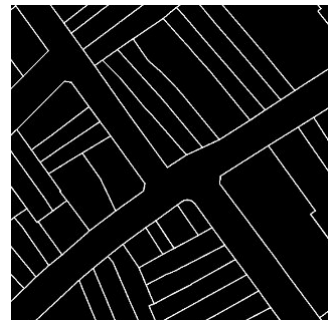
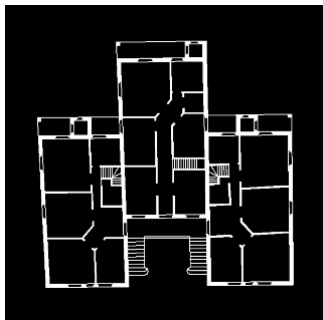


REVISTA DE MORFOLOGIA URBANA

Revista da Rede Lusófona de Morfologia Urbana

2019
Volume 7
Número 1



Equipe editorial

Editores-chefes: **Júlio Celso Vargas**, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil
Renato T. de Saboya, Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil
Vinicius M. Netto, Universidade Federal Fluminense, Brasil

Editor Associado: **Vítor Oliveira**, Universidade do Porto, Portugal

Consultores: **Giancarlo Cataldi**, Università degli Studi di Firenze, Itália
Ian Morley, Chinese University of Hong Kong, China
Jeremy Whitehand, University of Birmingham, Reino Unido
Kai Gu, University of Auckland, Nova Zelândia
Michael Conzen, University of Chicago, EUA
Peter Larkham, Birmingham City University, Reino Unido

Quadro Editorial: **Bruno Zaitter**, Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Brasil
Cláudia Monteiro, Universidade do Porto, Portugal
David Viana, Nottingham Trent University, Reino Unido
Frederico de Holanda, Universidade de Brasília, Brasil
Giuseppe Strappa, Sapienza Università di Roma, Itália
Isabel Martins, Universidade Agostinho Neto, Angola
Jorge Correia, Universidade do Minho, Portugal
José Forjaz, Universidade Eduardo Mondlane, Moçambique
Judite Nascimento, Universidade de Cabo Verde, Cabo Verde
Luísa Batista, Universidade do Porto, Portugal
Luiz Amorim, Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
Mário do Rosário, ISCTEM, Moçambique
Paulo Pinho, Universidade do Porto, Portugal
Renato Leão Rego, Universidade Estadual de Maringá, Brasil
Romulo Krafta, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Brasil
Stael de A. P. Costa, Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil
Teresa Calix, Universidade do Porto, Portugal
Teresa Marat-Mendes, Instituto Universitário de Lisboa, Portugal
Vicente C. Sendra, Universitat Politècnica de València, Espanha
Xosé Lois Suarez, Universidade da Coruña, Espanha

Os autores são os únicos responsáveis pelas opiniões expressas nos textos publicados na ‘Revista de Morfologia Urbana’. Os Artigos (que não deverão exceder as 8.000 palavras, devendo ainda incluir um resumo com um máximo de 200 palavras), as Perspetivas (que não deverão exceder as 1.000 palavras), os Relatórios e as Notícias referentes a eventos futuros deverão ser submetidos pelo sistema da Revista, mediante cadastro do autor correspondente e *login* na plataforma. As normas para contributos encontram-se nas [diretrizes para autores](#).

Desenho original da capa - Karl Kropf. Desenho das figuras - Vítor Oliveira

REVISTA DE MORFOLOGIA URBANA

Revista da Rede Lusófona de Morfologia Urbana

Volume 7 Número 1 2019

e00090 **Júlio C. B. Vargas, Renato T. de Saboya, Vinicius M. Netto**
Editorial: A forma urbana no ‘aqui’ e no ‘agora’

SEÇÃO TEMÁTICA: CIDADE: FORMA URBANA, FORMAS DE APROPRIAÇÃO

e00022 **Thuany Guedes Medeiros, Marcele Trigueiro de Araújo Moraes e Lucy Donegan**
Verticalizar e ver o mar: ambiente construído e agentes sociais envolvidos na fabricação do ‘Altiplano Nobre’

e00041 **Letícia Barause e Gustavo Peters de Souza**
Vitalidade, movimento e interface interior x exterior nos centros das cidades: uma análise das principais vias comerciais do centro de Florianópolis e Balneário Camboriú

e00051 **Manuela Cristina Rêgo de Carvalho e Ruth Maria da Costa Athaíde**
Intervenções temporárias no espaço público da cidade de Natal - RN: O caso do movimento Eco Praça

e00053 **Luiz Augusto Fernandes Rodrigues**
Choques morfológicos e crises de sociabilidade no espaço universitário e no espaço urbano

e00062 **Thereza Carvalho e Fernanda Pacheco**
Cidade, modos de ver e de fazer vitalidade urbana no dia a dia

e00071 **Marlysse Carla da Silva Rocha e Valério Augusto Soares de Medeiros**
Configuração e urbanidade em assentamentos da Amazônia: as lições de Afuá (Pará, Brasil)

e00073 **Marta Roca Muñoz e Circe Maria Gama Monteiro**
Sociabilidade urbana de vizinhança: explorando as relações entre perfis espaciais e padrões sociais no bairro. O caso da Vila Tamandaré, Recife - PE

e00077 **Vânia Raquel Teles Loureiro, Valério Medeiros, Rosália Guerreiro**
A lógica socioespacial da favela: padrões da informalidade auto-organizada

SEÇÃO ABERTA

e00035 **Luciano Abbamonte da Silva e Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim**
A evolução do traçado urbano e o desmonte de um bairro fluvial: o caso da Penha (1930 – 2018)

e00065 **Aitor Varea Oro, Paulo Alexandre Monteiro Vieira e Mariana Ribeiro de Almeida**
Nem perpetuar nem erradicar: uma proposta de transição para as ilhas do Porto

Perspetivas

e00087 **Giuseppe Strappa (tradução de Higor Ribeiro da Costa)**
A Arquitetura como organismo e processo

A forma urbana no ‘aqui’ e no ‘agora’

Na recente chamada de artigos para a Revista de Morfologia Urbana, fizemos a autores nos países lusófonos a seguinte pergunta:

O que a forma das cidades tem a ver com as formas de apropriação das cidades?

Recebemos dezenas de artigos buscando e desenvolvendo respostas. Sabemos que esta questão está no centro da pesquisa sobre espaço e processos sociais, incluindo, entre tantos, os seguintes aspectos:

- a forma urbana como projeção, resultado e agente de processos históricos;
- vitalidade urbana e urbanidade como expressão de morfologias, e vice-versa;
- a percepção, cognição e comportamento humano moldando e respondendo ao ambiente urbano;
- a emergência de sociedades como sistemas de encontro e movimento a partir de padrões espaciais inerentes;
- a formação de estruturas urbanas a partir da diferenciação entre grupos e classes sociais;
- a projeção da segregação social na forma da segregação espacial.

Essa questão hoje clássica motivou algumas das grandes proposições teóricas que inauguraram os estudos urbanos como disciplina amparada em pesquisa empírica sistemática: da leitura de Lynch em 1960 à forma urbana e sua influência em mapas cognitivos e nossa orientação e navegação no espaço urbano; da leitura de Jane Jacobs em 1961 e 1969 sobre cidades como sistemas de complexidade organizada, baseados na apropriação pedestre de espaços, uma apropriação profundamente associada à forma do próprio espaço,

mesmo que Jacobs não oferecesse uma teoria analítica sobre ela; da extraordinária leitura sistêmica e topológica da forma urbana de Alexander em “*A city is not a tree*” em 1965; da análise de Martin e March em 1972 sobre a associação entre forma arquitetônica e densidades; da visão de Hillier e Hanson em 1984 sobre a profunda relação entre a configuração dos caminhos e ruas e a presença de corpos no espaço como dado elementar para diferentes formas de coesão social; entre outros.¹

Essas abordagens contribuíram para assentar o estudo da forma urbana em bases científicas, ainda que elas estejam em diferentes estágios e tenham tido diferentes ênfases ao longo desse processo de sistematização progressiva da pesquisa desde essas gêneses iniciais. A presente edição temática traz implicitamente uma homenagem a esses *corpus*. Algumas de suas vertentes têm se desdobrado em abordagens mais e mais precisas empiricamente enquanto outras têm repercutido concreta e positivamente sobre o planejamento, o desenho urbano e o debate público sobre cidades ao trazer nova sensibilidade à centralidade da apropriação pedestre e da presença do corpo na vida urbana e social. Outras abordagens virão.

Trata-se ainda de uma espécie de (re)visita às abordagens que formaram muitos de nós como pesquisadores e que permanecem vivas na academia lusófona, mesmo que possam ter sua atualidade discutida frente às vastas novidades em pesquisa urbana, como aquelas voltadas para sistemas complexos, as novas tecnologias de análise de dados urbanos e o *big data*, ou os renovados estudos qualitativos baseados em técnicas etnográficas. A RMU está atenta a essas tendências, e pretende abrir espaço e estimulá-las nos territórios de língua portuguesa.

No entanto, esses novos fenômenos ou sua aceleração e as novas leituras e meios de captura do fenômeno urbano não podem implicar esquecimento da importância de uma instância específica, rica e central: a esfera da *reprodução* da vida social em contato e a partir de seus espaços, historicamente produzidos, e de sua apropriação. Essa instância evoca a forma como espaços influenciam nossas práticas no *aqui* e no *agora*. Implica estudar a relação entre coisas muito diferentes em termos de materialidade e temporalidade: os espaços urbanos, lentamente gerados e moldados, às vezes sujeitos a forças de mudança e ruptura; e nossas experiências e apropriações mais voláteis, que podem mudar com grande liquidez – ou, ao contrário, se estabilizarem no tempo, animadas por nossos *habitus* e formas de vida, expressos e amparados por esses espaços.

Como podíamos imaginar, respostas distintas a essa questão clássica foram produzidas por nossos autores. Diversas, elas expressam de fato epistemologias e tradições distintas, e trazem um painel de diferentes visões do urbano, do humano e do mundo social que compõem um panorama contemporâneo e abrangente da pesquisa sobre o tema.

Em **Verticalizar e ver o mar: ambiente construído e agentes sociais envolvidos na fabricação do ‘Altiplano Nobre’**, Thuany Medeiros, Marcele Trigueiro e Lucy Donegan investigam o poder da legislação em moldar a morfologia de áreas urbanas de acordo com pressupostos tipológicos pouco examinados e potencialmente desastrosos em seus efeitos. Usando métodos distintos para identificar a evolução dos espaços da área, revelam o lugar do Estado e sua retração em seu papel mediador das interações dos diferentes atores, e em seu papel de detectar e evitar ações individuais potencialmente danosas coletivamente via planejamento e parâmetros para a produção do espaço urbano.

Em **Vitalidade, movimento e interface interior x exterior nos centros das cidades: uma análise das principais vias comerciais do centro de Florianópolis e Balneário Camboriú**, Letícia Barause e Gustavo Peters de Souza investigam empiricamente as relações entre tipo

arquitetônico, uso do solo e dinâmica em áreas centrais das cidades de Florianópolis e Balneário Camboriú, em Santa Catarina, como elementos de vitalidade. Observando traços do passado desses espaços via recurso fotográfico, seus achados nos fazem pensar sobre a sinergia no tempo entre tipos arquitetônicos, a lenta substituição da forma construída, e o movimento de pedestres animando o espaço público.

Manuela de Carvalho e Ruth Ataíde exploram em **Intervenções temporárias no espaço público da cidade de Natal - RN: O caso do movimento Eco Praça** a hipótese do distanciamento das pessoas do espaço público em decorrência da configuração urbana, e possíveis respostas na forma de movimentos sociais que reclamam e reconquistam o espaço público. Esses movimentos incluem intervenções temporárias e a mobilização social em torno do resgate e transformação do uso de praças subutilizadas, como formas de resistência e movimentos de reapropriação de lugares – e sujeitos.

Em **Choques morfológicos e crises de sociabilidade no espaço universitário e no espaço urbano**, Luiz Augusto Fernandes Rodrigues faz uma reflexão crítica sobre modelos morfológicos modernos que se estabeleceram em nosso país ao longo do século XX, sua ênfase formal, traços de idealização e apelo turístico. Trata das aparentes descontinuidades entre áreas de campi universitários uniformes e seus entornos extramuros urbanos permeados por lógicas similares, e suas repercussões sobre formas de sociabilidade e diversidade cultural.

Em **Cidade, modos de ver e de fazer vitalidade urbana no dia a dia**, Thereza Carvalho e Fernanda Pacheco evocam e investigam as vibrantes relações entre morfologia urbana, apropriação espacial e vitalidade social. Cobrem amplo espectro de abordagens levando em conta as formas de análise em diferentes disciplinas associadas ao urbano, seus focos e limites. Fiéis ao conceito de ‘apropriação social’ como inerentemente diversa e orgânica, aliam o “potencial narrativo das abordagens qualitativas” a leituras históricas e morfogenéticas, para enfatizar sobretudo a pequena escala – das forças agregadoras do convívio às ‘cidadanias insurgentes’.

Marlysse Carla da Silva Rocha e Valério Augusto Soares de Medeiros evocam em **Quando a cidade convida: lições de urbanidade em Afuá, Pará, Brasil** uma urbanidade relacionada à apropriação dinâmica do espaço urbano. Os autores investigam atributos de acessibilidade, permanência e encontros no caso peculiar de espaços públicos livres de tráfego de veículos motores associados ao modo regional da construção amazônica.

Em **Sociabilidade urbana de vizinhança**, Marta Roca Muñoz e Circe Maria Gama Monteiro trazem uma nova abordagem às qualidades espaciais de cidades e seus efeitos sobre tipos de encontros que intensificariam a sociabilidade urbana. As autoras identificam o surgimento de padrões de comportamento social a partir da reunião de abordagens distintas, como a ‘teoria das facetas’ e a análise de qualidades espaciais no caso exploratório de uma localidade do Recife-PE, Brasil.

Vânia Loureiro, Valério Medeiros e Rosália Guerreiro exploram o que chamam **A lógica socioespacial da favela**. Analisando empiricamente 120 assentamentos informais em diferentes países, os autores investigam a possibilidade de existência de padrões espaciais que atravessariam diferentes contextos regionais e culturais. Investigam ainda o quanto eles reproduziriam padrões inerentes à chamada ‘cidade orgânica’ de origem medieval, usando uma amostra de 45 cidades portuguesas.

Em função do número de submissões, desdobraremos esta edição temática no segundo número de RMU em 2019. Portanto, teremos mais a discutir sobre este tema, em conexão com as Conferências da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (*Portuguese-language Network of Urban Morphology*, PNUM) e o *International Seminar on Urban Form* (ISUF).

Na Seção Aberta de RMU, Luciano Abbamonte da Silva e Angélica Alvim discutem em **A evolução do traçado urbano e o desmonte de um bairro fluvial: o caso da Penha (1930 – 2018)** a relação entre traçado urbano, relevo e hidrografia enquanto elementos de identidade da forma urbana. Usando um bairro da cidade de São Paulo como caso, os autores investigam a transformação de

seus espaços no tempo, identificando os conflitos resultantes da interface entre a hidrografia e as vias que definem o espaço público.

Aitor Varea Oro, Paulo Alexandre Monteiro Vieira e Mariana Ribeiro de Almeida nos trazem **Nem perpetuar nem erradicar: uma proposta de transição para as ilhas do Porto**. Debatendo ideias de intervenção na estrutura urbana de assentamentos nessas ilhas, os autores exploram a necessidade de cumprir procedimentos de controle urbanístico como forma de ampliar a equidade no acesso a direitos urbanos e sociais.



A RMU tem um papel importante: seguir fomentando a produção e o debate sobre forma urbana e seus processos sistêmicos, multidimensionais, em dez países e territórios onde o português é língua oficial, distribuídos em quatro continentes: além de Portugal, temos o Brasil, Moçambique, Angola, Guiné-Bissau, Timor-Leste, Guiné Equatorial, Macau, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe. São quase 290 milhões de falantes nativos, e um volume considerável de produção potencial em pesquisa. A maior parte desses países tem urbanização mais recente, emergindo em contextos de colonização, assim como seu envolvimento em pesquisa e ciência. Como editores, estamos alinhados com o entendimento sobre uma necessidade dupla de tanto reforçar nossos *standards* em pesquisa, quanto em desenvolver temas e abordagens rigorosas que expressem as idiossincrasias e culturas desses contextos distintos. Esse certamente é uma questão chave no debate urbano contemporâneo² a explorar nas próximas edições de RMU.

Este editorial marca ainda o início de nosso trabalho conjunto à frente da Editoria da Revista de Morfologia Urbana. A partir do convite de Vítor Oliveira e colegas do Comitê Editorial, assumimos esta tarefa no final de 2018. Nossa intenção é de dar seguimento ao trabalho de ampliar a presença e visibilidade da RMU como veículo de publicação de pesquisas e reflexões em andamento nos países lusófonos. Para isso, introduzimos algumas novidades, como a **Seção Temática**, com chamadas de artigos focadas em questões específicas, como forma de estimular o

debate no campo, e intensificar as conexões entre o universo da forma urbana e os processos sociais, históricos, econômicos, subjetivos – humanos – e ambientais que a envolvem.

Introduzimos ainda um novo espaço digital, o *website*

<http://revistademorfologiaurbana.org/> e uma plataforma para submissão e revisão dos artigos, fazendo uso do *Open Journal System* (OJS) como meio para interações com autores e revisores ao longo do processo de editoração. A RMU seguirá recebendo artigos de temas diversos, independentes de chamadas de artigos com tema específico, na **Seção Aberta** em cada nova edição. Portanto, autores produzindo em português terão em nossa Revista boa oportunidade de submeter seus trabalhos ao crivo de especialistas e, uma vez aprovados e publicados, também de receber o interesse de nossos leitores.

Julio Celso Vargas

Renato T. de Saboya

Vinicius M. Netto

Editores da Revista de Morfologia Urbana

Notas

¹ Lynch, K. (1960) *The image of the city*.

Cambridge: The M.I.T. Press.

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Jacobs, J. (1969) *The Economy of Cities*. New York: Random House.

Alexander, C. (1965) A city is not a tree, *Architectural Forum* 122/1, April, pp. 58-62 (I); 122/2, May 1965, pp. 58-62 (II).

Martin, L. e March, L. (eds.) (1972) *Urban Space and Structures*. Cambridge: University Press.

Hillier, B. e Hanson, J. (1984) *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.

² Santos, B.S. (2012) Public Sphere and Epistemologies of the South. *Africa Development*, Vol.XXXVII, n.1, 2012, pp. 43–67.

Robinson, J. (2016) Comparative urbanism: New geographies and cultures of theorizing the urban. *International Journal of Urban and Regional Research*, v.40, 1, 187–199.

Robinson, J. e Roy, A. (2016) Global urbanisms and the nature of urban theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, v.40, 1, 181–186.

seção temática

**CIDADE: FORMA URBANA,
FORMAS DE APROPRIAÇÃO**

Verticalizar e ver o mar: ambiente construído e agentes sociais envolvidos na fabricação do ‘Altiplano Nobre’

Thuaný Guedes Medeiros^a , Marcele Trigueiro de Araújo Morais^b  e Lucy Donegan^c 

^a Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: guedes.thuaný@gmail.com

^b Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: marcele.trigueiro@gmail.com

^c Universidade Federal da Paraíba, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, João Pessoa, PB, Brasil. E-mail: lucydonegan@gmail.com

Submetido em 24 de dezembro de 2018. Aceito em 30 de julho de 2019.

Resumo. Este artigo interroga o processo de ‘fabricação urbana’ do bairro Altiplano Cabo Branco, na cidade de João Pessoa, Brasil. Constatou-se um processo acelerado de alteração espacial do Altiplano a partir da aprovação do Decreto nº 5844 em 2007, que instituiu uma Zona Adensável Prioritária em parte do bairro. Esse setor do Altiplano – ocupado por torres residenciais de luxo –, agora chamado ‘Nobre’, é objeto desta investigação, que caracteriza o ambiente construído e identifica os agentes sociais envolvidos neste processo. Quem são esses agentes sociais e como agem no bairro? A que parâmetros os espaços fabricados atendem? Os métodos usados aproximam dimensões espaciais e sociais desta problemática, como: leitura espacial e apreensão da evolução dos espaços físicos da área, entrevistas semiestruturadas e análise de seus conteúdos. Verifica-se uma nítida repercussão em termos de morfologia urbana, conjuntos edificados e espaços públicos, que impacta negativamente na vitalidade urbana do setor. O Estado, enquanto agente social de peso, regulamenta o processo, mas também aparece como copartícipe na difusão de ideias que vinculam os novos empreendimentos a um status social, de bem-estar, segurança e de ‘Ver-o-Mar’. As grandes incorporadoras, por sua vez, beneficiam-se deste envolvimento.

Palavras-chave. fabricação, agentes sociais, morfologia urbana, espaços públicos, Altiplano ‘Nobre’.

Introdução

Este artigo caracteriza uma área delimitada do Bairro Altiplano Cabo Branco, na cidade de João Pessoa (Paraíba, Brasil). O bairro se situa em uma planície elevada próxima a bairros litorâneos mais consolidados da cidade. Pela situação estratégica em termos de disponibilidade de terra, amenidades ambientais, proximidade e vista do mar, o local tem sido alvo de especulação inclusive com modificações de legislação por parte da prefeitura. Pesquisas recentes demonstraram que, nos últimos dez anos, a área tem sofrido um acelerado processo de verticalização e

adensamento com mudanças drásticas da paisagem urbana (Fernandes, 2013; Andrade, 2017). Destas alterações, resultaram notadamente um aprofundamento do fenômeno de fragmentação socio-espacial entre os setores que compõem o bairro, bem como descompassos em termos de mobilização dos seus espaços públicos, que se encontram em grande parte desertificados ou em condições inadequadas de uso, desprovidos dos equipamentos que dão suporte às atividades urbanas – mobiliário urbano, iluminação, sinalização, revestimentos, etc. (Cruz, 2015).

O presente estudo parte de tais achados e propõe investigar a produção de uma zona de luxo dentro deste bairro, comumente conhecida pelo termo ‘Altiplano Nobre’, à qual estão associadas uma oferta residencial vertical de alto padrão construtivo e a consolidação de dinâmicas socio-espaciais que tendem a recusar a cidade e suas possibilidades de urbanidade – por ‘urbanidade’, entendemos situações urbanas de equilíbrio entre os dispositivos técnicos componentes do meio urbano e as disposições sociais dos públicos em mobilizá-los em seu cotidiano (Joseph, 2002; Toussaint, 2003; Trigueiro, 2012).

Dada essa situação e a importância que certos atores envolvidos parecem ter em instigar as recentes transformações do ‘Altiplano Nobre’ (Martins e Maia, 2017), o trabalho coloca em questão a ‘fabricação urbana’ (Toussaint, 2003) em tela, buscando revelar conexões entre dados espaciais deste processo (i.e. repercussões desta verticalização acelerada do último decênio em termos de morfologia urbana, bem como seus impactos na composição dos espaços públicos e privados) e seus componentes sociais (i.e. agentes copartícipes desta produção urbana e as implicações sociais desta dinâmica em termos de apropriação dos espaços). O termo fabricação urbana remete à cidade, apresentada como um ambiente de ação e obra; como espaço de representação, onde se inserem as teorias, os projetos e os instrumentos de representação; e de representação social do espaço, como local da efetuação das práticas sociais (*idem*). A mobilização desta noção importa ao estudo à medida que permite contemplar a cidade e seus espaços no que se refere às atividades sociais urbanas, como resultado de modalidades de ação combinadas entre decisões e mecanismos ligados à práxis projetual (Akrich, 2013).

A problemática proposta avança ao aproximar o fenômeno da verticalização do setor denominado ‘Altiplano Nobre’, transformado em 2007 por decreto municipal em Zona Adensável Prioritária (ZAP), a partir das possíveis interrelações entre os parâmetros de concepção urbana, estabelecidos por lei e os agentes sociais envolvidos nesta organização. A natureza e força dos mecanismos de ação e apropriação

social que sustentam e/ou resultam desta lógica de ‘fabricação’ constituem ainda fatores centrais do problema, que o artigo procura esclarecer. Supomos, no seio desta trama de conexões socio-espaciais, relações de força entre agentes sociais detentores de certo poder e influência política (Maricato, 2015) e a consolidação de modalidades de verticalização, movidas a interesses específicos, que se inscrevem tipicamente dentro do processo de urbanização brasileira como elemento característico da cidade capitalista (Carvalho e Saboya, 2017).

O recorte da pesquisa concerne à área delimitada para o adensamento prioritário do bairro, constituindo o objeto empírico da investigação. Assim, a delimitação espacial de interesse é caracterizada: (a) por edificações de condomínios verticais, fruto das intensas transformações advindas da delimitação da ZAP; (b) pelas quadras contíguas à falésia do Cabo Branco, que possuem localização privilegiada quanto à insolação, iluminação, ventilação e vista para o mar; (c) pelas construções unifamiliares de alto padrão, anteriores à implementação da ZAP (Figura 1).

Legislações sucessivas e transformações espaciais: uma breve descrição

No cenário nacional, o processo de verticalização iniciou-se em 1920, nos principais estados do Sudeste do Brasil – Rio de Janeiro e São Paulo – como símbolo da modernidade. Na cidade do Recife, no Nordeste, o fenômeno teve início por volta de 1930; em João Pessoa, a verticalização se manifestou a partir do Centro antigo na década de 1950, expandindo-se em direção a bairros próximos ao mar, em um movimento que acompanhou o traçado da primeira expressiva expansão urbana da cidade (Andrade, 2017). Em 1960, mudanças na legislação de João Pessoa estabeleceram os parâmetros da primeira restrição do gabarito das edificações frente à orla, limitando-as a até quatro pavimentos. Em 1988, a verticalização dos prédios da orla da cidade voltou a ser debatida: a Constituição Federal determinou a proteção desta zona costeira, qualificando-a como “patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, histórico e ecológico”. A Constituição Estadual foi aprovada em 1989 e regulamentou o gabarito do quadro

Em 1992, o Plano Diretor de João Pessoa inseriu o bairro Altiplano na Zona de Restrição Adicional (ZRA) determinando normas restritivas quanto à densidade bruta e altura das edificações. Com o tempo, a privilegiada localização do bairro – sobre o tabuleiro costeiro na cidade – e seu potencial de valorização turística, paisagística e ambiental o tornaram objeto de fortes especulações: segmentos do setor imobiliário e da construção civil pressionaram os órgãos públicos para diminuir restrições de adensamento (Fernandes, 2013).

No Decreto Municipal nº 5.844, aprovado em 08 de janeiro de 2007, uma parcela do Altiplano tornou-se Zona Adensável Prioritária (ZAP), contrariando o Plano Diretor. O bairro Altiplano passou a ser alvo de diversos agentes, principalmente do setor imobiliário, resultando na construção de edifícios multifamiliares verticais de alto padrão. Tais empreendimentos ofereciam aos compradores – nos termos das propagandas encontradas *in loco* – uma ‘nova forma de morar’, com conceitos de autossuficiência; qualidades ambientais locais, como a proximidade do mar e a vegetação nativa, foram largamente promovidas. Essa ação dos agentes imobiliários foi, e é, observada na área do ‘Altiplano Nobre’, que surgiu a partir do espaço delimitado pela nova ZAP e teve como público-alvo uma parcela economicamente abastada da sociedade. É para esse público que o *marketing* promovido pelo setor imobiliário tem estado voltado majoritariamente.

Referencial teórico-conceitual e procedimentos

Seguindo a problemática exposta, esta pesquisa parte da constatação de um processo de radical alteração espacial do bairro Altiplano e, mais particularmente, do setor dito ‘Altiplano Nobre’, com repercussões em termos de morfologia urbana, conjuntos edificadas e espaços públicos, e procura identificar os agentes sociais envolvidos nesta fabricação urbana e seus mecanismos de ação.

Por ‘morfologia urbana’, compreendemos o estudo da forma urbana, do tecido urbano e de seus elementos construídos, através da sua produção e transformação no tempo (Lamas,

2004), capaz de captar pistas que os ‘fabricantes’ vêm deixando no tecido urbano do Altiplano. Tais indícios aparecem igualmente em um conjunto de ações e práticas sociais, na medida em que a forma contribui para separar ou unir pessoas e atividades, impactando na mobilidade e na qualidade do espaço público (Figueiredo, 2012). O conceito de ‘espaços públicos’ remete à definição de Borja (2003): espaços “livres de construção permanente para o uso comunitário; destinados a equipamentos coletivos para o uso de interesse geral ou [ainda às] estruturas de mobilidade” (*idem*, p.122) – ou seja, espaços onde ocorrem as trocas sociais e o encontro entre cidadãos. Quanto à ‘ação dos agentes sociais’, Correa (1989) explica que ela é complexa e materializada em modalidades distintas de reorganização espacial: incorporação de novas áreas, densificação dos usos do solo ou ainda alteração de infraestrutura são apenas algumas delas.

Estes conceitos constituem o tripé inicial sobre o qual repousa o arcabouço teórico da pesquisa. Associado a eles, a noção de fabricação urbana propõe um componente original de análise, visto que a cidade e seus espaços podem ser entendidos como uma reunião de artefatos urbanos, de objetos técnicos, de sistemas, capazes de legitimar, mas também de direcionar usos. A concepção destes objetos, que antecede ao ato propriamente dito da fabricação, é permeada por projeções sociais, que lhes atribuem valores e representações sociais. Para Akrich (2013),

os objetos técnicos definem, em sua configuração, uma certa partição do mundo físico e social, atribuem papéis a certos tipos de atores [...] excluindo outros, autorizam certos modos de relação entre estes diferentes atores, etc. de maneira tal que eles participam plenamente da construção de uma cultura, no sentido antropológico do termo, ao mesmo tempo que eles se tornam obrigatoriamente os mediadores em todas as relações que nós mantemos com o ‘real’ (p.161).

