTECTION OF CULTURAL LANDSCAPES IN RIO DE JANEIRO: NEW STRATEGIES AND EXPERIMENTATIONS. THE CASE OF SÃO CRISTÓVÃO REGION**

### **ABSTRACT**

*This paper presents the conceptual framework and the strategies of study and management developed to protect the cultural landscape of São Cristóvão region, located within the inner city of Rio de Janeiro, and traces a critical overview of the practices that have been adopted to protect the cultural patrimony in Brazil. The main purpose of this contribution is to encourage the debate on temporal and spatial extent and scale of the cultural heritage, bringing the landscape into focus instead of concentrating attention on the individual value of sites and monuments. The methodology applied in this study was designed to conciliate landscape protection and the urban development efforts orchestrated by the Rio de Janeiro City Government (PCRJ). The consistency of the adopted strategies was assessed on the study elaborated by the Rio de Janeiro City Government (SEDREPAHC/PCRJ) to update the Cultural Environment Protection Area (APAC) of São Cristóvão. By relating the different phases of the region's occupation to the architectonic and urbanistic assets remained in its landscape, the process of study allowed the identification of landscape patches for protection and the proposition of a new instrument to manage future interventions in the transition edges destined for renovation. For the surrounding area of the protected patches, we proposed a buffer area, named area of supervised renovation. This guardianship instrument was proposed to avoid future damage to the cultural heritage and conciliate the preservation of the historical context, with the restructuring of the areas destined for renovation in order to balance protection, rehabilitation and urban development. The innovative aspect of this proposal relies on the focus on the landscape, instead of on the individual value of each cultural asset. This approach supports the premise that studies for future legislation or the updating of the existing instruments for cultural protection should be done at the landscape level.*

**KEYWORDS:** *Landscape change. Cultural heritage. Landscape legislation. Landscape management.*

**DESAFIOS PARA O FUTURO SUSTENTÁVEL DA ILHA DE FERNANDO DE NORONHA:  
A VISÃO ECOSISTÊMICA DA OCUPAÇÃO URBANA**

Liza Maria Souza de Andrade, Viridiana Gabriel Gomes, Marcos Borges Dias

Doutoranda | Centro Universitário Unieuro | Centro de Design, Faculdade  
de Arquitetura e Urbanismo | Av. das Nações, Trecho 0, Conjunto 5, Bloco B  
Brasília, DF, Brasil, 70200-000 | Correspondência para/*Correspondence to:*  
L.M.S. de ANDRADE | *lizamsa@gmail.com*

Centro Universitário de Brasília | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Brasília, DF, Brasil

Universidade Católica de Brasília | Departamento de Engenharia Civil  
Brasília, DF, Brasil

## **DESAFIOS PARA O FUTURO SUSTENTÁVEL DA ILHA DE FERNANDO DE NORONHA: A VISÃO ECOSSISTÊMICA DA OCUPAÇÃO URBANA**

### **INTRODUÇÃO**

Os aglomerados urbanos encontram-se inseridos em ecossistemas que possuem uma capacidade de carga específica, determinada a partir da inter-relação entre os vários ciclos biológicos que o compõem. A evolução urbana da ilha de Fernando de Noronha interferirá no destino de inúmeras outras espécies. Caso a ocupação continue se dando sob o padrão atual, se estará caminhando para o colapso dos habitats terrestres e extinção de algumas espécies marinhas. Por sua vez, caso seja adotada uma nova conduta voltada para a sustentabilidade, o homem poderá atuar como restaurador de um ecossistema que tem sido conduzido ao desequilíbrio por mais de 500 anos. Na construção dessa nova conduta, os sistemas urbanos deverão acompanhar a complexidade de relações existentes no ambiente natural.

A Ilha de Fernando de Noronha, com uma superfície de 17 Km<sup>2</sup>, apresenta alto grau de representatividade quanto aos ecossistemas naturais, com alto grau de complexidade e metabolismo intenso nos ecossistemas terrestres e aquáticos, resultando em alta produtividade e diversidade biológica. Na Ilha encontram-se os últimos vestígios de Mata Atlântica insular e o único manguezal oceânico do Atlântico Sul, o que a configura como área de extrema importância biológica para a conservação da Zona Marinha. Constitui-se de um grande banco de alimentação e reprodução para toda a fauna marinha do nordeste brasileiro. Representa a parte emersa de um alinhamento de montanhas submarinas, com direção E-W que se estende desde a dorsal Atlântica até a plataforma continental brasileira na altura da costa do Ceará.

Paradoxalmente, a área de antropização do arquipélago (com aproximadamente 2.337 a 4.000 pessoas) reflete uma crescente desorganização urbana, devido à ausência de normas gerais de urbanização e de edificações, seus reflexos podem ser vistos nos impactos ambientais. A população residente encontra-se espalhada em quinze pequenos aglomerados dispostos a partir da BR. A ocupação dispersa e a baixa densidade (1 família/ lote) leva a uma ideia de escassez territorial, e representa um baixo grau de efetividade quanto ao uso do solo. Dessa forma, comprova-se a ausência de projeto urbanístico com tipologias adequadas associadas ao desenho da paisagem.

A área urbana do arquipélago de Fernando de Noronha encontra-se dentro da Área de Proteção Ambiental (APA) de 8 Km<sup>2</sup>, criada em 1986, e da Zona de Amortecimento do Parque Nacional Marinho (Parnamar), criado em 1988, ambos geridos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais — Ibama. A atividade de parcelamento do solo é de competência exclusiva da Administração do Distrito Estadual de Fernando de Noronha — ADEFN, ligada ao Estado de Pernambuco. Arma-se então o conflito entre atributos próprios das agendas ambientais Verde e Marrom no estabelecimento da capacidade de suporte e na proposição dos zoneamentos do Plano de Manejo e do Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo, uma vez que nem mesmo os limites impostos para a ocupação urbana nas margens dos cursos d'água têm sido respeitados pelas ocupações irregulares.

Desde sua descoberta, em 1503, a Ilha de Fernando de Noronha sofre mudanças em seu meio ambiente natural. De acordo com Silva (1998), a posição estratégica da ilha nas rotas das grandes navegações, nos primeiros séculos, funcionava como porto intermediário em meio às travessias arriscadas daqueles tempos. Em Fernando de Noronha, a tripulação era abastecida com água doce, madeira para botar fogo nas caldeiras e alimentos — frutos e raízes, ovos, aves e tartarugas para sua alimentação. A partir do século XVIII, com a ocupação da Capitania de Pernambuco, o seu espaço físico foi alterado, com a introdução sistemática de plantas exóticas e a criação de gado e de aves. O espaço urbano foi erguido pela mão de obra carcerária que usava as pedras da ilha e também as que vinham nos lastros dos navios.

A destruição da cobertura vegetal de todas as árvores de grande porte da ilha associa-se a medidas preventivas para se evitar fugas através da construção de jangadas e, da mesma forma, o corte das árvores de pequeno porte tinha o objetivo de evitar esconderijos. Segundo Silva (1998), esse fato contribuiu para reduzir a quantidade de chuvas e provocar estiagens terríveis, obrigando os governos que se sucederam a se esforçarem na busca de soluções para a escassez de água na ilha.

Hoje, as mudanças no meio natural são iniciadas pela remoção da vegetação natural, construção e destruição de sistemas de drenagem, impermeabilização e compactação do solo, extinção da fauna local, alteração da absorção da radiação solar e emissão de calor através de superfícies refletoras, introdução de resíduos tóxicos, gases poluentes, esgotos e rejeitos líquidos.

A complexidade dos sistemas urbanos de Fernando de Noronha não pode se reduzir a um pensamento linear, ou a uma análise particularizada dos elementos que os integram.

Torna-se necessária a busca por novos paradigmas guiados por uma visão ecossistêmica da estrutura das vilas (interdependência dos fenômenos físicos, biológicos, culturais e sociais), transcendendo assim as atuais fronteiras disciplinares e conceituais da visão antropocêntrica e ecocêntrica.

A análise do trabalho foi baseada no estudo desenvolvido por Andrade (2005) de princípios ecológicos voltados para o desenho de assentamentos urbanos, capazes de mediar conflitos entre os atributos próprios das agendas ambientais Verde e Marrom no Brasil. Este estudo mostra uma aproximação ecológica para os profissionais que trabalham o meio ambiente construído e uma aproximação urbanística para os profissionais que trabalham o meio natural. Tais princípios são baseados em autores que trabalham a visão ecossistêmica dos assentamentos humanos e das cidades, como Capra (2002), Mollissom (1998), Rueda (2000), Rogers & Gumuchdjiam (2001), Register (2002) e Dancey & Peck (2002 apud Andrade, 2005).

Partindo deste estudo e da análise de um conjunto de aspectos condicionantes, o presente artigo apresenta uma reflexão parametrizada que compara o modelo de ocupação urbana vigente da Ilha de Fernando de Noronha com o modelo de Ecocidades perpassando as diferentes escalas territoriais da Ilha de Fernando de Noronha.

Desenvolveu-se uma análise sobre os vazios urbanos existentes, com o objetivo de avaliar seu real potencial de ocupação sem perder de vista os limites de sua capacidade de suporte. Assim, foram estabelecidos indicadores de estrangulamento e projeções de cenários futuros baseados em princípios de sustentabilidade ambiental.

## **ABORDAGEM TEÓRICA E METODOLÓGICA**

### **A visão ecossistêmica dos assentamentos da Ilha de Fernando de Noronha**

Os ecossistemas naturais apresentam um equilíbrio dinâmico no meio ambiente que é mantido pela interdependência dos seus componentes físicos e vivos, pelos fluxos de energia e ciclos naturais dentro de uma estrutura biofísica. Segundo Capra (2002), a aplicação direta dos conhecimentos ecológicos na reformulação dos fundamentos de nossas comunidades, por meio de projetos ecológicos, é uma forma de vencer a barreira que separa os ecossistemas humanos dos sistemas ecologicamente sustentáveis da natureza. Os princípios do desenho ecológico refletem os princípios de organização da natureza tais como redes, ciclos, energia solar, alianças, diversidade e equilíbrio dinâmico. Esses sugerem diretrizes para construção de comunidades sustentáveis.

Os princípios da Permacultura de Mollissom (1998) são derivados da aplicação da ecologia e ética. Quando bem utilizados, tais princípios estimulam a criação de ambientes equilibradamente produtivos, ricos em alimentos, energia, abrigo e outras necessidades materiais e não materiais, o que inclui infraestrutura social e econômica. É uma nova forma de desenvolver padrões de vida, a partir dos padrões da natureza, sendo utilizados por comunidades que vivem de maneira sustentável, as Ecovilas.

Curiosamente, a maioria dessas comunidades foi implantada em lugares degradados ou inóspitos, com objetivo de retroajuste ou transformação do ambiente. É importante se valer de lições para recuperar assentamentos urbanos em áreas ambientalmente protegidas que já estão degradadas. No entanto, apesar de contribuírem para o estabelecimento de princípios básicos para os assentamentos humanos, a maioria dessas Ecovilas se encontra no âmbito do rural, onde os problemas e desafios são bem diferentes daqueles encontrados no espaço urbano e em lugares turísticos onde circulam muitas pessoas.

Torna-se necessário, então, o estudo da representação ecossistêmica das cidades, baseado nos movimentos interativos de circulação, troca e transformação de recursos em trânsito. O modelo de equilíbrio de metabolismo urbano tem o ajustamento apropriado dos fluxos e estoques de matéria, energia e informação, com as peculiaridades do ser humano, envolvendo, portanto, outros aspectos (sociais, culturais e econômicos), apresentando um metabolismo muito mais intenso por unidade de área. Há uma grande necessidade de entrada e saída de materiais, consequentemente um influxo maior de energia entre a cidade e seu entorno.

Nesse entendimento, as cidades devem ser consideradas como ecossistemas complexos com uma densa rede de processos metabólicos e intercâmbio de matéria, energia e informação, uma forma de organização não linear. Devem ser vistas como um metabolismo circular que integra os componentes de um sistema sob diversos caminhos. No entanto, há uma diferença bem evidente entre os ecossistemas e as organizações humanas na produção e venda de bens ou serviços, pois os ecossistemas não fazem isso.

Rueda (2000) considera as cidades como ecossistemas interdependentes de outro sistema que é seu entorno, e a unidade íntima cidade-entorno, os quais interagem por meio de fluxos e trocas de energia. A complexidade do sistema urbano depende da capacidade de antecipação deste e, da mesma forma, a complexidade do seu entorno depende da sua sensibilidade. Assim se define a capacidade de carga de um dado local.

O diagnóstico que antecede possíveis intervenções deve pautar-se pelos princípios e regras associados ao processo metabólico e, consequentemente, ao funcionamento desse ecossistema urbano. Em um ecossistema natural onde os sistemas são abertos e interdependentes, a troca de fluxos com o meio depende da complexidade e diversidade de produtos. Sendo assim, num ecossistema urbano, aumentando-se sua complexidade interna para se maximizar a transferência de energia interna, minimiza-se a entropia projetada para o entorno.

Rueda (2000) afirma que o modelo que mais interpreta o aproveitamento de entropia é o de cidade-compacta e diversa. A proximidade dos elementos faz que haja redução do consumo de materiais, energia, tempo e solo, ao mesmo tempo que proporciona mecanismos de regulação e controle, dando estabilidade ao sistema: equilíbrio dinâmico. Na visão dele, compacidade e diversidade são cruciais para manter a complexidade das trocas.

O adensamento urbano é uma das metas básicas do enfoque ambiental aplicado ao urbanismo, desde que atendida à capacidade de suporte da biorregião. Reunir pessoas sig-

nifica reduzir distâncias, o que, por sua vez, reduz a necessidade de deslocamentos e gasto de energia para transporte, além de diminuir o nível de poluição produzido e quantidade de terra pavimentada. Entretanto, o grau de compactidade de cada cidade vai depender da proporção dos elementos estruturadores do espaço urbano e de uma série de fatores a serem considerados como clima, tipo de solo e capacidade de recursos de cada região. Por causa de altas densidades, muitos recursos não são disponíveis dentro do ecossistema urbano e devem ser obtidos do ambiente exterior, aumentando a pegada ecológica da cidade.

O entendimento de cidade-compacta é importante para a sustentação da Zona Urbana da APA proposta pelo Plano de Manejo que detém, rigorosamente, o contorno das áreas hoje edificadas. O Plano prioriza a ocupação dos vazios urbanos desde que não ocupe áreas de fragilidade ambiental e mantenha a taxa de solo natural de no mínimo 65% e se destinem 35% para áreas livres públicas da área total parcelada. Todavia, o Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo propõe uma Zona de Expansão Urbana que compreende área contígua à Zona Urbana considerando-a “apta ambientalmente” a acolher excedentes de atividades eminentemente urbanas, decorrentes do crescimento vegetativo da população. Paradoxalmente, propõe a conciliação do Plano Diretor Distrital ao estudo de capacidade de carga.

Se analisada sob a óptica da pegada ecológica, a ocupação da Ilha de Fernando de Noronha necessita de uma área bem maior que o seu território pode suportar, uma vez que importa recursos e exporta resíduos para o continente. Dessa forma, apresenta um déficit ecológico, pois depende de uma área fora de suas fronteiras, para atender às suas demandas. A ilha precisa de insumos para manter sua população e seus processos produtivos: a energia em suas diversas formas, tais como elétrica ou combustível para os automóveis, os alimentos, sejam eles de produção agropecuária ou industrializados, produtos de consumo, tais como eletrodomésticos ou material de construção, matérias-primas e água. A produção ou extração de cada um desses insumos fora de seu território causa impacto de forma mais ou menos intensa na área onde está localizada. Essas áreas impactadas somam-se ao conjunto de elementos que definem a pegada ecológica da cidade.

Ao mesmo tempo, os aglomerados emitem resíduos, poluem o ar, geram os efluentes líquidos, os resíduos sólidos e os produtos químicos. Necessitam de uma área natural capaz de assimilá-los que somadas formam a outra parte da pegada ecológica.

Além de depender de outro território, os assentamentos urbanos de Fernando de Noronha dependem dos sistemas de seu entorno, como outros ecossistemas, as florestas e a vegetação e os recursos hídricos. Os sistemas de suporte do entorno como as microbacias hidrográficas regulam o fornecimento de água através da preservação de bacias de captação e dos lençóis freáticos para os ecossistemas terrestres. Portanto, a pegada ecológica também deve ser avaliada dentro da própria Ilha, no entorno das Vilas, nas microbacias dentro da APA.

A Tabela 1 ilustra uma simulação sobre os ecossistemas urbanos em Fernando de Noronha.

TABELA 1 – Análise comparativa dos ecossistemas naturais, dos ecossistemas urbanos em Fernando de Noronha.

	ECOSSISTEMAS	ECOSSISTEMAS URBANOS	SISTEMAS URBANOS EM FERNANDO DE NORONHA
<b>REDES</b>	Interdependência ecológica As interações entre as partes são tão ou mais importantes do que as próprias partes do todo. Complexidade Quanto maior a autonomia, maior a interdependência ou a riqueza de relações — maior a rede de comunicações.	Modo de vida Interações contínuas com sistemas vivos Interdependência dos sistemas: cidade-entorno. Bairros interdependentes: subsistemas de redes complexas uns dentro de outros, organizados e associados à infraestrutura. Rede de espaços públicos, de caminhos pedestres, de bacias de drenagem etc.	Não há uma rede de integração entre as Vilas: ausência de caminhos sombreados, cicloviarias, de comércio locais, de hortas e pomares. Não há um plano diretor de drenagem urbana integrando os sistemas urbanos às respectivas microbacias. Nenhuma vila possui autonomia quanto ao tripé: trabalho, moradia e lazer. Há uma dependência do transporte individual motorizado. A BR 363 que faz as ligações de todas as vias não possui uma rede de caminhos para pedestres. Apenas alguns trechos possuem calçadas. A maioria das vias secundárias das vilas não possui pavimentação adequada dificultando o acesso de transporte coletivo.
<b>CICLOS</b>	Reciclagem de matéria e transferência de energia.	Metabolismo circular transforma resíduos em recursos — ciclo da água, do lixo e energias de biomassa.	Lixo: produção /dia em Fernando de Noronha: em média 3,5 toneladas — 30% de material orgânico compostável e 70% de matéria potencialmente reciclável. O lixo de Noronha é recolhido misturado e levado para a Usina de Compostagem e de Tratamento e posteriormente para o continente de navio com alto custo para a ADEFN, ao invés de ser reaproveitado na ilha. Água: não há uma preocupação em se manter o ciclo hidrológico — A água da chuva é mal aproveitada: a drenagem é canalizada, e apenas uma pequena porcentagem das casas aproveita a água da chuva.
<b>ENERGIA SOLAR</b>	Transformada em energia química é o que move os ciclos ecológicos.	Energia solar, aquecimento, conforto térmico e energias de fontes renováveis.	Apenas uma pequena porcentagem é abastecida de fontes renováveis (energia eólica), o restante provém da Unidade de Suprimento de Energia por fonte de geradores que dependem de óleo diesel vindo do continente. Percebe-se a utilização da energia solar apenas para o aquecimento de água em algumas poucas casas.
<b>ALIANÇAS</b>	As trocas cíclicas de matéria e energia nos ecossistemas são sustentadas por uma cooperação difundida entre os membros da rede.	Nas comunidades humanas, a parceria significa a democracia, mas pode levar ao empoderamento pessoal, devido aos diferentes papéis sociais desempenhados. Deve-se estabelecer intercâmbio de habilidades.	Não se percebe intercâmbio entre a área humana das instituições, nem aliança entre os órgãos ambientais. A comunidade não se sente representada pelos conselheiros. Faltam princípios norteadores para as tomadas de decisão.
<b>DIVERSIDADE</b>	Biodiversidade — diversidade em espécies, organismos, em interdependência e informação. Ecossistema diverso = ecossistema resiliente.	Diversidade de usos — diversidade e densidade urbana, a dependência de transporte motorizado e impacto sobre o entorno. troca de energia, matéria e informação com o meio, pegada ecológica.	Os zoneamentos propostos nos planos não contemplam a diversidade de usos. A potencialidade agrícola existente em alguns lotes na área urbana não é estimulada, inclusive o Plano de Manejo veta essa possibilidade. A diversidade de classes sociais deveria ser incorporada ao dimensionamento dos lotes e na concepção de usos mistos de comércio e moradias.
<b>EQUILÍBRIO DINÂMICO</b>	A flexibilidade de um ecossistema é que o traz ao ponto de equilíbrio após um período de mudanças nas condições ambientais.	O equilíbrio e um bom funcionamento do sistema dependem de um bom posicionamento dos elementos a serem projetados de acordo com as necessidades socioeconômicas, os deslocamentos necessários e flexibilidade de usos.	Há uma dependência de trabalhos voltados para o turismo na ilha. Em baixas temporadas os meios de sobrevivência da população ficam vulneráveis provocando um desequilíbrio no sistema. Não há centros de comércio local, nem a incorporação de socioeconômica solidária no sistema.

## Os princípios de sustentabilidade ambiental aplicados às escalas territoriais

Register (2002) alerta para o modo como desenhamos e executamos o ambiente construído, pois ele determina a maneira que devemos viver. Ele acrescenta que uma avaliação fiel de impactos ambientais urbanos deve levar em consideração, além da população, bens e tecnologia; deve também verificar o uso da terra, a infraestrutura da cidade e as moradias das populações. A qualidade e o conteúdo das trocas no meio ambiente são determinados pelo espaço urbano por meio da forma física e arranjo de suas partes num entendimento sistêmico.

O desenho das ruas ou, mais precisamente, a morfologia urbana é o elemento estruturador dessa anatomia. A proximidade dos elementos estruturadores do espaço relacionados à forma urbana como moradia, lugar de trabalho, serviços e equipamentos, favorece a otimização do uso do espaço, a utilização racional das zonas naturais e a organização eficaz do transporte público. Cabe ao projetista, então, estabelecer uma série de estratégias ou princípios norteadores, associados à morfologia e à infraestrutura, para assegurar a sustentabilidade ambiental. Procura-se dessa maneira se chegar à forma ideal para a construção de Ecocidades, que dependem essencialmente do local em que estão inseridas.

Na visão de Register (2002), o desenho de Ecocidades tem como princípio introduzir áreas verdes no meio dos empreendimentos dependentes de automóveis, recuperar a paisagem agrícola e natural, mudar a densidade em relação aos centros para densidades mais altas com edifícios ecológicos (visão tridimensional), promover maior diversidade nos usos da terra em pequenas áreas (empreendimentos com usos mistos para evitar o deslocamento) e incentivar a implementação de tecnologias sustentáveis para a estrutura física da cidade (construção sustentável e infraestrutura verde)

O desenho urbano das vilas e nas cidades tradicionais era focado nos centros compactos, e algumas vezes aqueles centros constituíam a cidade como um todo. A estrutura de uma vila tradicional, caracterizada por edifícios próximos lado a lado, demarcava ruas e praças públicas. Register acredita que a ideia de Michael Hoag de criar vilas tradicionais como alternativas à expansão urbana pode ser suplementada com a estrutura e tecnologias da Ecocidade. Essas vilas ou pequenas cidades seriam interligadas por redes de transporte público.

As Ecovilas seriam importantes para os arredores das Ecocidades nas partes menos densas, ao invés de grandes áreas rurais, uma vez que a hierarquia de densidades seria: densidade mais alta nos centros, densidade média depois dessa zona central, mudança mínima na próxima área, e por fim, nos arredores, uma área de densidade reduzida, onde existiriam as Ecovilas.

Dauncey & Peck (apud Andrade, 2005) investigam, no Canadá, feições ou princípios associados à morfologia urbana que podem orientar diretamente a implantação e a recuperação de comunidades urbanas, trazendo impactos significantes e de longo alcance no seu desenvolvimento econômico e na saúde social e ambiental. Tais princípios são apresentados a seguir: proteção ecológica (biodiversidade), adensamento urbano,

revitalização urbana, implantação de centros de bairro e desenvolvimento da economia local, implementação de transporte sustentável e moradias economicamente viáveis, comunidades com sentido de vizinhança, tratamento de esgoto alternativo, drenagem natural, gestão integrada da água, energias alternativas e, finalmente, as políticas baseadas nos 3R (reduzir, reusar e reciclar).

De acordo com Andrade & Romero (2004), devem ser aplicados a diferentes escalas de análises contrastantes e complementares e devem ocorrer de forma sistêmica em variadas formas urbanas para examinar a interação do meio construído com os elementos naturais. Foram adotadas quatro escalas de análise para a Ilha de Fernando de Noronha:

### **A escala da delimitação da APA**

Envolve os sistemas urbanos e seu entorno, o zoneamento ambiental urbano e a capacidade de suporte. Na primeira etapa de análise foram feitas: a sobreposição dos zoneamentos propostos, a análise da densidade e a continuidade da massa edificada, o macrossistema de transporte com integração da área escolhida com outras circundantes, a economia direcionada para o local e a proteção de mananciais.

Com a sobreposição dos zoneamentos, identificaram-se alguns conflitos entre a delimitação das zonas:

- A Zona Urbana do Plano de Manejo restringe-se apenas ao contorno das áreas edificadas, e a Zona de Expansão Urbana do Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo compreende área contígua à Zona Urbana, englobando em uma parte a zona Agropecuária do Plano de Manejo.

- A Zona de Proteção da Vida Silvestre proposta pelo Plano de Manejo para as APP se confunde na Zona de Conservação proposta no zoneamento territorial do Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo. Esse apenas ressalta que os limites para ocupação próxima dos cursos d'água são de 30 metros de cada lado. Ao mesmo tempo, propõe que até a data de publicação da lei ficam mantidas as construções e usos existentes na Zona de Conservação. Uma vez invadidas as APP, não tem como recuperá-las.

### **A escala das microbacias**

Envolve a questão do saneamento ambiental visando à capacidade de suporte das microbacias nos aspectos de infraestrutura: drenagem, esgoto, abastecimento de água e resíduos sólidos. A delimitação das microbacias nos mapas de recursos hídricos da Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos CPRH não coincide com a delimitação do Plano de Manejo, o que mostra a ausência de um planejamento das microbacias e um zoneamento do regime hidrológico. A Agência atua na ilha desde 2003, como órgão fiscalizador, ao invés de planejador.

Atualmente, os açudes de Fernando de Noronha estão com suas APP altamente artificializadas, com cobertura vegetal esparsa ou nula e com as margens assoreadas

comprometendo a sustentabilidade hídrica da ilha e provocando prejuízos econômicos tais como: aumento nos custos de tratamento de água como a dessalinização. Hoje toda a ilha depende do dessalinizador como fonte de abastecimento de água que está distante das vilas. Outro aspecto importante a ser considerado na questão do ciclo da água é a natureza argilosa dos solos, aliada à sua espessura, dificulta a infiltração e a acumulação de água no subsolo, desfavorecendo o armazenamento de água subterrânea, mesmo com a grande capacidade de armazenamento dos aquíferos fraturados.

A falta de condições de evolução de drenagem em pequenas superfícies (bacias pequenas com declividades baixas -15%) e ausência de vegetação nos mananciais faz que as águas das precipitações durante o período chuvoso escoem rapidamente, sob regime torrencial, contribuindo para a aceleração dos processos de erosão superficial do solo. Somados a isso, a impermeabilização do solo e o sistema de drenagem utilizado na rodovia aumenta a velocidade do escoamento da água superficial, a poluição e o assoreamento dos cursos d'água intermitentes e de sistemas de drenagem natural. Convive-se, ao mesmo tempo, com abundância no período da chuva, e racionamento de água no período da seca.

### **A escala de desenho urbano (a escala das vilas)**

Feitas a sobreposição dos zoneamentos e a análise da gestão ecológica do ciclo da água, analisou-se localmente a ocupação urbana em cada vila: a questão da infraestrutura, os vazios urbanos visando à revitalização urbana com sentido de vizinhança por meio de espaços públicos agradáveis à permanência e equipamentos comunitários adequados, a possibilidade de implantação de paisagismo produtivo, e a verificação de centros comerciais, com distâncias caminháveis para pedestres.

Desenvolveu-se um exercício de observação sobre os “vazios” e a conectividade entre as vilas existentes na malha urbana de Noronha, com o objetivo de avaliar seu real potencial de ocupação. Verificou-se que a atual ocupação urbana da Ilha segue o modelo da “ocupação difusa”. Exceto por algumas áreas do Setor Histórico como a Vila dos Remédios e o quartel na Vila do Trinta, as demais áreas de Noronha fogem ao modelo característico das cidades coloniais brasileiras.

A tipologia da casa geminada, correspondente ao modelo de urbanização das cidades tradicionais europeias e coloniais brasileiras, é encontrada no centro histórico, onde o conjunto de casas se dispõe ao longo da via. A utilização dessa tipologia resulta em uma ocupação compacta, de maior densidade e menor extensão territorial. Sob o ponto de vista climático, a aplicação de tal modelo resulta em benefícios, uma vez que a casa passa a expor apenas duas fachadas ao sol, desde que mantida a ventilação cruzada.

O modelo da residência isolada no terreno, adotado em larga escala em várias cidades norte-americanas e latino-americanas devido à própria vastidão territorial das Américas, levou à multiplicação desse modelo de “ocupação difusa”. Nessa tipologia, os vazios ocorrem em maior proporção. Os primeiros exemplares dessa tipologia foram as

casas pré-moldadas construídas pelos norte-americanos. A relação média entre espaço vazio e espaço edificado por terreno é de 2 para 1, com taxa de permeabilidade adequada.

Numa avaliação mais ampla, esta última tipologia implica uma urbanização que ocupa maior extensão territorial. Noronha definitivamente deveria encaixar-se no modelo da cidade compacta, devido à sua pequena extensão territorial e enorme fragilidade ambiental. Uma “ocupação difusa” em Fernando de Noronha significa o comprometimento de seu ecossistema e impactos em sua leitura paisagística.

### **A escala específica da edificação**

Incorpora princípios para técnicas que envolvam o uso de recursos renováveis, melhoria da eficiência energética e do conforto ambiental e da saudabilidade das habitações, facilitando a implementação dos 3R, com a construção de cisternas de aproveitamento de águas da chuva, o uso de materiais de construção pré-moldados, reciclados ou ecológicos e habitações econômicas.

As tipologias construídas em Fernando de Noronha revelam parte da história de sua ocupação antrópica. Um verdadeiro testemunho arquitetônico, fruto de demandas e tecnologias disponíveis: casas de madeira, pau a pique, chapas metálicas, latas de cerveja, alvenaria convencional, placas de gesso, blocos de pedra, perfis de pvc, madeirite, acrílico, fibra de vidro. Algumas demonstram parte de uma realidade arquitetônica desagregadora e de pouca eficiência ambiental. Se, por um lado, verifica-se a crescente demanda de habitação na ilha, por outro, constata-se a ausência de um plano habitacional eficiente que envolva não somente a tecnologia de novas construções mais sustentáveis, mas também a demolição de ocupações equivocadas em seus aspectos urbanísticos e ambientais.

## **PLANEJAMENTO URBANO SUSTENTÁVEL: INDICADORES E CENÁRIOS FUTUROS**

### **Indicadores de estrangulamento**

A contagem populacional do Censo do IBGE de 2007 aponta uma população atual de 2.801 pessoas residentes em Fernando de Noronha — número inferior ao calculado pela ADEFN, cujo recadastramento de moradores permanentes e temporários totalizou 3.456 pessoas. Número também inferior ao estabelecido no Plano de Manejo que considerou em 2004 uma população de 3.327. Essa diferença pode ser explicada pelo fato de o censo do IBGE não contabilizar moradores que não estejam atualmente residindo na Ilha.

Se for considerada a mão de obra temporária, 536 pessoas, e uma média de 750 turistas por dia, estima-se que a Ilha tenha que suportar de 4 mil a 4.250 pessoas por dia. Se forem consideradas as entradas esporádicas de turistas de navio, a população, em determinados períodos (recorrentes), aproxima-se do universo de 5 mil pessoas.

A Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa) fez um cálculo diário em 2007 estimado para 4 mil pessoas com um consumo *per capita* de 180l/hab/dia. Assim a demanda da ilha por dia é de 720m<sup>3</sup>, acrescida de 20% de coeficiente de majoração

chega-se a uma demanda de  $864\text{m}^3$  por dia, o que corresponde a uma vazão de  $36\text{m}^3$  por hora. A capacidade de produção dos mananciais da ilha para atendimento dessa demanda poderia atender grande parte da população se não fosse a escassez de água nos mananciais de superfície e subterrâneos (que deveriam produzir pelo menos  $12\text{m}^3$  e  $10\text{m}^3$  por hora respectivamente) afetados pela redução do regime de chuvas.

Pode-se dizer, então, que a capacidade de suporte da Ilha está esgotada em relação aos mananciais de superfície e subterrâneo. Nos documentos históricos levantados por Silva (1998) na época da Segunda Guerra Mundial, o aumento forçado da população (cerca de 3 mil soldados foram mandados para a ilha) agravou a situação da infraestrutura existente para o abastecimento de água. Havia entre oito e nove poços profundos que forneciam água meio salobra aquém da demanda. Igualmente ao que acontece hoje, o racionamento de água foi adotado.

A Compesa propõe a elevação da produção atual do dessalinizador de  $20,00\text{m}^3/\text{hora}$  para uma vazão de  $36\text{m}^3/\text{hora}$ . Se analisada a capacidade de suporte da ilha sob o viés do atendimento da demanda pelo dessalinizador, não há limites. À medida que aumenta a demanda, aumenta-se a produção do dessalinizador. No entanto, a localização da captação do dessalinizador na praia do Boldró, em um recife de coral, pode causar impactos futuros.

Segundo o Plano de Manejo, a densidade demográfica da Ilha dentro dos limites da APA de  $8\text{km}^2$  é de  $290,1\text{hab}/\text{km}^2$ . Se consideradas somente as zonas permitidas para residência e visitação dentro da APA, aproxima-se de  $1.000\text{hab}/\text{km}^2$ .

O Plano de Gestão de Ecoturismo e Desenvolvimento Sustentável (MRS, 2000) considera áreas possíveis de expansão:  $142\text{ha}$ ,  $92\text{ha}$  para áreas com acesso a redes, admitindo-se uma densidade de  $70\text{hab}/\text{ha}$  e os  $50\text{ha}$  restantes uma densidade mais baixa como uso rural. Indica o acréscimo de  $30\%$  na infraestrutura para garantir o crescimento progressivo da população.

No entanto, considera a flexibilidade da capacidade de suporte em função de condicionantes de infraestrutura, de impactos socioambientais e de gestão e qualidade. Não adota o critério de limite de sustentabilidade ecológica, desconsiderando a capacidade de carga do entorno dos sistemas urbanos. O Plano de Manejo também estipula uma densidade de  $70\text{hab}/\text{ha}$ , mas alerta para alguns indicadores de estrangulamento como o atendimento pela rede de esgoto e os impactos do sistema utilizado.

Há uma dependência do transporte individual motorizado. A ineficiência da mobilidade para pedestres está associada a três aspectos: distâncias entre setores; condicionantes topográficos e a qualidade da urbanização dos espaços públicos (vias, praças e mirantes). A rodovia BR 363 que faz as ligações de todas as vias não possui uma rede de caminhos para pedestres, apenas alguns trechos possuem calçadas.

Segundo a Seção de Bombeiros do Arquipélago de Fernando de Noronha (SBA-FN), criada em 2005, foram identificados 23 pontos de risco no Arquipélago, considerando possibilidades de incêndio e ocorrências que exigiriam resgate terrestre, aquático

e em altura. É importante ressaltar que além de pontos específicos de risco, a Ilha de Fernando de Noronha ainda possui duas condições peculiares de risco iminente: o tráfego na BR-363 e o fluxo turístico constante.

A rodovia BR 363 apresenta um cenário de quase a totalidade dos acidentes rodoviários registrados na ilha, tendo em seu histórico desde pequenas escoriações a mutilações e óbitos. É fato que nos meses em que há uma maior frequência de chegada de turistas, na alta estação (entre setembro e março), aumentam essas estatísticas os voos particulares, em jatos de menor porte (cerca de 9 a 12 passageiros por vez), e os voos fretados de grandes empresas.