As relações espaciais e sociais no espaço urbano são, nesta perspectiva, intermediadas pelos objetos técnicos. O fenômeno de

densificação acelerada do ‘Altiplano Nobre’ e os novos ambientes construídos – novos artefatos urbanos, objetos técnicos – que o compõem constituem tipicamente um processo de ‘fabricação urbana’, tal qual a literatura o descreve: aos componentes espaciais da verticalização, associa-se um conjunto de experiências sociais, interdependentes, sustentadas, retroalimentadas, por projeções, práticas e representações. Como atesta Correa (1989), o ‘espaço urbano’, fragmentado e articulado, é também reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas; nesta acepção do termo, seu entendimento passa pelo esclarecimento das relações estabelecidas entre as pessoas e a cidade, ou ainda das pessoas entre elas (*idem*). A nova ‘cultura do morar’, amplamente veiculada no setor adensado, é um exemplo desta fabricação: há uma relação direta entre o ‘Altiplano Nobre’, enquanto ‘local geográfico’, e a ideia de ‘lugar enobrecido’ que o mesmo faculta, potencializa até (Augé, 1992).

Reunidos, esses elementos compõem um objeto teórico/empírico privilegiado de observação. Nesta pesquisa, o processo de fabricação urbana é traduzido a partir da apreensão dos espaços fabricados, através da morfologia urbana, e da identificação dos agentes sociais em jogo; ele remete à ‘grade topológica do espaço urbano’ e a dimensões do fenômeno que são de ordem sócio-espacial (Riboulet, 1970). Há, assim, um corpus de natureza espacial, caracterizado em escala urbana, e outro de origem social, identificado a partir das “pistas deixadas pelas atividades [dos atores] na formação e desmantelamento dos grupos” (Latour, 2012, p.51).

O dispositivo metodológico mobilizado encontra suporte em uma abordagem ‘duplamente qualificada’ (Trigueiro, 2012), que considera as dimensões espacial e social da problemática (Joseph, 2002; Holanda, 2003; Netto, 2014). Apoia-se em uma análise da configuração físico-espacial do bairro, utilizando um método de leitura espacial (Lamas, 2004), que analisa aspectos da morfologia urbana, pela elaboração e análise de mapas (usos do solo, gabaritos, cheios e vazios, áreas públicas e privadas), realizados por levantamentos *in loco*.

Os mapas de uso do solo auxiliam na identificação de aspectos de organização funcional do bairro, os quais se relacionam com as atividades sociais desenvolvidas pelo homem no seu cotidiano: trabalhar, estudar e conviver são algumas dessas atividades, para as quais os ‘públicos urbanos’ (Toussaint, 2003) apropriam-se de espaços – sejam eles projetados e destinados ou não para este fim (Lamas, 2014). Associadas aos mapas de gabaritos – quantidade de pavimentos de uma edificação –, estas informações contribuem para uma melhor compreensão da configuração física e espacial do bairro Altiplano, e das suas modificações no decorrer do tempo. Outro fator importante a ser considerado na caracterização da configuração espacial do bairro diz respeito ao tipo arquitetônico construído em seus lotes e suas relações com os espaços públicos. Para apreender esses aspectos, foram elaborados mapas de cheios e vazios, e de áreas públicas e privadas.

No intuito de compreender a evolução do ‘Altiplano Nobre’ em termos de ocupação do solo, foram compiladas em mapa informações do início de obras em seus lotes, obtidas a partir da identificação de canteiros de obras, ou construções, em imagens satélites do bairro, disponíveis no Google Earth. Os mapas foram elaborados e analisados em sistema georreferenciado, o Quantum GIS.

Pesquisa bibliográfica e documental, observações e vivência *in loco* permitiram identificar os agentes sociais que atuam no bairro, por intermédio de decisões e regulamentações urbanísticas, interesses econômicos ou coalizões de interesses. Com base em categorias classicamente estabelecidas por Correa (1989), podemos considerar que, no caso do ‘Altiplano Nobre’, os principais agentes sociais são: os agentes imobiliários, o Estado, os proprietários fundiários e os moradores.

A etapa metodológica de realização de entrevistas semiestruturadas de caráter qualitativo teve como principal objetivo aproximar e entender as disposições assumidas por este grupo de atores sociais – ‘fabricantes’ e ‘públicos urbanos’ (Toussaint, 2013) – ao descreverem o processo de transformação do bairro

‘Altiplano Nobre’ assim como suas estratégias de mobilização dos diferentes espaços. Para tanto, foram desenvolvidos roteiros distintos de entrevistas, direcionados aos grupos de atores identificados como ‘atuantes’ no bairro (construtoras/incorporadoras, órgãos municipais e autoridades urbanísticas, arquitetos, moradores e trabalhadores). Tais protocolos seguiram uma grade de questões, réplicas e tréplicas, organizada por temas pré-estabelecidos com base na problemática da pesquisa (Blanchet e Gotman, 2010). No caso das entrevistas com os moradores e trabalhadores, previmos uma amostragem por conveniência com pessoas situadas nos espaços públicos desse setor, organizada em cinco sessões: estas foram realizadas em dias e horários diferentes (dias úteis e fins de semana, manhã e tarde, quando o clima é mais ameno na região). Ao todo foram realizadas nove entrevistas semiestruturadas; a dificuldade de encontrar número expressivo de pessoas nos espaços públicos do setor ‘Nobre’ tornou a amostragem insuficiente, o que representa uma limitação do método, mas também um dado que foi considerado. As informações que compõem nosso *corpus* de pesquisa foram sistematizadas, exploradas e apreciadas através do método de “análise de conteúdo” (Moraes, 1999).

Caracterização espacial do Altiplano Cabo Branco

Em 1938 o primeiro loteamento do Altiplano foi instalado: o Jardim Bela Vista. Em 1975, com a Lei de Zoneamento, o bairro passou a ter diretrizes para urbanização incompatíveis com o parcelamento pré-existente: a Lei estipulava dimensões mínimas de lotes de 2500 m² ou 5000 m², enquanto o loteamento Bela Vista possuía lotes com no máximo 450 m². Neste período, o Altiplano permaneceu com baixo potencial construtivo, porém de alto interesse imobiliário, criando um banco de terras. Em 1978, a prefeitura

aprovou a construção do Conjunto Habitacional Altiplano Cabo Branco, com edificações de médio e baixo padrões construtivos. Entre 1979 e 1990, foram criados os Loteamentos Visão Panorâmica I, II e III – os dois primeiros ocupados com edificações de alto padrão e grandes dimensões, variando entre 2500 m² e 5000 m²; nesse período, também surgiram as primeiras ocupações irregulares no bairro (Fernandes, 2013).

Em 1992, o Altiplano foi transformado em Zona de Restrição Adicional pelo Plano Diretor de João Pessoa. Os anos 2000 inauguraram uma fase de surgimento de condomínios residenciais multifamiliares horizontais. A partir de 2001, três deles foram aprovados: o Alphavillage (2001), que hoje corresponde ao Vila Real; o Colina dos Bancários (2003); e o Alta Vista (2010). Apesar de algumas alterações, como a permissão de novos usos estabelecidos no Decreto Municipal nº5363 de 2005, restrições de densidade continuaram rigorosas até a aprovação do Decreto Municipal nº 5844, em 2007 (Fernandes, 2013), como ilustra a linha do tempo com as principais leis urbanísticas (Figura 2).

Atualmente, o bairro é composto majoritariamente por edificações residenciais, unifamiliares ou multifamiliares, desuniforme com relação às tipologias encontradas. As rupturas que ocorreram no processo de ocupação geraram um bairro nitidamente dividido em parcelas, popularmente conhecidas, devido às suas características tipológicas, como: Conjunto do Altiplano, Comunidades do Altiplano, e ‘Altiplano Nobre’ (Cruz, 2015). Também existem parcelas de condomínios fechados, vilas e residências apartadas da malha do bairro (Figura 3). Além disso, diversas áreas permanecem desocupadas, demonstrando que ainda se trata de um bairro em franca mutação.

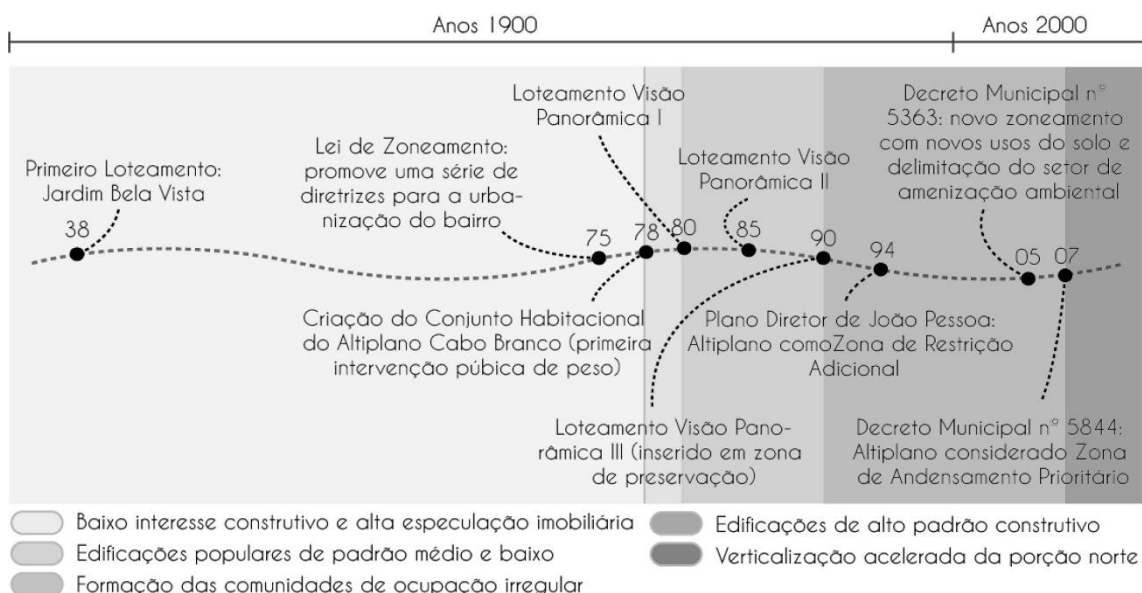


Figura 2. Linha da tempo: Bairro Altiplano, 1938-2007 (fonte: Alves *et al*, 2017).

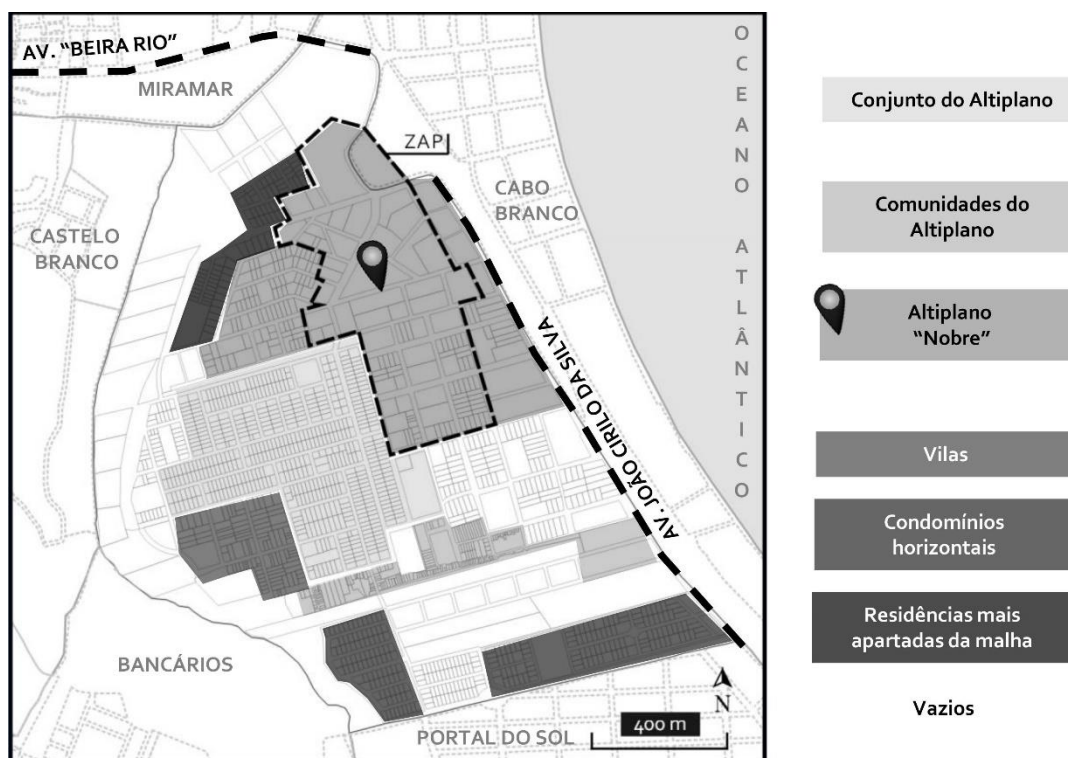


Figura 3. Parcelas: Bairro Altiplano, 1938-2007 (fonte: Google Earth, editado por Thuany Guedes, 2017).

O 'Altiplano Nobre' surgiu na área que compreendia os maiores lotes dos loteamentos Visão Panorâmica I e II e Bela Vista. Esta situação fundiária inicial influenciou na delimitação da Zona Adensável Prioritária em 2007, permitindo a construção de tipologias potencialmente verticalizadas e isoladas no lote. A imagem do Altiplano 'Nobre' está, aos poucos, se consolidando nesta direção, já que o bairro é atualmente (re)conhecido por propagandas que reforçam

a visão de uma área 'nobre', verde, verticalizada, com 'vista' para o mar, composta por condomínios privados dotados de programas recreativos complexos (Fernandes, 2013). A articulação que resulta nesta configuração do bairro Altiplano encontra eco em outras situações estudadas no Brasil, como nas cidades de Natal e Campina Grande (Bonates, 2010; Villaça, 2001).

Ocupação do solo

A ocupação do solo no ‘Altiplano Nobre’ se deu de maneira crescente e evolutiva (Figura 4): em 2005, dois anos antes da aprovação do Decreto nº5844, já haviam sido construídos três edifícios multifamiliares, indo de encontro às normativas da época; nos anos 2008 e 2009, iniciaram-se construções a noroeste do bairro; a partir de 2011, ocorreu

um aumento significativo desses novos empreendimentos, correspondendo ao boom imobiliário do Brasil naquele momento; em 2013 e 2014, quase todos os lotes da ZAP haviam sido ocupados; por fim, nos anos 2015 e 2016, houve maior investimento nos lotes ao leste do bairro. A figura 4 ilustra a sequência de início das construções de lotes: tons mais escuros de cinza indicam as mais recentes.

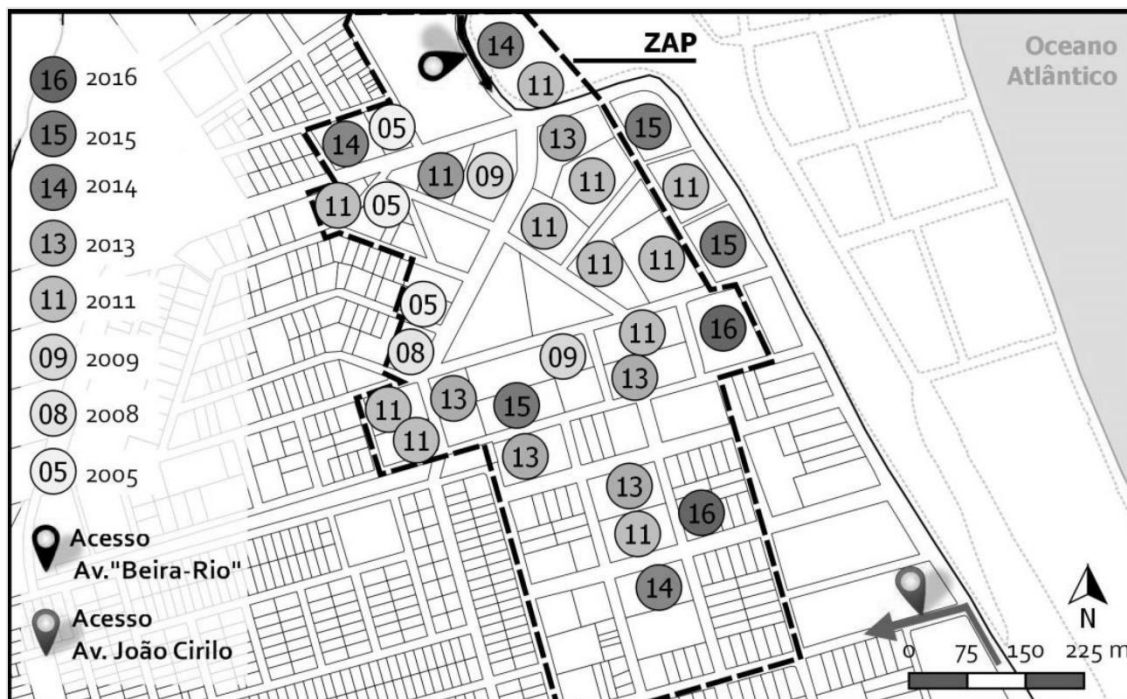


Figura 4. Parcelas: Bairro Altiplano, 1938-2007 (fonte: Google Earth, editado por Thuany Guedes, 2017).

Um aspecto relevante do processo de verticalização do bairro diz respeito ao número de quadras inteiras não construídas (vazias) fora do perímetro demarcado pela Zona Adensável Prioritária. Este dado sugere uma tendência por parte dos grandes investidores de articularem estratégias com vistas à ocupação futura destas áreas, diante da saturação do espaço da ZAP.

Uso e gabarito

Apesar do aumento de construções no ‘Altiplano Nobre’, o bairro continua majoritariamente residencial, inclusive mais. O dado está relacionado à construção de

edifícios multifamiliares verticais – de uso estritamente residencial, ou de uso misto (Figura 5) – elevando o número total (e proporcional) de unidades residenciais do setor. A diversidade de usos poderia garantir mais “presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferentes, [e] sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura” (Jacobs, 2011, p.167); neste caso, percebe-se que esta diversidade é insuficiente, afetando a possibilidade de encontros e trocas sociais casuais entre públicos diversos bem como a vitalidade dos espaços públicos do bairro.

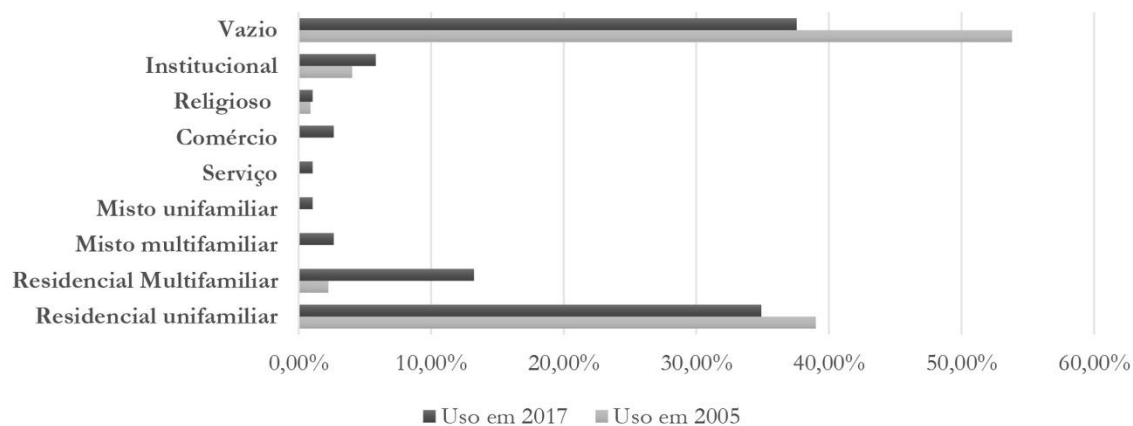


Figura 5. Usos do solo, 2005 e 2017 (fonte: elaborada por Thuany Guedes, 2017).

A respeito do gabarito, os números registrados evidenciam o que é percebido *in loco*: muitos edifícios verticais, construídos ou em construção. O acréscimo de edifícios multifamiliares verticais traz consigo dois expressivos aumentos: do número de unidades residenciais no bairro – considerando a quantidade de apartamentos que cada edifício comporta e o gabarito das edificações – e de veículos automotivos. A

prioridade aos automóveis em detrimento dos pedestres vem sendo mais fortemente observada nas vias de circulação, as quais estão visivelmente sub-dimensionadas em sua capacidade de absorção dos novos fluxos, e nos espaços verdes do bairro, como canteiros e praças, os quais passam a ser utilizados como estacionamento por motoristas (Figura 6).

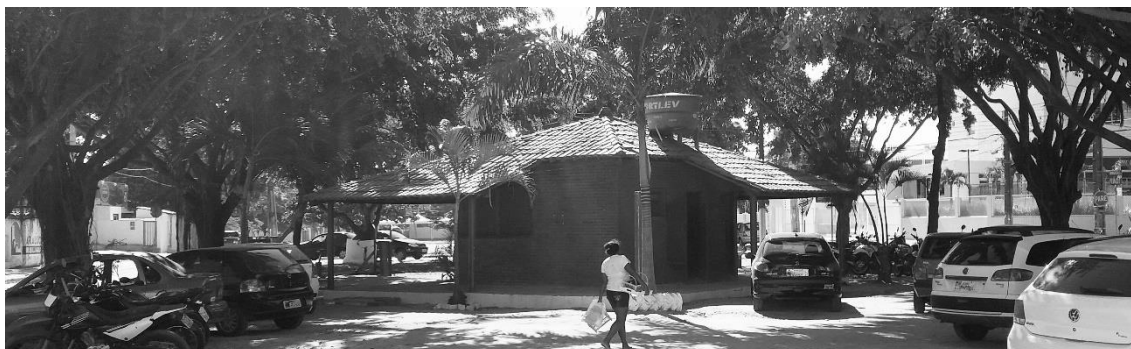


Figura 6. Carros estacionados nos espaços públicos do bairro (fonte: Thuany Guedes, janeiro, 2017).

Perfil fundiário e interface público-privada

A implantação da Zona Adensável Prioritária ocupando a maior altitude do bairro compreende um parcelamento que apresenta majoritariamente, e desde o início, forma irregular com lotes não ortogonais e de grandes dimensões. Esta característica fundiária, e seu potencial para a comercialização, permitiu às incorporadoras, tão logo aprovado o decreto, desenvolverem empreendimentos agregando o máximo de valor aos espaços privados, conforme parâmetros exigidos pela legislação (Tabela 1): as taxas de ocupação máxima associada aos índices de aproveitamento e à área

mínima exigida facilitaram a construção de edifícios verticais com grandes áreas livres dentro dos lotes. Esses índices, somados aos grandes afastamentos exigidos entre o perímetro edificado e as testadas dos lotes, geraram lotes de ocupação rarefeita, com edificações de “tipo isolado” (Netto, 2014). Este tipo arquitetônico potencializa o surgimento de muros cegos e fachadas inativas (Figura 8), contribuindo para a sensação de insegurança nos espaços públicos (Jacobs, 2011). Este efeito revela uma das principais contradições contidas neste tipo de produção urbana, cuja estratégia central de marketing fundamenta-se no ‘jeito seguro de morar’ (Caldeira, 2003).

Tabela 1. parâmetros Decreto nº 5.844/2007

Zonas Urbanas	Lote (m²)	Indicadores			Afastamentos mínimos		
	Testada mínima	Área mínima	Ocupação máx.	Aproveit. máx.	Frontal (m)	Lateral (m)	Fundos (m)
Sub Zona B	50,00	5.000,00	20% T e M 10%D	2,0	10,0	8,00+H/10	4,00+h/10
Sub Zona C / SER	36,00	2.500,00	25% T e M 15%D	3,0	10,0	6,00+H/10	4,00+h/10
Zona residencial 3	30,00	1.250,00	30% T e M 20%D	4,0	8,0	4,00+H/10	4,00+h/10

Obs.1: T=. Térreo; M= mezanino; d=. Demais pavimentos

Obs.2: O Decreto nº 5.844/2007 preconiza “reservar, no mínimo, o equivalente a 30% do total da área do lote com solo permeável, não sujeita à erosão”.

Espaços públicos e privados

As transformações que vêm ocorrendo no bairro Altiplano, principalmente no ‘Altiplano Nobre’, têm mudado a sua forma urbana e impactado diretamente seus espaços públicos. Apesar do surgimento de alguns empreendimentos de uso misto na área, a maioria dos edifícios estabelece poucos e fracos contatos com a rua; por ocuparem grandes lotes, tornam maiores as distâncias a serem vencidas pelos pedestres para se deslocarem entre os espaços livres públicos do bairro. Essa produção opõe-se a parâmetros de qualidade comumente defendidos por autores como Gehl (2013), para quem as cidades devem ser pensadas e planejadas para tornarem-se vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis; cidades, nas quais a dimensão humana, os seus sentidos e as suas escalas sejam considerados parâmetros fortes de concepção.

Os agentes sociais

A fabricação do espaço urbano é reflexo de um conjunto de ações em torno das quais se articulam agentes sociais. Correa cita “os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado e os grupos sociais excluídos” (*idem*, 1989, p.12). No caso do ‘Altiplano Nobre’, destacam-se os promotores imobiliários, o Estado, os proprietários fundiários e os moradores.

Incorporador, construtor e outros

Os promotores imobiliários que atuam com construção são aqui denominados de incorporadores: no Altiplano, estes agentes

aparecem inicialmente de maneira sutil, formando os loteamentos residenciais. Após a aprovação do Decreto nº 5.844, em 2007, os promotores foram apontados como principais responsáveis por pressionar os órgãos públicos para liberar o adensamento no bairro (Fernandes, 2013), proibido nas regulamentações anteriores.



Figura 7. a) Edifícios de tipo isolado: Altiplano Nobre (fonte: Daniele Queiroga, maio, 2017).
b) Fachadas cegas (fonte: Thuany Guedes, novembro, 2017).

Nossa pesquisa revelou que grande parte das empresas presentes no ‘Altiplano Nobre’ (Figura 9) atua com promoção imobiliária e construção; dez dos 30 lotes destinados aos novos empreendimentos pertencem à

Alliance Empreendimentos; quatro, à Construtora ABC; quatro, à Vertical Engenharia; dois, à TWS Empreendimentos; dois lotes ao Grupo Conserpa-Enger. Demais construtoras possuem, no bairro, um empreendimento isolado cada. A Alliance se destaca devido à sua própria formação, fruto da união de antigas empresas já consolidadas no mercado nordestino, representando uma escala maior de operações e de atuação espacial que as demais.

O acúmulo de lotes por poucas empresas caracterizou a ocupação do ‘Altiplano Nobre’, cujas estratégias de execução dos empreendimentos valorizaram paulatinamente a proximidade com o mar, com um possível controle da ‘vista definitiva’ para a orla (Figura 8). O bairro situado entre o Altiplano e o mar (o Cabo Branco) se situa em terrenos mais baixos, com edifícios consolidados fruto de restrições de gabarito anteriores. O processo de ocupação do ‘Altiplano Nobre’, por sua vez, revela que os empreendimentos desta última década foram construídos no sentido oeste-leste, em uma apropriação das quadras claramente destinada à valorização progressiva da verticalização e do acesso à vista permanente da baía.

Essas empresas têm elaborado produtos conforme a demanda de mercado, identificada por pesquisas encomendadas a empresas especializadas. Todavia, esta

demanda também é criada e alimentada pelos próprios promotores imobiliários – que identificam nos anseios da população mais abastada a oportunidade de explorar o potencial de incorporação do Altiplano. O próprio termo ‘Altiplano Nobre’ aparece como uma ferramenta de *marketing* dos empreendimentos, destacando-os como espaços diferenciados.

Estado e outros

O Estado atua na formulação de normas jurídicas, podendo regulamentar medidas favoráveis a outros atores; na distribuição de infraestrutura, fornecendo saneamento, calçamento, iluminação pública – melhorias que promovem valorização de terras, dentre outras atuações (Correa, 2011). Bertaud (2004) destaca o papel do Estado como planejador da forma urbana das cidades, responsável por regulamentar a ação dos demais atores, pelo investimento em infraestrutura primária e pela cobrança de impostos. No bairro Altiplano, as ações e omissões do Estado têm influenciado nas suas transformações, como no surgimento do ‘Altiplano Nobre’. A atuação do Estado no processo de formação é evidente: primeiro como responsável por restringir o adensamento na área e depois pela demarcação da ZAP em 2007.



Figura 8.: Oportunidades de vista para o mar em edifícios do Altiplano Nobre (fonte: Daniele Queiroga, 2017).