Observa-se claramente que as áreas mais consolidadas correspondem àquelas que funcionalmente estão associadas ao cotidiano da Ilha. O termo “espaço consolidado” nem sempre implica uma boa dinâmica local, ou um bom grau de conservação. Em alguns casos, a ocupação segue padrões equivocados, que sedimentam com o tempo e estabelecem uma situação de “caos”, comprometendo a qualidade do espaço construído, com graves repercussões sobre o entorno.

Sob a óptica da economia local associada à espacialização das atividades, a Ilha divide-se em dois núcleos principais: Lado Leste, onde concentra a população e se localizam o Centro Histórico, a área comercial e a maioria das pousadas; e Lado Oeste, onde se localiza o núcleo de educação ambiental e apoio ao turista da parceria Projeto Tamar-Ibama. Portanto, há um desequilíbrio na densidade e na conectividade entre os setores.

### **Projeção de cenários futuros**

O estudo baseia-se na delimitação estipulada pelo Arcadis Tetraplas SA (2004) para a Zona Urbana. Dessa forma, defende-se a manutenção dos limites propostos exceto por alguns pequenos acréscimos. O preenchimento das lacunas existentes nas áreas residenciais (representadas pelos vazios urbanos) é visto como “instrumento de correção” em direção a um espaço mais denso, baseado em parâmetros de Ecocidades que poderá ampliar a capacidade de ocupação das vilas com uma economia de solos urbanizados sem necessidade de gerar novas expansões. Ao mesmo, tempo devem-se corrigir os padrões de ocupação vigentes.

O Estudo da Capacidade de Suporte da Ilha desenvolvido em 2007 aponta para a necessidade de um desvio na rota atual, para que se evite um colapso no futuro, portanto a população da Ilha deverá limitar-se aos números atuais. Assim, entende-se que somente se deve eliminar o atual déficit habitacional de 100 lotes, gerando novas áreas habitacionais dentro do próprio tecido urbano constituído. O aumento da oferta de áreas residenciais se dará através de intervenções físicas que deverão variar conforme o grau de transformação dessas. Não se recomendam novas ocupações até que se extraia todo o potencial das atuais áreas ocupadas. Isso significa que enquanto houver vazios urbanos “não urbanizados”, não se deve considerar a possibilidade de expandir a área urbana.

O adensamento do Setor Histórico (Vila dos Remédios) e sua devida reestruturação levariam a uma relação mais equilibrada entre o ambiente urbano e o ambiente natural. Da mesma forma, a definição de um polígono referente à área tombada do Setor Histórico representará uma base fixa para o estabelecimento da capacidade de suporte dessa porção urbana da Ilha, considerando que suas características específicas envolvem parâmetros de avaliação diversos das demais áreas.

Estabelecem-se algumas diretrizes gerais que visam constituir um novo cenário espacial no que se refere ao ambiente construído. Ao mesmo tempo, observam-se as peculiaridades de cada porção urbana como relevo, vegetação, saneamento ambiental, eficiência energética, mobilidade, economia local, equipamentos comunitários, para que se extraiam suas potencialidades e se minimizem suas deficiências. O Quadro 1 e a Figura 1 ilustram os instrumentos de intervenção obedecendo aos graus de intervenção.

A mobilidade veicular entre os extremos opostos no sentido leste-oeste é bem resolvida graças à existência da BR que, tal como em um telhado, se posiciona “como uma linha de cumeeira sobre as águas deste imenso telhado representado pela própria ilha”. A capacidade de carga da Ilha depende diretamente de seus aquíferos, que por sua vez dependem do sistema de drenagem, e nesse ponto a BR torna-se peça-chave para o funcionamento desse sistema. Trata-se de interpretar a vocação dessa “linha” para que ela não represente uma interrupção nos sistemas naturais que se sobrepõem à escala desse elemento estrutural.

Entende-se que os pontos altos da BR (cotas acima de 90 m) deverão conter cobertura vegetal suficiente para a retenção de boa quantidade das águas das chuvas, dando início a um processo de percolação (redução da velocidade de deslocamento dessas águas) e reabastecendo, assim, os aquíferos.

#### **QUADRO 1 – Instrumentos de intervenção.**

##### **1. RENOVAÇÃO/SUBSTITUIÇÃO**

Acréscimo do índice de aproveitamento: atual = X, futuro = 2X, mantendo-se a taxa de permeabilidade do solo. Número atual de residências = 48; número estimado no cenário futuro = 96. Intervenções de renovação nas habitações que se encontram em estado precário. Promoção de melhorias e atração de novos moradores. Inserção de novos usos.

##### **2. OCUPAÇÃO DOS VAZIOS URBANOS/ REPARCELAMENTO**

Remanejamento e parcelamento dos vazios urbanos passíveis de ocupação; Ocupação dos lotes vazios irregulares; 5,8 hectares (equivalentes a 58 terrenos de 1.000 m<sup>2</sup>)

##### **3. REVITALIZAÇÃO / REVEGETAÇÃO**

Patrimônio a ser reconstruído: localização - Vila dos Remédios. Revegetação de todos os espaços públicos e Cinturão Agroflorestal nos Núcleos urbanos Leste e Oeste.

##### **4. REFUNCIONALIZAÇÃO**

Edifícios com uso inadequado e destacado valor patrimonial - potencial para novos usos: Floresta Velha - Quadra Coberta condenada. Localização inadequada, com Morro do Pico ao fundo - Novo uso: Área pública associada ao novo reparcelamento. Quartel - Novo uso: Equipamento comunitário ou empreendimento hoteleiro. Edifício Carreira d'água - Novo uso: Equipamento comunitário. Galpões ao lado do campo de futebol - Novo uso: Centro Esportivo de Noronha.

##### **5. CONSERVAÇÃO ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA**

Edifícios com bom estado de conservação e áreas devidamente urbanizadas.

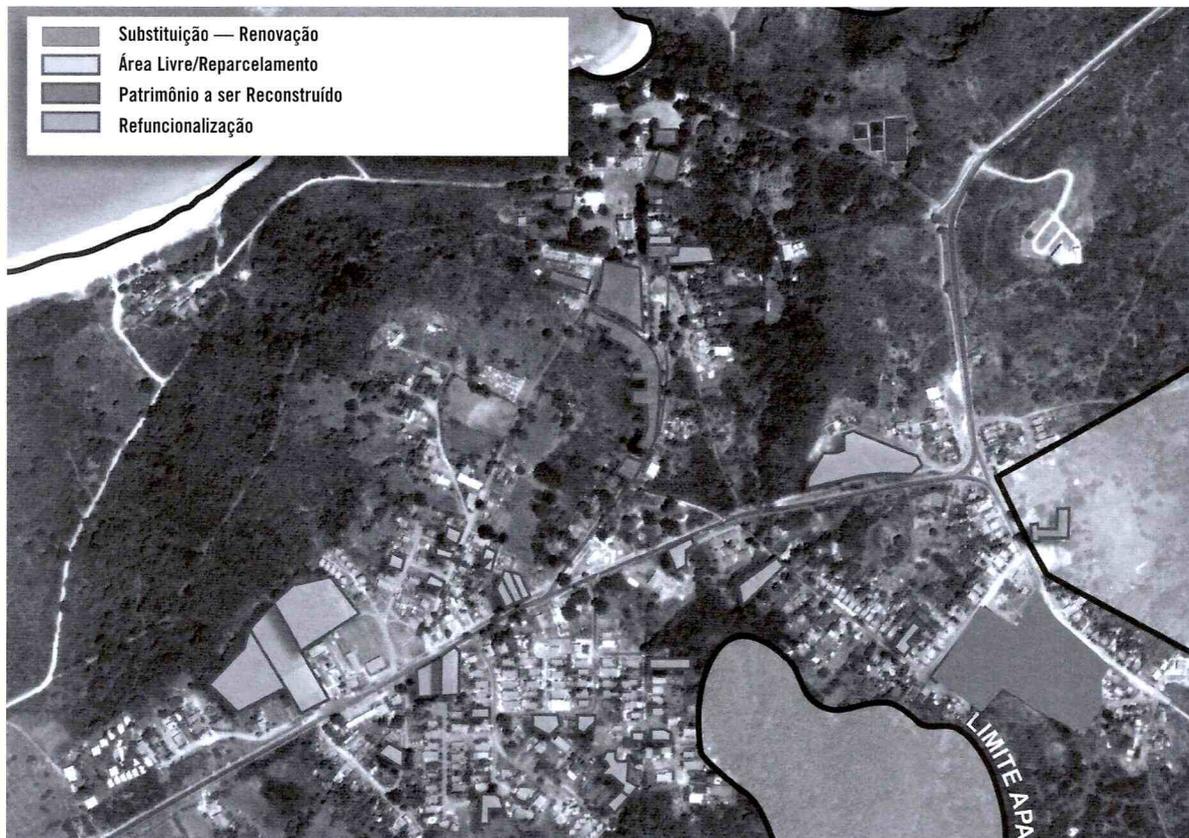


FIGURA 1 — Requalificação do Setor Histórico conforme Graus de Intervenção do Lado Leste.

Da mesma forma, os pontos baixos da BR (cotas abaixo de 90) deverão ser implantados sobre estruturas suspensas de forma a permitir o fluxo natural das águas que por ali passem. O sistema de drenagem deve ser reformado e as áreas próximas à rodovia devem ser revegetadas.

Os condicionantes topográficos encontrados no Setor Histórico, área referente ao conjunto Vila do Trinta — Vila dos Remédios — Floresta Velha — Floresta Nova, contribuem para a configuração de vários pontos de mirante, todavia não há aproveitamento desse potencial. Por outro lado, o relevo acidentado gera uma série de dificuldades ao trânsito de pedestres, caso não se respeitem as declividades máximas permitidas em relação aos eixos de deslocamento.

A partir da BR, na entrada do bairro da Floresta Velha, tem início um importante eixo de circulação, hoje desconfigurado, que corta todo o bairro. Desce o morro em direção à Vila dos Remédios, chega ao Palácio de São Miguel, e continua descendo até passar pelo largo diante da igreja e termina em uma bifurcação, de um lado o Bar do Cachorro e do outro a subida para o Forte dos Remédios. Ao longo desse trajeto, aparecem seis estações-mirante que representam pontos de descanso (Figura 2).

A análise do grau de capacidade de suporte dos equipamentos comunitários, bem como dos pontos de risco de Fernando de Noronha revela uma situação longe de



FIGURA 2 – Articulação das Vilas referentes ao Setor Histórico do Lado Leste.

satisfatória. Desde seus dimensionamentos específicos, passando por suas locações, gestão e estado de manutenção, o conjunto dos aspectos analisados sugere um programa de intervenções e diretrizes gerais e específicas de cada equipamento. A seguir, apresenta-se no Quadro 2 a Síntese de Indicadores de Estrangulamento e Cenários Futuros baseados em princípios de sustentabilidade ambiental aplicados ao desenho urbano.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de capacidade de suporte, como metodologia prática, estabelece a ocupação do espaço mediante a administração da sua base de recursos. A base de recursos, por sua vez, pode ser categorizada pelo tripé composto pelos recursos físicos (urbanos e naturais), recursos de gestão (gestão política, social e ambiental) e recursos tecnológicos (de compensação ou de otimização do meio). A inter-relação dessas disciplinas garante seu sucesso ou fracasso.

No âmbito urbano, os parâmetros que estabelecem a real capacidade de suporte da Ilha baseiam-se na visão articulada dos setores por meio da visão ecossistêmica dos assentamentos e do conceito de Ecocidade. Assim, entende-se que a eficiência dos espaços urbanos está associada à lógica dos sistemas do entorno, baseada em percursos que articulam áreas, onde o usuário é convidado a interagir com o ambiente natural e construído.

**QUADRO 2 – Síntese de indicadores de estrangulamento e cenários futuros.****DESENVOLVIMENTO URBANO — GESTÃO AMBIENTAL URBANA: ATRIBUTOS MORFOLÓGICOS**

INDICADORES DE ESTRANGULAMENTO	CENÁRIOS FUTUROS
<p><b>DENSIDADE</b></p> <p><b>Lado Oeste</b> — Os aglomerados urbanos apresentam baixa densidade e inserem-se no território de forma dispersa, sem relação entre si, o único elo destas vilas é a BR. O <b>Setor do Boldró</b> embora apresente uma série de deficiências, agrega maior vitalidade: vocação institucional e turística, ligada ao patrimônio natural.</p> <p><b>Lado Leste</b> — Setor correspondente a ocupações mais antigas — <b>Setor Histórico</b> — <b>Vila dos Remédios</b> de vocação comercial, residencial e hospedeira, ligado a um patrimônio construído. A DEFN propôs uma área de loteamento inadequada diante do cemitério (em situação de mirante). Por estar fora da delimitação da zona urbana e sobre APP, encontra-se em situação de irregularidade: habitações populares de gesso.</p>	<p><b>ADENSAMENTO</b></p> <p><b>Lado Oeste</b> — A busca pelo equilíbrio das zonas deverá se basear na aplicação do conceito das <b>Ecovilas</b> no Setor do Boldró e na área agrícola de Noronha Terra considerando como fator importante a manutenção das características morfológicas e tipológicas das vilas. Assim se evidenciaria a importante função da Vila do Boldró na interface entre o ambiente natural e o ambiente construído (Projeto Tamar — Ibama).</p> <p><b>Lado Leste</b> — O conceito da <b>cidade compacta</b> se aplicaria ao Setor Histórico, com ênfase na história da ocupação humana. Reforçar-se-ia assim, seu caráter residencial, e ao mesmo tempo seu potencial turístico. Ocupação dos terrenos vazios nos bairros Floresta Velha, Floresta Nova e Vila do Trinta.</p>
<p><b>MOBILIDADE E CENTRO DE BAIRRO</b></p> <p><b>Lado Leste</b> — O conjunto urbano Vila do Trinta — Setor Histórico — Floresta Velha e Nova apresenta potencial para tornar-se o verdadeiro centro urbano da Ilha. Observa-se a subutilização da estrutura viária: vias internas aos bairros e aos passeios, ausência de urbanização adequada. Não há conexão necessária com os bairros vizinhos. A via principal do Setor Histórico apresenta declividade superior a 10% (quase 20%). Com relação à urbanização dos espaços públicos, observa-se que, exceto por alguns trechos ao longo da BR aonde se implantaram algumas praças e calçadas, a parte interna aos bairros, os espaços públicos permanece sem urbanização ou com urbanização precária.</p> <p><b>Lado Oeste</b> — A ocupação urbana é dispersa, e o bairro do Boldró concentra em sua via principal todas as atividades, fator lhe confere um bom aproveitamento de sua estrutura viária.</p>	<p><b>CONECTIVIDADE ENTRE BAIRROS</b></p> <p><b>Plano de Mobilidade Sustentável</b></p> <p><b>Lado Leste</b></p> <p>Integração com os bairros vizinhos através de um sistema de vias de pedestres e praças (mirantes). A articulação da Floresta Velha com a Vila dos Remédios representa elemento chave na recuperação do bairro e aproveitamento de seu potencial turístico para se tornar um espaço de grande visitação e de uso intensivo. A dinamização dos centros de bairro dependerá de uma reestruturação da economia local de cada setor. A exemplo da Vila dos Remédios, as demais vias da ilha deveriam ser devidamente urbanizadas e pavimentadas com blocos inter-travados. A partir da BR, na entrada do bairro da Floresta Velha reforçar a circulação que corta todo o bairro e desce o morro em direção à Vila dos Remédios com a implantação de 6 estações mirante “pontes entre o humano e o celestial”.</p>
<p><b>NECESSIDADE DE REVITALIZAÇÃO URBANA</b></p> <p><b>Setor Histórico — Vila dos Remédios</b></p> <p>Precariedade das edificações: 83% das construções se encontram em estado crítico de conservação, 72% têm um padrão ruim de construção, 70% em estado crítico de situação de higiene e 43% das construções são de uso comercial.</p> <p><b>Espaços Públicos</b></p> <p>Encontram-se degradados no Setor Histórico e na Vila do Trinta: calçadas, praças, antigo Quartel, quadra de futebol.</p> <p>Na Vila do Trinta a ocupação que segue o padrão tradicional, com lotes pequenos, de frente estreita, auxilia a configuração do espaço urbano.</p> <p><b>Equipamentos Comunitários</b></p> <p>Situação longe de satisfatória, desde seus dimensionamentos específicos, passando por suas locações, gestão e estado de manutenção. Necessidade de se estabelecer um programa de intervenções e diretrizes gerais e específicas de cada equipamento.</p>	<p><b>PLANEJAMENTO SUSTENTÁVEL DA OCUPAÇÃO URBANA</b></p> <p><b>I Substituição — Renovação: Vila dos Remédios</b></p> <p>Acréscimo do índice de aproveitamento: atual = X futuro = 2X, mantendo-se a taxa de permeabilidade do solo. Número atual de residências = 48; número estimado no cenário futuro = 96.</p> <p><b>II Reparcimento: área livre</b></p> <p>Remanejamento e parcelamento dos vazios urbanos passíveis de ocupação; Ocupação dos lotes vazios irregulares; 5,8 hectares (equivalentes a 58 terrenos de 1.000 m<sup>2</sup>)</p> <p><b>III Revitalização/Revegetação</b></p> <p>Patrimônio a ser reconstruído: localização — Vila dos Remédios. Revegetação de todos os espaços públicos e Cinturão Agroflorestal nos Núcleos urbanos Leste e Oeste.</p> <p><b>IV Refuncionalização</b></p> <p>Edifícios com uso inadequado e destacado valor patrimonial — potencial para novos usos:</p> <p><b>V Conservação arquitetônica e urbanística</b></p>