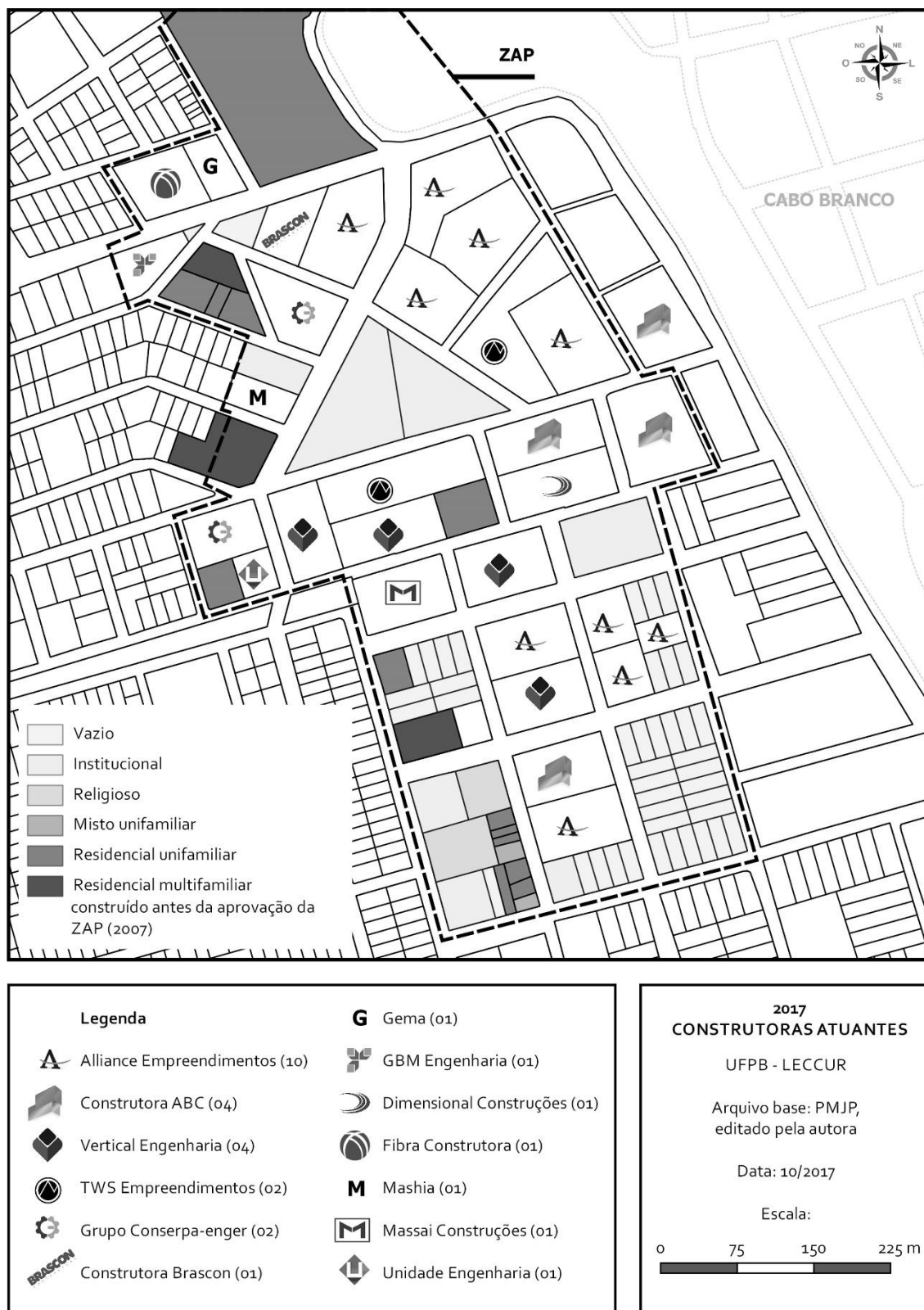


Figura 9. Atuação das empresas: Altiplano (fonte: elaborada por Thuany Guedes).

Com relação à infraestrutura, há investimentos no setor do ‘Altiplano Nobre’, principalmente com relação à pavimentação; melhoria de calçadas e canteiros, e de infraestruturas ‘invisíveis’, como o prolongamento de redes de água e esgoto – muitas ações são fruto de parceria público-

privadas, como o programa IPTU Cidadão. Caberia ao Estado coordenar tais investimentos para suprirem as necessidades do bairro como um todo. Entretanto, observa-se que os investimentos se concentram no ‘Altiplano Nobre’. As obras realizadas diretamente pelo Estado também buscam

atender às demandas das classes mais abastadas, com investimentos na rede viária para melhoria do tráfego de automóveis, em detrimento de transportes não motorizados, como a bicicleta e a caminhada a pé, e do transporte coletivo. A influência do Estado sobre o Altiplano segue forte e envolve outros agentes sociais.

Proprietário fundiário e outros

“Os proprietários de terras atuam no sentido de obterem a maior renda fundiária de suas propriedades, interessando-se em que estas tenham o uso que seja o mais remunerador possível, especialmente uso comercial ou residencial de *status*” (Correa, 1989, p.16). O processo de ocupação do Altiplano corrobora essa afirmação: o bairro, composto majoritariamente e originalmente pela propriedade Oiteiro, teve seu primeiro loteamento em 1938. Em 1979, 1985 e 1990, respectivamente, criaram-se os Loteamentos Visão Panorâmica I, II e III. Em julho de 1977, foi aprovada a construção do Conjunto Altiplano Cabo Branco, que “representou a primeira grande intervenção pública no sentido de estimular a ocupação do Litoral Sul de João Pessoa” (Barbosa, 2005, p.38). No entanto, de maneira geral o bairro esteve um longo período adormecido em termos de novas construções devido à incompatibilidade entre o perfil fundiário e a Lei de Zoneamento de 1975.

Com a construção dos primeiros condomínios horizontais – em 1998 no bairro vizinho, Portal do Sol, e em 2001 no próprio Altiplano – a população se voltou para essa área da cidade. Percebe-se, com a rapidez das construções na ZAP delimitada em 2007, o quão eficiente e pouco esclarecidas foram as negociações entre as incorporadoras e os até então proprietários fundiários. Os proprietários fundiários no ‘Altiplano Nobre’ são atores fortemente ligados às incorporadoras. A própria maneira como os lotes eram divididos e/ou acumulados entre proprietários reflete em sua posterior ocupação pelas construtoras e incorporadoras. O ‘Altiplano Nobre’ é essencialmente fruto das decisões dos proprietários fundiários sobre suas terras, cabendo a eles estabelecer bancos de terras, aguardar por uma especulação imobiliária proveitosa, negociar com as incorporadoras ou tornarem-se incorporadores de suas propriedades.

Morador e outros

Conforme o Censo Demográfico do IBGE (2010), a população residente no Altiplano corresponde a 5233 pessoas, sendo 46,99% homens e 53,01% mulheres, das quais 94,7% são alfabetizadas. Com relação à cor, 52,82% é autodeclarada branca, 51,09% parda, 4,76% preta, 1,05% amarela e 0,29% indígena. O rendimento médio mensal da população residente é R\$ 2442,13, enquanto no Brasil equivale a R\$ 1201,47. Entretanto, esses valores não correspondem ao atual cenário do Altiplano, devido à nítida divisão de pessoas de realidades econômicas distintas em parcelas do bairro, e pela concentração das classes mais abastadas no ‘Altiplano Nobre’.

Em termos de apropriação dos espaços públicos, se presumiu que o morador seria o agente social mais fortemente conectado a esses espaços. No entanto, verificou-se no ‘Altiplano Nobre’ que os espaços públicos como ruas e canteiros são subutilizados, principalmente pelos moradores. Apesar de terem sido beneficiados com mais investimentos em infraestrutura, públicos ou de parcerias público-privadas, desde a aprovação do decreto que criou a ZAP, os espaços públicos do bairro não foram dimensionados para convidar as pessoas a vivenciá-los – falta acessibilidade nas calçadas, e não há elementos que proporcionem conforto térmico aos transeuntes – problema que se agrava pela falta de espaços de transição entre as interfaces públicas e privadas. Moradores não usam os espaços públicos desse setor, se concentram em atividades sociais restritas aos seus condomínios ou ‘edifícios-fortalezas’ e se deslocam em seus carros particulares. Por outro lado, as poucas pessoas que utilizam esses espaços, a maioria trabalhadores que prestam serviços a esses edifícios e à construção civil, devem conviver com as dificuldades impostas, ligadas à acessibilidade, ao conforto, à segurança, e à falta de investimentos em meios de transporte não motorizados e transporte público coletivo – apenas três linhas de ônibus abastecem o Altiplano (Aplicativo Moovit, 2018).

Durante os levantamentos físicos, percebeu-se poucas pessoas nas ruas do ‘Altiplano Nobre’, com exceção dos horários de almoço ou fim de expediente, onde se via poucos trabalhadores nas ruas, ou, no caso das residências unifamiliares, nos raros

momentos em que os moradores utilizavam as rampas de entrada de automóveis da calçada para lavagem de seus carros. Entrevistas estavam previstas com moradores encontrados nos espaços públicos do bairro. No entanto, a quase impossibilidade de encontrar e abordar pessoas nos espaços públicos do ‘Altiplano Nobre’, devido à falta de vivência dos grupos nos espaços públicos, tornou-se um dado importante a ser considerado. Em sua pesquisa, Cruz (2015) aponta que “de todos os moradores entrevistados, 80% dos que optam a permanecer nos espaços privados residem no Altiplano Nobre” (Cruz, 2015, p.150).

Do discurso privado à realidade pública: a “fabricação” do Altiplano

O ‘Altiplano Nobre’ é um espaço físico resultante da ação de diversos agentes da sociedade. Considerando esta última década em particular, os responsáveis políticos e urbanísticos desconsideraram a função social do espaço, prevista no Estatuto da Cidade, e têm claramente cedido às pressões e exigências dos grandes grupos privados. Dominada pela força do capital, essa práxis projetual tem produzido espaços onde se expressam profundas fraturas da sociedade brasileira (Maricato, 2019).

Desde a delimitação da ZAP no bairro Altiplano, em 2007, alguns agentes sociais se destacaram como ‘fabricantes’: em primeiro plano, citem-se o Estado e os promotores imobiliários, aqui representados pelas construtoras e incorporadoras; em segundo plano, as classes mais abastadas da sociedade, para as quais o Altiplano vem sendo fabricado. Revela-se a força das maiores incorporadoras sobre as concorrentes e, principalmente, sobre as construtoras que atuam na área: Harvey (2014) descreve esta modalidade, ao analisar o domínio das grandes empresas sobre um determinado espaço. Ademais, a especulação imobiliária de que o Altiplano é alvo, a grande quantidade de lotes vazios no bairro e os grandes lotes com residências unifamiliares, são pistas de que novas pressões por parte do setor imobiliário podem ocorrer, bem como possíveis expansões da delimitação da Zona Adensável Prioritária.

O processo que ocorre no bairro ‘Altiplano Nobre’ é contraditório: enquanto as propagandas imobiliárias prometem segurança, os próprios empreendimentos são

geradores de insegurança no espaço da cidade, ao se fecharem para seu interior sem estabelecer formas de contato com a rua. Cada vez mais as pessoas que transitam a pé são afastadas dos seus espaços públicos e precisam lidar diariamente com as dificuldades impostas por um planejamento centrado no tráfego de automóveis. A preferência dada aos veículos interfere na ocupação das vias, projetadas para facilitar os seus deslocamentos, e, conseqüentemente, a circulação de pessoas e de veículos não motorizados cada vez mais perde espaço. Ademais, geram ruído e poluição atmosférica, na contramão das qualidades ambientais divulgadas pela mídia sobre a área. Mecanismos notadamente eficazes de “destruição das cidades” (Figueiredo, 2012).

A promessa de um lugar ‘para se viver melhor’ é discurso frequentemente adotado pelo *marketing* imobiliário, destinado à captação de clientes em busca desta ‘forma de morar’: os empreendimentos oferecem, entre outras comodidades, múltiplas opções privadas de lazer, descanso e diversão em espaços vigiados e controlados. Entretanto, os benefícios desta modalidade de moradia só são alcançados por uma elite minoritária que, ao aderir a esse tipo de moradia, tende a se excluir da vivência e dinâmica da cidade, em um processo de auto segregação (Caldeira, 2003). A segurança fica restrita ao espaço privado, às áreas internas dos empreendimentos, separadas e ‘protegidas’ do espaço público por dispositivos de segurança, que não impedem a violência ou a sensação de insegurança experimentada nas ruas (Netto, 2014).

Apesar dos edifícios do ‘Altiplano Nobre’, no geral, oferecerem espaços privativos similares a espaços públicos, frequentemente de melhor qualidade construtiva e de manutenção, não são capazes de substituí-los, simplesmente por serem privados e não possibilitarem o encontro com o outro, com o diferente. Estes edifícios geram problemas nos espaços genuinamente públicos, como ruas e praças: ao atenderem à demanda de auto segregação das classes mais abastadas, impactam negativamente nos espaços públicos do bairro e na vitalidade do lugar. As relações e ações que compõem o processo observado promoveram áreas que, majoritariamente, separam os públicos urbanos e ajudam a reforçar a negação da

cidade e de sua função de promoção da diversidade social.

A fabricação do ‘Altiplano Nobre’ tem gerado um espaço distinto, desalinhado à configuração do bairro até 2007, no que se refere ao gabarito e à tipologia de suas edificações. Atualmente, o setor constitui uma ‘ilha’ verticalizada dentro do bairro, com vista privilegiada para o mar e para a cidade. Ainda que atenda aos anseios de valorização mercadológica das incorporadoras atuantes no bairro, e que são responsáveis pela fabricação de objetos de longa duração histórica, como os edifícios multifamiliares, esta configuração do setor ‘Nobre’ materializa as relações de pressão, força, omissão e/ou submissão existentes

entre o Estado, as principais incorporadoras de influência e os proprietários fundiários. Trata-se de relações que resultam de modalidades de intervenção urbana, tipicamente nefastas para a cidade, pois essencialmente excludentes (Maricato, 2015). Os mecanismos que sustentam essas conexões são responsáveis por decidir os rumos da forma urbana da cidade, influenciando as formas de representação social do espaço, bem como as práticas sociais que delas decorrem. Nestes termos e sob a égide do capital (Harvey, 2014; Maricato, 2019), o processo de fabricação do ‘Altiplano Nobre’ tenderá a perenizar as atuais condições de entrave à urbanidade.

Referências

- Akrich, M. (2013). Como descrever os objetos técnicos. *Boletim Campineiro de Geografia*. 4(1). Disponível em: <http://agbpcampinas.com.br/bcg/index.php/boletim-campineiro/article/view/147> [Acesso em 23 Junho 2017].
- Alves, H. S., Cardoso, P. M., Oliveira, A. G. e Rabello, N.A. (2017). *Diagnóstico do bairro altiplano – estudo e análise do setor 06*. Arquivo da disciplina Desenho Urbano I, período 2016.2, UFPB.
- Andrade, P. A. (2017). Verticalização em João Pessoa. Produção do espaço e transformações urbanas. *Arquitextos*. 204.02. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.204/6555> [Acesso em 06 Julho 2018].
- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris, Le Seuil.
- Barbosa, A. G. (2005). *Produção do espaço e transformações urbanas no litoral sul de João Pessoa- PB*. Dissertação de mestrado, UFRN.
- Bertaud, A. (2004). *The spatial organization of cities: Deliberate outcome or unforeseen consequence?* Disponível em: http://alainbertaud.com/wp-content/uploads/2013/06/AB_The_spatial_organization_of_cities_Version_31.pdf. [Acesso em 30 Setembro 2016].
- Blanchet, A.; Gotman, A. (2010). *L'entretien: l'enquête et ses méthodes*. Paris, Armand Colin.
- Bonates, M. F. (2010). Leis que (des) orientam o processo de verticalização: Transformações urbanas em Campina Grande à revelia da legislação urbanística. *La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación*. Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. ISBN 978-987-1450-96-1. Disponível em: www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo_bkp/geocritica2010/517.htm. [Acesso em 22 Fevereiro 2018].
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid, Alianza Editorial
- Caldeira, T. P. (2003). *Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Edusp / Editora 34.
- Carvalho, A.; Saboya, R. (2017). A localização residencial em uma cidade vertical: Um estudo sintático em Florianópolis. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*. 9(3), 414-429. Disponível em: <https://periodicos.pucpr.br/index.php/Urbe/article/view/22103> [Acesso em 18 Janeiro 2019].
- Correa, R. L. (1989). *O espaço urbano*. São Paulo, Ática.
- Correa, R. L. (2011) Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão. Em: Carlos, A. F. A.; Souza, M. L.; Sposito, M. E. B. (eds.) *A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo, Contexto.
- Cruz, P. C. (2015). *Das cores das ruas: Um estudo sobre as urbanidades do bairro do Altiplano Cabo Branco*. Dissertação de mestrado, UFPB.
- Fernandes, M. A. (2013). *A (re) produção do espaço urbano no bairro altiplano, João Pessoa - PB: Estratégias, iniciativas e interesses dos agentes que produzem a cidade*. Dissertação de Mestrado, UFPB.
- Figueiredo, L. (2012). Desurbanismo: Um manual rápido de destruição de cidades. Em: Aguiar, D.; Netto, V. (eds.). *Urbanidades*. Rio de Janeiro, Folio Digital: Letra e Imagem.

- Gehl, J. (2013). *Cidades para pessoas*. São Paulo, Perspectiva.
- Harvey, D. (2014). *Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- Holanda, F. (2003). *Arquitetura e urbanidade*. São Paulo, Pro Editores.
- IBGE (2010) *Censo Demográfico*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- Jacobs, J. (2011). *Morte e vida de grandes cidades*. 3ª ed. São Paulo, Martins Fontes.
- Joseph, I. (2002). Espace public, urbanité, citoyenneté. Em: Jole, M. (eds.). *Espaces publics et cultures urbaines*. Lyon, CERTU.
- Lamas, J. M. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Porto, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Latour, B. (2012). *Reagregando o Social: Uma introdução à teoria Ator-Rede*. Salvador-Bauru, EDUFBA-EDUSC.
- Maricato, E. (2015). *Para entender a crise urbana*. São Paulo, Expressão Popular.
- Maricato, E. (2019). As cidades pedem socorro e repensar o Brasil é preciso. *Carta Capital*, BrCidades, 4 de abril de 2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/br-cidades/as-cidades-pedem-socorro-e-repensar-o-brasil-e-preciso/> [Acesso em 24 Abril 2019].
- Martins, P. D.; Maia D. S. (2017). Produção do Espaço e Estruturação da Cidade: o Bairro do Altiplano Cabo Branco ‘Nobre’ em João Pessoa-PB. *Espaço Aberto*. 7(2), 137-155. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto/article/view/13026> [Acesso em 23 Junho 2019].
- Moraes, R. (1999). Análise de conteúdo. *Revista Educação* 22(37), 732. Disponível em: http://cliente.argo.com.br/~mgos/analise_de_cont_eudo_moraes.html#_ftnref1. [Acesso em 14 Novembro 2016]
- Netto, V. M. (2014). *Cidade & sociedade: as tramas da prática e seus espaços*. Porto Alegre, Sulina.
- Riboulet, P. (1970). Compte rendu: Henri Lefebvre, La révolution urbaine. Paris, Gallimard, 1970. *L'Homme et la société*, Année 1970, n 18, p. 312-315.
- Toussaint, J.-Y. (2003). *Projets et usages urbains. Fabriquer et utiliser les dispositifs techniques et spatiaux de l'urbain*. Géographie. Université Lumière – Lyon.
- Trigueiro, M. A. (2012). Pacificação da cidade: a urbanidade legitimada. Em: Aguiar, D.; Netto, V. (eds.). *Urbanidades*. Rio de Janeiro, Folio Digital: Letra e Imagem.
- Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2ª edição. São Paulo, Studio Nobel / FAPESP / Lincoln Institute.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Verticalizing and seeing the sea: Built environment and social actors involved in the fabrication of 'Noble Altiplano'

Abstract. *This paper questions the 'urban fabrication' process of Altiplano Cabo Branco neighbourhood, in João Pessoa city, Brazil. An accelerated process of spatial alteration is verified at Altiplano since the approval of the Decree n° 5844 in 2007, that established a Priority Building Zone in the neighbourhood. This sector of Altiplano – occupied by luxury residential towers –, now called 'Noble', is the study case in which urban areas and social actors involved in the 'urban fabrication' process are identified and characterized. Who are the social actors and how they act in the neighbourhood? What parameters the fabricated spaces respond to? The methods used approximate spatial and social dimensions of this problem, such as: spatial reading and apprehension of the area physical spaces evolution, semi-structured interviews and content analysis. Clear repercussions in terms of urban morphology, built environments and public spaces were identified as impacting negatively on the sectors' urban vitality. The State, as a major social actor, has been regulating this process, but also appears as a partner in publicising ideas that link the new buildings to a social status of welfare, security and the privilege to live 'Seeing-the-Sea'. By their turn, the large incorporators benefit from this involvement.*

Keywords: *fabricating, social actors, urban morphology, public spaces, 'Altiplano Noble'.*

Editor responsável pela submissão: Vinicius M. Netto

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Vitalidade, movimento e interface interior x exterior nos centros das cidades: uma análise das principais vias comerciais do centro de Florianópolis e Balneário Camboriú

Letícia Barause^a  e Gustavo Peters de Souza^b 

^a Universidade Federal de Santa Catarina, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Florianópolis, SC, Brasil. E-mail: leticiabarause@hotmail.com

^b Universidade do Vale do Itajaí, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Curso de Arquitetura e Urbanismo, Balneário Camboriú, SC, Brasil. E-mail: arq.gustavopeters@gmail.com

Submetido em 17 de fevereiro de 2019. Aceito em 08 de julho de 2019

Resumo. Este artigo estuda as relações entre tipo arquitetônico, uso do solo e dinâmica dos centros das cidades de Florianópolis e Balneário Camboriú a partir de seus principais eixos comerciais centrais, buscando reconhecer e descrever quais elementos garantem uma maior vitalidade. Inicialmente realizamos uma breve revisão de literatura, incluindo os estudos empíricos recentes que destacam o reflexo do tipo arquitetônico e da forma urbana no uso e dinâmica das ruas. Posteriormente, analisamos a transformação espacial dos dois centros por meio de uma abordagem histórica. Finalmente, realizamos uma análise empírica das duas vias através de três trechos previamente selecionados, por meio da observação sistemática. Os resultados sugerem que a densidade de economias, as características físicas das vias, usos do solo e interação entre o espaço público e privado têm forte influência na vitalidade desses centros. A Rua Felipe Schmidt (Florianópolis), possui três trechos distintos morfologicamente e vitalidade bastante variável. Na Avenida Brasil (Balneário Camboriú), a diversidade de usos em conjunto com a configuração da via, garantem seu uso de movimento constante. Apesar de possuírem diferentes temporalidades, o movimento nas ruas e os tipos arquitetônicos se ajustam e se influenciam mutuamente ao longo do tempo, com consequências diretas para a vitalidade.

Palavras-chave. vitalidade, vias comerciais, uso do solo, tipo arquitetônico, movimento.

Introdução

Influenciando no modo com que as pessoas experienciam o meio urbano, as vias comerciais, em especial as centrais, refletem e simbolizam a vida das cidades. Dotada de uma animação urbana única, parece haver características específicas que tornam estas ruas, muitas vezes principais espaços públicos da cidade, como elemento de sustentação de áreas urbanas vitais, e portanto, seguras, movimentadas e prazerosas.

A partir dos trabalhos de Jacobs (2011) e Gehl (2013), percussores nas análises por

espaços urbanos com vitalidade, alguns aspectos emergem como importantes: diversidade, pessoas garantindo os olhos para a rua, usos diferenciados, quadras curtas, prédios antigos, proteção (contra acidentes e tráfego, contra crime e violência, contra experiências sensoriais desagradáveis), conforto (oportunidades de caminhar, para ficar em pé e permanecer, para sentar, para ver, para falar, para brincar) e prazer (escala humana, aproveitar o clima, experiência sensorial positiva). Whyte (1980), analisando empiricamente praças de Nova Iorque localizadas em áreas comerciais por meio de filmagens time lapse, sugere observações sobre as condições adequadas para

permanência nas praças e seu uso ininterrupto. A partir de então, outros estudos vêm sendo feitos analisando a configuração do térreo, indicando observações importantes sobre o uso desses espaços públicos em diferentes contextos (Mehta, 2007; Mehta, Bosson, 2018; Jones, Al-Shaheen, Dunse, 2006; Zook, et al., 2012).

Porém, nenhum dos estudos anteriores analisam a espacialidade e a vitalidade das ruas a partir de uma evolução histórica de suas edificações, observando como os espaços vem se transformando ao longo dos anos e quais os efeitos que essa transformação pode causar nos espaços urbanos, arquitetônicos e na sua relação com as pessoas.

Este artigo busca analisar a influência dos tipos arquitetônicos e sua combinação de usos, com especial atenção para os térreos, nas principais vias comerciais do centro das cidades de Florianópolis e Balneário Camboriú. Visa observar as mudanças tipológicas no decorrer de vinte anos, e examinar o movimento de pedestres no momento atual, verificando os aspectos espaciais que podem estar influenciando a vitalidade das vias, ou a falta deles.

O conceito de vitalidade adotado por este artigo é demonstrado por Montgomery (1998) na qual se refere ao número de pessoas nas vias (e ao redor), compreendendo o fluxo de pedestres em diferentes períodos do dia e da noite, e que só poderia surgir a partir de uma complexa diversidade de usos e de atividades. Portanto, entendemos a vitalidade como sinônimo da maior ou menor presença de usuários no espaço (Netto, et.al., 2012), utilizando como variável o número de pessoas em movimento.

Breve referencial teórico

Jacobs (2011) destacou três aspectos principais para áreas urbanas bem-sucedidas. Estas devem: ter clara separação entre público e privado; ter olhos para a rua, por meio de portas e janelas voltadas para o espaço externo; e ter pessoas nas calçadas o tempo todo, aumentando o número de observadores. Dez anos depois, Gehl (2011) defende a importância de dimensionar as fachadas no nível do pedestre, respeitando a escala humana, com unidades estreitas e muitas portas, evitar vazios no tecido,

concentrar todas as atividades no nível do solo, integrar os meios de transporte e convidar as pessoas para ficar nos espaços públicos, com transições entre público e privado que fornecem áreas de estar. Whyte (1980) descobriu que as praças mais utilizadas são as que oferecem condições adequadas para permanência e para interação entre os usuários. Ter espaços para sentar e venda de comidas, segundo ele, é um dos principais pré-requisitos para o sucesso de um espaço público (Whyte, 1980). Vendedores, engraxates e manifestantes se aproveitam do movimento e atraem outros usuários, promovendo possíveis conexões entre pessoas e fazendo com que os desconhecidos interajam. Estudos mais recentes também abordam essa questão, Mehta (2007), ressaltou que os indivíduos não se preocupam só com os usos do solo, mas também com o espaço físico das ruas. Em seu artigo mais recente, Mehta e Bosson (2018) reforçam os resultados anteriores, incluindo análises temporais breves (2005-2013) e evidenciam que a vitalidade emerge no espaço público por meio de 4 fatores principais: locais para sentar públicos e comerciais; variedades de usos, permeabilidade e lojas independentes; locais de reunião de público; e a largura do passeio, sombra, articulação com os edifícios. Aspectos que integram qualidade espaciais, de uso do solo e físicos.

Zook et al. (2012), analisando o movimento de pessoas da cidade de Atlanta, encontraram correlação positiva entre a quantidade de portas de lojas comerciais e a quantidade de pedestres.

Resultados similares foram constatados pelo estudo de Jones, Al-Shaheen e Dunse (2016), comparando duas ruas comerciais em Glasgow e York com métodos de observação de comportamento (pessoas presentes no espaço, em movimento ou estáticas) da sintaxe espacial e analisando a diversidade dos comércios. O artigo demonstra que os principais motivos de estas áreas fazerem sucesso é a combinação da sua localidade em relação a cidade, a configuração da rua, a diversidade das lojas e o espaço físico público oferecido.

Metodologia

Para alcançar os objetivos propostos, o método foi dividido em duas etapas principais: a primeira faz uma abordagem histórica sobre

as tipologias edilícias e sua relação com o térreo; a segunda analisa a arquitetura das ruas e o comportamento social por meio de análises quantitativas. Para o embasamento da metodologia, visando a confiabilidade nos dados levantados, utilizamos o método observacional sistemático, importante ferramenta aplicada para entender o que os organizamos fazem e sob quais circunstâncias (Danna e Matos, 2006). A sistematização deste método acontece quando o observador já define anteriormente o fenômeno a ser estudado (Cano e Sampaio, 2007), no caso deste artigo, será o movimento de pedestres em conjunto com fotografias.

Selecionamos as duas vias estruturantes com grande relevância de usos comerciais do centro das duas cidades, a Rua Felipe Schmidt e Av. Brasil (Figura 1). Ambas são ruas principais e funcionam como uma “espinha dorsal” para a área central de seu município.

Etapa 1- Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo:

1. Levantamento de fotografias antigas (entre os anos 1990 e 2000) para análise das alterações tipológicas, com ênfase no térreo dos edifícios pertencentes à Rua Felipe Schmidt e Avenida Brasil;
2. Levantamento fotográfico atual no mesmo local das fotos antigas;
3. Análise das alterações nesses 20 anos a fim de compreender as transformações pelas quais as duas cidades passaram nesse período, buscando perceber como os aspectos espaciais (tipos arquitetônicos, usos, relação com o térreo e passeio) vêm se transformando ou sendo substituídos ao longo do tempo e qual a sua relação com o espaço público e seus usuários.

Etapa 2- Características físicas das vias e dinâmica social:

1. Seleção de três trechos dentro de cada uma das vias em estudo: Foram definidos trechos em pontos distintos das vias, em locais distantes uns dos outros e que tivessem características físicas e tipológicas distintas com o intuito de mostrar todas as possíveis diferentes configurações

morfológicas e de movimento da rua, buscando representar a dinâmica da via como um todo. Esses três segmentos possuem uma extensão em torno de 200m cada, para que, posteriormente, a contagem de pedestres pudesse ser comparada entre os trechos;

2. Levantamento fotográfico e contagem de pedestres em movimento em cada um desses três segmentos em três períodos distintos nas duas vias: horário comercial (quarta-feira às 15 horas) período noturno (quarta-feira às 20 horas) e final de semana (domingo às 15 horas). A contagem de pedestres foi feita apenas do lado direito do passeio (no sentido do tráfego dos veículos – para o calçadão foi contado o fluxo de toda a sua extensão) durante três minutos em cada período, o que resultou em uma tabela dos três trechos com o quantitativo de pedestres dentro desse intervalo de tempo. Consideramos importante ressaltar que a pesquisa foi realizada fora da alta temporada (maio) em ambos os municípios, principalmente para não haver distorção na pesquisa de movimento de pedestres, em consequência do potencial turístico de veraneio;
3. Com base na observação *in loco* e fotografias, elaboramos cortes esquemáticos dos três trechos de cada uma das vias com o intuito de ilustrar a relação das edificações com o pedestre, do espaço público com o privado, os usos do solo e a caixa viária;
4. Análise empírica por meio dos resultados da contagem de pedestres, dos cortes e das fotografias atuais dos trechos, comparando também as características positivas e negativas de ambas as ruas de acordo com: a) tipo arquitetônico; b) relação do uso do pavimento térreo com o espaço público; c) características físicas da caixa viária e do passeio e; d) movimento de pedestres .