< conclusão

## SANEAMENTO AMBIENTAL — GESTÃO ECOLÓGICA DO CICLO DA ÁGUA: ATRIBUTOS MORFOLÓGICOS

INDICADORES DE ESTRANGULAMENTO	CENÁRIOS FUTUROS
<p><b>ABASTECIMENTO DE ÁGUA</b></p> <p><b>Demanda &gt; Oferta — capacidade de carga esgotada</b></p> <p>Na segunda Guerra Mundial com 3.000 soldados houve racionamento de água.</p> <p>Dados da COMPESA: 4000 pessoas X 180l/hab/dia = 720 m<sup>3</sup> + 20% = 864 m<sup>3</sup>. Demanda de 36 m<sup>3</sup>/hora. Produção do dessalinizador em 2006 = 20 m<sup>3</sup>/hora.</p> <p>O dessalinizador encontra-se distante das vilas. Há uma dependência do sistema energético movido a diesel para abastecimento de água da ilha.</p> <p>Os reservatórios da placa coletora de água da chuva não são considerados como fonte de abastecimento de água devido a escassez das chuvas nos últimos anos.</p> <p>Vazão diminuída dos poços, estes deveriam produzir juntos <b>10m<sup>3</sup>/hora</b>.</p> <p><b>Situação de colapso dos mananciais de superfície e subterrâneo.</b> Açude do Xaréu + Açude da Pedreira deveriam produzir <b>12m<sup>3</sup>/hora</b>.</p> <p>Desperdício de água no tratamento de efluentes e as águas residuais não são reaproveitados nos espaços ajardinados.</p>	<p><b>APROVEITAMENTO DE ÁGUA</b></p> <p>Todas as residências deveriam conter um pequeno sistema de abastecimento como as cisternas de armazenamento de água da chuva (480 cisternas de 16.000 litros), o que resultaria em mais 7.680.000 litros de água no sistema.</p> <p>O abastecimento por esse sistema não é o suficiente, portanto, deve ser integrado a outro sistema como a construção de cisternas nos espaços públicos, próximos às residências, aonde o uso da declividade conduzisse diretamente para grandes cisternas de armazenamento. Para tanto, deve ser associado ao desenho das novas praças e parques.</p> <p>A auto-suficiência dos sistemas de energia de fontes de energia renováveis, e água devem contribuir para a auto-suficiência dos assentamentos urbanos.</p>
<p><b>DRENAGEM TRADICIONAL</b></p> <p><b>Ineficiência na capacidade de infiltração do solo — capacidade de carga esgotada do sistema</b></p> <p>Desmatamento na época dos presídios. Os açudes de Fernando de Noronha estão em colapso com suas APPs altamente artificializadas, com cobertura vegetal esparsa ou nula. Diminuição do nível das águas nos cursos d'água intermitentes e nos mananciais subterrâneos (vazão diminuída dos poços Vidal 1 e 2.</p> <p>Não há um plano de bacias definido pelo CPRH para a ilha. A qualidade das águas que escoam da das linhas de drenagem estão comprometidas. Pela declividade da via percebe-se que o fluxo das águas pluviais adquire uma velocidade que contribui para o carreamento de detritos para os corpos hídricos. Barragens nos açudes comprometeram o sistema.</p>	<p><b>DRENAGEM NATURAL</b></p> <p>Revegetação de toda a APA com árvores de grande porte e construção de pequenas lagoas de infiltração com plantas depuradoras ao longo das APPs que estão artificializadas.</p> <p>Os projetos dos espaços públicos como calçadas, praças, parques devem ser pensados com áreas de infiltração como várzeas florestadas, pequenas bacias e cisternas de captação de água e sistemas agroflorestais para amenizar a velocidade das águas e contribuir para a recarga de aquíferos.</p> <p>Construção de canais de infiltração paralelos a vias desde que verificado as condições de permeabilidade do solo.</p>
<p><b>TRATAMENTO DE ESGOTO</b></p> <p><b>Tratamento ineficiente — capacidade de carga esgotada</b></p> <p>(65,71 % das moradias estão ligadas na rede; 31 % possuem fossas e 3,29 % liberam esgoto a céu aberto). O sistema contempla apenas o tratamento primário, é ineficaz e não atende às normas; evidenciando a necessidade de tratamento secundário e terciário. As lagoas apresentam problemas relacionados à impermeabilização, à drenagem de águas pluviais e a invasões de animais para pastagem. A eficiência de tratamento dos sistemas isolados é aproximadamente 67% e necessita ser reajustado. Gasto de energia para o tipo de tratamento de esgoto utilizado.</p>	<p><b>SANEAMENTO ECOLÓGICO</b></p> <p>Associação do sistema: reatores ao tratamento de leite cultivado (wetland), com plantas aquáticas como pós-tratamento compondo a paisagem. Todas as fossas sépticas deveriam ser readequadas para o sistema de tratamento natural com plantas ou biodigestores. Para as edificações localizadas em locais de difícil acesso como bares próximos às praias, se forem fixados, recomendável o uso de sanitário seco.</p>
<p><b>RESÍDUOS SÓLIDOS</b></p> <p><b>Produção &gt; Reciclagem — capacidade de carga esgotada</b></p> <p>Produção /dia em Fernando de Noronha: em média 3,5 toneladas — 30% de material orgânico compostável e 70% de matéria potencialmente reciclável. Desequilíbrio no sistema — o lixo é "exportado" do lado leste, área de maior concentração de pessoas, para o lado oeste e posteriormente para o continente.</p>	<p><b>VISÃO INTEGRADORA da relação cidade-campo. Desenho Permacultural.</b></p> <p>Implantar áreas urbanas-agrícolas. O lixo orgânico segregado na fonte poderia ser compostado em áreas pré-estabelecidas para o cultivo de hortas no espaço urbano. Os pátios ou quintais das habitações proporcionam espaços para cultivo de alimentos.</p>

Baseando-se no mapeamento dos vazios urbanos, o estudo identificou áreas estratégicas para a qualificação do espaço urbano. Uma aproximação sobre essas áreas possibilitou a identificação da real vocação de cada uma delas, através da observação dos condicionantes naturais, como topografia, água, vegetação, e condicionantes do espaço construído, como arquitetura residencial — edifícios históricos — praças (mirantes).

Sob esse ponto de vista, o trabalho identificou uma carência significativa no processo de urbanização da Ilha que compromete, em todas as instâncias, a própria capacidade de suporte local, gerando repercussões devastadoras sobre o ambiente natural. Conclui-se que uma mudança nesse processo representa uma condição prévia para que ocorra o devido aproveitamento dos recursos naturais do Arquipélago, somente assim se atingirá o equilíbrio entre o ambiente humanizado e o ambiente natural.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, L.M.S. *Agenda verde X Agenda marrom: inexistência de princípios ecológicos para o desenho de assentamentos urbanos*. 2005. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Disponível em: <[www.unb.br/fau/pesquisa/sustentabilidade](http://www.unb.br/fau/pesquisa/sustentabilidade)>. Acesso em: 2 out. 2010.
- ANDRADE, L.M.S.; GABRIEL, V.G.; DIAS, M.B. Análise dos impactos da ocupação urbana na gestão ecológica do ciclo da água na ilha de Fernando de Noronha. In: SEMINÁRIO DE REGENERAÇÃO AMBIENTAL DE CIDADES: ÁGUAS URBANAS II, 2. 2007. Londrina. *Anais*. Londrina. 2007.
- ANDRADE, L.M.S.; ROMERO, M.A.B. Desenho de assentamentos urbanos sustentáveis: proposta metodológica. In: CONFERÊNCIA LATINO-AMERICANA DE CONSTRUÇÃO SUSTENTÁVEL — Clacs'04, 10., 2004. 1. *Anais*... São Paulo: ANTAC, 2004.
- ARCADISTETRAPLAN S.A. *Plano de manejo da APA Fernando de Noronha — Rocas — São Pedro e São Paulo*. Brasília, 2004.
- BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade. *Estudo e de-terminação da capacidade de suporte e indicadores de sustentabilidade do arquipélago de Fernando de Noronha*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. 2007.
- CAPRA, F. *As conexões ocultas, ciência para uma vida sustentável*. São Paulo: Cultrix, 2002.
- MOLLISON, B. *Introdução à permacultura*. Brasília: Fundação Daniel Efraim Dazcal, 1998.
- MRS ESTUDOS ENVIRONMENTAIS. *Plano de gestão do arquipélago de Fernando de Noronha ecoturismo e desenvolvimento sustentável: fase 1, 2 e 3 (Capacidade de Suporte)*. Brasília: [s.n.], 2000.
- REGISTER, R. *Ecocities, building cities in balance with nature*. Berkeley: Berkeley Hills Book, 2002.
- ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. *Cidades para um pequeno planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001.
- RUEDA, S. *Modelos de ciudad: indicadores básicos y las escalas de la sostenibilidad*. Barcelona: Collegio D' Arquitectos de Catalunya, 2000.
- SILVA, M.B.L. *Abastecimento d'água em Fernando De Noronha*. Programa de Resgate Documental sobre Fernando de Noronha. Administração do Distrito Estadual de F. de Noronha. Recife: [s.n.], 1998.

## RESUMO

O arquipélago de Fernando de Noronha é profundamente representativo em relação aos ecossistemas naturais e apresenta um metabolismo intenso nos ecossistemas terrestres e aquáticos. Paradoxalmente, a área antropizada, inserida na Área de Proteção Ambiental, apresenta um baixo grau de efetividade do uso do solo: ausência de planejamento urbano, déficit habitacional de 100 moradias e padrões urbanísticos inadequados que espelham a crescente desorganização urbana dispersa em quinze assentamentos de baixa densidade. Isso resulta em conflitos socioambientais entre órgãos gestores: o Plano de Manejo prioriza a ocupação dos vazios urbanos desde que não ocupe áreas de fragilidade ambiental e mantenha a taxa de 65% de solo natural; todavia, o Anteprojeto de Lei de Uso e Ocupação do Solo propõe uma Zona de Expansão Urbana. Verificou-se a possibilidade de intervenção nos vazios irregulares; no entanto, a ilha já está com sua capacidade esgotada uma vez que importa recursos do e exporta resíduos para o continente. O estudo propõe uma análise da ocupação urbana guiada por uma visão ecossistêmica, baseado em parâmetros de ecocidades transcendendo as atuais fronteiras disciplinares adotadas nos órgãos gestores para o estabelecimento de indicadores de estrangulamento e projeções de cenários futuros.

**PALAVRAS-CHAVES:** Indicadores de estrangulamento. Espaços vazios. Visão ecossistêmica. Ecocidade. Fernando de Noronha — Brasil.

## ***CHALLENGES TO SUSTAINABLE FUTURE OF FERNANDO DE NORONNHA ISLAND: THE ECOSYSTEMIC VIEW OF THE URBAN OCCUPATION.***

### **ABSTRACT**

*The archipelago of Fernando de Noronha in Brazil is extremely representative as a site of intense metabolism in both marine and terrestrial ecosystems. Paradoxically, the occupied area, part of the Environmental Protection Area, presents a low performance of land use: lack of urban planning, a housing deficit around 100 houses and wrong patterns of urbanization, which reflects the growing urban disorganization sprawl into fifteen low density settlements. That situation leads to environmental impacts and socio-environmental conflicts between the managing institutions: The Handling Plan prioritizes the occupation of urban empty spaces, but indicates the preservation of environmentally fragile areas and a 65% rate of natural soil. On the other hand, the Law Project for Land Use and Occupation proposes an Urban Expansion Zone. Possible interventions over the irregular empty spaces must consider that the island imports all kinds of resources and exports garbage. An analysis about the existing urban empty spaces was conducted in order to evaluate its real occupation potential. Results so far have pointed to a situation, based on strangulation indicators, where the caring capacity was already exceeded. Therefore, the study proposes the adoption of an ecosystemic view based on ecocity parameters. This view establishes indicators and projects future sceneries; it also overcomes the current disciplinary and conceptual boundaries of the anthropocentric and ecocentric views often used by the managing institutions.*

**KEYWORDS:** Strangulation indicators. Empty spaces. Ecosystemic view. Parameters of ecocities. Fernando de Noronha — Brazil.

Clássico METODOLOGIA DE PESQUISA | Flávio Villaça

Professor Doutor | Universidade de São Paulo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

R. do Lago, 876, 05508-080, Cidade Universitária, São Paulo, SP, Brasil

*flavila@uol.com.br*

## **METODOLOGIA DE PESQUISA**

### **INTRODUÇÃO**

O objetivo deste texto é auxiliar os alunos da pós-graduação a escolherem o tema, realizarem suas pesquisas e redigirem suas dissertações de mestrado.

### **A DISSERTAÇÃO**

Uma dissertação não envolve uma explicação, uma descoberta ou uma demonstração, mas uma descrição. Uma tese, ao contrário, deve envolver sempre uma descoberta ou uma demonstração.

Uma dissertação não deve ter por objetivo uma proposta ou projeto, mas sim a ampliação de conhecimento. Ela pode até ter uma proposta ou projeto, desde que isso seja usado (e isso deve ficar claro na dissertação) como meio para a produção do conhecimento. Serão, portanto, nesse caso, indispensáveis a reflexão e a crítica do e sobre o projeto ou proposta. Esses são típicos (mas não exclusivos) dos cursos de graduação, ao passo que a produção de conhecimento é típica (mas não exclusiva) dos cursos de pós-graduação. Uma dissertação pode incluir um projeto, mas ela nunca poderá se limitar a ele e prescindir da reflexão e da crítica escritas. Portanto, a proposta ou o projeto, por melhores que sejam, podem se enfraquecer se a reflexão e a crítica (especialmente a reflexão e a crítica que levaram ao projeto ou proposta) forem fracas. Isso revelaria que o aluno não precisaria fazer curso de pós-graduação. Assim, numa escola de música ou de educação física, uma dissertação não pode se limitar a uma bela sonata ou a um recorde de natação, mas sim à reflexão sobre

a sonata e sobre a natação. Quando o aluno se propõe a estudar alternativas para a gestão do transporte público em Campinas, esse tema dá a entender que a dissertação culminará com uma proposta (ou alternativas de propostas) para a gestão do transporte público. O mérito da dissertação deverá basear-se mais na investigação que conduziu à proposta e na defesa e justificativa da proposta do que na proposta em si. A boa defesa e a boa justificativa dificilmente conduzem a uma má proposta. Por outro lado, pode ocorrer que o aluno tenha uma boa proposta, mas não seja bem-sucedido em defendê-la e justificá-la. Nesse caso, a dissertação será insatisfatória. Isso nada tem a ver com o mérito social da proposta <sup>1</sup>.

Uma dissertação sobre um objeto de estudo envolve uma descrição a mais completa e rigorosa possível desse objeto e a investigação dos aspectos teóricos necessários para a sua explicação e compreensão. Uma descrição realmente completa — que ultrapasse a aparência do processo — seria já uma explicação, portanto, uma tese. Assim, a linha divisória entre uma descrição (dissertação) e uma compreensão ou explicação (tese) não é nítida. Numa dissertação, o pesquisador deve partir da descrição e caminhar em direção à explicação ou demonstração, sem necessariamente chegar a essas.

## O OBJETO DE ESTUDO E SUA CARACTERIZAÇÃO

Um objeto de estudo não é uma coisa, mas um processo (movimento). Há objetos nos quais o processo é mais fácil de ser reconhecido, noutros é mais difícil. Ele é mais importante ou menos importante para se compreender o objeto ou a faceta do real que queremos conhecer. A Terra, por exemplo, está em contínua transformação e faz parte de um processo que se mede em milênios ou mesmo anos-luz. O processo de constituição da Terra (de conhecimento da terra) varia de um astrônomo para um geólogo, para um agrônomo.

O real não é constituído por coisas. Nossa experiência direta e imediata da realidade nos leva a imaginar que o real é feito de coisas (sejam elas naturais ou humanas) isto é, objetos físicos, psíquicos, culturais, oferecidos à nossa percepção e às nossas vivências (Chauí, 1981, p.16).

O objeto que percebemos com nossos sentidos chama-se fenômeno, que vem do grego *phainomenos* que significa “o que aparece”. (Dicionário de Filosofia, 1984, p.165), é a aparência. Para se conhecer o real deve-se sempre partir do fenômeno, pois esse, como disse Marx, revela e esconde o real. “Toda ciência seria supérflua se a forma fenomênica e a essência coincidissem diretamente” (*apud* Kosik, 1976, p.13). Se a realidade se manifestasse claramente aos nossos sentidos e à nossa observação, não haveria necessidade da ciência. A investigação científica deve sempre partir do objeto de estudo, tal como ele se manifesta aos nossos sentidos, e a partir daí, com a ajuda da ciência, reconstituir seu processo de constituição, para então chegar-se ao real e concreto. “O fenômeno indica a essência e ao mesmo tempo a esconde. A essência se manifesta no

fenômeno, mas só de modo inadequado e parcial e apenas sob certos ângulos e aspectos” (Kosik, 1976, p.11). Ou, como diz Chauí (1981, p.48), “Trata-se sempre de começar pelo *aparecer* social e chegar, pelas mediações reais, ao *ser* social. Trata-se de mostrar como o ser do social determina o modo como este aparece aos homens”. Ou ainda, o conhecimento da realidade exige que diferenciemos o modo como uma realidade *aparece* e o modo como *é* concretamente *produzida* (Chauí, 1981, p. 41). O Sol parece girar em torno da Terra, nascendo a leste, percorrendo a esfera celeste e se pondo a oeste. É assim que o movimento do Sol aparece à nossa observação (fenômeno). Entretanto, a investigação científica revela que na verdade é a Terra que gira em torno do Sol. A ciência deve não só mostrar o movimento real do Sol, mas também revelar por que e como esse movimento aparece de forma diferente à nossa observação.

Kosik (1976, p.24) dá o seguinte exemplo: “[...] o ruído que ouço, não o percebo como ondas de uma certa frequência, mas sim como o ruído de um aparelho que se afasta ou se aproxima, e apenas por esse ruído posso distinguir se trata de um helicóptero, de um avião a jato [...]”. Ou, segundo Chauí (1981, p.48), “Trata-se sempre de começar pelo *aparecer* social e chegar, pelas mediações reais, ao *ser* social. Trata-se também, de mostrar como o ser do social determina o modo como este aparece aos homens”.

Todo objeto de estudo deve ter uma delimitação clara no tempo e no espaço: o tempo e o espaço não precisam necessariamente constar do título da dissertação, mas certamente deverão ficar explícitos no Plano de Pesquisa e na dissertação. A seguir, eles serão incluídos no título da dissertação apenas para que os exemplos fiquem claros.