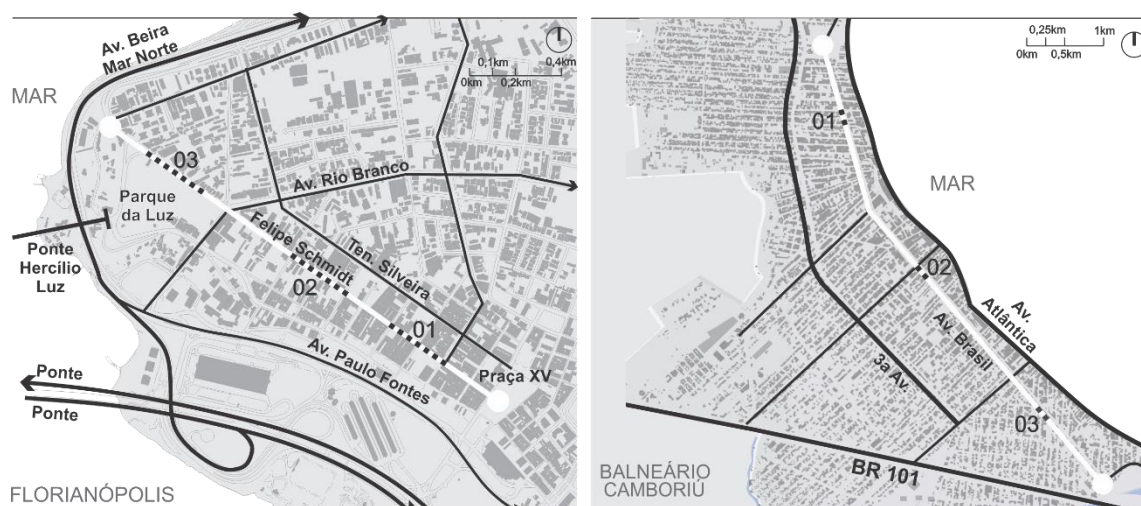


Figura 1. Localização dos três trechos analisados (linha branca) na Rua Felipe Schmidt (Florianópolis) e Avenida Brasil (Balneário Camboriú) (fonte: autores).

Resultados

Florianópolis: Rua Felipe Schmidt

A Rua Felipe Schmidt pode ser considerada a principal via comercial do centro da cidade de Florianópolis e nela é possível observar diversas atividades do cotidiano. Desde o princípio, a rua possui três trechos morfologicamente distintos. São três ruas diferentes, desde o século XIX, quando Florianópolis expandiu no sentido Oeste até os dias atuais. Hoje essa subdivisão se alterou um pouco e trataremos dela conforme ilustrado na Figura 1. Essa diferenciação da Rua Felipe Schmidt pode ser percebida tanto pelos seus usos quanto pelas características físicas dos seus edifícios, principalmente pela relação do espaço público com o privado – pavimento térreo.

Para compreendermos como se deu a configuração espacial e os usos da Rua Felipe Schmidt é necessário um breve histórico da área central de Florianópolis, contemplando o seu surgimento e a expansão do seu traçado urbano ao longo dos anos. A fixação do povo açoriano na Ilha de Florianópolis obedeceu a uma sequência que se iniciou em torno do Largo da Matriz, crescendo primeiramente para Leste e, posteriormente, para Oeste. (Veiga, 1993). Com o tempo, a comunidade aumentou e começaram a surgir caminhos na orla da praia em direção às nascentes descobertas em meio ao mato. Apenas um pequeno caminho levava até o Largo da Carioca (Veiga, 1993). Esse Largo é atualmente conhecido como Largo Fagundes, que se encontra na Rua

Felipe Schmidt e está localizado no Trecho 02 da análise empírica (Figura 1). Há informações de que desde 1797 a rua já existia com início no Largo da Matriz. Até o ano de 1925 ela terminava no portão do cemitério e a partir dali o caminho era apenas um atalho, que atravessava a necrópole e alcançava a Praia de Fora (Veiga, 1993), onde hoje está a orla da Avenida Beira-mar Norte. O tráfego de veículos vindos do continente acontecia pelas ruas Felipe Schmidt e Conselheiro Mafra. Apenas com a abertura da Avenida Rio Branco e conclusão do último trecho da rua Felipe Schmidt (Trecho 3 – Figura 1), nos anos de 1930, o fluxo foi alterado (Veiga, 1993).

Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo

Em um passado mais recente, mais precisamente na década de 1990, levantamos, através de um arquivo pessoal e da Casa da Memória de Florianópolis, algumas fotografias dessa época e que nos mostram como as edificações da Rua Felipe Schmidt evoluíram nestes últimos 20 anos e também aquilo que permaneceu intacto e hoje pode ser considerado como tradição ou memória da cidade. As imagens foram locadas ao longo do artigo em ordem conforme o trajeto percorrido pela Rua Felipe Schmidt, iniciando na praça XV de novembro e terminando junto ao Parque da Luz (Figura 3). O primeiro ponto de destaque é o calçadão que foi construído na década de 1970 e a partir de então não houve mais tráfegos de veículos em parte da via, que compreende o trecho entre a praça XV e a

Rua Álvaro de Carvalho (Trecho 01). Esse trecho é bastante consolidado, há diversas edificações históricas e não existem terrenos vagos nesse segmento da via. Muitas das edificações se mantêm com os mesmos usos, como é o caso do famoso Senadinho (Figura 2) que existe há muitos anos e preserva a sua tradição na cidade. Trata-se de um café na esquina da Rua Felipe Schmidt com a Rua Trajano onde diversos senhores se encontram todos os dias para jogar damas. Ainda que o espaço tenha passado por algumas modificações, seu nome foi preservado e seu uso continua o mesmo, além de sua relação com o espaço público sempre ter sido bastante valorizada.



1997

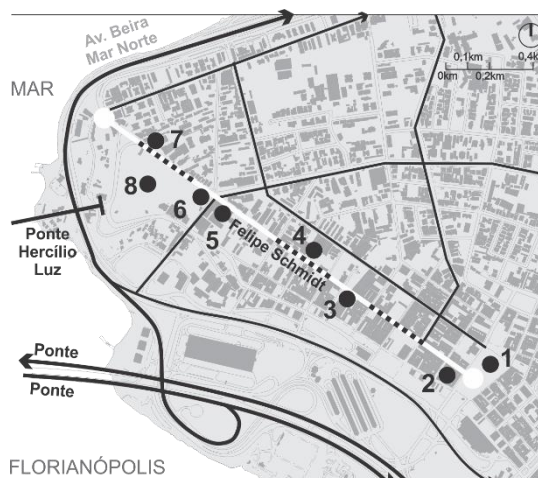


2017

Figura 2. Senadinho na esquina da Rua Felipe Schmidt com a Rua Trajano nos anos 1990 e em 2017 (fonte: Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis; autores).

Ainda que diversos comércios se instalem e fechem com frequência nessa rua, as fachadas dos edifícios, em sua grande maioria, são preservadas por pertencerem ao patrimônio histórico. No Trecho 01 as edificações possuem integração visual e física com o espaço público, o pavimento térreo não possui barreiras físicas que impeçam a interação dos usuários com o interior da edificação, principalmente por se tratarem de usos comerciais. O que é notável nessas edificações são os acessos estreitos para os pavimentos superiores que muitas

vezes se dão por pequenas portas estreitas que passam despercebidas (Figura 4). Nesses andares estão majoritariamente comércios e serviços, e também algumas poucas residências.



LEGENDA

- 1 - Praça XV de Novembro
- 2 - Senadinho
- 3 - Galeria Jaqueline
- 4 - Lira Tênis Clube
- 5 - Antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepke
- 6 - Fachada do edifício residencial
- 7 - Foto do alto do Hotel Castelmor
- 8 - Parque Hercílio Luz

Figura 3. Localizações dos principais pontos referenciados na Rua Felipe Schmidt (fonte: autores).



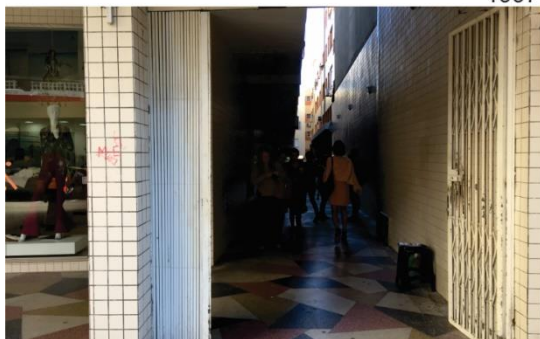
Figura 4. Porta do comércio no pavimento térreo (1) à esquerda e pequena porta de acesso aos pavimentos superiores (2) à direita (fonte: Google Street View).

Um segundo ponto importante da Rua Felipe Schmidt pertencente ao Trecho 2 (Figura 1) é que possuía tráfego de veículos na década de 1990 e, recentemente, o trânsito foi fechado e permaneceu apenas para pedestres. Da mesma maneira que no Trecho 1, as edificações são consolidadas, porém sem edificações históricas. A Figura 5 ilustra a Galeria Jaqueline, famoso centro comercial que liga as ruas Felipe Schmidt e Conselheiro

Mafra por entre os edifícios. A galeria permanece com o mesmo uso e exercendo a função para a qual foi construída, e favorece a permeabilidade das pessoas por entre os edifícios. Alguns estabelecimentos permanecem no local até hoje e outros, ainda que similares, mudaram ao longo do tempo. Notamos algumas pequenas modificações que podem ser consideradas comuns em diversas cidades, como por exemplo o telefone público que aparece na foto de 1997 e que hoje já não está mais presente. A galeria também encontrou formas de se proteger do vandalismo, instalando portões em seu acesso que antes não existiam. São pequenas adaptações que aconteceram ao longo do tempo, porém que ainda mantêm suas principais características.



1997



2017

Figura 5. Galeria Jaqueline em 1997 e em 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Partindo do nosso olhar crítico para a via, consideramos que a maior modificação dentro desses 20 anos foi a construção do centro comercial do Lira Tênis Clube (Figura 6). Em 1997 a edificação não existia e o passeio direito era constituído por um grande muro de pedras sem aberturas. Era uma construção bastante intimidadora e sem atrativos para o pedestre. Atualmente esse segmento da via, que também pertence ao Trecho 02 da análise, possui uma galeria comercial com diversos estabelecimentos que contemplam usos comerciais e de serviços e

que atraem um movimento para o local, passando a valorizar a relação do pavimento térreo com a via e a criar situações que atraem as pessoas a caminhar por esse local e usufruir desse comércio. Começamos a perceber que esse trecho da via não possuía edificações históricas e que ele poderia passar por modificações ao longo do tempo. Este é um trecho da Rua Felipe Schmidt que evoluiu muito dentro desses 20 anos em termos de construção e usos do solo, em muitos casos valorizando o seu térreo e a relação dele com os pedestres, como é o caso do centro comercial do Lira Tênis Clube. Cabe ressaltar também que essa fachada abriga ainda a entrada do estacionamento do conjunto; entretanto, a ruptura na continuidade das fachadas comerciais, por ser estreita, parece não comprometer seu desempenho enquanto fator de vitalidade para este trecho.



1997



2017

Figura 6. Trecho da Rua Felipe Schmidt onde está localizado o Lira Tênis Clube, nos anos de 1997 e 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Outro ponto importante é a questão do abandono do edifício histórico que abrigou a Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke, localizado no final do Trecho 2 e início do Trecho 3 e que, por ser tombado pelo patrimônio histórico e estar sem uso, está degradado por falta dos devidos cuidados. As fotos com diferença de 20 anos (Figura 7), quando a fábrica já não estava em

funcionamento, mostram a decadência do edifício e sua degradação, enquanto que ao fundo podemos observar o crescimento de grandes novos edifícios. Essa foto retrata a realidade de muitos centros urbanos hoje, quando a valorização é dada apenas para as novas edificações e o interesse gira em torno da construção civil, esquecendo da importância de cuidar do patrimônio histórico que pertence à cidade.



1997



2017

Figura 7. Antiga Fábrica de Rendas e Bordados Hoepcke nos anos 1990 e em 2017 (fonte: Arquivo da Casa da Memória de Florianópolis).

O Trecho 3 (Figura 8) possui uma ocupação relativamente recente, as edificações localizadas nele são bastante diferentes das edificações dos outros dois trechos. A Figura 8 ilustra o aumento das edificações ao longo

dos últimos 20 anos e também a transformação do Parque da Luz com o crescimento da vegetação.



1997



2017

Figura 8. Evolução histórica do trecho 3 da Rua Felipe Schmidt: Acima a rua no ano de 1997 e abaixo em 2017 (fonte: Renato Saboya; autores).

Trata-se de edifícios residenciais, sem uso comercial no pavimento térreo e sem relação da edificação com o espaço público. As construções são muradas, em sua grande maioria, e o térreo abriga apenas portarias e áreas comuns que são usadas esporadicamente. As habitações encontram-se nos pavimentos superiores e não têm contato com a via. A relação visual existe, porém ela se perde nos pavimentos mais altos (Figura 9).

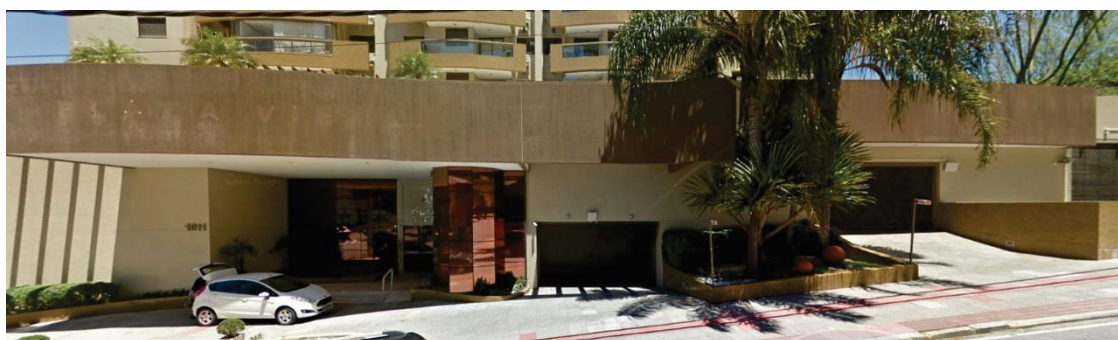


Figura 9. Edifício residencial localizado no trecho 03 da Rua Felipe Schmidt (fonte: Google Street View).

Esse trecho da Rua Felipe Schmidt possui uma grande área verde onde está localizado o

Parque da Luz. Ainda que muitos utilizem o parque no período diurno, à noite ele passa a

ser um local escuro e intimidador para a população. Notamos a contraposição dos lotes no segmento: enquanto de um lado da via há uma grande área pública com uma interface de alta visibilidade e permeabilidade, o outro lado é composto por arranha-céus que se fecham para o espaço público e não compartilham o dia a dia da rua. Ao analisarmos a Rua Felipe Schmidt como um todo, percebemos que as edificações foram mudando ao longo do tempo e aquelas mais antigas e atualmente consolidadas, localizadas em uma área comercial, permitem uma melhor interação com o espaço público e seus usuários, enquanto que áreas mais novas tendem a crescer com edificações de uso residencial com muitos pavimentos e nenhuma relação com o espaço público.

Características físicas das vias e dinâmica social.

Ao partirmos para uma análise empírica, realizamos uma contagem de pedestres em movimento em cada um dos três trechos previamente definidos. Essa contagem visa demonstrar a movimentação de pedestres na rua durante todos os períodos do dia. O Gráfico 1 apresenta o quantitativo de pessoas que transitaram por esses locais em horário comercial, durante a noite e no domingo durante três minutos.

O que fica claro é que os trechos 01 e 02, onde há predominância de comércio no pavimento térreo e uso de serviços em geral (Figura 10), a movimentação de pessoas é bastante intensa enquanto esses estabelecimentos se encontram em funcionamento e o movimento diminui significativamente quando o comércio está fechado (Figura 9). No domingo, quando não há atividades comerciais o calçadão fica deserto e poucas pessoas caminham por esse local e se apropriam desse espaço. No trecho 03, considerado predominantemente residencial (Figura 10), onde não há nenhum estabelecimento comercial, o movimento é baixo em todos os períodos, o que mostra que o uso do solo e também o tipo arquitetônico

não contribuem com o uso da rua por não possuírem uma boa interface com ela (Figura 9). A movimentação nula no período noturno também pode estar sendo influenciada pelo Parque da Luz, que possui pouca iluminação e intimida o pedestre a caminhar próximo a ele.

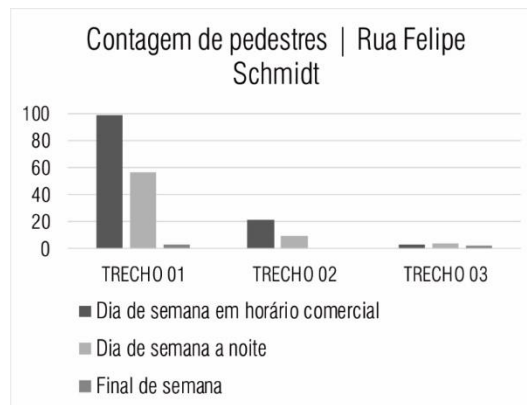


Gráfico 1. Quantitativo de pedestres nos três períodos do dia em cada trecho - Rua Felipe Schmidt (Fonte: Elaboração dos autores, 2017).

Por fim, podemos concluir que os três trechos possuem características tipológicas bastante distintas (Figura 11) e que as edificações e o uso do solo têm forte influência na dinâmica da rua. A forma como os edifícios dos trechos 01 e 02 se relacionam com o espaço público e o uso que abrigam atraem as pessoas para usar a rua, o que nos remete ao conceito de Gehl (2006) de fachadas ativas que propiciam a interação com o usuário. As edificações comerciais com grandes aberturas e sem barreiras físicas são atrativas e a presença do comércio e de outras pessoas também é um forte atrator de movimento, indo ao encontro dos princípios de Jacobs (2011) quando esta afirma que a presença de pessoas atrai pessoas e que a alta densidade é positiva para a vitalidade das ruas. O tipo arquitetônico incentivado e predominante no trecho 03 apresenta uma alta quantidade de edifícios habitacionais que pode ser positiva para a vigilância natural, mas não tem uma relação ativa com os usuários dela e não proporciona nenhuma interação entre o espaço público e privado.

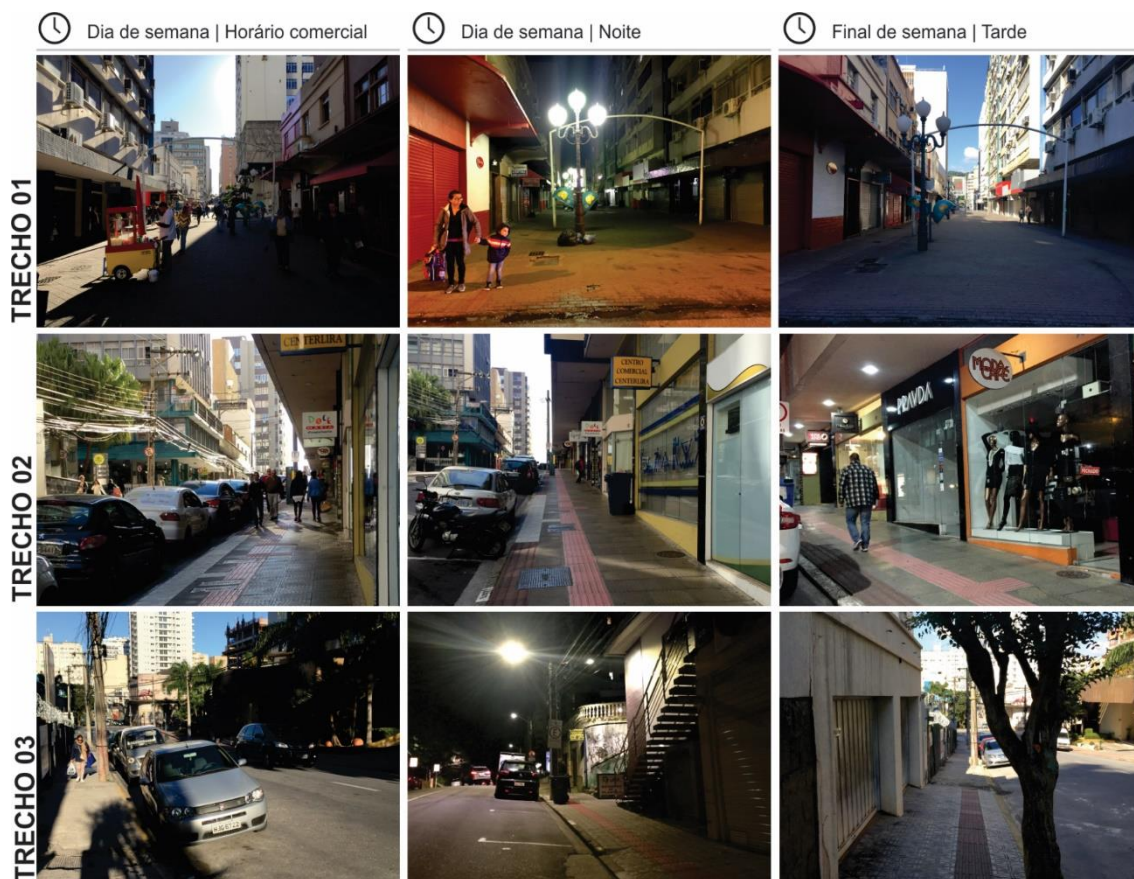


Figura 10. Fotos dos três trechos analisados durante os três períodos do dia semana (fonte: autores).

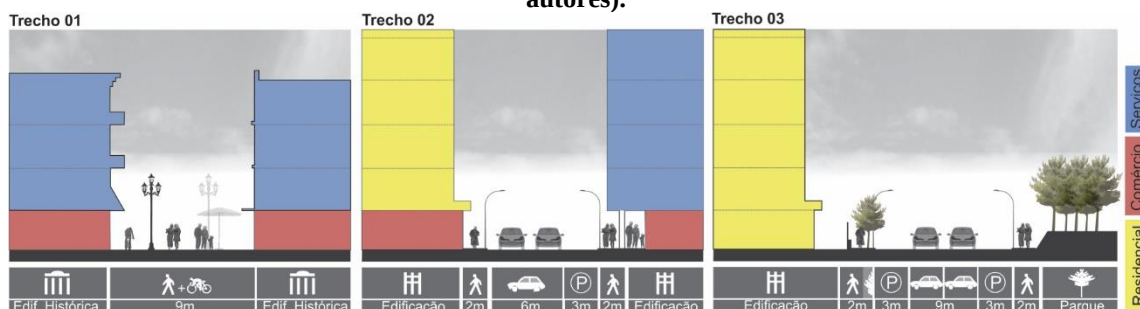


Figura 11. Corte esquemático dos três trechos da Rua Felipe Schmidt (fonte: autores).

Balneário Camboriú: Avenida Brasil

Balneário Camboriú começa a se expandir através do potencial turístico ou de veraneio, com enfoque principal na área litorânea a partir da década de 70, ultrapassando o contexto regional de turismo em massa, proporcionando uma evolução urbana não linear, compactando em um curto espaço de tempo o processo de urbanização (Danielski, 2009). Dessa forma, suas dimensões geográficas, a implantação da BR-101 e a mercantilização da área litorânea, ao mesmo tempo em que limitaram o crescimento horizontal da cidade, forçaram a verticalização e o desenvolvimento de suas duas principais avenidas (Av. Atlântica e Av. Brasil), e fazem com que o distrito possua

hoje a maior densidade demográfica do estado, de 2.337,67hab/km² (IBGE, 2010) (Figura 12). Desde os primeiros planos diretores, o poder público começa a incentivar, ainda que possivelmente de maneira inconsciente, e pautado pelas suas limitações (geográficas e mercadológicas), uma proposta de cidade compacta, com grande potencial de vitalidade, combinando usos, movimento e atividades turísticas. As avenidas Brasil e Atlântica, principais vias que atravessam a cidade, por se localizarem no sentido norte sul e próximas à faixa litorânea (Figura 1), participam desse processo de tornar a cidade mais acessível e inteligível, sendo responsável pelo movimento de pedestres. A Av. Atlântica necessitou de uma série de instrumentos

urbanísticos, vigentes apenas a partir da revisão do Plano Diretor de 2006, para evitar o uso apenas do condomínio do térreo, vinculando o uso misto nos edifícios, ainda que com maior enfoque para atividades gastronômicas. Assim, a Av. Brasil, através do movimento no térreo se torna o principal eixo comercial da cidade, no qual diversas características de vitalidade surgem a partir da sua configuração, seja por motivos de integração espacial na malha ou favorecidas pelo poder público através do Plano diretor, como é o caso da densidade de construções.



1980



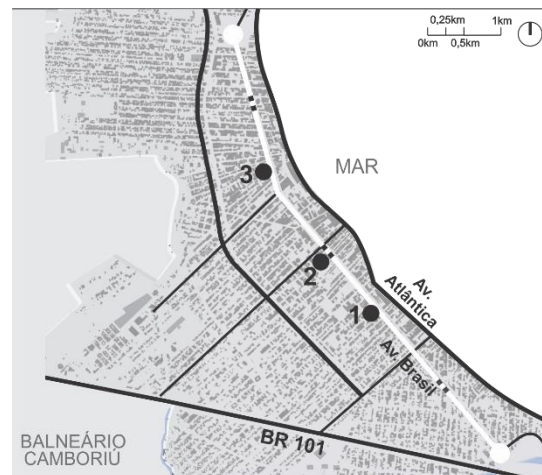
2012

Figura 12. Av. Brasil - Balneário Camboriú, 1980 (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; Blog Praia de Balneário Camboriú).

Alterações tipológicas ao longo do tempo e a valorização do pavimento térreo.

Por situar-se em uma cidade com ritmo de construções acelerado, a Avenida Brasil sofreu notáveis modificações nos últimos 20 anos, na organização espacial do térreo em todos os trechos analisados (Figura 13). Com o plano diretor incentivando o uso comercial em todo o térreo, e sendo economicamente vantajoso para o empreendedor, percebemos que casas antigas e áreas informais de vendas tornam-se salas comerciais estruturadas com pé-direito duplo e fachadas envidraçadas (Figura 14). É importante destacar como a apropriação no espaço do passeio se altera,

quando se retira o mobiliário urbano, presente no primeiro momento, incentivando o uso do espaço público para possíveis paradas. Com isso, o uso no térreo mantém sua essência de comércio com íntima relação com o passeio, ainda que a densidade e o uso residencial nos pavimentos superiores sofram modificações às vezes bastante grandes.



LEGENDA

- 1 - Esq. Rua 2300
- 2 - Esq. Rua 1500
- 3 - Esq. Rua 501 e 401

Figura 13. Mapa de localizações dos pontos referenciados em Balneário Camboriú (fonte: autores).

Na Figura 15 vemos uma mudança de usos, de uma edificação originalmente residencial para um edifício também misto, obedecendo à mesma lógica de comércio no térreo e residências nos pavimentos superiores. Esse padrão de substituição tipológica, assim como o anterior, é bastante comum na Av. Brasil ao longo das últimas décadas.

Na Figura 15, podemos perceber que a área mais central da avenida, por já estar estruturada espacialmente há mais tempo, não possui alterações significativas nas edificações. Vemos que as aberturas de novos estabelecimentos comerciais nos edifícios existentes, com áreas de vitrines menores e escalas mais humanas, resultam em uma maior quantidade de lojas e maior diversidade de produtos. Possivelmente esse fator é importante para garantir o constante movimento nessa área. Outra modificação importante, é que a relação do térreo acima das salas comerciais antes com varandas residenciais, agora é nula. Hoje, por causa de uma legislação que exige altos números de estacionamentos que não incentiva o uso do subsolo, o embasamento é composto de até 4

pavimentos de estacionamentos, conforme vimos no edifício em construção a esquerda da Figura 16, por exemplo. Entretanto, ao contrário de alguns locais de Florianópolis, esses pavimentos não podem estar no térreo, o que preserva a relação amigável com a rua.



Figura 14. Avenida Brasil Esq. Rua 1500 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).

Características físicas das vias e dinâmica social

A Avenida Brasil possui quatro aspectos importantes a serem analisados em relação às suas características físicas da via: edifícios em altura com alta quantidade de unidades habitacionais, que permitem movimento e suficientes olhos para a rua; o térreo com usos não residenciais em direto contato com o passeio; sua localização no conjunto da cidade; e a proporção da via de rolamento. Com uma grande quantidade de vigilantes disponíveis para observar a rua, a alta densidade de moradores pode auxiliar na segurança da rua constantemente. Porém, a utilização dos primeiros pavimentos para garagens nos novos edifícios impede trocas importantes com o plano do térreo, minimizando as vantagens de possuir uma grande densidade ao longo da rua, tornando deficiente a segurança a ela atribuída.



Figura 15. Avenida Brasil esq. Com a rua 2300 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).



Figura 16. Avenida Brasil entre rua 511 e 401 (2000-2017) (fonte: Arquivo Histórico de Balneário Camboriú; autores).

A circulação de automóveis na avenida acontece em apenas duas faixas de rolamento, com estacionamentos à direita e ciclofaixas à esquerda (Figura 18). Mesmo com apenas duas faixas veiculares, a via consegue, mesmo em época de veraneio, quando a cidade atinge seu ápice populacional, suprir as principais demandas que a ela são atribuídas. Os que necessitam de uma via mais rápida, e possuem um destino específico, optam pelas avenidas mais distantes da praia (3ª e 4ª Avenida). Já os que querem usufruir do comércio e ir à praia, percebem que terão mais facilidade caminhando ou por meio da ciclofaixa. Essa característica é um importante fator que influencia no grande movimento de pedestres, no uso constante das calçadas e no comércio ativo. Além disso, o tamanho de 6m da faixa trafegável, ou a distância entre os passeios, aumentam a intensidade emocional da avenida (Gehl; Kaefer; Reigstad, 2006), assim auxiliam a multiplicar o efeito de movimento e a tendência de inserção de usos compatíveis com velocidades mais lentas e tornam o fator visibilidade e acessibilidade ainda mais importante. O movimento diário e noturno em todos os dias consegue manter-se razoavelmente constante, como podemos perceber na Gráfico 2 e Figura 17, com destaque para o período noturno.