Vou estudar:

- As potencialidades turísticas atuais (tempo) de Itú (espaço).
- Democratização do acesso aos serviços públicos pela territorialização da informação, no Estado de São Paulo (espaço) nas últimas décadas (tempo). Ou “Democratização... na área metropolitana de Campinas, nas últimas décadas”.
- A transformações dos espaços públicos no município de Campinas (espaço) nos últimos cem anos (tempo).
- O papel dos rios e suas margens e suas gestões nas grandes cidades do Brasil nas últimas décadas.
- Instrumentos urbanísticos que facilitam o acesso à habitação popular no Brasil (espaço) contemporâneo ( tempo).
- A privatização dos serviços públicos no Brasil contemporâneo.
- Alternativas atuais (tempo) para a preservação da Serra do Japi (espaço).

Toda investigação deve partir de uma boa descrição de como o processo se manifesta à nossa observação.

O pesquisador não deve misturar os processos de interpretação e explicação com o processo de descrição. Primeiro deve haver uma exposição, depois uma reflexão sobre o que foi exposto.

Na descrição deve-se procurar observar todos os aspectos do objeto de estudo, mesmo que — como é quase sempre o caso — não se vá desenvolver todos eles. Aí é bom procurar:

- Aspectos sociais
- Aspectos econômicos
- Aspectos político/jurídico (o “famoso” *papel do estado*)
- Aspectos culturais/ideológicos

Se, desde o início, na delimitação do objeto de estudo, o pesquisador já sabe e já se propõe a estudar apenas um desses aspectos, a descrição, inicial e superficial de todos eles, ajuda a conhecer melhor o aspecto selecionado, e a justificar a sua escolha.

Depois de uma descrição, simples, leiga, uma descrição jornalística, sem *urbanês*, *economês* ou *sociologuês*, é a hora de historicizar o objeto de estudo. Chauí (1981, p.47) afirma que deve-se “entender o conceito de determinação não como sinônimo de conjunto de propriedades ou de características, mas como os resultados que constituem uma realidade no processo pelo qual ela é produzida. Ou seja, enquanto o conceito de ‘propriedades’ ou de ‘características’ pressupõe o objeto como ‘dado’ e acabado o conceito de ‘determinação’ pressupõe uma realidade como um processo temporal”.

### **Exemplo: O plano diretor**

#### **Dado por um conjunto de propriedades ou características:**

- O plano diretor é um momento do processo de planejamento. Este é contínuo.
- O plano diretor deve basear-se num diagnóstico científico que revele os problemas urbanos, sua evolução e perspectivas de desenvolvimento futuro da cidade e sua região.
- O plano diretor deve abranger os aspectos sociais, econômicos, físico-territoriais e administrativos da cidade.
- Deve apresentar metas a curto, médio e longo prazos, nos aspectos supracitados.
- Deve ser elaborado com ampla participação popular.
- Deve ser aprovado por lei.

Vê-se pelo exemplo que, como diz Chauí, o conceito de plano diretor, dado por suas características, pressupõe o objeto (plano diretor) como dado e acabado.

#### **Dado por suas determinações**

Nesse caso, o plano diretor deve ser entendido como um momento de um processo constituído historicamente, ou seja, deve ser entendido através da investigação de suas determinações.

Uma tentativa nesse sentido está em Villaça (1999). Nessa obra de Villaça procura-se investigar o processo histórico de constituição do objeto “plano diretor”, particularmente com o objetivo de entender o real papel dos planos diretores na sociedade brasileira, tanto hoje como nos últimos cem anos. Não se partiu desse prazo, mas chegou-se a

ele, na procura das origens do plano diretor. Havia também, nessa investigação, o objetivo de responder à seguinte pergunta: como entender a sobrevivência dos planos diretores durante várias décadas, e a importância até hoje a eles atribuída pela sociedade brasileira, apesar de eles terem sido quase que totalmente inoperantes e inúteis? Nessa obra procura-se identificar o nascimento dos planos diretores e suas transformações através de suas determinações. Conclui-se que a sobrevivência dos planos diretores entre nós só pode ser entendida se estes forem compreendidos como ideologia.

## A HISTÓRIA

Para os estudiosos da urbanização e do planejamento urbano, interessa a realidade social, e a pergunta a ser respondida para se conhecer uma realidade social é: como se constitui uma realidade social? A realidade social é historicamente determinada.

O conhecimento da realidade histórica é um processo de apropriação teórica — isto é, de crítica, interpretação e avaliação dos fatos — processo em que a atividade do homem, do cientista é condição necessária ao conhecimento objetivo dos fatos. Essa atividade que revela o conteúdo objetivo e o significado dos fatos é o método científico (Kosik, 1976, p.45).

A habitação é uma realidade histórica, a devastação da Serra do Japi é uma realidade histórica. Os instrumentos urbanísticos são realidades históricas. O turismo em Itú e seus atrativos são realidades históricas. Isso significa que essas realidades foram historicamente constituídas e que para entendê-las é preciso reinseri-las no seu processo de constituição histórica. É preciso reconstruir o modo pelo qual esses processos foram historicamente constituídos.

Por isso a história deve ser feita sempre do presente para o passado, do particular para o geral. A história não deve ser nunca encarada como aquele primeiro capítulo chamado “Aspectos históricos” que começa com generalidade sobre a história econômica e político-social do Brasil, a partir de uma época arbitrariamente selecionada e nunca justificada e que, na verdade, não faz conexão com o objeto de estudo; é a história que seria a mesma, quer o objeto de estudo fosse o turismo em Itú, os transportes urbanos em São Paulo, a habitação no Rio de Janeiro ou os instrumentos urbanísticos no Brasil.

A história deve ser a história do objeto de estudo, partindo dele e elevando-se no tempo e no espaço até que se identifiquem (e se explique essa identificação) as origens do processo investigado. Não se parte da origem de um processo (como escolher o ponto de origem?), mas chega-se à origem e, daí, volta-se para o presente. Nesse percurso de volta ao presente, o objeto será reconstituído através da descoberta de suas determinações. O ponto de partida é sempre o objeto de estudo em suas delimitações espaciais e temporais, mesmo que se saiba que sua descrição inicial é equivocada, já que é distorcidamente apreendida pelo nosso conhecimento inicial, ou seja, é a aparência.

Da mesma forma a periodização. Datas ou épocas precisam ser justificadas, e os períodos devem referir-se à história do objeto de estudo e não à história do Brasil. Se vou periodizar a história da habitação, os períodos devem ser delimitados a partir de eventos importantes da história da habitação (o início dos cortiços ou favelas, o advento do BNH, a extinção do BNH etc.) e não a partir de eventos importantes da história do Brasil, como a Revolução de 30, a Era Vargas, o governo de Juscelino Kubitschek etc.

A história se faz do presente para o passado e não ao contrário:

Como deve ser sempre estudada a história, parte-se do presente para o passado e não ao contrário. Parte-se planejamento urbano tal como tem sido apresentado pelo discurso dominante contemporâneo, sua concepção mais convencional, e procuram-se entender o seu processo de constituição, suas determinações. Não são aceitos sem crítica — embora se parta deles — os conceitos de plano diretor e planejamento urbano, tal como apresentados hoje pelo discurso convencional, ou seja, através de suas características ou propriedades (que veremos logo adiante). Estas são entendidas como a aparência a partir da qual se procura chegar aos planos e ao planejamento urbano como realidade concreta.

Para percorrer essa marcha-a-ré na história, procurou-se identificar os antecedentes do “plano diretor” convencional atual, como que percorrendo um rio em direção a sua nascente. O fio condutor desse percurso foi constituído, de um lado, a idéia de “plano” e de outro, pelas de “global”, “geral”, “integral” ou de “conjunto”. Essas duas idéias foram identificadas como sendo não só fundamentais como também invariantes no discurso convencional, dando-lhe unidade. Por isso foram selecionadas como fio condutor do percurso histórico em direção ao passado. A partir da palavra “plano”, foi escolhida a expressão “planejamento urbano” para designar essa forma específica de ação — ou de discurso — do Estado sobre o espaço urbano, caracterizada por uma suposta visão geral ou de conjunto.

No percurso histórico de volta, a partir do ponto identificado como de origem de nossa história, foram detectadas diversas formas históricas de planejamento urbano, ou melhor, de tipos particulares de discurso e/ou ação do Estado sobre o espaço urbano, ora indicando um produto, ora um processo. No final do século passado e início deste, chamavam-se “plano de embelezamento urbano” ou de “melhoramento e embelezamento (atividade ou processo); nas primeiras décadas deste século, “urbanismo” (atividade) depois “plano diretor” e “planejamento urbano” *stricto sensu* (atividade), “plano local integrado” (produto) até que voltou-se novamente ao “plano diretor”, depois de efemeramente ter passado por “plano urbanístico básico”, no final da década de 60 e no início da de 70 no Rio de Janeiro e em São Paulo. (Villaça, 1999, p.181)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Toda dissertação deve partir de um Plano de Pesquisa meticulosamente elaborado.

O Plano de Pesquisa deve consistir, no mínimo, de:

### Descrição do objeto de estudo

O aluno deve escrever aqui tudo, absolutamente tudo o que ele sabe sobre o objeto escolhido, sem se preocupar em saber se está certo ou errado. Ele deve saber bastante, por que se não soubesse nada, não teria escolhido aquele objeto. A cabeça do aluno deve ser esvaziada de tudo o que ele sabe sobre o objeto escolhido. Trata-se de um trabalho eminentemente descritivo. É indispensável, como já dito, que o objeto seja claramente delimitado no tempo e no espaço.

Adicionalmente podem-se acrescentar considerações sobre a importância e significado do objeto.

### Objetivo

Um mesmo objeto pode ser estudado com objetivos diferentes. Nas teses, os objetivos podem variar bastante, mas nas dissertações dificilmente eles serão mais do que “dominar o conhecimento existente sobre o objeto”.

### Metodologia

Como vou desenvolver a pesquisa? A relação entre objetivo e metodologia deve ficar clara para o aluno. Deve ficar claro que uma determinada metodologia foi bolada porque ela conduz ao objetivo pretendido. Haverá pesquisas de campo? Como serão feitas? O que deverão revelar? Haverá amostragens? Como serão? Haverá entrevistas? Por quê? O que se espera das entrevistas? Como os resultados serão utilizados?

Com relação a entrevistas, deve ficar clara a distinção entre entrevista para colher conhecimento e entrevista para colher opinião pessoal do entrevistado. Nunca imaginar que o entrevistado sabe aquilo que depende de investigação científica (especialmente aquilo que o aluno vai investigar). Nesse caso, a entrevista substituiria a investigação científica. Nunca imaginar que o empreendedor imobiliário sabe como se constitui o preço da terra no bairro de Camburí. Ele pode até saber, se for um bom economista especializado em questões fundiárias. Mas, imagino, não é nessa condição que ele está sendo entrevistado, mas sim na de empresário imobiliário.

Saber como se constitui o preço da terra não é questão a ser respondida através de entrevista. É questão que o aluno deve estudar. Saber se os preços dos terrenos no bairro de Camburí aumentaram ou diminuíram nos últimos dez anos é questão a ser objeto de entrevista.

### Cronograma

## Bibliografia

Numa dissertação, esta é particularmente importante. A bibliografia apresenta a dificuldade adicional de ser pobre no Brasil, especialmente quando o aluno escolhe temas muito particulares e específicos. Que bibliografia pode haver sobre o turismo em Itú? Sobre a preservação da Serra do Japí? Sobre o espaço público em Campinas? O aluno deve estar preparado para ser um iniciador de um determinado ramo de investigação e essa não deve ater-se a um único caso: Itú, Campinas ou Serra do Japí.

Na medida em que o aluno pretende ir além da aparência imediata desses temas, ele terá que abordar generalizações maiores. No caso de Itú, deve entender o que é turismo, o que é marketing etc. Aí começa a surgir a bibliografia. Montado o quadro teórico, ele deverá ser capaz de inserir seu caso empírico particular e planejar sua pesquisa empírica de maneira que ela se apresente como um caso representativo de muitos outros análogos.

Uma dissertação que só sirva para Itú, Campinas ou para a Serra do Japí terá interesse limitadíssimo. A análise de casos particulares deve sempre possibilitar a compreensão do geral, pois o geral se manifesta nos particulares. Ela deve ser útil para diferentes casos de turismo e para diferentes casos de preservação ambiental.

Ou seja, deve ser generalizada, de maneira que os casos de Itú, Campinas ou Serra do Japí apareçam como manifestações de questões mais amplas.

## Periodização

Nenhuma periodização pode ser arbitrária. Em geral a periodização deve ser fundamentada e justificada.

Uma periodização é um corte no tempo. Esse corte tira, isola, um pedaço de um todo: a história. Esse pedaço deve ser um pedaço inteiro. Não se pode definir um período que seja constituído de um pedaço de um inteiro e outro pedaço de outro inteiro. Se vou estudar a influência do bonde na estruturação do espaço urbano de Campinas, não posso delimitar uma parte que inclua o final do período de impacto do bonde com outra parte que inclua o início do impacto do ônibus. Teria aí um período heterogêneo, que não teria unidade.

Há casos em que a escolha do período é óbvia e não precisa justificativa. Ex. "A obra de Vauthier no Recife". Como Vauthier trabalhou para o governo da Província de Pernambuco entre 1840 e 1846, a delimitação do período não necessita grandes explicações.

*Os prédios de escritório nas cidades de São Paulo e Buenos Aires entre 1980 e 1997*: essa periodização precisa ser justificada. Por que esse período e não outro qualquer. O que dá unidade a esse período? O que faz desse pedaço da história um período?

A periodização destaca um período da história do objeto de estudo. A periodização dos prédios de escritório é um pedaço da história dos prédios de escritório. A periodização dos transportes urbanos destaca um período da história dos transportes urbanos. A preservação da Serra do Japí ou as áreas de preservação ambiental em Campinas são trechos das respectivas histórias. Portanto, a periodização deve sempre referir-se e partir

da história do objeto de estudo e nunca da história social, econômica ou política do país, Estado ou região. Se vou estudar as políticas habitacionais nas últimas décadas no Brasil, escolherei 1964 porque foi o ano de fundação do BNH e não porque foi o ano do golpe militar que implantou a ditadura no país. Também não vou escolher a revolução de 30 e a ascensão de Vargas, pois tais fatos não marcam um período específico da história da habitação (embora a era Vargas tenha tido ação importante no campo da habitação).

A era Vargas teve atuação importante nos campos da habitação, dos transportes, da indústria de base, da previdência social etc. Isso significa que a periodização de todos esses aspectos deve começar na era Vargas?

A periodização não deve partir de cima para baixo, do geral para o particular, mas do particular para o geral. Não se deve partir de uma periodização, mas chegar-se a uma periodização, através da história específica do objeto de estudo e não através da história do Brasil.

#### NOTA

1. Através da Portaria 47, de 17/10/1995 da CAPES/MEC, foi criado o "Mestrado Profissional". Isso mostra que o mestrado tradicional não é profissionalizante, mas visa formar docentes e pesquisadores.

#### REFERÊNCIAS

- CHAUÍ, M. *O que é ideologia*. 2.ed. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- DICCIONÁRIO DE FILOSOFIA. Moscou: Editorial Progreso, 1984.
- KOSIK, K. *Dialética do concreto*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999. p.169-244.

FOTO: REPRODUÇÃO



***O MITO DA CIDADE GLOBAL: O PAPEL DA IDEOLOGIA  
NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO***

João Sette Whittaker Ferreira. Petrópolis: Vozes, 2007.

**Resenha** | por Laura Machado de Mello Bueno, Samuel Cusin Pupo

Professora Doutora | Pontifícia Universidade Católica de Campinas | Centro de Ciências Exatas Ambientais e de Tecnologias | Programa de Pós-Graduação em Urbanismo | Rod. D. Pedro I, km 136, Parque das Universidades, 13086-900, Campinas, SP, Brasil | Correspondência para/Correspondence to: L.M. de M. BUENO [laurab@puc-campinas.edu.br](mailto:laurab@puc-campinas.edu.br)

Mestrando | Pontifícia Universidade Católica de Campinas | Centro de Ciências Exatas Ambientais e de Tecnologias | Programa de Pós-Graduação em Urbanismo Campinas, SP, Brasil

O livro *O mito da cidade global* — O papel da ideologia na produção do espaço urbano, de João Sette Whitaker Ferreira, foi publicado em 2007 pela Editora Vozes Ltda. Baseia-se na tese de doutorado defendida na FAUUSP em 2003, orientada por Ermínia Maricato, e que conquistou o 1º lugar no concurso de teses da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional (ANPUR) em 2005. João Whitaker, como é mais conhecido, é arquiteto urbanista e economista, professor da FAU Mackenzie e da FAUUSP. Essa dupla formação, aliada a uma visão de mundo crítica e humanista, certamente alimentada pela infância e adolescência vividas na França, devido ao exílio do pai durante o período da ditadura militar, fazem da obra uma importante referência, que deve tornar-se uma obra “clássica” na área de Arquitetura e Urbanismo.

É impossível promover uma reflexão do espaço urbano brasileiro sem levar-se em consideração a abissal desigualdade entre as suas classes sociais e a insustentável concentração de renda promovida pela modernização capitalista brasileira, ou nas palavras de Maria da Conceição Tavares, “*modernização conservadora*”. A esse respeito, João Sette Whitaker Ferreira em seu livro contribui descortinando o mito que há por trás das características do crescimento brasileiro apoiado na valorização de determinados setores da economia e transpõe esse fato para a expansão da cidade:

[...]Sobre uma cidade que exclui e relega à indignidade metade da sua população, é sobreposta uma matriz modernizadora, ancorada no discurso ideológico da “cidade global”, e apoiada no mito do crescimento que, como já havia mostrado Florestan Fernandes, sempre conseguiu ludibriar as classes médias, por sua suposta capaci-

dade de promover a modernização do país e o crescimento econômico, sem que a superação da exclusão socioespacial sequer entrasse em pauta. No máximo, defende-se um suposto e inverossímil “poder de sinergia” de umas poucas e privilegiadas centralidades econômicas, que seriam capazes de alavancar a superação da pobreza na cidade toda. Por isso legitima-se que tais centralidades recebam virtuosos investimentos públicos, que na prática só favorecem os setores burgueses hegemônicos nas dinâmicas de produção da cidade (p.219).