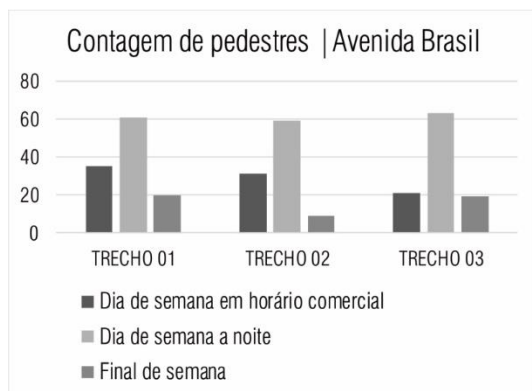


Gráfico 2. Quantitativo de pedestres nos três períodos do dia em cada trecho – Avenida Brasil (fonte: autores).

As fachadas comerciais que funcionam como elementos de transição convidam o pedestre a conhecer os produtos da loja, ou a interagir com as atividades realizadas dentro das edificações. A quantidade de comércios diferentes significa novas experiências para pedestres ao longo do passeio e, através da escala de movimento de 5 km/h, consegue-se

vivenciar todas as atividades oferecidas, inclusive a riqueza de detalhes e informações das fachadas (Gehl, 2013). O ritmo das fachadas, porém, torna-se um aspecto deficiente com a mudança dos planos diretores que estabelecem diferentes alinhamentos da edificação em relação ao passeio. Dessa maneira, pode-se encontrar alguns afunilamentos e lojas desalinhadas que reduzem a noção do espaço urbano, impossibilitando um adequado convívio e impedindo as linhas de visões necessárias para a compreensão de legibilidade do espaço. Como podemos perceber nos cortes da via (Figura 18), no primeiro trecho ainda temos edifícios com garagens no térreo, e comércio não tão grandes e com menos áreas envidraçadas. Já no segundo trecho, um dos mais consolidados, encontramos algumas edificações com poucos pavimentos, e que ainda mantêm a relação com o térreo por meio de suas sacadas. Por último, no trecho três, temos edificações mais novas que já seguem o padrão de seis metros de passeio, lojas envidraçadas com mezanino e de três a quatro pavimentos de garagem. Possivelmente, um dos motivos para este trecho ter menos movimento é o fato destas fachadas serem menos compatíveis com a escala humana.

Conclusões

Ao analisarmos as duas cidades observarmos a evolução dos seus tipos arquitetônicos ao longo dos anos, suas características físicas e sua dinâmica de movimento, passamos a entender algumas questões importantes que determinaram as condições que se encontram cada uma das vias comerciais analisadas. A realidade da Rua Felipe Schmidt, em Florianópolis, é bastante heterogênea e parte de um tipo arquitetônico consolidado que vem sendo mantido desde os anos de 1930 até edificações que ainda estão sendo construídas. Essas relações bastante distintas entre os trechos ficam mais evidentes quando comparamos o fluxo de pedestres em movimento em cada. Os trechos com interface mais convidativa e com usos comerciais e de serviços no térreo possuem uma maior movimentação de pessoas durante os horários em que estão em funcionamento, e este cai significativamente em horário noturno e finais de semana, enquanto que no trecho residencial, onde não encontramos nenhum uso comercial, há poucas pessoas

circulando na rua, independentemente do período do dia e do dia da semana.

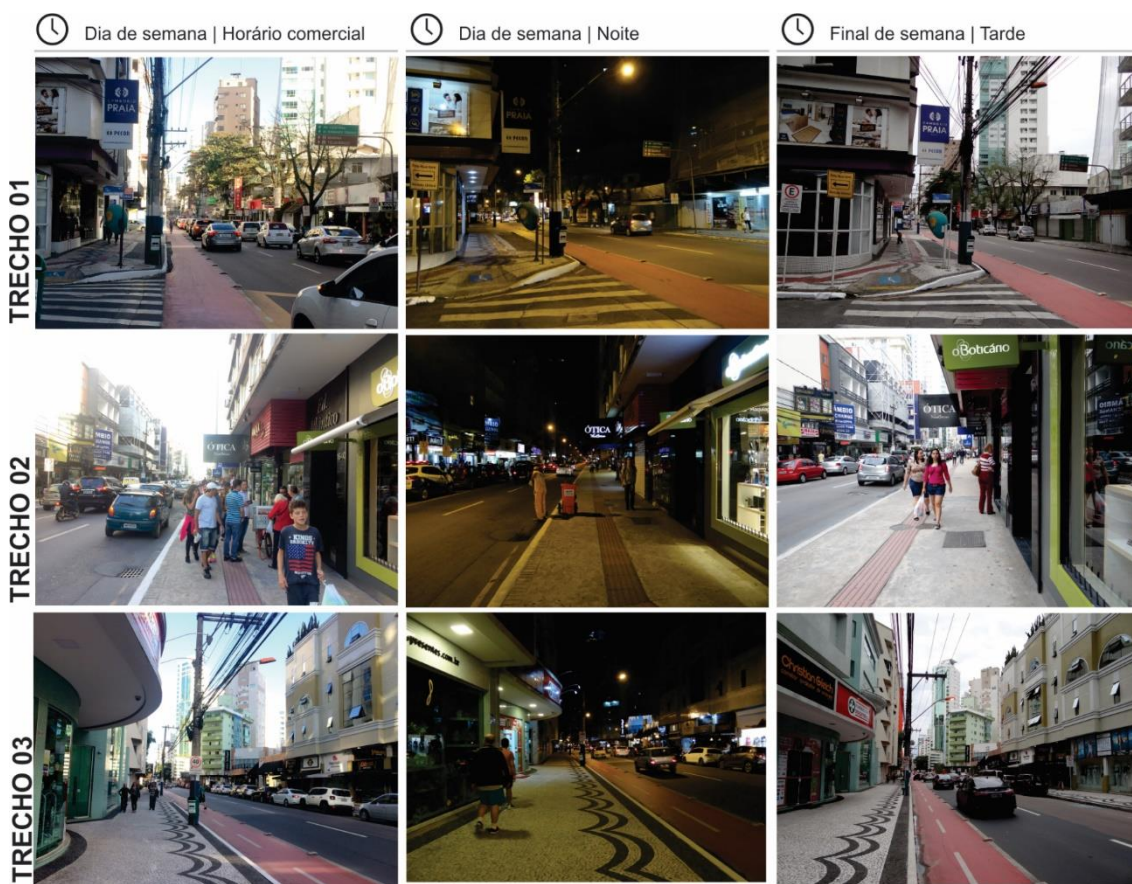


Figura 17. Fotos dos três trechos analisados durante os três períodos do dia semana (fonte: autores).

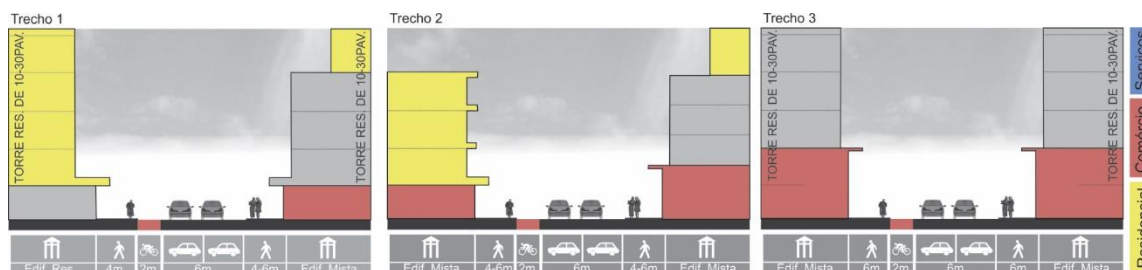


Figura 18. Corte esquemático dos três trechos da Avenida Brasil (fonte: autores).

Balneário Camboriú configura-se de uma maneira um pouco diferente. As edificações da Avenida Brasil passaram por mais modificações, adotando uma tipologia arquitetônica padrão, edificações multifamiliares em altura, com uso comercial/serviços no térreo. Estes usos, por um lado, proporcionam uma relação de proximidade com o pedestre, por outro, fazem com que os pavimentos superiores sejam subutilizados com pavimentos-garagem e distanciem os moradores da via. A preocupação com as fachadas ativas, que propiciam boa interação entre público e privado, é explorada em todos os trechos, ainda que para cada trecho seja diferente a

escala humana em relação aos comércios. A avenida possui uma quantidade constante de pessoas em movimento em toda a sua extensão, podendo ser considerada ainda mais intensa no período noturno, possivelmente consequência da diversidade de usos, que aproxima moradores das vias comerciais.

Em ambas as cidades a caixa viária, por ter dimensões menores (6 a 9m), consegue facilitar e promover o contato entre os dois lados da via (Gehl, 2006), auxiliando na dinâmica de movimento. Ainda as fachadas ativas e usos comerciais e de serviços no pavimento térreo, combinado com o uso

residencial nos demais pavimentos, favorecem o uso das calçadas constante pelos pedestres e, portanto, criam ruas com maior vitalidade. Além disso, a movimentação constante gera uma sensação de segurança para o usuário (Jacobs, 2011), garantindo possivelmente uma condição urbana e física satisfatória, coerente com os padrões de movimento.

Comparado com o momento histórico anterior, as fotos atuais demonstram um aumento de usos comerciais nestas vias e, portanto, provavelmente um aumento de movimento, visto que nos trechos que possuem melhor relação com o passeio (visual e física) e com comércio, possuem maiores indicadores de movimento. Por outro lado, apesar de não ser possível a aferição, as comparações históricas demonstraram que a utilização do espaço como local para paradas de jornadas era aparentemente mais frequente devido a quantidade de mobiliários disponíveis e passíveis de apropriação, intensificado pelas tipologias com dimensões mais humanas.

Desse modo, destacamos que o movimento nas ruas e os tipos arquitetônico (com ênfase para sua relação com o térreo) se ajustam e se influenciam mutuamente ao longo do tempo, com consequências diretas para a vitalidade destas vias comerciais.

Ao longo da pesquisa, encontramos três limitações principais. Auxiliando nas possíveis consequências do movimento na via e suscitando comparações mais

assertivas, as questões relativas à densidade populacional da via poderiam ter sido detalhadamente levantadas, assim como a realização de um estudo de configuração espacial das ruas, por meio das ferramentas da sintaxe espacial, por exemplo, complementaríamos as análises em relação à quantidade de conexões e a localização da via na rede da cidade. Ainda, seria relevante investigar, além do movimento, as pessoas estáticas, e as características físicas dos seus locais de paradas, em conjunto com observações qualitativas do passeio, como aspectos simbólicos, afetivos, estéticos e topoceptivos que influenciam na experiência que o pedestre tem ao caminhar.

Esperamos que este artigo possa contribuir no planejamento e estudo das vias comerciais, utilizando o método de pesquisa empírico qualitativo e visual e agregando também aspectos da transformação espacial, ainda que não se possa comparar o movimento neste espaço temporal. Desse modo, o estudo destaca a importância destes elementos tipológicos, dos usos e suas relações com o térreo na transformação ao longo do tempo, como condição de garantir para as cidades um futuro mais rico em vitalidade.

Agradecimentos

Agradecemos à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, cujas bolsas de mestrado financiaram parcialmente o estudo aqui desenvolvido.

Referências

- Cano D. S., Sampaio, I. T. A. (2007) O Método de Observação na Psicologia: Considerações sobre a Produção Científica. *Interação em Psicologia*. 11 (2), 199–210. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/psi.v11i2.6849>
- Danielski, M. (2009) *Padrão Arquitetônico e Representação Social na Paisagem da Beira Mar de Balneário Camboriú*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <http://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/92226>
- Danna, M., Matos, M. (2006) *Aprendendo a observar*. São Paulo, Edicon.
- Gehl, J.; Kaefer, L. J.; Reigstad, S. (2006) Close encounters with buildings. *Urban Design*

- International*. 11 (1), 29–47. Disponível em: <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000162>
- Gehl, J. (2011) *Life between buildings: using public space*. Copenhagen, The Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2013) *Cidade para Pessoas*. São Paulo, Perspectiva.
- IBGE, Censo Demográfico (2010). Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/>. [Acesso em Agosto de 2017].
- Jacobs, J. (2011) *Morte e Vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.
- Jones, C., Al-Shaheen, Q., Dunse, N. (2016) Anatomy of a successful high street shopping centre. *Journal Urban Design*. 21, 495–511. Disponível em: <http://doi.org/10.1080/13574809.2016.1192947>

- Mehta, V. (2007) Lively Streets. *Journal of Planning Education And Research*. 27 (2), 165-187. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0739456X07307947>
- Mehta, V., Bosson, J. K. (2018) Revisiting Lively Streets: Social Interactions in Public Space. *Journal of Planning Education And Research*. 00 (0), 1-13. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0739456X18781453>
- Montgomery, J. (1998) Making a city: Urbanity, vitality and urban design. *Journal of Urban Design*. 3 (1), 93-116. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/13574809808724418>
- Netto, M. V. (2012) O que é afinal urbanidade? Notas sobre um diálogo tortuoso. Em: *Urbanidades*. 13-33. Rio de Janeiro, Letra e Imagem.
- Rodríguez, D. A., Khattak, A. J., Evenson, K. R. (2006) Can New Urbanism Encourage Physical Activity?: Comparing a New Urbanist Neighborhood with Conventional Suburbs. *Journal Of The American Planning Association*. 72 (1), 43-54. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/01944360608976723>
- Veiga, E. V. (1993) *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis, Fundação Franklin Cascaes.
- Whyte, H. W. (1980) *The social life of small urban spaces*. New York, Project for Public Spaces.
- Zook, J. B., Lu, Y., Glanz, K., Zimring, C. (2011). Design and Pedestrianism in a Smart Growth Development. *Environment and Behavior*. 44 (2), 216-234. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/0013916511402060>.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Vitality, movement and interface between interior x exterior in cities centers: an analysis of the main commercial streets of Florianópolis and Balneário Camboriú.

Abstract. This article presents a study of the relationship between the architectural type, land use and dynamics of the centers of the cities of Florianópolis and Balneário Camboriú, from its main central commercial streets, the goal is to recognize and describe what elements ensure greater vitality. First, we present a brief literature review, including recent empirical studies that highlight the reflex of the architecture type and the urban form in the use and dynamic of the streets. In a second step, we analyzed the spatial transformation of the two centers through a historical approach. The last approach is an empirical analysis of the two streets through three previously selected sections, through a systematic observation. The results suggest that the density of economies, configuration and dynamics of the roads, land uses and interaction between public and private space have a strong influence on the vitality of these centers. Felipe Schmidt Street in Florianópolis, because it has three distinct sections morphologically, has a very variable vitality. At Brasil Avenue, in Balneário Camboriú, the diversity uses in conjunction with the street configuration guarantee its constant use. Despite having different temporalities, the movement in the streets and the architectural types adjust and influence each other over time, with direct consequences for the vitality of urban areas.

Keywords: vitality, commercial streets, land use, architectural type, movement.

Editor responsável pela submissão: Julio C. Borello Vargas

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Intervenções temporárias no espaço público da cidade de Natal - RN: O caso do movimento Eco Praça

Manuela Carvalho^a  e Ruth Ataíde^b 

^a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Natal, Rio Grande do Norte, Brasil. E-mail: contatomcarquiteta@gmail.com

^b Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DARQ), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), Natal, Rio Grande do Norte, Brasil. E-mail: rataide_58@hotmail.com

Submetido em 20 de março de 2019. Aceito em 30 de julho de 2019.

Resumo. *A atual conformação das cidades e o marcante distanciamento das pessoas do espaço público têm proporcionado o aparecimento de movimentos sociais de naturezas diversas que reivindicam novas formas de uso e apropriação do espaço. Nesse contexto, o movimento Eco Praça surge em Natal-RN como um projeto de intervenções temporárias que se fundamenta na mobilização social, estimulando o uso de praças subutilizadas, promovendo a transformação no seu uso e apropriação pelos moradores da cidade. Este artigo, que resulta de uma pesquisa exploratória, analisa esses processos e a significância deste movimento enquanto uma ação de resistência no âmbito local com ênfase na morfologia das praças e na percepção dos agentes envolvidos direta e indiretamente.*

Palavras-chave. *apropriação do espaço público, territórios alternativos, resistência, lugar, Eco Praça.*

Introdução

O espaço urbano é um laboratório de experiências e de construção de identidades. Apropriar-se dele é reaproximar os corpos da rua, buscar novas formas de manifestação, ao mesmo tempo que pensa em como transformar e criar/recriar lugares coletivamente. No contexto atual, o uso lúdico dos espaços pelos movimentos temporários de resistência, assim como a ocupação de áreas subutilizadas com o estímulo ao retorno das pessoas às ruas, constituem ações que interferem e alteram o tratamento dos nossos espaços públicos, na medida em que evidenciam alguns problemas enfrentados pela sociedade contemporânea.

Tais problemas se materializam nas cidades por meio das ações que privilegiam os interesses individuais em detrimento dos coletivos, por exemplo, na produção de grandes escalas de planejamento, na priorização do transporte motorizado, na transformação do público em espaços

privados, maquiados e vendidos pelo consumo, entre tantas outras ações que modificam o espaço na contemporaneidade.

Assim, a ocupação de espaços públicos abandonados, de praças, parques e canteiros, ou mesmo de resíduos do espaço privado da cidade formal, torna-se significativa ao promoverem alterações na sua dinâmica espacial e formas de utilização, assim como de outras alternativas para se viver a cidade.

Nesse sentido, o movimento “Eco Praça” – objeto de estudo deste trabalho e caracterizado aqui como um tipo de intervenção temporária – merece destaque por se tratar de uma ação requalificadora e transformadora na cidade de Natal-RN, que ao ocupar diversas praças subutilizadas, promoveu, ainda que temporariamente, a apropriação e a resignificação desses espaços pela população.

O propósito do estudo foi compreender essas ações temporárias como geradoras de novas

práticas coletivas e a sua relação com o restabelecimento das condições de vitalidade e urbanidade nos espaços ocupados e em seus respectivos entornos. Com isso, buscou-se analisar não apenas o espaço físico contido nos limites das praças, mas também o processo de apropriação dessas pelas pessoas e a significância do movimento enquanto ação de resistência no contexto da cidade de Natal. As considerações da pesquisa tiveram como enfoque principal a forma como essas praças eram utilizadas – durante e depois das intervenções –, assim como a relação do existente (espaço físico e inserção dele nos respectivos entornos com as ocupações). Ainda, analisou-se a natureza do movimento enquanto ação transformadora desses espaços e a rua em relação com a percepção das pessoas envolvidas.

Morfologia, intervenções temporárias e a criação de novos lugares na cidade

O espaço público surge como palco principal das representações sociais, culturais e políticas, respondendo assim aos discursos dos agentes públicos e da sociedade em geral. As configurações morfológicas dele refletem e influenciam o modo como os indivíduos e grupos sociais usam a cidade, as suas relações com o cotidiano, a cultura e os costumes. Essa cidade, lida através do corpo e dos seus usos manifestos nos lugares, adquire significado e torna-se o principal palco de estudo dessas experiências.

A partir dessa compreensão, notam-se as diferentes formas de transformação dos espaços das cidades, muitos desprovidos de vitalidade e complexidades sociais, seja pelas relações mais fluidas e individualistas, resultantes de um modelo funcionalista de planejamento urbano, ou por transformações inevitáveis, que surgem devido às estruturas sociais/políticas emergentes. Nesse sentido, os espaços públicos são os mais afetados, transparecendo na subutilização dele e no seu distanciamento, a necessidade de constante apropriação e ocupação por parte das pessoas.

Alessandra Olivi (2012, p. 4) considera que o atual modelo de produção do espaço urbano sob os moldes capitalistas se apropria dos lugares da vida e dos seus significados, e ameaça a capacidade de identificação pessoal e cultural. Isso prejudicará drasticamente a vida urbana e a reprodução das múltiplas identidades que a compõem. Para a autora:

O resultado desse processo é um espaço fragmentado, individualista e sem identidade, marcado pela privatização dos espaços públicos, pela ausência de corpos na cidade e por uma cultura do espetáculo, que padroniza pensamentos, comportamentos e ações das pessoas, gerando uma nova lógica da dinâmica urbana (Olivi, 2012, p. 04).

O ato de ocupar, ressignificar, recriar novos lugares na cidade, passa a emergir como resistência e reinventa, através de diversas práticas efêmeras, os espaços da cidade. No caso do presente estudo são destacadas as intervenções temporárias expressas no Movimento “Eco Praça” como formas de apropriação que surgem de maneira despretensiosa, muitas vezes pouco organizadas, mas que tentam transformar a vida pública por meio de práticas simples, as quais visam dar uma maior dimensão à necessidade de viver e reposicionar as práticas coletivas na cidade.

Tais intervenções são definidas como temporárias por não promoverem necessariamente ações de longo prazo ou tampouco se organizarem em torno de um cronograma rígido. Movidas por novos conceitos, como o urbanismo tático¹ e o *placemaking*², essas ações buscam, por meio de iniciativas simples de ocupação do espaço público, promover transformações no cotidiano das pessoas que observam e também interagem com elas. Em geral, essas práticas permitem que se possa apreciar e compreender a cidade de forma lúdica, entendida pela corpografia³ e significada pelo uso e pela criação de lugares.

Para Adriana Sansão Fontes (2013, p. 36), as intervenções temporárias são basicamente ações intencionais que buscam transformar o espaço de forma efêmera, sem necessariamente manter uma temporalidade. São em sua maioria pequenas, particulares em relação aos locais utilizados, subversivas, pois não seguem um padrão único, e interativas por estimularem a socialização. A autora classifica essas ações na forma de apropriações espontâneas, intervenções de arte pública e festas locais, mas, principalmente, as caracteriza com a marca principal da intencionalidade transformadora, na medida em que rompem com o cotidiano, transitando sempre entre os usos comuns da cidade e os grandes eventos.

Essas ações fortificam as relações já propostas nos espaços e fomentam, por meio das ações lúdicas e corpóreas, a criação de novos lugares. Para Vicente Del Rio (1990), o lugar corresponde ao conjunto de elementos que conformam o nosso ambiente mais imediato: “São muito fortes, e empiricamente verificáveis, as sensações de pertencer, de proteção, de territorialidade, de domínio” (Del Rio, 1990, p. 88).

Segundo esse autor, a psicologia ambiental permite compreender o lugar a partir da comparação dele com o espaço e esse tem em suas dimensões uma espacialidade física; enquanto o lugar está mais presente como uma dimensão psicológica, o espaço “é mensurável, o lugar é holístico” (Del Rio, 2003, p. 14).

Del Rio destaca ainda que a partir dos estudos do psicólogo ambiental David Canter, o lugar pode ser definido por três dimensões: as atividades que ocorrem nele, as concepções desse ambiente construído e seus atributos físicos, como mostra o diagrama:



Figura 1. Diagrama de Venn indica o conceito de lugar pelas suas intersecções (fonte: produzido pelas autoras a partir de Del Rio, 2003).

Na mesma concepção urbanística de Del Rio (1990), Lineu Castello (2006) destaca dois momentos em que a noção de lugar ganha destaque no século XX: no modernismo e nas teorias arquitetônicas-urbanísticas pós-modernas. Para o autor, durante o modernismo, o conceito de lugar foi visto com certo desinteresse:

O conceito de lugar não chega a ser expresso de maneira clara no Modernismo. A expressão lugar

permanece geralmente subentendida, ainda que sempre recebendo um forte e explícito viés de funcionalidade: lugares seriam aqueles espaços urbanos cuidadosamente localizados, quantificados e definidos, destinados basicamente ao desempenho de funções de cunho social. Ou seja: espaços nos quais as pessoas iriam se encontrar e realizar seus contatos sociais, esperando-se que, nesse exercício, fossem sociabilizar comunitariamente em seus relacionamentos interpessoais. Lugares, numa visão como essa, não seriam mais do que áreas funcionais destinadas ao exercício da sociabilização, isto é, áreas destinadas a funcionar como espaços de convívio (Castello, 2006, p. 80).

Já durante o pós-modernismo, segundo Castello (2006), o tema do lugar passa a enquadrar-se em um enfoque mais fenomenológico, conceituando “lugar de modo a considerá-lo como algo mais do que uma mera localização espacial” (Castello, 2006, p. 82). Com isso:

O peso fenomenológico que o conceito encerra vê-se consideravelmente aumentado: lugar é consagrado como conceito urbano de natureza fenomenológica. A cidade, percebida por suas características de produção de bens e serviços é, também, percebida por suas características de produção de experiências humanas. Experiências que se processam em uma rede de lugares: lugares que se preocupam com humanismo e com a concretização do espaço existencial [...] A compreensão de lugar como fenômeno passa vigorosamente a pressionar com cada vez maior intensidade as ponderações da intelectualidade arquitetônico-urbanística da época (Castello, 2006, p. 83).

Ao tratar do lugar como parte da experiência humana em um campo de estudo mais ligado à geografia urbana, Ana Fani Alessandri Carlos (2007) admite o lugar como a base da reprodução da vida, que pode ser identificado pelo conjunto – habitante, identidade e lugar. Esse lugar surge pelas relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados

que se exprimem no uso, no acidental: “É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo” (Carlos, 2007, p. 17). Assim, afirma a autora:

O lugar é produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são tecidos pela história e cultura civilizadora produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece porque é o lugar da vida. Cada sujeito se situa num espaço concreto e real onde se reconhece ou se perde, usufrui e modifica, posto que o lugar tem usos e sentidos em si (Carlos, 1996, p. 29).

Para Carlos (2007), o lugar não nos propõe o entendimento enquanto parte associada do espaço, mas como parte do processo de reprodução da vida. Assim, o lugar abre a perspectiva para se pensar o viver e o habitar, o uso e o consumo, os processos de apropriação do espaço (Carlos, 2007, p. 14).

Nesse mesmo sentido, Eugenio Queiroga (2012) traz o lugar enquanto “lugar público”, como aquele espaço que se situa como o local que é apropriado pelo coletivo, mesmo não se trata de um espaço público propriamente dito; podendo, portanto, combinar espaços públicos e privados. Para o autor, o lugar público nos permite compreender as relações entre a vida pública e os espaços da cidade, e ainda pode se prestar à esfera pública ou privada, tendo assim um caráter dual em sua atuação. Para ele: “Todo lugar público é, ainda que esporadicamente, um subespaço da esfera pública, mas nem todas as ações da esfera pública se manifestam nos espaços públicos” (Queiroga, 2012, p. 216).

Para tanto, cabe aqui mencionar que na cidade contemporânea tem surgido diversos novos lugares – sejam públicos ou privados – que se concretizam perante às necessidades das novas informações, dos fluxos e, principalmente, do capital. A partir disso, Castello (2006, p. 78) denota esses novos espaços como “lugares geneticamente modificados”.

Esses novos lugares se apresentam sobre diversas conformações: “nos shopping malls, cenários históricos revitalizados, praças de

alimentação, locais de entretenimento, complexos esportivos, complexos híbridos, cinemas multiplex, museus, bibliotecas” (Castello, 2006, p. 78).

Anteriormente, Marc Augé (1994) definiu esses espaços como “não-lugares”. Caracterizados como espaços criados como/pela mercadoria, eles unificam e simplificam a vida, a arquitetura, os desejos e as relações dentro de si. Para esse autor, aeroportos, shoppings centers, grandes obras viárias, conveniências e fast foods, passam a reproduzir em suas estruturas características que os padronizam mesmo que em locais diferentes do globo; a cultura de massas passa a ser disseminada de acordo com moldes estéticos e consumistas, que buscam, acima de tudo, alienar as relações e disseminar novas necessidades às pessoas. Nesse mesmo ritmo, as cidades se modificam, na indústria, na publicidade, comércio, turismo, tornando-se uma alegoria de signos (Augé, 1994, p. 73).

O autor destaca que os não-lugares se apresentam na multiplicação de referências imaginárias, nas acelerações dos meios de transporte e nas mudanças de escala, e são produtos da supermodernidade. Nessa perspectiva, eles seriam essas instalações necessárias ao trânsito rápido – viadutos, pontes, túneis; os grandes centros comerciais; e até mesmo áreas criadas para abrigar pessoas, instalações efêmeras que podem ser replicadas em qualquer lugar. Segundo o autor:

Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a ‘lugares de memória’, ocupam aí um lugar circunscrito e específico (Augé, 1994, p. 73).

O não-lugar não possui relações/trocas sociais, identidade e não transmite, portanto, a história de um grupo, de uma sociedade.

Logo, o não-lugar se relaciona com o lugar, na medida que sempre existe uma relação entre os dois: um só existe sobre a forma do outro; o não-lugar existe sob a perspectiva da ausência do lugar. Ou ainda, o não-lugar pode vir a se tornar um lugar à medida que é apropriado, que ganha significado: “O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente” (Augé, 1994, p. 74).

A importância de se discutir os conceitos de lugar e não-lugar dentro do contexto da cidade contemporânea está na compreensão da atividade temporária como resistência e marco na criação de novos lugares, ou, simplesmente, da modificação dos não-lugares, garantindo a esses uma nova identidade específica. Para isso, cabe relacionar essas ações à novas formas de reinventar o “lugar” e de ressignificar a memória coletiva da cidade.

É nessa criação de novos lugares na cidade que as intervenções temporárias ganham corpo e podem ser tratadas como efetivadoras e promotoras do direito à cidade, aos espaços públicos e à vida coletiva. O lugar passa a ser resistente a um modelo de cidade fragmentada, hierarquizada e excludente, que nega as experiências da vida cotidiana e as vende a partir das necessidades do capital.