O livro mostra como os agentes do setor imobiliário, apoiados em relações patrimonialistas e confusas entre o público e o privado, intensificam o abismo e a fratura entre a cidade formal e a informal, processo intensificado pelas ações de planejamento do poder público. O autor apresenta como os investimentos realizados pelo poder público e a sua aproximação com o mercado imobiliário são essenciais, pois permitem a apropriação de vantagens locacionais competitivas decorrentes da agregação de valor gerada por esses investimentos em infraestrutura urbana, atendendo à “máquina do crescimento”.

Ferreira é um dos pesquisadores que mais têm contribuído no sentido de desvendar a presença de agentes capitalistas locais ocultos pelo mito das “cidades globais”, conceito que na realidade dos países da periferia do capitalismo mundial não passa de um estruturado aparelho ideológico a serviço da “máquina do crescimento urbano”, conforme é possível desvendar em seu livro. É um dos poucos estudos empíricos sobre os diversos aspectos do setor imobiliário brasileiro, especialmente o da metrópole paulistana. Possibilita um entendimento real das formas de produção do espaço urbano — as empreiteiras, os incorporadores, os financiadores, as relações com o capital nacional regional e internacional em suas diferentes formas geradas pelo capitalismo contemporâneo. A capacidade de compreender e explicar a espacialidade do espaço intraurbano e os mecanismos políticos e econômicos da articulação de sua produção resultam em uma obra rica, de leitura fluida e didática.

Ferreira inicia o livro contextualizando criticamente os conceitos de “cidade global” ou “cidade mundial” a partir das vertentes teóricas que abordam esses fenômenos como novas configurações espaciais voltadas ao setor terciário moderno da economia capitalista, sem dar a devida importância às gritantes desigualdades sociais que caracterizam as cidades modernas no mundo subdesenvolvido. A questão central dessa vertente é proposta pela autora Saskia Sassen em sua obra *The Global City* e reside na relação entre as transformações econômicas decorrentes da “globalização” e os papéis exercidos pelos grandes centros urbanos nesse processo. Para Sassen, esses novos centros estratégicos se caracterizam por seu perfil essencialmente terciário, que lhes dariam uma nova importância em detrimento daquela que tinham as metrópoles industriais fordistas do passado, cabendo às cidades a necessidade de se enquadrarem nesse perfil e encontrarem “receitas” para se tornarem “cidades globais” — receituário esse que gerou teorias como do planejamento estratégico e marketing urbano<sup>1</sup>, que o autor abordará no decorrer do livro.

É sob essa perspectiva que uma série de autores começou a estabelecer um conjunto de atributos necessários à “cidade-global”. Para esses teóricos é clara a ideia de que haveria uma relação entre a globalização econômica, caracterizada pela desregulamentação dos mercados financeiros e o surgimento de uma nova matriz urbana, característica desse novo cenário econômico. A “globalização” por meio da ideia de “cidade-global” insere-se no mundo do planejamento urbano:

Assim, da mesma forma que surge, com o processo de expansão da globalização econômica, um verdadeiro receituário para orientar os países periféricos a seu novo papel no “ajuste” da economia-mundo capitalista, cujo modelo mais conhecido foi o Consenso de Washington, há certa lógica no fato de surgirem também cartilhas orientadoras das políticas de “gestão urbana” a serem adotadas para “inserir” a cidade no mundo globalizado (p.116).

Essa matriz teórica também pode ser incorporada em cidades do Terceiro Mundo, como São Paulo — representada nessa perspectiva por uma suposta significativa produção de edifícios de escritórios na região da Marginal Pinheiros, voltados ao setor terciário e ancorados nas “dinâmicas econômicas globais”.

Diante dessa constatação, o autor se empenhará ao longo do livro em questionar essa construção ideológica, ou o que ele chama de “manobra retórica com um forte componente ideológico” (p.25), desconstruindo a abordagem que os teóricos da cidade global buscam enaltecer, ou seja, que exista algum “fato novo” capaz de dar a cidade de São Paulo um novo *status* global, desconsiderando o fato de que a cidade já era o principal centro econômico e financeiro do Brasil e da América Latina há pelo menos um século antes das recentes transformações da economia. Além desse fato, o autor sustenta, a partir de dados concretos e empíricos, que o universo dos empreendimentos terciários em nada corresponde à miséria que assola grande parte da cidade de São Paulo e das demais metrópoles brasileiras, fruto da industrialização periférica e da expansão imperialista do capitalismo a partir dos anos 1950 — e particularmente no Brasil resultado da estratégia desenvolvimentista da burguesia brasileira em associação com a necessidade expansionista do capitalismo internacional.

Esse é o objetivo central do livro, mostrar que os “atributos” comumente vinculados às cidades globais não se aplicam à cidade de São Paulo. Como hipótese do trabalho, o autor sugere um fenômeno de construção ideológica que tenta universalizar a ideia que São Paulo é uma cidade-global, quando na verdade há uma generalização de determinadas “ilhas” na cidade, legitimando assim os interesses daqueles que ganham com a consolidação dessas áreas e atendendo aos interesses específicos dos setores dominantes mais tradicionais do mercado imobiliário.

Para desconstruir os fundamentos conceituais hegemônicos da teoria da “cidade global” em São Paulo, Ferreira manifesta sua crítica denunciando o “vício” presente nos meios

intelectuais brasileiros, de importar, sem o devido cuidado, teorias “prontas” do exterior, assim como o fazem Maricato (1996 e 2000), Ribeiro & Cardoso (1994) e os clássicos pensadores da realidade brasileira Celso Furtado, Roberto Schwarz, Sérgio Buarque de Holanda e outros.

Exemplar nesse equívoco da transposição da teoria da “cidade mundializada” para a realidade paulistana está nos exemplos apontados. Enquanto na análise de Sassen e Castells se faz crer que a terceirização e a consequente diminuição do emprego industrial seria uma tendência geral da economia global e comum a todos os países capitalistas, Ferreira aponta que na Região Metropolitana de São Paulo muito mais significativo quanto à diminuição de postos de trabalho no setor industrial está o aumento do setor informal e a desestruturação do mercado de trabalho do que propriamente uma “substituição” de empregos industriais pelos de serviços. Outro equívoco da teoria hegemônica diz respeito à localização das novas atividades terciárias, frequentemente associadas à saída das indústrias da cidade. No caso da Marginal Pinheiros, atualmente tomada pelas torres terciárias, elas surgiram em áreas originalmente vazias ou ocupadas por sobrados, pouco afetando a presença de indústrias.

Na realidade, o surgimento e a concentração dos edifícios inteligentes na região da marginal Pinheiros, servindo ao setor terciário, de acordo com o autor — e essa é uma hipótese trabalhada ao longo do livro —, se deu muito mais em função,

[...]da visão de oportunidade dos empresários locais do setor imobiliário face a uma nova demanda surgida graças a abertura neoliberal, do que propriamente um fenômeno quase “natural” de “adaptação necessária” da cidade a novas dinâmicas econômicas que exigiriam, também quase “naturalmente” e parafraseando Sassen, a ‘integração com os mercados mundiais’ (p.72).

Tal hipótese contradiz aquilo que o “pensamento único” preconiza, ou seja, a ideia de um novo centro de negócios abrigando o “terciário avançado” surgido quase que como uma reação natural à suposta globalização da economia, e que de uma forma bastante significativa — tal qual é apresentando convincentemente por Ferreira ao longo do livro — foi amplamente difundida tanto na mídia quanto no governo ou nos meios acadêmicos.

O conceito de “globalização” da economia difundida pelos precursores teóricos da cidade global, sob a qual Ferreira se debruça e condena, é aquele no qual Sassen e Castells, a partir de uma visão eminentemente liberal, sustentam que estaríamos vivendo em uma economia “pós-industrial”, ou uma sociedade “informacional”, decorrente, do que David Harvey (1992) chamou de “reestruturação produtiva”, ou seja, a passagem de um sistema rígido para flexível de acumulação de capital. No entender de Ferreira, no Brasil, o termo “globalização” foi empregado na década de 1990 pelas classes dominantes, pelos setores empresariais e pela grande mídia, transformando-se em sinônimo de “modernidade”, mas que na verdade nada tem de novo, e cuja finalidade não era outra senão escamotear um “ajuste” necessário face a crise estrutural do mundo capitalista, orientada pela famosa

cartilha do “Consenso de Washington”. Trata-se de um conceito essencialmente ideológico, de acordo com o autor, sendo na realidade a continuidade de um mesmo processo, com a reimposição de uma nova matriz capitalista de incorporação de progressos técnicos sobre uma sociedade que ainda não resolveu sua histórica situação de subdesenvolvimento, e que alia a extrema dependência externa à profunda desigualdade interna.

Em certo momento do livro, Ferreira questiona então de que maneira as transformações reais ocorridas na economia global, decorrentes da re-estruturação produtiva — e não seus desdobramentos ideológicos —, poderiam estar influenciando na estruturação do espaço e, mais especialmente, do espaço urbano. Ele lembra que a ideologia da globalização construiu, no campo urbano, um paradigma de cidade supostamente capaz de “adaptar-se” a seus efeitos. Trata-se, segundo ele, de uma espécie de modelo ao qual as cidades conseguem ou não se alinhar. A crítica mais perspicaz desenvolvida por Ferreira, e que se torna largamente um avanço crítico com relação ao modelo teórico da cidade-global, refere-se exatamente à abordagem exógena desse modelo, ou seja, as forças da globalização criam uma nova demanda que deve ser atendida, sem, no entanto, os seus pensadores se preocuparem em analisar os processos intraurbanos da produção da cidade, e a maneira como se comportam nesse novo cenário globalizado. Usando São Paulo e a Avenida Berrini com suas grandes torres como exemplo, Ferreira demonstra como o processo de internacionalização do setor imobiliário terciário é um mito, posto que os grandes fundos de pensão atuantes no financiamento desses edifícios na passagem dos anos 1980 para os 1990 são todos brasileiros e, em sua maioria, ligados a empresas estatais.

Baseado em autores como Wilderode (2000) e Harvey, Ferreira estrutura seu pensamento invertendo a lógica liberal da produção da cidade ao abordar o papel das cidades no cenário econômico contemporâneo pelo lado da produção da cidade, e não apenas pelo da demanda. Nesse sentido, a dinâmica do setor imobiliário não é uma consequência inevitável das transformações oriundas da reestruturação produtiva, mas claramente opções estratégicas de investidores capitalistas. Sob essa vertente, Ferreira refuta a lógica liberal do planejamento urbano da Escola de Chicago ao propor que os estudos urbanos devem partir da compreensão dos processos de formação do espaço a partir da relação dialética entre Estado e mercado, sendo central nessa análise os fatores endógenos que movimentam a disputa pelo espaço construído, ou a própria dinâmica da produção do espaço — que deve associar a formação do urbano a uma disputa social, política e econômica mais complexa. Para dar conta dessa lógica em torno das dinâmicas internas da produção capitalista na construção da cidade, Ferreira utiliza a teoria da “máquina do crescimento”, elaborada Logan & Molotch (1987), e que é central em seu pensamento. De acordo com esses autores, as chamadas “classes rentistas” se organizam em coalizões que envolvem os proprietários fundiários, os políticos locais, a mídia, as agências de serviços públicos, setores sindicais, instituições culturais, comerciantes, enfim, todos aqueles que têm a ganhar com o “crescimento” da cidade. O uso desse conceito de “crescimento” pelas coalizões das elites urbanas

implica um forte trabalho ideológico para legitimá-lo na sociedade e hegemonizar a posição dos capitalistas urbanos sobre os defensores do “valor de uso”. A criação de novos espaços como novos produtos esclarece o caráter da cidade como mercadoria, liderado por um setor do capital sempre muito articulado com os proprietários e com os gestores públicos, mas deles diferenciados, pois com interesses específicos no desenvolvimento urbano, leia-se a valorização de determinados espaços. Assim, a “máquina do crescimento urbano” se atém com muito mais ênfase às dinâmicas intraurbanas de produção da cidade.

A abordagem de Logam & Molotch torna-se mais interessante se utilizada como abordagem para compreender o novo contexto econômico pós-reestruturação produtiva, que encontra como eco urbano a ideia de competitividade entre as cidades. Esses autores, assim como Arantes et al. (2000), de acordo com Ferreira, se diferenciam estruturalmente dos pensadores da cidade-global ao mostrarem que:

[...] as novas características da economia mundial podem até conformar uma nova situação de demanda e, conseqüentemente, um novo perfil de cidades adaptadas a ela — como defendem teóricos da cidade-global com Sasken ou Castells — mas sobretudo propiciaram um contexto favorável à estruturação de uma ‘máquina’ de produção do espaço controlada por uma coalizão das elites, que se apropria nessas condições para fomentar, com o uso da ideologia e ‘compassada com o novo espírito gerencial do capitalismo’ (Arantes, 2000, p.25), um contexto favorável aos seus negócios urbanos (p.155).

Embora se trate de um fenômeno observado em cidades europeias e norte-americanas, Ferreira considera essa teoria bastante explicativa para a realidade da cidade de São Paulo. Para corroborar sua tese da “máquina do crescimento” em São Paulo, ele ainda se utiliza do estudo de Villaça (2001), para o qual as classes dominantes conseguem exercer sua hegemonia de tal forma que determinam as dinâmicas intraurbanas de crescimento da cidade e as direcionam para as áreas que lhes interessam, essas sendo evidentemente aquelas que gozam de uma diferenciação (em função da infraestrutura e acessibilidade que dispõe), sendo portanto valorizadas.

A principal característica da “máquina do crescimento” paulista — e aí reside o principal argumento teórico do autor — é justamente o alcance dos *lobbies*. Um conjunto de coalizões atuantes dentro do setor de interesses mais amplos das classes dominantes — e no caso da cidade de São Paulo, a cidade formal e o quadrante sudoeste — que envolvem os empreendedores e o poder público. É uma “máquina do crescimento” baseada nos traços patrimonialistas da sociedade e do Estado brasileiros, que geram, de acordo com o autor, certa promiscuidade nas relações público-privadas. Como há de fato duas cidades, a formal e a informal, a disputa existente concentra a ação pública na esfera da cidade formal, contribuindo para o descaso generalizado para com a cidade informal e aprofundando a fratura social urbana em níveis cada vez mais graves.

## NOTA

1. Influência sobretudo dos teóricos do planejamento urbano que defendem e difundem a ideia da cidade-global, dentre os quais destacam-se Saskia Sassen, Castells e os urbanistas catalães, cujo maior expoente é Jordi Borja.

## REFERÊNCIAS

- ARANTES, O.B.; MARICATO, E.; VAINER, C. *O pensamento único das cidades: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. (Coleção Zero à Esquerda).
- FERREIRA, J.S.W. *O mito da cidade global o papel da desigualdade na produção do espaço*. São Paulo: Editora Unesp, 2007
- HARVEY, D. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- LOGAN, J.; MOLOTCH, H. *Urban fortunes: the political economy of place*. California: University of California Press, 1987.
- MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Hucitec, 1996. (Série Estudos Urbanos).
- MARICATO, E. Planejamento urbano no Brasil: as ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O.E.; MARICATO, E.; VAINER, C. *O pensamento único das cidades: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. (Coleção Zero à Esquerda).
- RIBEIRO, L. C.; CARDOSO, A. L. Planejamento urbano no Brasil: paradigmas e experiências. *Espaço e Debates*, v. 14, n. 37, pp.77-89, 1994.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Fapesp, 2001.
- WILDERODE, D.J.V. *Cidade a venda: interpretações do processo imobiliário*. 2000. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2000.



## RESUMOS DE DISSERTAÇÕES

defendidas no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo do CEATEC PUC-Campinas

---

Nome do aluno: **Müller, Christine**

Título da dissertação: ***Vila Ferroviária Ponte Preta — Campinas-SP, passado e futuro***

Orientador: **Bittencourt, Luiz Cláudio**

Banca examinadora: **Correia, Telma de Barros (EESC-USP); Corrêa, Paulo Roberto (UPMackenzie)**

Data da defesa: **9.6.2006**

### RESUMO

A Revolução Industrial constituiu o início de um fenômeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da humanidade, assim como todas as outras formas de vidas existentes no nosso planeta e que se prolonga até os nossos dias. Os vestígios materiais dessas mudanças profundas apresentam um valor humano universal e a importância do seu estudo e da sua conservação deve ser reconhecida. A preservação das vilas ferroviárias deve ser motivada pelo fato de, nesses bens, ser reconhecido um significado cultural, seu valor estético e /ou histórico — não se podendo desprezar os valores simbólicos, emocionais, afetivos, o que os torna dignos de medidas a fim de que sejam tutelados para as próximas gerações. Ainda, pode ser destacada a preocupação em preservar as vilas ferroviárias como patrimônio histórico mediante os processos de tombamentos, considerando não apenas seu valor histórico arquitetônico, mas também a ação urbana que possibilita a manutenção dos atuais moradores nos conjuntos residenciais. Um exemplo é a Companhia Paulista de Estradas de Ferro inaugurada

em Campinas em 11 de agosto de 1872. O objetivo era construir uma estrada de ferro entre as cidades de São Paulo e Campinas. A Companhia em questão construiu durante sua existência um total de 1.612 casas ao longo de suas linhas e principais entroncamentos ferroviários. Dentre as vilas ferroviárias construídas pela Companhia Paulista em Campinas, há a Vila localizada no bairro Ponte Preta. Ao longo dos últimos 80 anos, suas residências sofreram inúmeras intervenções por parte de seus moradores, adaptando-as a diversos gostos e necessidades. As casas foram sendo paulatinamente modificadas, com a substituição de diversos componentes construtivos e mesmo com o acréscimo de área construída. Dentro desse contexto, procuramos conhecer as modificações ocorridas na Vila. Ainda na fase inicial das pesquisas, constatamos a deterioração das casas da referida Vila com risco de vida para seus residentes. Assim, dadas a importância da preservação desse patrimônio ferroviário mediante o tombamento e a imediata busca por financiamento para a restauração das casas, a fim de que os moradores tenham condições de continuarem residindo de forma segura, solicitamos a abertura de estudo de tombamento da Vila Ferroviária Ponte Preta, tendo sido a petição aceita junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc). As investigações e os resultados constituem o escopo do presente estudo.