Portanto, as intervenções temporárias aparecem aqui como formas apropriadas de ocupação de espaços residuais na cidade, assim como de não-lugares, que, realçando o valor da arte, da cultura, da música, ou dos simples encontros e derivas casuais, são capazes de agitar e recriar lugares, fomentar novas relações e promover diversas práticas colaborativas, contribuindo para o espaço da cidade. Essas ações traduzem então uma forma de apropriação dos espaços públicos, que remodelam a vida urbana a partir das necessidades de diferentes pessoas e grupos diversos.

Assim, essas intervenções resultam de várias motivações, desde a resistência a uma ideia de cidade que segrega a vida pública a um combate a essa nova individualidade presente em nossa sociedade. Por motivos diversos, uns mais pessoais, outros mais coletivos, tais apropriações resultam em feiras livres, projetos de arte em comunidades, ocupação de praças de bairros, vendas ambulantes, festas ao ar livre ou simples grafites em

medianeiras abandonadas. A sua flexibilidade, diversidade – de público, de organização, de efeitos – e a fluidez com que acontecem, potencializam tais realizações e transgridem a formalidade estrutural do espaço público, ao lidar diretamente com as regras impostas pela cidade.

Pensando nisso, o uso de um espaço em determinado intervalo de tempo – mesmo que curto e pontual – por ações dotadas de significado e identidade, transmitem e criam lugares, sendo eles efêmeros ou não. Essa improvisação colide diretamente com a lógica racional de produção e utilização do espaço, reproduzindo um cotidiano marcado pela presença nas ruas, convívios reais e trocas simultâneas de experiências.

Entende-se, à vista disso, que as intervenções temporárias recriam e reestabelecem as condições necessárias à geração de novos lugares da cidade, proporcionando aos espaços subutilizados um novo caráter identitário – mesmo que temporariamente – e dotando-os de um significado comum às pessoas que dele partilham. O uso efêmero garante um ecoar de possibilidades cotidianas que podem ser usadas coletivamente, recorrendo às soluções simples como a utilização alternativa de mobiliários, o uso artístico das calçadas ou simplesmente o encontro grupal em um determinado local da cidade.

Aproximação: O Movimento “Eco Praça” na cidade de Natal - RN

Como discutido, os Movimentos temporários diversos têm surgido nas grandes cidades como forma de resistência, para confrontar os padrões individualistas de vivência do espaço, as pressões do capital na mercantilização da cidade e um modelo de planejamento que segrega e exclui a vida pública. Nesse contexto, tem surgido nos últimos anos na cidade de Natal - RN, movimentos temporários diversos, representados por ocupações efêmeras materializadas na arte, na cultura e nas práticas de lazer, que retomam os espaços públicos tidos como subutilizados.

Tais ações, convertem o espaço público em palcos de eventos com expressões artísticas, como a dança e a música, com bazares culturais e outras oportunidades de trocas comerciais; e o mais importante, criam lugares afetivos e ativos que proporcionam

conversas e trocas de experiências. Segundo Alessandra Olivi (2012), esse controle do espaço pelos movimentos sociais adquire relevância particular em um contexto onde a privatização, a homogeneização, a mercantilização e a vigilância do espaço passam a alterar os valores públicos, sociais e políticos.

Nesse sentido, o movimento “Eco Praça” em Natal - RN se apresenta como um movimento efêmero de apropriações de praças subutilizadas, que conseguiu alterar, ainda que temporariamente, as suas funções e formas de apropriação de lugar de passagem para espaços de integração e convivência no cotidiano das comunidades onde se inserem.

Iniciado em 2013 na Praça dos Eucaliptos, localizada no bairro de Candelária, suas ações tiveram prosseguimento e destaque até o ano de 2016, promovendo a ocupação de dez praças em nove bairros – Candelária, Capim Macio, Potengi, Cidade Alta, Mãe Luiza, Ponta Negra, Neópolis e Petrópolis – do município; um espaço semi-público – a Cidade da Criança; e um espaço privado – a fundação Hélio Galvão, ambos em Natal. Ainda, em outros momentos, realizou

atividades no interior do estado do Rio Grande do Norte, nos municípios de Pedro Avelino e Lajes. Para este artigo, foram destacadas apenas as dez praças, excluindo as demais ocupações (Quadro 1 e Figura 02).



Figura 2. Localização por bairros das praças ocupadas pelo movimento entre 2013 e 2016 (fonte: produzido pelas autoras a partir de Carvalho, 2017).

Quadro 1. Localização das praças por bairros (fonte: produzido pelas autoras em 2018 a partir de Carvalho, 2017).

Praças	Bairros x Regiões Administrativas de Natal	
	Bairro	Região
Praça do Ralf	Lagoa Azul	Norte
Área de Lazer Panatis	Potengi	Norte
Praça André de Albuquerque	Cidade Alta	Leste
Praça 7 de Setembro	Cidade Alta	Leste
Praça Cívica	Petrópolis	Leste
Praça Edgar Borges	Mãe Luiza	Leste
Praça dos Eucaliptos	Candelária	Sul
Parque de Capim Macio	Capim Macio	Sul
Praça Central de Neópolis	Neópolis	Sul
Praça Omar O'Graddy	Ponta Negra	Sul

Da configuração morfológica dos espaços: As praças e seus respectivos entornos

Ao tratar das dez praças discutidas neste artigo, cabe apresentar algumas notas sobre a configuração espacial e a divisão administrativa do município, assim como uma abordagem geral de alguns dos bairros

nos quais elas se inserem. De acordo com o Anuário Estatístico do município de 2018, publicado pela SEMURB4, Natal se divide em quatro regiões administrativas (Norte, Sul, Leste e Oeste), sendo a Região Norte a maior delas em superfície e em população, envolvendo sete bairros. Neste trabalho,

devido ao recorte da ocorrência das ocupações, foram analisadas dez praças localizadas nas regiões Norte, Sul e Leste, em nove bairros da cidade.

Para entender a inserção do movimento nessas regiões, cabe evidenciar alguns aspectos urbanísticos, especialmente os referentes à oferta de serviços e equipamentos coletivos. A Região Norte possui 55 equipamentos desportivos (quadras, estádios, campos de futebol) e 62 praças; a Região Sul possui 34 equipamentos e 87 praças; a Região Leste 16 equipamentos e 74 praças; e a Região Oeste, 18 equipamentos e 31 praças. Com isso, nota-se que a Região Oeste – única a não possuir intervenção em suas praças – é a mais carente de equipamentos de lazer públicos (SEMURB, 2018, p. 152).

Ainda com relação às atividades instaladas e à infraestrutura, os bairros de Candelária, Capim Macio e Ponta Negra (Região Sul) são predominantemente residenciais, com uma grande diversidade de serviços e comércios localizadas nas avenidas principais, e seus moradores, em sua maioria, se inserem nos extratos de média e alta renda, residindo em casas e apartamentos de médio e alto padrão. Enquanto os bairros de Mãe Luiza (região Leste), Potengi e Lagoa Azul (Lagoa Azul) concentram uma população de pouca renda (até três salários mínimos) e que vivem, em sua maioria, em condições de precariedade urbanística e de moradia (Semurb, 2018).

Com relação às praças escolhidas pelo movimento “Eco Praça”, cabe destacar: 44,44% das praças utilizadas estão localizadas em conjuntos habitacionais que deram origem ou impulsionaram a ocupação do solo dos respectivos bairros (Candelária, Lagoa Azul, Potengi, Ponta Negra e Neópolis), e muitas delas são espaços centrais em seus bairros, lugares mais legíveis e de maior movimentação de pessoas, moradores ou passantes. Constatado esse cenário, foi possível analisar a forma como o movimento enxerga a escolha e a ocupação dos espaços para a realização das suas atividades e a importância dessas escolhas para o sucesso das suas intervenções.

Como referido, as intervenções do movimento “Eco Praça” se caracterizavam inicialmente como ocupações simples, organizadas por poucas pessoas por meio das

redes sociais. Tais realizações ocorriam de forma desprestigiada e se manifestavam em cangas estendidas, pequenas vendas, rodas de conversas e apresentações musicais pontuais. Para Adriana Sansão Fontes (2013), essas ações eventuais de poetização e reconquista da cidade se intensificaram nos últimos anos, muitas vezes motivadas pelas redes sociais, movidas por uma causa comum de usar a cidade, e buscaram nas estratégias de intervenções temporárias reestabelecer um elo com o cotidiano e com a vida coletiva.

Com o avanço das experiências, as ocupações foram se ampliando e agregando novos participantes de diferentes tribos e idades, estimulando o surgimento de novas demandas e evidenciando a necessidade de estruturação do movimento, como o apoio do poder público e o patrocínio de empresas privadas. As ações se converteram em grandes encontros marcados por práticas esportivas, apresentações culturais e musicais, hortas urbanas, conversas e discussões sobre temas atuais, barracas gastronômicas e bazares de diferentes estilos; tendo como principais atores: os organizadores do movimento, expositores e apoios, moradores do entorno das praças analisadas e os participantes.

Mesmo estruturado em ações pontuais, o movimento “Eco Praça” reafirma a necessidade de reocupar a cidade através do corpo, do uso do espaço público e da coletividade transcrita nessas apropriações. Essas intervenções, tornam-se revolucionárias por criarem uma nova consciência sobre como ocupar os largos, parques, praças, de maneira simples e desprestigiada; proporcionando através de diversos atrativos um novo sentido de lugar a esses espaços. Nesse sentido, também se encontra o olhar de David Harvey (2012), quando afirma que

[...] as táticas das ocupações consistem em tomar um espaço público central [...] e convertê-lo em um espaço político de iguais, um lugar de discussão aberta e debate sobre o que esse poder está fazendo e as melhores formas de se opor ao seu alcance. Essa tática [...] mostra como o poder coletivo de corpos no espaço público continua sendo o instrumento mais efetivo de oposição quando o acesso a

todos os outros meios está bloqueado
(Harvey, 2012, p.64).

Nesses novos movimentos, o ato de reocupar passa a ser uma luta constante por espaços mais dignos e uma melhor qualidade da vida urbana, seja ela proporcionada por uma infraestrutura mais eficiente, por maiores atrativos – música, arte, feiras ao ar livre –, assim como novas possibilidades de encontros, marcados por uma maior corporeidade na cidade, tudo isso acontecendo de maneira simples. Diante disso, torna-se relevante compreender as ações realizadas pelo movimento “Eco Praça” na busca da relação dessas práticas com o restabelecimento das condições de vitalidade – mesmo que temporárias – nos locais ocupados, como também o seu real significado para a população natalense e seus visitantes.

Percursos metodológicos e resultados prévios

Métodos e técnicas aplicados à pesquisa

Buscou-se com este artigo demonstrar como as intervenções temporárias realizadas pelo Movimento “Eco Praça”, na cidade de Natal, durante o período de 2014 à 2016, tiveram um impacto significativo no uso e na apropriação das praças utilizadas pelas ações, assim como nos seus entornos, recorrendo-se a uma análise morfológica e perceptiva.

Cabe mencionar que a pesquisa foi estruturada em dois momentos: no primeiro foi realizada uma análise morfológica das praças e seus entornos a partir da observação e da catalogação de atributos físicos; no segundo, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os principais agentes envolvidos. Neste artigo, recortamos apenas a análise morfológica, e para tanto, recorreu-se às contribuições dos seguintes autores: Philippe Panerai (2006), Ferdinando de Moura Rodrigues (2005), Roberto Lobato Corrêa (2004), Robba e Macedo (2002), Kevin Lynch (1990), Jan Gehl (2015) e Jane Jacobs (2014).

A primeira etapa da análise consistiu na escolha das intervenções a serem analisadas, baseando-se no recorte temporal e nos atores a serem entrevistados.

A partir do recorte, demonstrado no quadro 1, foram analisados os atributos físicos, aos

quais se agruparam em três níveis para uma melhor caracterização dos espaços ocupados:

1. configuracionais, onde se analisa o entorno imediato e os elementos constituintes das praças a partir de uma classificação tipológica;
2. perceptivos, destacando o significado e a legibilidade;
3. físicos e paisagísticos, com atenção especial para os equipamentos urbanos, o plano de suporte, a segurança e a arborização.

Ao tomar como referência a estrutura metodológica proposta por Panerai (2006), a análise configuracional foi estruturada para enfatizar a relação com a cidade e os padrões de ocupação do entorno imediato (levando em consideração as quadras mais próximas à praça) com destaque para os usos e atividades e a intensidade construtiva dada pelo gabarito. Essa análise dos padrões de ocupação também procura realçar as relações entre a arquitetura do entorno e a rua, destacando os graus de acessibilidade e integração (aberturas, fechamentos) nos termos definidos por Ferdinando Rodrigues (2005). A classificação das tipologias das praças teve como referência Robba e Macedo (2002), levando em consideração uma análise mais paisagística, e Rodrigues (2005) ao analisar de forma mais geométrica.

Quanto à percepção, utilizou-se os conceitos de visibilidade e legibilidade propostos por Lynch (1990), buscando compreender a imagem dos usuários sobre as praças no contexto da cidade, seja pela sua tipologia, pelo do reconhecimento visual e dos elementos simbólicos no seu entorno.

No estudo dos elementos físicos, considerou-se fatores como: grau de conservação, quantidade e distribuição dos equipamentos urbanos; os desníveis, rampas e acessos; segurança – presença de policiamento e sinais de vandalismo para caracterizar o plano suporte; quantidade de árvores, vegetação predominante, porte predominante, e relevância do sombreamento, sem levar em consideração análises quantitativas mais aprofundadas através dos conceitos de Robba e Macedo (2002).

Alguns resultados da análise morfológica

A partir desse estudo, tem-se que as praças localizadas na Região Norte (Praça do Ralf e Área de Lazer Panatis) possuem em comum

o fato de estarem em áreas mais degradadas e descuidadas do olhar do poder público. Os dois espaços têm seus equipamentos bastante depredados e necessitados de manutenção, apesar de constataremos a intensidade do uso e da apropriação do lugar pela população residente no entorno e nos bairros onde se inserem.

A Praça do Ralf está localizada no Bairro de Lagoa Azul, mais precisamente no Conjunto Gramoré, entre as Avenidas Guáira e Tocantina, em uma área predominantemente residencial, de baixo gabarito e de fácil conexão com a cidade, além de estar adequadamente ajustada às necessidades do pedestre e ser totalmente permeável e acessível, física e visualmente. Diferente disso, observou-se que a Área de Lazer Panatis5 (figura 3) tem seu único acesso público em uma importante avenida coletora da cidade – Av. João Medeiros Filho6 –, fato que dificulta o acesso livre dos pedestres que circulam na sua outra margem, além de possuir um cercamento e ter seu horário de funcionamento limitado. Essas reflexões inferem em como o movimento tratou essas intervenções e as relações estabelecidas entre os ocupantes dessas áreas, as ações temporárias e os novos participantes, levados por essas realizações a participarem da ocupação.

As Praças André de Albuquerque, 7 de Setembro e Cívica ou Pedro Velho, localizadas na Região Leste, destacam-se pelo valor simbólico e patrimonial, principalmente por serem berço e palco das principais manifestações políticas e sociais ocorridas na cidade desde a sua fundação. Além disso, evidenciam-se nos seus entornos a presença marcante de edificações de valor patrimonial, grandes instituições governamentais, e a abundância de atividades de comércio e serviços, o que contribuiu para um fácil acesso dos participantes, resultando em ocupações de grande impacto organizadas pelo movimento.

A visibilidade e o reconhecimento desses espaços dentro da cidade favoreceram ocupações mais bem-sucedidas, principalmente devido à facilidade de acesso a esses – seja por meio do transporte coletivo ou mesmo individual – e por estarem localizadas em áreas centrais, com muito movimento e próximos de diversas atividades institucionais, como a prefeitura de Natal, a Assembleia Legislativa do Rio Grande do

Norte e o Tribunal de Justiça do Estado. Ainda, trata-se de locais bastante permeáveis, sem cercamentos, desníveis ou barreiras físicas, fato que contribuiu também para esses usos.

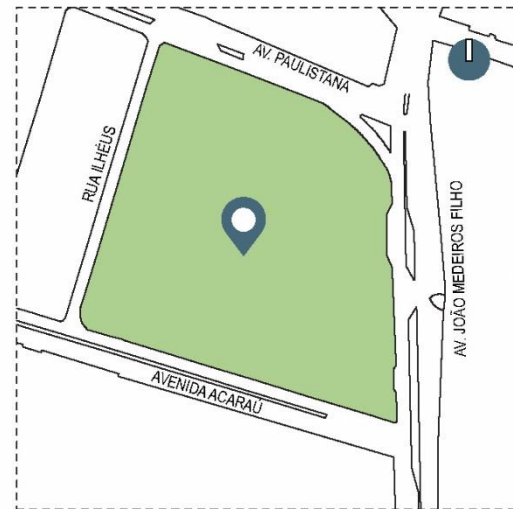


Figura 3. “Eco Praça” na Área de Lazer Panatis, Região Norte, Natal (fonte: Carvalho, 2017).

Igualmente localizada na Região Leste, a Praça Edgar Borges traz características diferentes das mencionadas anteriormente, por se tratar de uma área mais periférica e de menos visibilidade dentro da cidade, ao se encontrar em um bairro residencial socialmente vulnerável socioeconomicamente (Mãe Luiza), e localizado em uma área de acesso mais restrito (sobre um morro). Apesar disso, em uma visão micro, o seu espaço físico é bastante permeável, de fácil reconhecimento no bairro por estar situada em sua área central, próxima à Igreja Católica Nossa Senhora da Conceição e ao Centro Sócio Pastoral local.

No seu entorno, nota-se a predominância de edificações de uso comercial, de um pavimento e com fachadas de grande

permeabilidade em relação ao espaço público. A praça não possui policiamento e apresenta sinais de vandalismo, assim como equipamentos depredados, mas, apesar disso, os moradores entrevistados afirmam que a área é tranquila e bastante frequentada em todos os horários. Contudo, durante a ocupação pelo Movimento “Eco Praça”, foi observada a pouca presença de participantes externos – de outros lugares da cidade, em comparação a uma participação destacada dos moradores do bairro.

Na Região Sul, a Praça dos Eucaliptos, localizada no bairro de Candelária, foi o espaço mais utilizado pelo movimento para suas intervenções, tendo sido ocupada sete vezes em três anos. Ao longo das análises e conversas com participantes e com a própria organização, notou-se que o fato se deu principalmente pela localização e a proximidade de moradia do organizador, mas também pelas características físicas e ambientais da praça. A Praça dos Eucaliptos (figura 4) se destaca pela sua centralidade, pela proximidade com vias estruturantes e instituições de destaque (Avenidas Salgado Filho e Prudente de Moraes e Universidade Federal), pela grande área sombreada proporcionada pelos eucaliptos durante quase todo o dia, além do fácil acesso no interior do bairro e entre esse e a cidade.

A escolha dessa praça para diversos eventos do movimento reafirma a importância geográfica, física e simbólica adotada na escolha do espaço a ser ocupado, o que demonstra certa exclusão de áreas mais periféricas e de difícil acesso. Apesar disso, é de suma importância apresentar a ocupação dessas praças como momentos de reapropriação, os quais, mesmo temporários, fomentaram discussões, encontros e outras ações, desencadeadas pelo movimento inicial da “Eco Praça”.

Ainda na Região Sul, o Parque de Capim Macio, a Praça de Neópolis e a Praça Anjo Azul, estão situados em bairros de classe média e de localização geográfica favorável no contexto da cidade. Os bairros de Capim Macio, Neópolis e Ponta Negra, destacam-se pela proximidade com avenidas principais da cidade – Avenida Roberto Freire, Salgado Filho e Ayrton Senna – e se constituem como importantes áreas residenciais, de serviço e comércio variados.

O Parque de Capim Macio foi o segundo espaço mais utilizado pelo movimento “Eco Praça”, tendo um total de seis ocupações realizadas entre os anos de 2014 à 2016. Todas as ocupações tiveram uma temática de apropriação: primavera, permanência e sustentabilidade criativa. Acredita-se que essa popularidade na escolha do Parque como palco ao movimento se deu, principalmente, devido a sua localização privilegiada e a existência de outros grupos ativos que já realizavam ações na praça.

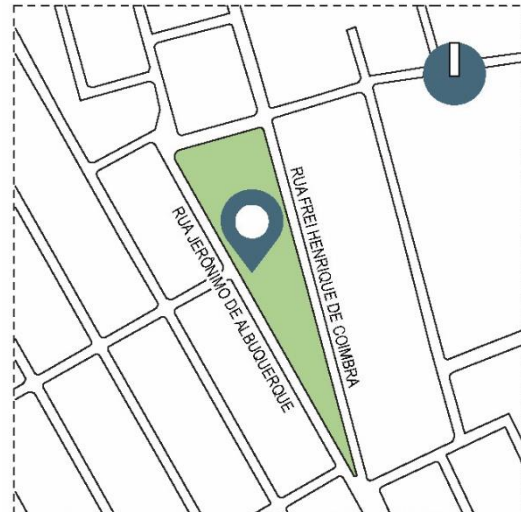


Figura 4. “Eco Praça” na Praça dos Eucaliptos, Candelária, Natal (fonte: Carvalho, 2017).

Considerações finais

Com as análises físicas, o contato com moradores dos entornos das praças e entrevistas realizadas com a organização, concluiu-se que em algumas situações, como o Parque de Capim Macio e a Praça Edgar Borges, a escolha do local pelo movimento foi motivada a pedidos de outros grupos atuantes nesses espaços. No Parque, o Grupo Amigos de Capim Macio, que já atuava com ações recorrentes no bairro, convidou a organização do “Eco Praça” a se mobilizarem

juntos; enquanto na Praça Edgar Borges, a ocupação foi realizada a pedidos da própria comunidade de Mãe Luiza por meio do seu Centro Sócio Pastoral. A partir disso, entende-se como necessária a importância de uma articulação constante entre os diversos movimentos sociais atuantes na cidade, seja por meio de parcerias, apoio ou reconhecimento.

A Praça Central de Neópolis e a Praça Omar O'Graddy (Praça Anjo Azul) em Ponta Negra, diferentes do Parque de Capim Macio, não se localizam em áreas com fluxo intenso de carros e pessoas, mesmo estando em áreas de centralidade nos seus bairros. As praças são bastante permeáveis visualmente e de fácil reconhecimento para quem não conhece os bairros; em Neópolis, seu maior uso ocorre pela manhã e final da tarde, principalmente por moradores do entorno; a praça Anjo Azul possui um uso menos frequente e se encontra mais depredada.

A Praça Central de Neópolis reúne significativa quantidade de equipamentos de esporte e lazer (quadras, academia, bancos), em sua maioria com problemas de manutenção. Tal situação, associada à iluminação precária, contribui para a sua subutilização, principalmente à noite. No caso da praça Anjo Azul, verifica-se a inexistência de equipamentos e a total ausência de manutenção, visto que o espaço se encontrava coberto de vegetação e lixo, o que contribui também para o seu pouco uso.

É importante destacar que a pouca iluminação no turno da noite, a degradação dos equipamentos das praças, assim como sinais de vandalismo, foram os indícios mais apontados pelos entrevistados como fatos agravantes da subutilização desses espaços. Nota-se o descaso do município enquanto gestor e mantenedor do espaço público, fato que tem contribuído para a estigmatização, estranhamento e medo em relação ao uso da cidade.

Por fim, conclui-se como a forma urbana das praças, assim como a relação com seus respectivos entornos, admitindo sua visibilidade e localização dentro da cidade, influenciaram a forma como as intervenções ocorreram – bem-sucedidas ou não. Admite-se que a diferença principal entre as ações – desde a quantidade de pessoas envolvidas, o número de atividades, a duração das ações – está intimamente ligada ao espaço escolhido

para as suas realizações. Pode-se afirmar que cada praça e seu entorno reagiu de maneira diferente às ações da “Eco Praça”.

Conclui-se ainda a constante necessidade de apropriação do espaço público, de forma efêmera ou não, de modo a reestabelecer as condições necessárias à democratização da cidade. Isso promoverá novos padrões de urbanidade e vitalidade e reconhecerá as conformidades existentes nesses espaços.

Portanto, entende-se que apesar do Movimento “Eco Praça” não ter obtido grandes transformações físicas nos espaços ao longo das suas ações, a sua significância se rebate no legado que é transmitido através da reinvenção de novos lugares na cidade. Assim como na criação de novos potenciais para o estabelecimento de novas relações de ação pessoa-ambiente e da promoção de uma memória coletiva movida por essas novas formas de resistir.

Notas

1 De acordo com o *Tactical Urbanism Guide*, o urbanismo tático se refere a uma abordagem urbana, organizacional e/ou liderada pelo cidadão para construção do sentimento de vizinhança usando intervenções de curto prazo, de baixo custo e escaláveis. Essas ações podem vir através de um *parklet*, uma pequena praça, pinturas no chão, grafiteagem; e são catalisadores temporários que buscam interferir no espaço urbano para demonstrar, através de soluções simples, como ele poderia ser utilizado de uma forma melhor. Disponível em:

<<http://tacticalurbanismguide.com/about/>>.

Acesso em: 15 Jun. 2018.

2 *Placemaking* é um processo de planejamento, criação e gestão de espaços públicos totalmente voltado para as pessoas, visando transformar ‘espaços’ e pontos de encontro em uma comunidade – ruas, calçadas, parques, edifícios e outros espaços públicos – em ‘lugares’, que eles estimulem maiores interações entre as pessoas e promovam comunidades mais saudáveis e felizes. Disponível em:

<http://www.placemaking.org.br/home/o-que-e-placemaking/>. Acesso em: 15 Jun. 2018.

3 Segundo Fabiana Dutra Britto e Paola Berenstein Jacques (2008), a corpografia seria a memória urbana no corpo, onde esse surge como um conjunto de condições interativas que expressa assim a sua corporalidade na forma da corpografia urbana. Essa corpografia é uma cartografia corporal, onde a experiência urbana se inscreve no próprio corpo daquele que a

experimental, mesmo que involuntariamente (Carvalho, 2017, p. 28).

4 O Anuário Natal 2017-2018 publicado pela Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal (SEMURB) apresenta informações gerais e específicas do Município referente aos aspectos sociais, demográficos, territoriais, econômicos, de infraestrutura, de serviços públicos e culturais. Disponível em: <
https://www.natal.rn.gov.br/bvn/publicacoes/anuario_2016.pdf>. Acesso em: jun. 2018.

5 A Área de Lazer do Panatis é um complexo de cultura e lazer localizado entre as avenidas Dr. João Medeiros Filho, Paulistana e Acaraú, no bairro Potengi, na Região Norte de Natal. Possui uma área de 29.222 m² distribuída em pista de cooper, quadras, parques, pista de skate e áreas verdes. Fonte: Carvalho, 2017.

6 A Avenida Doutor João Medeiros Filho é a maior e mais importante via da Região Norte de Natal, tendo seu início no bairro da Redinha e fim no bairro de Igapó.

Referências

Augé, M. (1994) *Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 5 ed. São Paulo: Papirus. 111p.

Carlos, A. F. A. (2007) *O lugar no/do mundo*. São Paulo: FFLCH. 85p.

Carvalho, M. C. R. (2017) *Práticas de resistência através de intervenções temporárias na cidade de Natal: o caso da Eco Praça*. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, UFRN, Natal – RN.

Castello, L. (2006) O lugar geneticamente modificado. *Arqtexto* (UFRGS), v. 9, p. 76-91, 2006.

Del Rio, V. (2003) Construindo o nosso lugar: Intersecções entre o mundo interior e o ambiente. *Cadernos do Proarq*. 7(7), 03-19. Disponível em: <http://cadernos.proarq.fau.ufrj.br/public/docs/cadernosproarq07.pdf>. Acesso em 07 de julho de 2019.

Del Rio, V. (1990) *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: Pini.

Fontes, A. S. (2013) *Intervenções temporárias, marcas permanentes. Apropriações, arte e festa na cidade contemporânea*. 1. ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra. v. 1. 398 pg.

Gehl, J. (2015) *Cidade Para as Pessoas*. São Paulo: Editora Perspectiva. 3 ed.

Harvey, D. (et al.). (2012) *Occupy: movimentos de protestos que tomaram as ruas*. São Paulo: Editora Boitempo. 64 p.

Jacobs, J. (2014) *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes. 3ª ed.

Lynch, K. (1990) *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes. 280 p.

Olivi, A. (2012) La política de los lugares: prácticas de resistencia en la ciudad contemporánea. In: *Jornada Sobre capital y territorio III*, Sevilla. Disponível em: http://ayp.unia.es/dmdocuments/scyt3_com09.pdf. Acesso em: 15 jun. 2017.

Panerai, P. (2006). *Análise Urbana*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 198 pg.

Queiroga, E. (2012) *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. 284 p. Tese (Livro de graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

Robba, F. e Macedo, S.S. (2002) *Praças brasileiras*. São Paulo: Edusp/ Imprensa Oficial do Estado [Coleção Quapá].

Rodrigues, F. M. (2005) *Forma, imagem e significado em estruturas urbanas centrais. Centro da cidade de Niterói. Projeto de Reestruturação Urbana*. Niterói: EdUFF / ProEditores.

SEMURB. Prefeitura Municipal. Secretaria de Meio Ambiente e Urbanismo. Anuário de Natal 2017. Natal, RN, 2018. Disponível em: <
<https://www.natal.rn.gov.br/semurb/paginas/ctd-102.html>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Temporary interventions in the public space of the city of Natal - RN: The case of the Eco Praça movement

Abstract. *The current conformation of cities and the marked distancing of people from public space have provided the appearance of social movements of different natures that claim new forms of use and appropriation of space. In this context, the Eco Plaza raça movement appears in Natal-RN as a temporary intervention project that is based on social mobilization, stimulating the use of underutilized squares, promoting the transformation in its use and appropriation by the city's residents. This article, which results from an exploratory research, analyzes these processes and the significance of this movement as an action of resistance at the local level with an emphasis on the morphology of the squares and the perception of the agents involved directly and indirectly.*

Keywords: *appropriation of public space, alternative territories, resistance, place, Eco Praça.*

Editor responsável pela submissão: Vinicius M. Netto

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Choques morfológicos e crises de sociabilidade no espaço universitário e no espaço urbano

Luiz Augusto Fernandes Rodrigues 

Universidade Federal Fluminense, Instituto de Artes e Comunicação Social, Departamento de Arte, Rio de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: luizaugustorodrigues@id.uff.br

Submetido em 25 de março de 2019. Aceito em 25 de abril de 2019.