---

Nome do aluno: **Massutti, Emeri Angela**

Título da dissertação: ***Gestão participativa e urbanização: da favela para o bairro Capuava em Santo André, SP***

Orientadora: **Lopes, Doraci Alves**

Banca examinadora: **Paoli, Tércia Piloma de (UNIMEP); Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **26.6.2006**

## **RESUMO**

O objetivo deste trabalho é analisar o processo de gestão participativa na urbanização da antiga favela Jardim Capuava e, a partir de julho de 2005, bairro Jardim Capuava, em Santo André, SP. O desafio relaciona-se à avaliação desse processo, tanto do ponto de vista da gestão pública municipal quanto do dos moradores, após mudanças de remanejamentos e reassentamentos ocorridos no núcleo pela urbanização da Prefeitura de Santo André. Para desenvolver esse objetivo, aplicam-se uma pesquisa documental e entrevistas de história oral. Uma das razões principais que justificam esse estudo é a representatividade reconhecida em nível nacional e internacional do PIIS — Projeto Integrado de Inclusão Social, atualmente denominado Santo André Mais Igual, na discussão e experiência em gestão participativa em projetos de urbanização de favela no país.

---

Nome do aluno: **Kumasaka, Mitie Iwamoto**

Título da dissertação: ***O impacto das ações e a política urbana da federação das entidades assistenciais de Campinas / Fundação Odila e Lafayette Álvaro***

Orientadora: **Salgado, Ivone**

Banca examinadora: **Martins, Maria Lúcia Refinetti Rodrigues (FAU-USP); Moretti, Ricardo de Souza (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **28.6.2006**

## RESUMO

As ONGs e Fundações do Terceiro Setor atuam hoje na sociedade em paralelo com as ações do poder público. A FEAC (Federação das Entidades Assistenciais de Campinas – Odila e Lafayette Álvaro) é uma fundação que atua de modo empresarial no âmbito da assistência social, congregando cerca de cem entidades na cidade de Campinas. Ao associar-se à Fundação Odila e Lafayette Álvaro em 1964, recebeu como patrimônio a Fazenda Brandina, que logo passou a fazer parte do perímetro urbano de Campinas. Esse benefício trouxe consigo uma responsabilidade que é a de gerar recursos para serem investidos nas entidades que atendem ao apelo social. Alguns empreendimentos foram implantados no local até que a Fundação FEAC, por necessidade, contratou empresas para que realizassem um projeto básico de ocupação da área. A Rodovia D. Pedro I dividiu a Fazenda Brandina em duas glebas, Sede e Invernada, e diversos empreendimentos foram previstos para cada uma delas. Como a doação da fazenda veio vinculada a uma condição de “atendimento a crianças jovens de famílias carentes”, tanto o modelo proposto como a concretização do projeto foram objeto de análise desse trabalho. Algumas ações de parcelamento de solo da propriedade são coerentes com os princípios da instituição; outros, que também foram analisados por essa dissertação de mestrado em Urbanismo, merecem uma revisão conforme os objetivos básicos de gestão de um bem da coletividade.

---

Nome do aluno: **Covesi Filho, Ricíoti**

Título da dissertação: ***Os conflitos da expansão urbana no entorno do Complexo Aeroportuário de Viracopos***

Orientadora: **Salgado, Ivone**

Banca examinadora: **Machado, Maria Helena Ferreira (PUC-Campinas); Alves, Cláudio Jorge Pinto (ITA)**

Data da defesa: **29.6.2006**

## RESUMO

Estudo de caso que aborda o desenvolvimento da aviação comercial no mundo e no Brasil, bem como a inserção dos aeroportos no meio urbano. Enfoca a crescente necessidade de aeroportos no país pelas suas dimensões continentais para o transporte de passageiros e cargas. Visa particularmente a expansão da metrópole paulista e a cidade de Campinas com sua região metropolitana e o seu Aeroporto Internacional de Viracopos, as necessida-

des econômicas e tecnológicas que imprimem mudanças e levam à necessidade de construção da sua segunda pista de pousos e decolagens, além da saturação do espaço aéreo da capital e também a inviabilidade de construção de um novo aeroporto em São Paulo. Ressalta as qualificações territoriais do Aeroporto Internacional de Viracopos em razão do local da sua instalação para a atividade fim, as várias intervenções dos governos em decretar expropriações de terras para essas finalidades, seus decretos, bem como a crescente ocupação dos terrenos no entorno dos limites do aeroporto, trazendo consequências para sua expansão e para a população que incorporou essa área como habitacional. Observa os loteamentos legais e ilegais implantados e a realocação das famílias residentes para novas áreas com o objetivo de viabilizar a construção da nova pista, paralela à já existente. Debate o papel dos três poderes, União, Estado e Município, na gestão de informações que encaminhem às soluções, já que a União é proprietária da empresa que implanta e administra os maiores aeroportos do país, o Estado edita os decretos expropriatórios, cabendo ao Município acolher o equipamento que, por sua complexidade e extensão, é chamado de cidade aeroportuária. A falta de motivação política local para a expansão do aeroporto também é abordada, assim como os impactos econômico-financeiros que são proporcionados por um projeto de grande magnitude. Aborda a coexistência das indústrias locais, regionais, nacionais e até internacionais, num contexto de globalização das atividades econômicas no qual o Brasil está inserido. Ainda, levanta questões antigas e atuais da constante citação desse equipamento nos relatórios técnicos aeronáuticos como uma solução ideal, mas até o momento não concretizada.

---

Nome do aluno: **Viana, Roberto**

Título da dissertação: ***Gestão do transporte coletivo público de Campinas e a pouca mobilidade das populações da baixa renda***

Orientador: **Queiroga, Eugenio Fernandes**

Banca examinadora: **Santos, Emmanuel Antônio dos (ITA); Moretti, Ricardo de Sousa (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **28.8.2006**

## **RESUMO**

Este trabalho teve como objetivo oferecer elementos que ajudem na melhoria dos serviços de transporte coletivo público, voltados para cidadãos das camadas sociais mais pobres e que vivem em um território com nível precário de urbanização. Para isso, realizou-se um estudo de caso da Região do Campo Grande, em Campinas. Procurou-se conhecer a história do município, do desenvolvimento do transporte coletivo na região e do órgão gestor encarregado de cuidar do sistema de transporte coletivo. Apesar de esse sistema ter como marco inicial a fundação da ferrovia em 1872, a gestão do transporte público ficou relegada a um segundo plano por mais de um século, pois somente em 1980 foi criada a Setransp (Secretaria Municipal de Transportes), e a empresa ges-

tora do transporte Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) só surgiu em 1989. Uma avaliação crítica mostrou uma diminuição da mobilidade da população de baixa renda, causada pelo custo da tarifa do transporte coletivo. Assim, ficou evidente que a Emdec, uma empresa pública, precisa exercer um papel mais efetivo em relação a essa comunidade carente que mais precisa do ônibus e que, a cada dia, fica mais distante desse meio de transporte.

---

Nome do aluno: **Malheiros, Denise Gonçalves Lima**

Título da dissertação: ***Entre o plano e a paisagem: uma abordagem ambiental para o espaço urbano no exemplo das cidades de Londrina e São Paulo***

Orientador: **Queiroga, Eugenio Fernandes**

Banca examinadora: **Santos, Emmanuel Antônio dos (ITA); Bertolini, Vladimir (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **10.10.2006**

## RESUMO

Esta pesquisa trata da importância da incorporação dos recursos naturais como estratégia de gestão no planejamento das cidades. Objetiva, de uma forma geral, abordar a temática do planejamento urbano na sua interface com a paisagem e o ambiental. Inicialmente, busca identificar o referencial conceitual e institucional que vem propiciando essa abordagem e as implicações da sua aplicabilidade ao ambiente urbano. Num segundo momento, pretende verificar a abordagem ambiental no processo de planejamento urbano recente de duas cidades nucleadoras de metrópoles brasileiras — Londrina e São Paulo —, com foco nas ações e intervenções propostas para os vales. Identifica os desafios e oportunidades para a sua recuperação e requalificação, de forma integrada às demais políticas públicas urbanas, e evidência a necessidade de adoção de novos paradigmas urbanísticos voltados à valorização dos espaços remanescentes do meio natural no meio urbano.

---

Nome do aluno: **Debrassi, Teresinha Maria Fortes Bustamante**

Título da dissertação: ***Paradigmas e teorias da cidade: das reformas urbanas ao urbanismo contemporâneo — o caso de Barcelona***

Orientador: **Bittencourt, Luiz Cláudio**

Banca examinadora: **Constantino, Norma Regina Truppel (UNESP); Salgado, Ivone (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **29.11.2006**

## RESUMO

O presente trabalho, ao diagnosticar a falência da modernidade e o surgimento de uma condição pós-moderna, traz para o debate a dispersão de posicionamentos verificada no quadro do urbanismo após as primeiras teorias críticas formuladas pelo Movimento Moderno. Entendendo que esse momento, mais comumente chamado de “pós-moderno”, abrange

também outras disciplinas, procurou-se situar o debate surgido a partir da compreensão inicial de vários estudos que tratam do período em questão, para poder remetê-lo ao campo do urbanismo. O pensamento urbano adepto da pós-modernidade aparece situado em um novo panorama histórico, no qual o trabalho se propõe a pesquisar as características teóricas das mudanças em curso e buscar suas correspondentes formas projetuais, nas intervenções urbanas. O trabalho propõe, por um lado, um entendimento das mudanças examinadas em suas especificidades mais imediatas, e por outro, um entendimento das mudanças que contemple uma perspectiva histórica, mediante uma abordagem dos paradigmas de avaliação e de solução dos problemas da realidade urbana desde o século XIX, referenciada na questão urbana.

---

Nome do aluno: **Molinari, Natalia Manfrin**

Título da dissertação: ***Expansão urbana de Franca — 1970 a 2004: conflitos e atores***

Orientadora: **Rolnik, Raquel**

Banca examinadora: **Negrelos, Eulália Portela (UBrazCubas); Bueno, Laura Machado de Mello (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **4.12.2006**

## **RESUMO**

Foram vários os questionamentos que levaram a pesquisa *Expansão urbana de Franca — 1970 a 2004: conflitos e atores* a trilhar esse campo de análise. Um deles foi a própria compreensão da lógica que pautou o processo de expansão urbana e assim determinou a agenda da política urbana para as cidades brasileiras. As reflexões e até mesmo indagações feitas por diversos autores sobre a real possibilidade de aplicação da legislação urbanística no Brasil foi um fator relevante no trabalho. Essa questão também é colocada como um desafio diante da existência dos diversos e contraditórios interesses que compõem a dinâmica urbana de produção das nossas cidades. Nessa óptica, a pesquisa busca compreender de que maneira a expansão urbana de Franca se estabeleceu e sua correlação com o processo de construção e evolução de uma legislação urbanística no município. Dessa maneira, o trabalho almeja contribuir de forma original à discussão e reflexão sobre as possibilidades e limites da construção de uma legislação urbanística, que busque o enfrentamento das reais necessidades da cidade e de sua população; que visem o controle e o direcionamento do crescimento urbano e também colaborem para a compreensão do processo de construção da legislação urbanística das cidades brasileiras.

---

Nome do aluno: **Dizeró, Joselle Davanço**

Título da dissertação: ***Praças do interior paulista: o estudo de casos nas cidades de Ribeirão Preto e Monte Alto/SP***

Orientador: **Queiroga, Eugênio Fernandes**

Banca examinadora: **Sandeville, Euler (FAU-USP); Mariana, Wilson Roberto (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **13.12.2006**

## RESUMO

Os espaços públicos urbanos têm sido objeto de estudo frequente, porém pouco tem se voltado para o espaço da praça. A praça é um local de grande valor histórico, cultural e de interação social, sendo fundamental na configuração urbana. O trabalho pretende discutir a relação das praças em situações concretas do território, diante de suas diferentes racionalidades, globais e locais, sistêmicas e cotidianas, visando o maior entendimento das realidades dos espaços públicos na contemporaneidade. Para se conhecer a praça, com seus sistemas de objetos e de ações, foi necessário investigá-la diante das diferentes instâncias sociais, abrangendo a economia, a cultura e o espaço. Assim, foram estudadas as praças de bairros centrais, bairros subcentrais consolidados, condomínios fechados e na periferia, em cidades de médio e pequeno portes do interior paulista.

---

Nome do aluno: **Jorge, Karina Camarheiro**

Título da dissertação: ***Urbanismo no Brasil Império: a saúde pública na cidade de São Paulo no século XIX (hospitais, lazaretos e cemitérios)***

Orientadora: **Salgado, Ivone**

Banca examinadora: **Bresciani, Maria Stella Martins (IFCH-UNICAMP); Marins, Paulo César Garcez (USP)**

Data da defesa: **13.12.2006**

## RESUMO

O propósito dessa pesquisa foi investigar como na cidade de São Paulo, no decorrer do século XIX, a coparticipação dos saberes médicos, da engenharia, da arquitetura e a atuação dos administradores implicaram a modificação no tecido urbano da cidade e definiram uma nova estrutura de organização e funcionamento. Investiga, sobretudo, o debate e as práticas relativas à implantação de hospitais, lazaretos, cemitérios e casas de misericórdia por meio do estudo histórico urbanístico da cidade de São Paulo. Procura perceber como as práticas urbanas implementadas pelos administradores por intermédio dos médicos e engenheiros aos seus serviços estavam fundamentadas na teoria miasmática. Esses edifícios, segundo a referida teoria, conteriam matéria orgânica que ao se decompor exalavam miasmas e, portanto, deveriam se localizar fora do meio urbano definido na época. Os estudos foram feitos sob o ponto de vista da saúde pública, investigando a origem e formação dos edifícios relacionados à essa e a relação desses edifícios com o meio urbano. Destaca-se nessa pesquisa também como as prescrições presentes nos tratados de medicina e arquitetura sobre a salubridade das cidades foram transferidas para a legislação, por meio das Posturas Municipais. Mediante a lei de 30 de agosto de 1828, que extinguiu os cargos de físico-mor e cirurgião-mor, as Câmaras Municipais passaram a ser responsáveis pela saúde pública e, por meio do Decreto Imperial de 1º de outubro de 1828, estabeleceu-se a forma das eleições dos membros das Câmaras Municipais e incluiu-se o primeiro Código de Posturas na lei orgânica das respectivas Câmaras.

---

Nome do aluno: **Silva, Evelin Palumbo da**

Título da dissertação: ***As transformações urbanas da área central de Americana***

Orientador: **Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos**

Banca examinadora: **Carpintéro, Marisa Varanda Teixeira (UNIMEP); Queiroga, Eugênio Fernandes (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **5.3.2007**

### **RESUMO**

A dissertação aborda as transformações urbanas de Americana, cidade média paulista, com perfil industrial, focando como objeto de estudo sua área central como núcleo histórico central, edifícios significativos e áreas públicas. A chegada da ferrovia, elemento fundamental para o surgimento do novo núcleo urbano, causou grande impacto na organização do território, ampliado em 1875 com a instalação de uma fábrica têxtil na Vila Carioba. A chegada das rodovias e o crescente predomínio do transporte rodoviário irão modificar decisivamente o comportamento social e econômico da cidade. A desativação do transporte ferroviário e o abandono de diversos edifícios contribuíram para a degradação do núcleo histórico central tornando-o foco de discussões sobre as iniciativas a serem adotadas para a sua recuperação.

---

Nome do aluno: **Mota, Paula de Brito**

Título da dissertação: ***A cidade de São Paulo de 1870 a 1930 — Café, imigrantes, ferrovia, indústria***

Orientador: **Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos**

Banca examinadora: **Turra, Juleusa Maria Theodoro (PUC-Campinas); Amadio, Décio (UBrazCubas)**

Data da defesa: **16.3.2007**

### **RESUMO**

O trabalho aborda os condicionantes da evolução urbana de São Paulo no período de 1870 a 1930, desde o seu estágio de vila até a cidade que posteriormente se transfigurou na atual metrópole. Para tanto, discorre de forma concatenada, formulando nexos causais, sobre a importância da cultura do café; a implantação e desenvolvimento das estradas de ferro, decisivas para o grande impulso urbano registrado no período em análise; o grande contingente de imigrantes vindos da Europa em busca de melhores oportunidades de enriquecimento e as influências por eles plasmadas nos corpos sociais da época; o desenvolvimento social e o percurso urbano do bairro do Brás como palco das transformações ocorridas na emergência da metrópole industrial na cidade de São Paulo no período de 1870 a 1930.

---

Nome do aluno: **Tavares, Edvandro Carlos**

Título da dissertação: ***Tambaú: memória e turismo religioso***

Orientador: **Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos**

Banca examinadora: **Padovani, Eliane Guerreiro Rossetti (UNISAL); Schicchi, Maria Cristina da Silva (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **22.3.2007**

## RESUMO

O presente trabalho enfatiza a importância de preservação da história e de alguns locais de memória religiosa da cidade de Tambaú no interior do Estado de São Paulo. Essa cidade foi palco de fatos religiosos que, a partir de 1925, marcaram a vida da sociedade local e fizeram que Tambaú ficasse nacionalmente conhecida. O padre Donizetti de Lima Tavares (1882-1955) foi o protagonista dessa história. Seus atos religiosos propagaram milagres, sua presença ativa nos acontecimentos da cidade conferiu-lhe uma importante dimensão pública, tornando sua opinião decisiva para a resolução de problemas de várias ordens, causando grandes mudanças na pequena cidade de Tambaú. A repercussão desses eventos se amplia atualmente tendo em vista que a atuação religiosa do Padre Donizetti está sendo investigada pelo Vaticano num processo aberto visando sua beatificação. Com o passar dos anos, essas lembranças permaneceram fortes no presente e esse trabalho pretende contribuir para que sejam preservadas para o futuro de Tambaú.

---

Nome do aluno: **Teixeira, Paula Maria Magalhães**

Título da dissertação: ***A paisagem como elemento de sustentabilidade do Vale do Ribeirão da Prata***

Orientadora: **Bueno, Laura Machado de Mello**

Banca examinadora: **Lima, Catharina Pinheiro Cordeiro dos Santos (FAU-USP); Queiroga, Eugênio Fernandes (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **12.6.2007**

## RESUMO

O Vale do Ribeirão da Prata está localizado nas bordas do Maciço Alcalino do vulcão de Poços de Caldas, nos municípios de Águas da Prata e São João da Boa Vista. O vale faz parte da Serra da Mantiqueira, região de morros, com encostas de declividade acentuada, e é formado por uma grande quantidade de nascentes que se originam nas encostas e nos cumes desses morros formando um complexo hídrico importante pelo volume e qualidade de suas águas. É esse complexo hídrico que qualifica a cidade de Águas da Prata como estância hidromineral. As características desse local são atribuídas de grande valor paisagístico e ambiental. Áreas significativas de terras constituem um afloramento do Aquífero Guarani, o maior reservatório de água potável da América Latina. Graças a tal topografia acidentada, a ocupação de seu território não se deu de forma tão predatória quanto em outras áreas da bacia hidrográfica do Rio Jaguari Mirim, da qual faz parte. A principal característica econômica e histórica da região é a produção de café e gado. Região de montanhas, ferrovias e fazendas históricas, com potencial turístico pouco desenvolvido, atualmente o Vale está ameaçado pelo capital especulativo e imobiliário, com a construção de condomínios de alto padrão. O grande potencial minerário já explorado pode causar grandes impactos ambientais, como ocorreu em Poços de Caldas. O reflorestamento de eucalipto está invadindo rapidamente a região.

---

Nome do aluno: **Alves, Raquel Nooper**

Título da dissertação: *Diálogos entre os espaços livres de Campinas: da vizinhança ao município*

Orientador: **Queiroga, Eugênio Fernandes**

Banca examinadora: **Moretti, Ricardo de Souza (UFABC); Fernandes, Ari Vicente (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **25.6.2007**

## RESUMO

O trabalho visa estudar os espaços livres: como são utilizados pela população e como contribuem com o meio ambiente no município de Campinas. Para isso, fez-se um recorte na zona oeste de Campinas, onde se estudam cinco conjuntos habitacionais de média e baixa rendas e seus respectivos sistemas de espaços livres. Assim, relaciona-se o caráter desses espaços com suas intensidades de uso e com a contribuição ecológica que favorecem ao município. Agregado a esse estudo analisa-se também a forma como o poder público municipal de Campinas vem atuando e planejando seu sistema de espaços livres.

---

Nome do aluno: **Jorge, Vinie Pedra**

Título da dissertação: *Além do jardim: o Parque da Cidade de São José dos Campos*

Orientador: **Queiroga, Eugênio Fernandes**

Banca examinadora: **Fabio, Robba (SENAC-SP); Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos (PUC-Campinas)**

Data da defesa: **6.8.2007**

## RESUMO

O presente trabalho apresenta uma discussão sobre parques urbanos públicos e suas relações com memória, história e identidade urbana a partir do estudo de caso do Parque da Cidade de São José dos Campos. Oriundo de um complexo têxtil, o Parque participa do processo de industrialização da cidade de São José dos Campos quando abriga a Companhia de Fiação e Tecelagem Parahyba. Mais tarde, é apropriado pela população do bairro e passa da condição de espaço privado a público, assumindo a identidade de parque da cidade. Propõe-se discutir os porquês de um parque inicialmente de propriedade privada ter estendido seus usos à esfera de vida pública e os meios pelos quais podemos classificá-los como um espaço público com “sentido de lugar” para a sociedade que dele usufrui.

---

Nome do aluno: **Hijioka, Akemi**

Título da dissertação: *Espaços livres da cidade e a constituição da esfera de vida pública. Estudo de caso: Área central da cidade de Mogi das Cruzes*

Orientador: **Queiroga, Eugênio Fernandes**

Banca examinadora: **Enokibara, Marta (UNESP); Santos Júnior, Wilson Ribeiro dos (PUC-Campinas)**

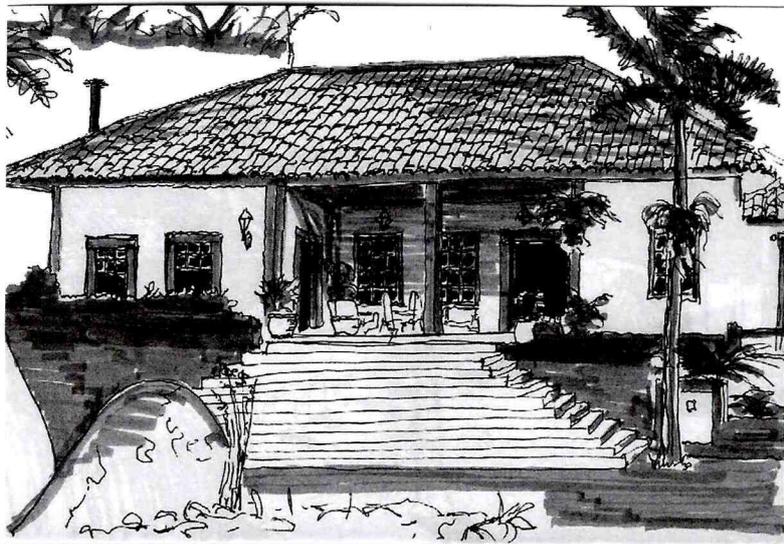
Data da defesa: **21.8.2007**

## RESUMO

O trabalho tem como objetivo a análise dos espaços livres públicos centrais da cidade de Mogi das Cruzes; baseados na acepção do espaço santosiano e na esfera pública arendtiana. A crescente especialização do espaço dentro da cidade, o deslocamento das formas de entretenimento para recintos fechados, o crescimento do uso de veículos, as condições de vida urbana atual mostram alterações nas formas de apropriação dos espaços livres, apontados em diversos estudos como perda de interesse por praças e espaços públicos. As praças e largos do centro tradicional de Mogi das Cruzes e os espaços livres do centro expandido contrastam nas dimensões e nas formas de apropriações; e esses espaços são analisados mediante uma leitura dialética, do global e local, das mudanças e permanências, das apropriações, alterações e transformações tanto no sistema de objetos quanto do sistema de ações. Dentro do processo de leitura, o corpo desempenha um papel fundamental e tem como base a fenomenologia da percepção. Analisados e comparados, os espaços livres do centro tradicional revelam-se, como lugares de exposição de pluralidades, palco de ações e palavras no cotidiano de ontem e de hoje, o seu significado como importantes espaços do convívio social cotidiano. Os espaços livres do centro expandido não se apresentam como lugares da constituição da esfera de vida pública, no entanto portadores de possibilidades de inserção de significados e valores sociais, culturais, simbólicos. No mundo atual onde a população vai se tornando cada vez mais urbana, apesar de e sobretudo pela condição alienante decorrente da globalização, o provimento do espaço que abrigue a esfera de vida pública se faz cada vez mais necessário e está relacionado à qualidade de vida dos habitantes da cidade.

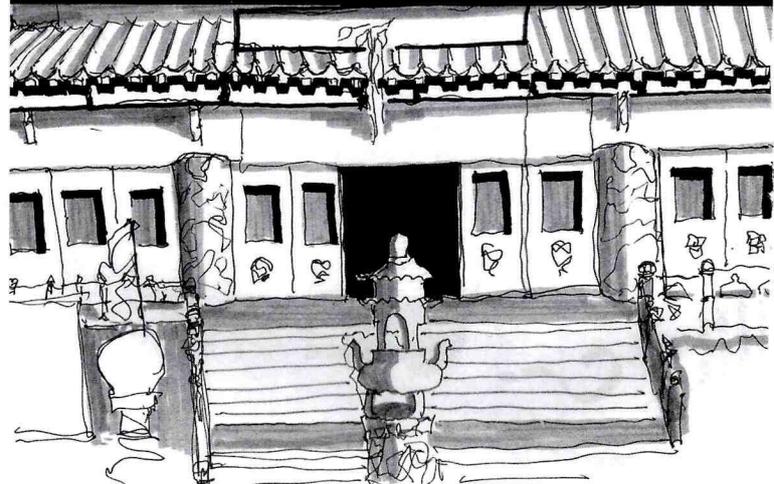
## NORMAS PARA PUBLICAÇÃO

1. Todo material recebido será submetido ao Conselho Editorial, ao qual cabe a responsabilidade de recomendar ou não a publicação, considerando para tanto a pertinência do tema em razão da linha editorial e do espaço disponível. Os pareceres do Conselho Editorial não serão divulgados.
2. Serão publicados apenas artigos inéditos, exceção feita à republicação de textos clássicos, conforme projeto editorial. Em casos excepcionais, serão aceitos artigos já publicados em língua estrangeira. Ao submeter um trabalho para análise do Conselho Editorial, o(s) autor(es) deverá(ão) assinar declaração de que são inéditos em português.
3. Os originais deverão ser apresentados conforme as indicações a seguir:
  - Arquivo digital, utilizando processador de texto Word 6.0 ou superior. Deverão conter de 9 a 12 páginas de 30 linhas e 70 toques (até 25.000 caracteres), resumo e *abstract* (de 1.500 a 2.000 caracteres), 4 a 6 palavras-chave/*keywords*, e ilustrações (máximo 6).
  - No caso de resenhas, deverão ter de 3 a 6 páginas (até 12.000 caracteres).
  - Artigos curtos, de 3 a 6 páginas (até 12.000 caracteres).
  - As ilustrações deverão ser entregues em arquivos separados, vetorizadas, com as devidas indicações de créditos e legendas, devidamente referenciadas no texto.
  - As imagens deverão ser entregues em arquivos eletrônicos e estar em boas condições de reprodução, com mínimo de 300 DPIs, formato TIFF ou JPEG e um tamanho mínimo de 10 cm de largura.
  - As tabelas e os gráficos deverão ser apresentados em Excel ou Adobe Illustrator.
  - A revista será publicada em branco e preto. A necessidade real de inclusão de alguma ilustração colorida estará sujeita à decisão do editor, com eventuais custos para o autor.
4. Os títulos e os subtítulos deverão aparecer em maiúsculas, pois é importante que no original fique clara a sua natureza.
5. Logo após o título, deverão constar o nome do autor, sua qualificação e instituição de procedência.
6. As notas se reservam às explicações textuais, e as referências bibliográficas deverão ser listadas no final do artigo conforme ABNT, chamadas no texto pelo nome do



BRASIL

CHINA



autor, ano de publicação da obra e número de página, entre parênteses (Exemplo: Nome, ano, p.xx).

7. As referências bibliográficas deverão ser compostas de acordo com as normas da ABNT – NBR 6023:
  - Livros: SOBRENOME, Nome abreviado. Título de livro em itálico: subtítulo. Tradução. Edição. Cidade: Editora, ano. p.
  - Capítulos de livros: SOBRENOME, Nome abreviado. Título do capítulo ou parte do livro. In: SOBRENOME, Nome abreviado. Título do livro em itálico. Tradução. Edição. Cidade: Editora, ano. p. x-y.
  - Artigos em periódicos: SOBRENOME, Nome abreviado. Título do artigo. Cidade, Título do periódico em itálico, v., n., p. x-y, ano.
  
8. Os autores terão direito a dois exemplares do fascículo em que tiver sido publicado o artigo.

Os textos deverão ser enviados para:

*Oculum Ensaios*

Núcleo de Editoração SBI

Rod. D. Pedro I, km 136 – Sala 8 – Prédio Antiga Reitoria –

Parque das Universidades – 13086-900 – Campinas – SP – Brasil

Fone: 55+19+3343-7401

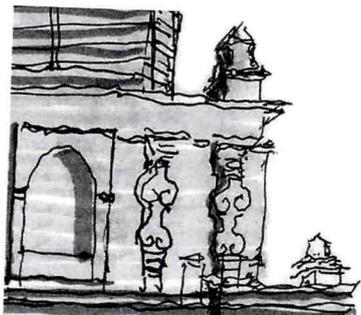
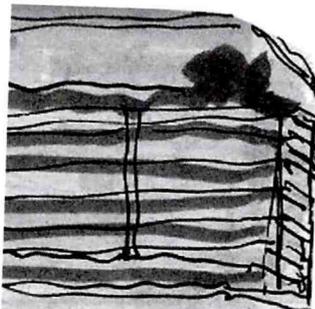
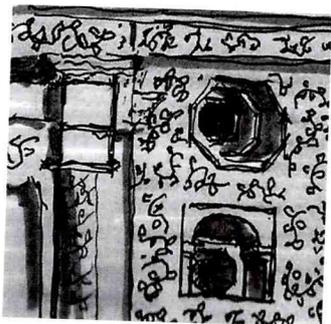
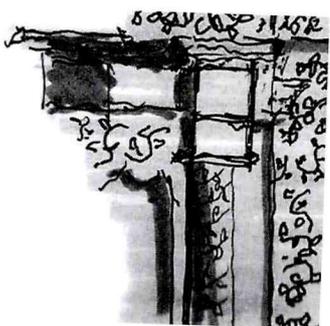
Fax: 55+19+3343-7271

*ceatec.revistaoculum@puc-campinas.edu.br*

*sbi.nucleodeeditoracao@puc-campinas.edu.br*

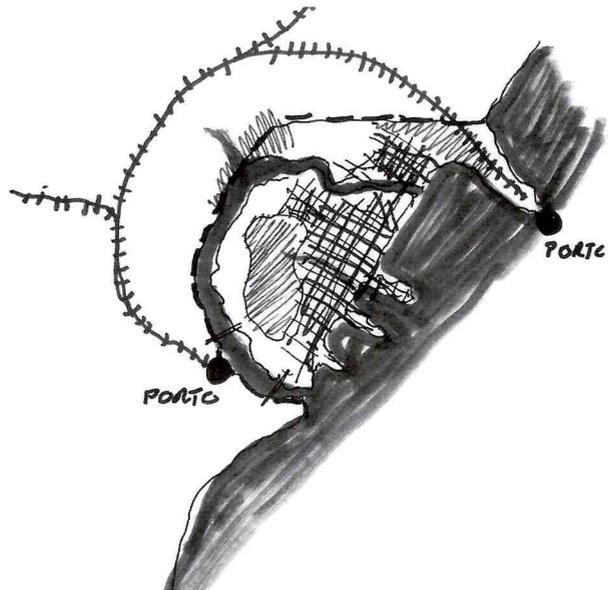


GUATEMALA





SÃO LUIZ

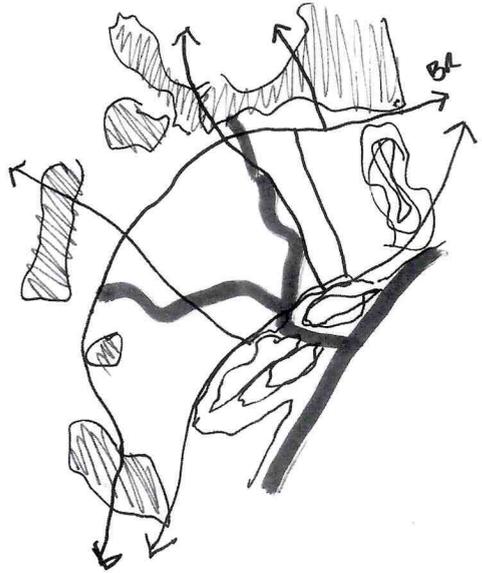


VITÓRIA

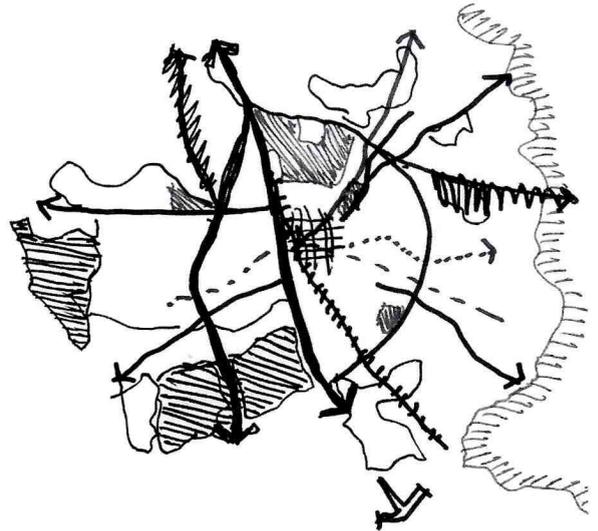


BELÉM

RECIFE

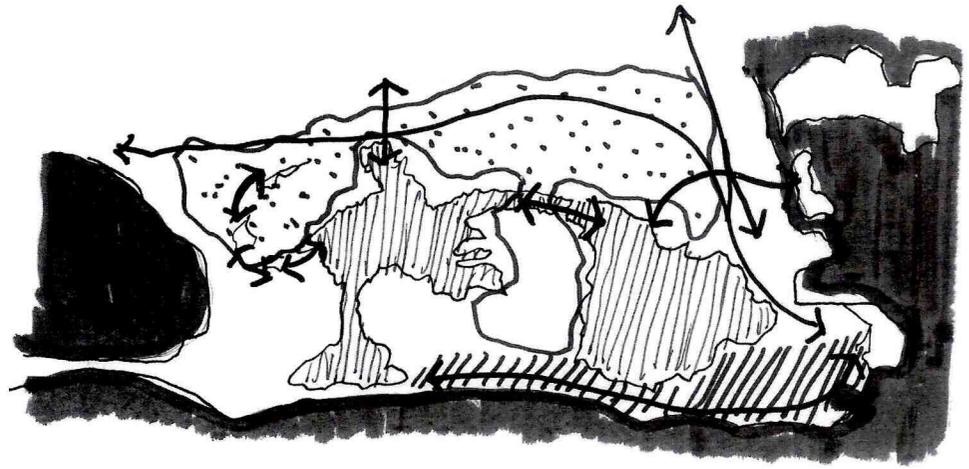


CAMPINAS



MACEIÓ





**RIO DE JANEIRO**