Resumo. O presente texto busca discutir algumas permanências do modelo morfológico implantado no Brasil desde um pouco antes da metade do século XX até hoje, argumentando que se privilegiou aspectos formais em detrimento das relações sociais incitadas/permitidas pelos territórios. Retomou-se estudos realizados sobre a produção de espaços universitários, afirmando-se que a produção de determinados espaços urbanos de cidades contemporâneas - em especial aqueles tratados sob a lógica da atratividade turística, mas não somente - reforçam idealizações tão falaciosas quantas as primeiras. Criam-se, assim, morfologias distintas que pouco dialogam: sejam as rupturas observadas nas relações morfológicas entre espaço universitário e espaço urbano circundante, sejam em rupturas no interior do tecido urbano de modo geral. O texto se baseia em argumentações que buscam reforçar qualidades urbanas assentadas nas possibilidades de reforço da sociabilidade, ponderando que tais preceitos são minimizados por lógicas que privilegiam a carga imagética dos espaços em detrimentos de demais valores socioculturais.

Palavras-chave. espaço universitário, espaço urbano contemporâneo, sociabilidades, planejamento urbano e cultural.

Introdução

Meus estudos de doutorado desenvolvidos nos anos 1990 me levaram a concluir/constatar que o modelo urbano e arquitetônico modernista se revelou falacioso, mesmo que tendo se constituído como modelo cristalizado no Brasil (Rodrigues, 2001). Falacioso tanto no sentido de que uma das máximas da arquitetura modernista "a forma segue a função" se mostrou muito mais uma retórica discursiva do que um parâmetro norteador de muitas morfologias urbanas e tipologias arquitetônicas, podendo-se argumentar que mesmo sob tal "máxima", se produziu *campus* e cidades universitárias povoadas de edifícios-ícones muitas vezes com graves deficiências de utilização (como questões sonoras e ambientais do Instituto Central de Ciências [ICC] da Universidade de Brasília [UnB], projetado por Oscar Niemeyer, entre outros exemplos), assim como a preconização de se ter o espaço universitário

como um dos setores conformadores da planejada cidade moderna (conforme preceituada pela Carta de Atenas, de 1933) promoveu, em muitos casos, uma ruptura desastrosa e elitizada entre cidade e universidade.

Em complemento a isso, os ideários do planejamento estratégico contemporâneo da virada do século XX para o XXI, ao invés de se afastar de soluções que já vinham se mostrando desagregadoras, vão na direção de acirrar determinadas características setorizantes e excludentes (mesmo que travestidas de inclusivas e diversificadas) que privilegiam as relações econômicas em detrimento das relações sociais, produzindo espaços de forte atratividade turística e de investimentos de capitais internacionais globais, mas que não potencializam relações de sociabilidade e de apropriação espacial mais efetiva. Pode-se observar tais resultados tanto nos estudos que desenvolvi sobre as soluções urbanas implementadas na cidade

de Niterói/RJ, a partir de projetos arquitetônicos de Oscar Niemeyer (Rodrigues, 2015a; 2015b), assim como diversos estudos sobre regeneração de áreas portuárias pelo mundo afora, como no caso da região do Porto Maravilha (Rio de Janeiro/RJ) que apontam o mesmo tipo de solução: espaços de forte atratividade turística e de consumo estruturados a partir de soluções arquitetônicas emblemáticas "assinadas" pelos mais reconhecidos arquitetos internacionais.

Acrescente-se, ainda, que se percebe inclusive soluções arquitetônicas contemporâneas falaciosas, conforme comentado anteriormente em relação ao *campus* universitário; "a forma segue a função" parece nem sempre vigir mesmo hoje em dia, podendo-se ilustrar com projeto do próprio arquiteto Oscar Niemeyer: o projeto do Teatro Popular Oscar Niemeyer apresenta uma parede lateral toda em vidro, o que o torna inadequado à função teatral quando se considera a entrada de luminosidade, tanto de dia quanto à noite. Também em relação às morfologias urbanas percebe-se muito mais permanências do que rupturas quando se observa o modelo norteador de meados do século passado e o modelo atual, mesmo após toda as críticas tecidas em relação ao modelo urbano modernista: setores inteiros de muitas de nossas cidades ainda são pensados/planejados desconsiderando a necessária diversidade funcional dos espaços (cf. Jacobs, 1977, entre outros). Como exemplo podemos citar o Caminho Niemeyer em Niterói/RJ (que será melhor explorado ao longo deste artigo) que apresenta uma grande área formada por apenas edifícios com uso cultural, caracterizando-se como um local pouco frequentado (à exceção de momentos de fluxo de turistas ou de grandes eventos) por conta de sua monofuncionalidade (a apropriação desse local por jovens em busca de utilizar suas superfícies lisas para prática de alguns esportes é reiteradamente "negada", como será mais detalhadamente explorado).

Se o *campus* moderno/modernista se mostrou um modelo falacioso uniforme/uniformizador, o modelo urbano atual se mostra regido por lógica similar.

Ressalte-se, aqui, breves referências empíricas: o modelo urbano implantado nos espaços físicos da maioria das universidades

brasileiras se mostrou tão cristalizado que algumas tentativas de ruptura se revelaram inócuas. A excessiva setorização do espaço universitário no interior de tecidos urbanos, o isolamento espacial e ruptura morfológica (modelo modernista intra-campus *versus* soluções mais vernaculares extra-muros) embora tenham gerado soluções guetificadas, se mostraram tão enraizadas e cristalizadas que inviabilizaram propostas diferenciadas desse modelo. Exemplos são muitos, mas destacamos aqui três momentos conjunturais: a implantação da Cidade Universitária da Universidade do Brasil a partir do final dos anos de 1930; a construção do Campus Universitário da Universidade de Brasília no início dos anos 1960; a tentativa derrotada de implantar a área de ciências humanas da Universidade Federal do Maranhão em parte do Centro Histórico de São Luís.

Soluções urbanas mais contemporâneas vêm produzindo espaços de forte atratividade turística assentada em valores icônico-imagéticos, mas nem sempre acompanhados de soluções que potencializem suas dimensões sócio-relacionais; voltaremos e exemplificaremos tal assertiva mais à frente.

Este texto busca reforçar a necessidade de soluções urbanas capazes de se contrapor a essa lógica, se configurando como alternativas que possam justificar a expressão de Walter Benjamin (2012, p. 245) ao propor "escovar a história a contrapêlo". Busca-se refletir sobre a produção do espaço e as práticas socioculturais resultantes e vislumbrar/flagrar formas de produção de espaço que tragam reforço à sociabilidade.

Resistências e cristalização do moderno na arquitetura brasileira

O Rio de Janeiro do século XIX nos lembra a cidade grega. Não que o tivéssemos dividido em uma área sagrada, e outra residencial e pública; em certos casos, até tínhamos os mosteiros e igrejas coloniais assentados nos principais morros centrais. Não é a isso que pretendo me ater, mas sim olhar a realidade habitacional daquele momento – o século XIX –, onde elites ricas e população pobre conviviam lado a lado, tendo como diferenciação entre eles forma e tamanho de suas residências e não locais propriamente separados conforme a condição econômica, tal qual a cidade da antiguidade grega.

Essa convivência espacial de classes diferentes acirra-se tanto com a vinda da corte portuguesa para o Brasil (aumentando quantitativamente a elite, aristocrática), quanto com a ascensão da economia cafeeira e a independência política (aumentando quantitativamente a elite, urbana e capitalista), momento em que o centro da cidade passa a acolher, cada vez mais, escravos livres e homens pobres dedicados aos serviços urbanos. São duas ordens econômicas que se sobrepõem – escravista e capitalista – e duas classes distintas que se avizinham.

A partir de fins do século XIX, os novos meios de transporte implantados na antiga cidade colonial – bonde a burro e trem a vapor – vão permitir que tais classes tão díspares tomem direções opostas, uma rumo ao sul, outra rumo ao norte. Coube, principalmente, à área central, ainda manter usos comuns para classes diferentes, porém não por muito tempo, pois as reformas urbanas do início do século XX vão tratar de pôr “ordem” ao espaço urbano central carioca.

Com justificativas que vão desde melhores condições de higiene e saúde pública até o embelezamento e ordenamento necessários para pôr a capital da República no rol das “modernas” cidades do mundo, inicia-se, de forma mais explícita, o processo de apartamento das distintas classes sociais da cidade.

Não pretendo alongar-me nesse período – já tão trabalhado sob infintos enfoques –, e sim, apenas, ilustrar esquematicamente os primeiros momentos de guetificação, daquela que se tornaria a primeira cidade brasileira a entrar nos rumos da modernização urbana.

A velha cidade colonial, de feições medievais (ruas estreitas, densos casarios mesclando moradia e trabalho, ocupações estratégicas dos morros) cedia lugar a um ideal novo: modernas áreas portuárias, modernos meios de transporte – o bonde elétrico e o automóvel –, modernos edifícios-símbolos da nova ordem capitalista, cafeeicultura e imobiliária. Enquanto estilo arquitetônico, vivia-se, ainda, sob o signo de um ecletismo de cunho classicista, ou mesmo neocolonial. A forma urbana modernista virá somente depois.

É nos anos 1930 que as correntes arquitetônicas modernistas vão ter eco no Brasil. O país em construção durante o Governo Vargas é o país em fase de

modernização: política, industrial, financeira e espacial.

O Brasil já vinha despontando, nos primeiros anos do século, no campo literário e artístico modernista. Só para lembrar: o manifesto futurista divulgado por Oswald de Andrade em 1912; as exposições de arte moderna de Anita Malfati (em 1917, em São Paulo) e de Di Cavalcanti (em 1921, no Rio de Janeiro); a Semana de Arte Moderna em 1922; a publicação de *Macunaíma* de Mário de Andrade em 1928. Em termos de arquitetura, era o neocolonial que ganhava adeptos e que marcava um movimento de renovação de cunho nacionalista. Chamando a si, também, o cunho nacionalista, o modernismo tenta impor-se como “arte nacional sem nacionalismos”, conforme palavras de Di Cavalcanti. Le Corbusier foi o paradigma dessa vertente arquitetônica moderna.

Pesquisei, ao longo da década de 1990, morfologias do espaço universitário. Peguemos como ilustração o projeto da Cidade Universitária da Universidade do Brasil. Embora tenha havido todo um empenho por parte do Governo Federal, representado aqui na figura do Ministro Gustavo Capanema, foram difíceis os caminhos desse projeto modernista. As tendências eram várias e as opiniões da intelectualidade e dos técnicos da época divergiam em muitos pontos. As propostas da equipe italiana Piacentini-Mopurgo, volta e meia, eram retomadas. As ideias formuladas por Le Corbusier, embora tenham influído no projeto finalmente levado a cabo, não foram aceitas totalmente. Enfim, o projeto que visava dar forma nova à materialização arquitetônica-urbanística no Brasil da maneira mais abrangente, e com o respaldo do Governo Federal, não foi hegemônico naquele momento, haja vista a longa demora e as alterações a que foi submetido o projeto urbanístico daquela universidade.

Se a construção do MES - Ministério de Educação e Saúde¹ - já dera alguns louros ao governo varguista², como promotor da nova arquitetura moderna, a construção da Cidade Universitária ratificaria e assentaria, definitivamente, tal posição. Os caminhos, no entanto, esbarraram em resistências. No final, vence o projeto modernista de inspiração corbusiana. Mais do que isso, aos poucos vai despontando e marcando definitivamente o seu lugar, a moderna arquitetura brasileira. “O Pavilhão Brasileiro na Feira Mundial de

Nova York, em 1939-40, consagrou definitivamente Lúcio Costa e Oscar Niemeyer”, como nos afirma o professor Carlos Lemos (1979), abrindo o caminho que os colocaria na posição de emblemas nacionais de nossa arquitetura.

Estabeleci, a partir de minhas pesquisas de pós-graduação, três diferentes fases da implantação do modernismo arquitetônico no Brasil: a construção do signo modernista (e as resistências inerentes à construção de um novo signo, de uma nova ordem estético-cultural); a naturalização desse signo, a sua incorporação definitiva; e, uma vez perfeitamente incorporado, a idealização que fez dele um signo estanque (e as resistências domoderno a mudanças, a alterações em seu significante). Tal periodização tem rebatimentos claros quando se observa o espaço universitário brasileiro:

- 1ª fase (1930/1960) - caracterizada pelas propostas de Cidades Universitárias, seguidoras de uma ótica funcional conforme retratada na Carta de Atenas (1933). Pela Figura 1, observa-se: a) a setorização prevista para o Plano Diretor da Universidade Federal do Rio de Janeiro/UFRJ; b) a separação formal entre espaço urbano e espaço universitário, unidos por duas pontes, assim como a morfologia interna do campus que, através de grandes quadras e separação de acessos motorizado e peatonal, corrobora a ruptura com a morfologia mais vernacular que estrutura o tecido urbano (aqui não representado).
- 2ª fase (nos 20 anos seguintes) - caracterizada pelos modelos de *Campi Universitários*, definidos segundo uma ótica muito próxima à anterior, e diferenciando-se daquela, principalmente, em relação ao tratamento dos edifícios. Pela Figura 2, observam-se o zoneamento setorizado e a separação dos meios de acesso – motorizado e peatonal – tal como observado na Figura 1.
- 3ª fase (pós-1980) - caracterizada pela manutenção do modelo anterior, embora este apresente claros sinais de esgotamento e muitas críticas. Vê-se

surgirem propostas de revisão do modelo, que praticamente não saem do papel, ou são inexplicitamente rejeitadas. Importante exemplo foi o que aconteceu com a Universidade Federal do Maranhão. No início dos anos 1980, técnicos do MEC (Ministério da Educação e Cultura) conseguiram convencer o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) quanto à aplicação dos recursos financeiros contratados junto ao Acordo MEC-BID III na consolidação de ao menos parte da área física daquela universidade no Centro Histórico (no caso, a área de ciências humanas, que não demandaria instalações e laboratórios mais complexos e diferenciados). Convence-se o agente financiador, mas a proposta foi rejeitada pela comunidade universitária. A Figura 3 nos apresenta a proposta do MEC de utilização de quadras no Centro Histórico.

Esta periodização pode ser associada às reflexões em formulação: a) uma 1ª fase, caracterizada pela resistência ao modernismo, e que seria o momento dos esforços para sua implementação; b) uma 2ª fase, na qual o projeto de modernidade da arquitetura brasileira já se encontra definitivamente assentado; c) uma 3ª fase, desdobramento da anterior, na qual se vê uma pregnância tão acirrada do modelo, que inviabiliza qualquer proposta de ruptura, na qual o que se constata é a resistência do moderno. Uma idealização da modernidade, tida então como modelo único, não pluralizado, cristalizado.

Tecidas, anteriormente, algumas das forças que compuseram a 1ª fase, vejamos, então, certas forças que compõem as demais.

O modelo urbano modernista, proposto ao longo da década de 1930, encontrou eco nas propostas de algumas das maiores universidades brasileiras: a UB (hoje UFRJ), a USP, a UFMG³, principalmente. Encontrou ressonância, também, em várias propostas de renovação e/ou ampliação urbana, podendo-se destacar o projeto do bairro da Pampulha em Belo Horizonte como o de maior relevância, e aquele que poria Oscar Niemeyer como o emblema, não só de nossa arquitetura oficial, mas,

efetivamente, como o emblema da arquitetura brasileira.

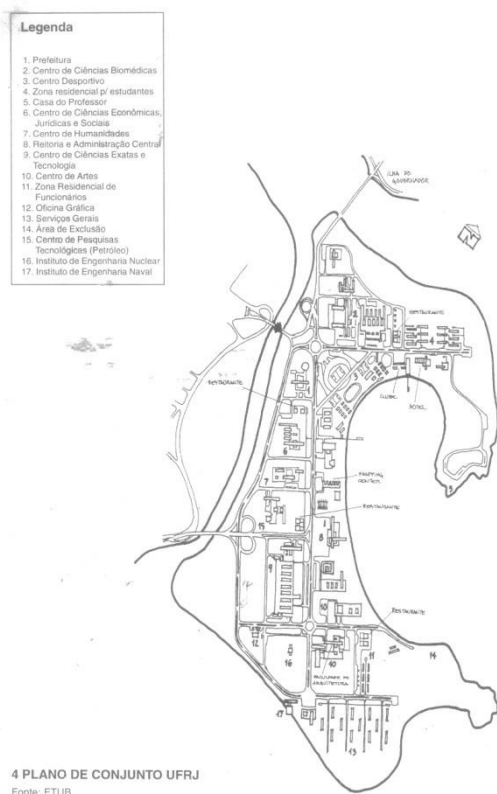


Figura 1. Plano físico da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), conforme acervo do Escritório Técnico da Universidade do Brasil (ETUB) (fonte: ETUB *apud* Rodrigues, 2001, p. 98)

Quando a II Guerra Mundial acabou, a arquitetura brasileira já tinha cruzado fronteiras. Em 1942 o Museu de Arte Moderna de Nova York fizera uma exposição sobre nossa arquitetura, confrontando o tradicional e o moderno, da qual resultou a publicação *Brazil Builds*, com 40 projetos modernistas.

Não existiam mais motivos para se buscar técnicos estrangeiros, tínhamos os melhores. Niemeyer projetou a Pampulha (1939-1941) e, junto com Lúcio Costa, Brasília (1957-1961). Se Getúlio Vargas e Gustavo Capanema haviam sido os mecenas da primeira fase, Juscelino Kubitschek foi o da segunda - enquanto Prefeito de Belo Horizonte depois Presidente do Brasil. O Rio de Janeiro a capital-ícone da primeira fase; Brasília a capital-ícone da segunda. Como asseverou Carlos Nelson dos Santos (1988, p. 43-44):

Construída Brasília, falácia democrática oferecida ao consumo da parcela mínima da população brasileira que podia assumir a 'cidadania' proposta pelo Plano-Piloto, dedica-se, nos anos 60, a oferecer os mesmos esquemas racionalistas para os de mais baixa renda. [O Governo] Financia, através do BNH, os Conjuntos Habitacionais.

[...]

As cidades teriam de se configurar pelo código racionalista porque todos os brasileiros, não importando as enormes diferenças interclasses, teriam em comum uma só razão.

Ao modelo morfológico de Brasília, baseado na rígida separação dos espaços por funções específicas (o que é, na verdade, ainda um reflexo da Carta de Atenas com suas funções urbanas: morar, trabalhar, circular, sedivertir), juntou-se o modelo educacional universitário proclamado por certos setores da sociedade, e posto em prática a partir da criação da UnB/Universidade de Brasília. O ensino separado em setores (departamentos) permitia que o espaço se moldasse segundo a mesma lógica. Os *campi* universitários serviriam, então, como palco de realizações urbanas racionalistas/modernistas.

Assistiu-se, nas décadas que seguiram a criação da UnB, a soluções reflexas desta, fosse no norte ou no sul, fosse em universidades públicas ou privadas, leigas ou confessionais.

As críticas ao modernismo pouco conseguiam atingir a produção arquitetônica brasileira. Estávamos imbuídos da certeza do modelo certo, afinal, fora ele que melhor divulgara o País. Sua grandiosidade era possível e desejável a um *Brasil-grande-potência e país do milagre econômico* - máximas da conjuntura da ditadura militar vigente no País de 1964 a 1985. As grandes somas em empréstimos mundiais contratados junto ao BID/Banco Interamericano de Desenvolvimento, mais do que melhorar a qualidade do ensino e da aprendizagem nas universidades, serviam para dotar-lhes de modernos espaços físicos.

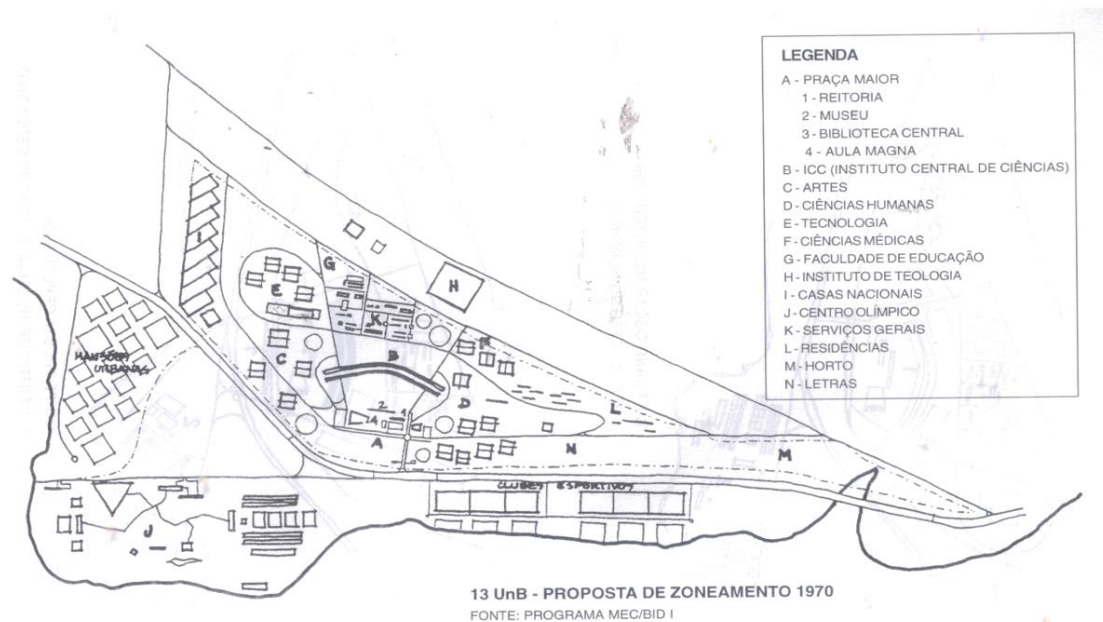


Figura 2. Plano físico da Universidade de Brasília (UnB), conforme proposta de zoneamento constante dos documentos do Acordo entre o Ministério da Educação e Cultura (MEC) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (fonte: Programa MEC/BID I *apud* Rodrigues, 2001, p. 134).



Figura 3. Proposta de implantação de parte do campus da Universidade Federal do Maranhão no Centro Histórico de São Luís, conforme acervo do Centro de Desenvolvimento e Apoio Técnico à Educação (CEDATE) do Ministério da Educação e Cultura (MEC) (fonte: MEC/CEDATE *apud* Rodrigues, 2001, p. 186)

Nem a “crise do milagre”, a revogação do AI-5, ou o início de uma “abertura política” conseguiram favorecer novos olhares sobre o planejamento urbano segregador. O descrédito da velha fórmula (planejamentos desenvolvimentistas; planos diretores centrados em longos levantamentos quantitativos; conjuntos habitacionais segregados e monótonos) não resultou na busca de outras possibilidades. As propostas novas acabavam recaindo na velha solução. A construção do signo modernista único mostrava-se ainda forte.

É de novo Santos quem argumenta:

Se algo deve ser destacado nas tipologias urbanas brasileiras é sua insistência em soluções emblemáticas. Háquase cem anos, Estado e sociedade investem, de comum acordo, em um futuro que pode ser apressado através da construção de novas cidades. A cidade, símbolo e consequência do progresso, é usada como sinédoque. (Santos, 1988, p. 65)

Em relação ao espaço universitário, os anos 1980 viram surgir propostas que apontavam rupturas com o modelo vigente. Pode-se citar o projeto de adensamento da Universidade Federal de Goiás na Praça Universitária (Centro de Goiânia), o projeto para a

Universidade Federal do Maranhão no Centro Histórico de São Luís, o projeto de eixos de integração para o *Campus* da UnB. Todos projetos “derrotados”!

Somando-se à uniformização do modelo físico, pode-se acrescentar que a setorização espacial criada resultou em certa *guetificação* do espaço, seja em relação aos diálogos universidade/cidade, seja quanto às relações sociais geradas intra-campus universitário. Edifícios-ícones e *campi* segregados se mostram tão inibidores e reificadores quanto imagens-símbolos produzidas contemporaneamente em muitas de nossas cidades, como exemplificam o Museu do Amanhã na área portuária da cidade do Rio de Janeiro, e o Museu de Arte Contemporânea na cidade de Niterói.

Acredita-se que as cristalizações observadas em relação ao espaço universitário acontecem de maneira similar quando enfocamos outros espaços da cidade, em especial produções mais contemporâneas, assentadas na atratividade turística e de capitais internacionais, como abordaremos e ilustraremos mais ao final do artigo.

Aproximações metodológicas

Precisamos, urgentemente, desenvolver metodologias que nos ajudem a identificar potências (e mesmo inibições) nos modos possíveis (e mesmo permitidos) de efetiva apropriação dos espaços com reforço das sociabilidades. Venho apostando na utilização de métodos que mesclam a dimensão urbana e a dimensão cultural, em especial duas estratégias metodológicas de discussão mais contemporânea: o *Cultural Mapping* e o *Multicultural Planning*; ambas apoiadas no conceito de diversidade cultural –cada vez mais presente nas realidades urbanas em geral.

O *Cultural Mapping* é uma ferramenta que busca auxiliar o planejamento urbano combinando recursos culturais, sociais, territoriais etc. Como apontam Duxbury, Garret-Petts e MacLennan (2015, p. 22, tradução minha):

cultural mapping é considerado como uma ferramenta sistemática para envolver as comunidades na identificação e registro dos bens culturais locais, com a implicação de que esse conhecimento será então

usado para informar estratégias coletivas, planejamento de processos, ou outras iniciativas. Estes bens são tangíveis, ou quantitativos (por exemplo, espaços físicos, as organizações culturais, formas públicas de promoção e auto representação, arte pública, indústrias culturais, patrimônio natural e cultural, arquitetura, pessoas, artefatos e outros recursos materiais) e intangíveis, ou qualitativa (por exemplo, valores e normas, crenças e filosofias, linguagem, narrativas da comunidade, histórias e memórias, relações, rituais, tradições, identidades e sentimento comum de lugar). Juntos, esses bens ajudam a definir as comunidades (e ajudam as comunidades a se definirem) em termos de identidade cultural, vitalidade, senso de lugar e a qualidade de vida.

Defendemos que se fortaleçam ações e pesquisas que se apoiem na possibilidade de se estudar mecanismos de maior integração entre ações governamentais e formas de participação social, entendendo-os como subsídios para melhores soluções para as cidades, assim como para a produção/ampliação de novos e maiores repertórios que suportem nossas práticas culturais.

Considera-se que as metodologias apontadas trazem expressivos aportes de experiências no campo do planejamento (tanto urbano quanto cultural) ao se afastar de perspectivas somente econômicas e administrativas na direção de possibilidades identitárias, cidadãs e participativas que se apoiam na ideia de diversidade cultural com reforço das diferenças e maiores possibilidades de inclusão social, e que se configuram como importantes ferramentas do chamado *Multicultural Planning* – que pretende ouvir as vozes esquecidas, superando o risco de ignorar as diferenças e, desse modo, se opondo ao caráter pretensamente universal (e uniformizador) das práticas de planejamento.

Mohammad Abdul Qadeer e Sandeep Kuman Agrawal (2011, p. 132, tradução minha) assim argumentam sobre o *Multicultural Planning*:

Usando a noção de políticas muticulturais como base para a

formulação de um questionário, vamos examinar os departamentos de planejamento urbano das regiões metropolitanas com uma alta taxa de imigrantes nos Estados Unidos e no Canadá. Passar em revista a noção de políticas multiculturais, apesar de condições limitadas, revela diferenças interessantes na prática do planejamento urbano. [...] Tal prática vai para além do quadro teórico, e preconiza principalmente maior sensibilidade para as diferenças culturais e uma ênfase sobre a participação das minorias étnicas

Ainda seguindo propostas do *Multicultural Planning*, Leonie Sandercock (2005) aponta a necessidade de captura de discursos diversos sobre as experiências vividas nas cidades e cujas histórias precisam ser "resgatadas" (e propõe a sua gravação em vídeo como metodologia de trabalho) e que devem se transformar em estratégias para o planejamento. Eis como a autora argumenta sobre o uso das histórias no planejamento: "Foi o processo de narração de histórias que levou as pessoas a superar 'as minhas necessidades versus as suas necessidades' para chegar a um 'plano mais elevado' em direção a algum objetivo comum" (p. 295). A autora destaca que "nos contextos multiculturais, geralmente há uma cultura dominante cuja versão de eventos, de comportamento e de práticas constitui a norma implícita" (p. 300). Sandercock (2005, p. 292) propõe como metodologia a gravação em vídeo argumentando que:

Primeiro, há uma estrutura temporal ou sequencial, que muitas vezes envolve o tique-taque de um relógio para criar tensão dramática. Segundo, há um elemento de explicação ou coerência, em vez de uma enumeração de uma coisa depois da outra. Terceiro, há algum potencial para generalização, para ver o universal no específico, o mundo em um grão de areia. Quarto, há a presença de convenções genéricas e reconhecidas que se relacionam com uma estrutura esperada, uma estrutura de enredo e protagonistas.

Acreditamos que flagrar percepções e formas de recepção do espaço contribui de forma decisiva para melhor produzir

territorialidades que se rebatam nos valores culturais dos usuários, e com isso reforcem práticas e relações de sociabilidade.

Fundamentos

A cidade nos tempos atuais vive um grande impasse, considerando que os espaços coletivos estão perdendo seu uso de forma crescente e a princípio por questões diversas: 1. pela questão da segurança, pois se tem medo de ficar em espaços livres de forma desinteressada; 2. pela questão ideológica, que demanda o uso de espaços mais privatizados como praças de shoppings e espaços mais fechados e restritos; 3. pela questão do modelo urbanístico, uma vez que os espaços são valorizados mais por sua carga imagética do que relacional, ou seja, espaços esteticamente valorizados, mesmo que com pouco uso (verdadeira falácia; uma "permanência" do modelo arquitetônico-urbanístico moderno que se estrutura muito mais a partir da solução icônico-imagética do que das soluções relacionais entre forma arquitetônica e vida urbana). Ou seja, cidades pensadas como cenários; então proponho tensionar o espetáculo que vem sendo a cidade.

Atualmente, venho pesquisando algumas relações entre práticas de planejamento urbano e práticas culturais *lato sensu*, em especial observando o esvaziamento de uso em espaços públicos; ou mesmo usos intensos, mas "esvaziados" de sociabilidade.

Em meus estudos de doutorado (meados dos anos 1990), analisei aspectos morfológicos do espaço universitário (e as concepções arquitetônicas e político-ideológicas que lhes deram suporte). Me ocupei, naquele momento, em perceber como o projeto modernista que deu base ao projeto morfológico universitário (em especial no Brasil) se tornou modelo vitorioso e hegemônico, e como tal modelo inibe/impede relações sociais mais plenas. Embora eu tenha desviado meu objeto de pesquisa do espaço universitário para o espaço urbano em si, venho buscando retomar o objeto inicial.

Meu objetivo é dar prosseguimento às minhas reflexões atuais, ou seja, buscar compreender aspectos culturais e de sociabilidade presentes na cidade contemporânea (ainda impactados pelas críticas dos situacionistas e dos críticos à dita arquitetura *neomoderna*), mas fazendo o

devido cruzamento com a temática de meus estudos anteriores (ou seja, os espaços universitários e a separação entre espaço universitário e a cidade como um todo).

Tais análises, acredito, em muito podem contribuir com críticas às soluções que hoje são pensadas para as cidades contemporâneas, especialmente a partir de grandes projetos de cunho turístico e cultural. Venho buscando refletir sobre políticas culturais para os territórios assim como políticas urbanas que fomentem práticas culturais, construídas com participação comunitária. *Política* concebida como exercício de nossos direitos e disputa por nossas concepções de mundo e de vida. Por mais que as políticas tendam a ser entendidas como ações governamentais, é bom reforçar que todos nós podemos construir políticas a partir de nossas ações coletivas.

Meu foco são políticas culturais e políticas para os territórios. Começamos pelas políticas culturais e trazendo o entendimento de Néstor García Canclini (1990, p. 26, tradução minha), que a define como o

conjunto de intervenções realizadas pelo Estado, por instituições civis e por grupos comunitários organizados afim de orientar o desenvolvimento simbólico, satisfazer as necessidades culturais da população e obter consenso para um tipo de ordem ou de transformação social.

Os exemplos que se pode apontar são vários, mas atento-me ao caso da região oceânica do município de Niterói/RJ. A região não conta com nenhum equipamento cultural público (e mesmo quase nenhum equipamento cultural, à exceção de alguns ateliês de artistas visuais). O projeto *Ponto de Cultura Niterói Oceânico* – por mim coordenado a partir de edital do Ministério da Cultura, de 2006 a 2012 – passou a representar um importante *locus* de construção de política, tanto para alavancar ações no âmbito da cultura quanto na produção de um território de sociabilidades, e mesmo criar condições iniciais para diversos jovens assumirem autonomia em suas ações políticas, e satisfação de algumas de suas necessidades culturais (assim como a criação de outras tantas demandas de acesso a outros repertórios e práticas culturais e artísticas), corroborando o apontado por Canclini.

Outro exemplo de construção de políticas culturais para o território a partir de grupos sociais pode ser observado na prática corrente das Rodas Culturais que vêm ocupando diversas praças de várias cidades com atividades ligadas à cultura *hiphop*, como as Batalhas de Rima entre outras expressões. Esta questão será retomada mais adiante.

Os exemplos são vários, mas ficamos por aqui com apenas uma ilustração do que queremos defender como construção de políticas culturais para além das gestões públicas governamentais, numa espécie de duplo exercício em que os cidadãos também constroem políticas e ressignificam processos.

Direito à cultura

Começo fazendo eco às palavras de Alexandre Barbalho (2009, p. 2-3, tradução minha da citação de Bolán) quando aponta que

*política cultural (cultural policy) diz respeito ao universo das políticas públicas voltadas para a cultura implementadas por um Governo. Em outras palavras: “um processo no qual o Estado impõe um tratamento político – isto é, resultado do debate público sobre o sentido da ação do Estado – àquilo que chama **cultura**” e cujos objetivos consistem em “ordenar, hierarquizar ou integrar um conjunto necessariamente heterogêneo de atores, discursos, pressupostos e práticas administrativas” (Bolán, 2006, p.60). Já as políticas de cultura (cultural politics) se referem às disputas de poder em torno dos valores culturais ou simbólicos que acontecem entre os mais diversos estratos e classes que constituem a sociedade. Apoando-se em Jim McGuigan (1996), podemos afirmar que elas dão conta do confronto de idéias, das disputas institucionais e das relações de poder na produção, circulação/distribuição e recepção/consumo de bens e significados simbólicos. Deve-se entender que as dimensões da cultural policy e da cultural politics não são independentes, muito pelo contrário, são interdependentes, já que as ações*

e disputas de uma alimentam a outra e vice-versa (Ortiz, 2008).

Estou aqui buscando reforçar a ideia de que as políticas culturais são e precisam ser pensadas a partir da noção de compartilhamento de sua construção e gestão; e aqui não estou nem minimamente me referindo a certos entendimentos de gestão pelo viés empresarial ou empreendedorista. Gestão de políticas culturais é aqui entendido com seu acento da palavra *cultura* e não na palavra *gestão* (perspectiva já trabalhada nos textos (Rodrigues, 2009; 2012 e Rodrigues & Correia, 2017).

Além de buscar fortalecer e reafirmar a noção de política e de gestão cultural a partir do viés do compartilhamento de suas construções, reforço aqui duas outras ideias a embasá-las. Primeiro a questão acionada por Nancy Fraser ao chamar atenção para o fato de que as lutas por reconhecimento identitário dos diversos e diferentes modos culturais não devem ser concebidas sem a necessária luta por redistribuição de renda e construção de condições econômicas mais igualitárias. As premissas do reconhecimento multicultural não são plenas sem justiça social:

A “luta por reconhecimento” está rapidamente se tornando a forma paradigmática de conflito político no final do século XX. Demandas por “reconhecimento da diferença” dão combustível às lutas de grupos mobilizados sob as bandeiras da nacionalidade, etnicidade, “raça”, gênero e sexualidade. Nestes conflitos “pós-socialistas”, a identidade de grupo suplanta o interesse de classe como o meio principal da mobilização política. A dominação cultural suplanta a exploração como a injustiça fundamental. E o reconhecimento cultural toma o lugar da redistribuição socioeconômica como remédio para a injustiça e objetivo da luta política. (Fraser, 2006, p. 231)

Acrescentem-se, também, a concepção sobre *desculturalizar* a cultura apontada nas palavras de Victor Vich (2015, p. 20):

A proposta de desculturalizar a cultura implica então em arrancar a

cultura de sua suposta autonomia e utilizá-la como recurso para intervir na transformação social. As políticas culturais atuais devem posicionar-se, acima de tudo, como agentes críticos da modernidade que Walter Benjamin figurou como um pavio aceso. Em sua opinião o progresso, liderado somente por uma pura acumulação do capital, não se dirige ao desenvolvimento, mas à destruição do mundo. Benjamin sustentava: “É preciso cortar o pavio ardente antes que a chama alcance o dinamite” ([1955] 1987, p. 64).

Quero, com isso, reforçar que o campo das políticas culturais deve criar condições de expressão para todos os sujeitos sociais em seus mais diversos universos simbólicos, satisfazendo e ampliando repertórios estéticos e relacionais, e reforçando condições de coesão social. Ainda tem se mostrado necessário retirar a compreensão sobre cultura de sua suposta ligação a determinados padrões e valores estéticos (muito redutores) e/ou apenas à valorização de determinadas práticas e concepções de mundo (também – tendencialmente – muito redutores); é preciso *desculturalizar* a noção de cultura para que as políticas de cultura sejam mais amplas, inclusivas, integradas, estruturantes, instituintes, enfim políticas culturais que reforcem também universos éticos ampliados, e se destacando que maiores vínculos sociais e sociabilidades mais plenas tendem a reforçar tal possibilidade.

Direito à cidade

Assim como as condições econômicas, e como reflexo destas, as condições de uso e apropriação dos espaços são muito desiguais entre os possíveis usuários e fruidores das cidades. Tanto as opressões econômicas quanto outras opressões negam recorrentemente nosso direito à cidade. As interseccionalidades se impõem sobre muitos de nossos direitos. Quem frequenta e quem não frequenta os espaços mais formais da cultura? Quem se apropria e quem não se apropria dos diversos espaços das cidades? Tanto algumas práticas culturais quanto alguns territórios não negados a alguns sujeitos, e fica evidente a reduzida mobilidade e apropriação na/cidade gerada por questões de gênero, de condição econômica, de raça etc.

O território não é neutro, tendo seus usos permitidos, estimulados, proibidos. Vive-se forte disputa e conflito entre a dominação do espaço pelo Capital e pelo Estado (normalmente atuando em parceria) e a apropriação do mesmo pelos usuários.

A definição de território apresentada por Barbosa (2017, p. 13) mostra-se oportuna para aclarar o entendimento que queremos corroborar:

Afigura-se um conceito de território como um conjunto complexo e indissociável de práticas sociais – econômicas, políticas, culturais, ideológicas – que se revela como escrita temporal de sujeitos e como impressão espacial de ações, técnicas e objetos no chão de nossas existências. É assim que as contradições, os conflitos e as disputas sobre os rumos de uma sociedade ganham visibilidade e praticidade. E, é claro, onde as relações de solidariedade, amizade e confiança também marcam sua insistente presença para renovar o presente e inventar outro futuro.

Acontece que, e seguindo a perspectiva da produção capitalista do espaço, na maioria das vezes os espaços são produzidos com ênfase em seu valor de troca; queremos aqui evidenciar que os territórios sejam produzidos sob outra lógica que não a do mercado: produção do espaço por seu valor de uso - sobre este tema, pode indicar os textos de Rodrigues (2015a; 2015b).

A arquiteta urbanista iraniana Faranak Miraftab (2004; 2016) propõe duas terminologias, designando por *espaços convidados* aqueles sob controle e produção por parte do Estado e grupos hegemônicos, e *espaços inventados* aqueles produzidos pela informalidade dos grupos sociais que se apropriam dos espaços, mas que são muitas das vezes “criminalizados”.

Miraftab (2004, p. 1, tradução minha) assim apresenta: “Espaços 'Convidados' são definidos como aqueles ocupados por grupos sociais e suas organizações não-governamentais aliadas que são legitimadas pelo governo. Espaços 'Inventados' são aqueles, também ocupados por bases sociais e suas ações coletivas, mas que confrontam diretamente as autoridades e o *status quo*”.

Em publicação mais recente, a autora reforça sua proposição sobre a insurgência dos espaços inventados:

O planejamento insurgente avança essa tradição ao abrir a teorização do planejamento a outras formas de ação, para incluir não apenas formas selecionadas de ação dos cidadãos e de suas organizações sancionadas pelos grupos dominantes, as quais designo de espaços de ação convidados; mas também as insurreições e insurgências que o Estado e as corporações sistematicamente buscam colocar no ostracismo e criminalizar – que designo de espaços de ação inventados. [...] Os dois tipos de espaços que discuto encontram-se em uma relação dialética e de interação mutuamente constituída, não em uma relação binária. Evidências concretas mostram que as práticas dos movimentos sociais, que almejam alcançar mais do que as necessidades individuais, que é a meta da inclusão liberal, frequentemente tem de se mover através e entre aqueles espaços de acordo com as necessidades específicas da luta. Mas instituições de poder, tais como a mídia dominante, o Estado, organizações internacionais de ajuda, configuram esses espaços convidados e inventados em uma relação binária, e tendem a criminalizar os últimos, designando apenas os primeiros como espaços “apropriados” para as vozes e participação dos cidadãos. (Miraftab, 2016, p. 368-369)

Constatamos a crueldade (às vezes ostensivamente, às vezes sob a tônica da ideologia no plano do imaginário) que Estado e Capital fazem para inibir a livre produção espacial e o pleno direito à cidade, sua produção e apropriação.

Alguns exemplos observados em pesquisas ajudam na ilustração. Praças públicas de nossas cidades vêm sendo palco de rodas culturais (com batalhas de rima e demais expressões da cultura *hip hop*), manifestações que costumam dotar esses espaços públicos de maior vitalidade e laços de coesão social e afetividade. Muitas das vezes tais práticas artístico-culturais são criminalizadas e os

jovens delas praticantes são coagidos, constrangidos e/ou alijados, geralmente por aparatos policiais. Entender formas novas e mesmo recorrentes de apropriação dos territórios coletivos e sua potência em termos de sociabilidade pode promover e reforçar a disputa por políticas urbanas e culturais mais inclusivas e socialmente justas (ver Rodrigues & Correia, 2017). Pudemos observar relações hostis em várias Rodas Culturais, com forte rejeição e preconceito aos jovens delas participantes, com expressões do tipo "são marginais esses jovens que ficam cantando aqui na praça; falam palavrões e usam argumentos bem impróprios"; "a única coisa boa que acontece nos dias desses eventos é que a polícia vem vigiar o que estes jovens estão fazendo". Raros são os casos nos quais comerciantes e moradores dos entornos de praças com tais atividades interagem com os participantes das Batalhas de Rima⁴. Estes exemplos ilustram a criminalização dos denominados por Miraftab (2004) como espaços inventados.

Outro exemplo, fruto de pesquisas pessoais, que merece destaque são determinadas práticas juvenis que acontecem no Caminho Niemeyer no centro da cidade de Niterói/RJ: exemplifica a *criminalização* de determinadas práticas sob alegações que vão desde "*andar de skate e patins aqui devia ser proibido; suja e pode estragar a bela arquitetura de Oscar Niemeyer*" até "*os jovens vêm pra cá para beijar na boca, beber vinho e fumar maconha...*"



Figura 4. Trecho do Caminho Niemeyer em Niterói/RJ no qual se vê o Teatro Popular Oscar Niemeyer e as superfícies em plaqueado de cimento para os quais muitos jovens se dirigem após a saída do colégio (fonte: autor, 2018).

A figura seguinte (Figura 5) é muito emblemática sobre como os espaços são

"pensados" de modo falacioso. A imagem mostra outro trecho do Caminho Niemeyer, no Centro de Niterói. O local é visitado sobretudo por turistas que querem apreciar as obras desse famoso arquiteto. Os moradores da cidade por vezes pouco conhecem o lugar, mesmo aqueles que moram no Centro. Muitos jovens têm se dirigido para esse local após as aulas, mas muitas vezes têm sido impedidos de entrar – o local é todo gradeado – sob alegações de que há pouco policiamento para efetivo controle do espaço [sic]. A situação se altera quando são previstos eventos, acentuando a negação de que esse espaço seja um lugar público de uso corrente na cidade. Na Figura 5 podemos ver um castelo de areia erguido em novembro de 2014 com o objetivo de ser a maior realização do tipo e entrar para o livro dos Records (o que de fato se deu). Pois bem, o fato poderia ter sido um bom atrativo de pessoas para o Caminho Niemeyer, espaço normalmente com pouco uso; qual nada, após os registros fotográficos, o Castelo de Areia foi demolido.



Figura 5. Trecho do Caminho Niemeyer no qual se vê, à esquerda, a construção do recordista Castelo de Areia erguido em novembro de 2014 (fonte: autor).

Seguimos presenciando a cultura ser tratada – muitas das vezes – como espetáculo; também a cena urbana não privilegiando que possamos ser protagonistas ao invés de meros coadjuvantes. Quero que o espetáculo de nossas vidas possa ser inspirado em Bertolt Brecht, que defendia que os expectadores tivessem plena consciência sobre a encenação, num movimento contrário à catarse no teatro grego e à passividade do palco italiano. A referência a Brecht me parece adequada para defender como deve se configurar o espetáculo das cidades, a apropriação efetiva dos espaços urbanos

coletivos. Brecht refletiu sobre a situação dos anos 1940, 1950. A tônica da urbanística modernista, desejada sobretudo a partir dos anos 1930, ganhou fortes críticas nos idos dos anos 1960, sob a alegação que a setorização e o excessivo planejamento dos espaços das cidades geravam distanciamento entre os usuários e enfraquecimento de suas possibilidades de efetiva apropriação. Tal pensamento teve pouca aderência em muitas partes do mundo e pode-se dizer que nenhum impacto aqui no Brasil (basta lembrar que estávamos, naquele momento, construindo Brasília – exemplo maior do urbanismo modernista [para maiores reflexões sobre o tema, sugiro em especial os capítulos 6 e 8 de Rodrigues (2001)]. Minha argumentação vai na direção de reafirmar que muito pouco se avançou na perspectiva de se retomar os espaços coletivos das cidades para real uso e apropriação dos mesmos, reforçando elos de coesão social entre os sujeitos. A tônica do planejamento estratégico cada vez mais em sintonia com a lógica do capital, buscando a melhor forma de “vender” as cidades para a especulação financeira e turística de forte atratividade e fraca apropriação. Práticas culturais e vida urbana ficam, ambas, sob as luzes da espetacularização. Se precisamos *desculturalizar* a cultura como defendeu Victor Vich, eu diria que precisamos também *desplanejar* o planejamento urbano.

Parto do pressuposto de que o espaço urbano pleno é aquele que possibilita uma apropriação múltipla que o consolide enquanto “lugar”, nas acepções de Certeau (1998), que aponta que lugar é espaço praticado, pois ligado às pessoas, e Augé (1994), que cunha a expressão não-lugar para designar espaços marcados pela efemeridade, por apropriações rarefeitas e momentâneas. Lucrecia Ferrara (1999) chama de turismo dos deslocamentos virtuais a forma como os visitantes tendem a se relacionar com o espaço: de modo efêmero e superficial, atentando-se a recortes imagéticos que pouco ou nada traduzem do lugar em si, e que são efeitos perversos da contemporaneidade.

Constatai– como já apontado – que a produção do espaço universitário no Brasil ao longo do século XX seguiu a idealização e consolidação de um modelo urbanístico único, com possibilidades mínimas de ruptura (ao menos até fins do século, mas provavelmente até hoje). Em complemento, constato, ainda hoje, espaços privilegiados de

várias cidades serem tratados também de maneira idealizada que mais valoriza sua carga signífica do que suas possibilidades de apropriação. Ou seja, há uma tensão entre as possibilidades de mudança e diversidade e a cristalização de valores que as emperram. Outros exemplos ilustrativos podem ser trazidos, mantendo-se a implantação de outras obras de Oscar Niemeyer em Niterói.

O Museu de Arte Contemporânea (MAC) foi implantado num platô que era um mirante onde se reuniam os jovens após as “baladas” noturnas (por conta de trailer que vendiam hamburgueres e similares). Sua construção data de 1996 e foi o primeiro projeto de Niemeyer na cidade. Logo se tornou importante ícone, como atestam as manchetes do jornal O Globo à época: “*O cálice está quase pronto para a festa*” (28/07/96); “*MAC transforma Niterói em pólo turístico*” (09/03/97); “*Uma cidade com a grife Oscar Niemeyer*” (04/05/97).



Figura 6. Museu de Arte Contemporânea, implantado no mirante da Boa Viagem (Niterói/RJ) (fonte: autor).



Figura 7. O MAC, devidamente “resguardado” pelas grades (fonte: autor).

O mirante onde se reuniam e se encontravam constantemente vários moradores cedeu lugar ao principal ícone da cidade, que mesmo com suas generosas áreas externas é vedado à livre circulação (atualmente as grades foram

substituídas por vidros para melhor visualização da obra arquitetônica).

A gentrificação é outro resultado desse modelo urbanístico que pouco favorece à apropriação e uso do espaço pelos cidadãos como um todo⁵.

Crítica racional X crise de paradigmas

A modernidade, nesses tempos de globalização, transforma os preceitos fundamentais da História, e de forma paradoxal. Transforma o tempo em falta de tempo e, por outro lado, altera as relações temporais. Transforma o espaço em falta de espaço e, por outro, cria relações transespaciais. Cria a perplexidade do novo, que a um só tempo apóia-se e descarta a tradição. Nas palavras de Boaventura Santos (1996, p. 21 e 22),

assiste-se a um desabrochar de novas identidades regionais e locais alicerçadas numa revalorização do direito às raízes [...]. Este localismo (...) é com frequência adotado por grupos de indivíduos 'translocalizados' (...); "o indivíduo parece hoje menos individual do que nunca"... "a sua liberdade de escolha nunca foi tão derivada das escolhas feitas por outros antes dele.



Figura 8. O MAC e seus entornos gentrificados (fonte: autor).

É interessante a observação desse autor, em relação à crise paradigmática da modernidade contemporânea, ao associar o seu esgotamento, com a “redução das possibilidades da modernidade, às possibilidades do capitalismo”. (Santos, 1996, p. 34)

A arquitetura não pode correr à margem do sistema, uma vez que ela precisa do Capital (e do Estado) para concretizar-se. Outras produções culturais (literatura, pintura etc.)

têm, sob este aspecto, maior independência. A busca da arquitetura moderna foi, utopicamente, a de não significar nada além do que sua forma/função, no entanto uma carga simbólica sempre haverá, e as pessoas fatalmente lhe darão outros significados. Estes, ao invés de aproximar as pessoas, as afastam dos espaços assim constituídos.

Críticas ao moderno que ganham vulto da década de 1970 não são absorvidas. Um dos símbolos dessa crítica pós-moderna, um símbolo de ruptura com o modernismo, pode ser associado à implosão do projeto habitacional Pruitt-Igoe, em St. Louis, Missouri (EUA), dinamitado em 15/07/72, após várias tentativas de recuperá-lo das destruições promovidas por seus usuários (Connor, 1993).

No Brasil, a metaforização do “arquiteto” como um “não comum mortal”, talvez seja uma pista, em relação às resistências à ruptura com um modelo universal e segregador. A arquitetura moderna no Brasil, desde a década de 1930, foi tendo muita ênfase, tornando-se algo importante nacionalmente, e com ela a expressividade desse seu responsável, ou seja, o arquiteto. A coisa foi só crescendo: Pampulha e Brasília, no cume. Não apenas Niemeyer e Lúcio Costa são postos em cena; de certa forma eles puxam os demais. Eles são como metonímias do arquiteto, e mais do que isso, da arquitetura modernista. Então, num país em que este símbolo está tão impregnado em nossa fantasia, fica difícil romper com ele.

Na implantação do modernismo na arquitetura e no urbanismo, no Brasil, as universidades acabaram tendo um peso forte, até por conta da associação que foi feita por parte de governos autoritários (em especial a Era Vargas e a Ditadura Militar), que queriam legitimar-se a partir desses preceitos: ligados à modernidade através desse forte viés – arquitetura moderna –, e fazendo da educação um dos caminhos de *naturalização* dessa imagem.

Poderíamos ter vislumbrado para a Universidade também o papel de “revisora desse modelo homogêneo”, mas não foi o que aconteceu. As tentativas de ruptura buscadas por algumas universidades, ao menos em relação ao seu espaço físico interno, tiveram pouco eco. O quadro contemporâneo é – ao que nos parece – cada vez mais acirrado: a cidade aparta-se cada

vez mais, segrega-se internamente cada vez mais; condomínios gradeados, dicotomia cidade/morro, áreas de interesse turístico cooptadas/direcionadas aos interesses prioritários do capital, planejamento territorial entendido sob lógicas do planejamento estratégico de grandes intervenções etc. O símbolo da racionalidade da modernidade ficou impregnado em nós.

Adorno e Horkheimer (1985), em sua *Dialética do Esclarecimento*, já nos apontavam, em meados do século passado, a falácia do projeto racionalista, pois o próprio conceito de razão que conforma a cultura converte civilidade em barbárie. A gênese da subjetividade é construída a partir da fantasia do poder sobre a natureza e sobre o indivíduo. O totalitarismo da modernidade espelha-se numa lógica de uniformização a degradar o próprio homem a mero objeto da natureza. Cabe, porém, destacar que esse sempre-o-mesmo apresenta-se disfarçado em novidade (a lógica capitalista).

Vivemos um reiterado processo de retomada de ideais iluministas que produzem uniformizações (travestidas de diversidade, cabe reiterar). É preciso "remar contra a correnteza", isto é "varrer a história a contrapêlo" e buscar soluções que melhor vivifiquem nossos espaços de convívio, seja na cidade como um todo seja em alguns de seus recortes. Preconizamos (neste artigo e em outros escritos) a necessidade de se mesclar métodos que tragam aportes culturais à produção urbana, de modo a melhor entender certos impasses que nos envolvem e vislumbrar alternativas. Metodologias e reflexões que possam aclarar (ou se aproximar de possíveis razões) inibições e expectativas de recepção e uso de espaços urbanos, contribuindo mais incisivamente com nossos *direitos à cidade* (e a produzi-la

na perspectiva de que somos todos capazes de produzir políticas) e com nossos direitos à cultura, entendida aqui em dimensões amplas que ultrapassam o campo estrito da Arte e a colocam inserida em nossas práticas como um todo, com foco nas interações sociais permitidas/estimuladas pelo uso do espaços público.

Notas

¹ Marco da arquitetura moderna no Brasil, o edifício do Ministério da Educação e Saúde (atual Palácio Gustavo Capanema), no Rio de Janeiro, é o resultado do trabalho de um grupo arquitetos liderados por Lucio Costa, e do qual participaram diversos arquitetos de vertente modernista, entre eles Oscar Niemeyer, tendo tido consultoria de Le Corbusier. A construção do edifício, iniciada em 1937, conhece um primeiro acabamento exterior em 1942, mas só é inaugurada oficialmente em 1945, por Getúlio Vargas.

² O presidente Getúlio Vargas foi eleito em 1930, tendo ficado do cargo até 1945, após golpe de Estado em 1937.

³ UB - Universidade do Brasil; UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro; USP - Universidade de São Paulo; UFMG - Universidade Federal de Minas Gerais

⁴ Exemplo contrário, importante de se citar aqui, é o da Batalha do Tanque, na Praça dos Ex-Combatentes em São Gonçalo/RJ no qual participantes desta Batalha e alguns comerciantes do entorno interagem de modo pleno; maiores exemplificações e reflexões sobre essa temática podem ser encontradas em Correia, 2019.

⁵ Maiores detalhamentos sobre resultados econômicos, simbólicos e sociais provocados pelas implantações de obras assinadas por Oscar Niemeyer na cidade de Niterói se encontram em Rodrigues (2015a).

Referências

- Adorno, T. & Horkheimer, M. (1985). *Dialética do esclarecimento*. Rio de Janeiro, Zahar.
- Augé, M. (1994). *Não lugares*: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, Papirus.
- Barbalho, A. (2009). O papel da política e da cultura nas cidades contemporâneas. *Políticas Culturais em Revista*, 2 (2), p. 1-3. Disponível

em: <http://dx.doi.org/10.9771/1983-3717pcr.v2i2.4268> [Acesso em 10 Janeiro 2019]:

Barbosa, J. L. (2017). *Cultura e Território*. Rio de Janeiro, Lumen Juris.

Benjamin, W. (2012). *Magia e técnica, arte e política*: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo, Brasiliense.

Castro, F. L. & Rodrigues, L. A. F. (2017). *Cultura e Gestão Cultural*. Rio de Janeiro, Lumen Juris.

- Certeau, M. de (1998). *A invenção do cotidiano*. Vol. 1: Artes de fazer. Petrópolis, Vozes.
- Connor, S. (1993). *Cultura Pós-Moderna: introdução às teorias do contemporâneo*. São Paulo, Edições Loyola.
- Correia, M. S. (2019). *A rima é das minas, dos manos, dos gays?* Um estudo sobre rodas de rimas e suas representações sociais em Itaipuaçu/Inoã e Itaipu. Niterói/RJ: Universidade Federal Fluminense [dissertação de mestrado em Cultura e Territorialidades].
- Duxbury, N., Garret-Petts, W. F. & MacLennan, D. (eds.) (2015). *Cultural Mapping as Cultural Inquiry*. New York, Routledge.
- Duxbury, N., Moniz, G. C. & Sgueo, G. (eds.) (2013). *Rethinking Urban Inclusion: Spaces, Mobilizations, Intervention*. CesContexto, Centro de Estudos Sociais, Universidade de Coimbra, Debates, nº 2, junho. Disponível em: https://www.ces.uc.pt/publicacoes/cescontexto/ficheiros/cescontexto_debates_ii.pdf. [Acesso em 22 Abril 2019].
- Ferrara, L. d'A. (1999). O turismo dos deslocamentos virtuais. In: Yázigi, E., Carlos, Ana Fani e Cruz, R. C. (orgs.). *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo, Hucitec, pp. 15-24.
- Fraser, N. (2006). Da redistribuição ao reconhecimento? Dilemas da justiça numa era "pós-socialista". *Cadernos de campo*, São Paulo, n. 14/15, pp. 231-239. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/cadernosdecampo/article/view/50109/54229>. Última consulta em: 10 de janeiro de 2019. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9133.v15i14-15p231-239>
- García Canclini, N. (ed.) (1990). *Políticas culturales en América Latina*. México/D.F., Editorial Grijalbo.
- Jacobs, J. (1977). *The death and the life of great American cities: the failure of town planning*. London: Pelican Books.
- Lemos, C. A. C. (1979). *Arquitetura Brasileira*. São Paulo, Melhoramentos/EdUSP.
- Mirafab, F. (2016). Insurgência, planejamento e a perspectiva de um urbanismo humano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Recife, v.18, n.3, 363-377. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2016v18n3p363>.
- Mirafab, F. (2004). Invited and Invented Spaces of Participation: Neoliberal Citizenship and feminists' Expanded Notion of Politics. *Wagadu*, v. 1, spring, pp. 1-7. Disponível em: <http://www.rojasdatabank.info/neolibstate/mirafab.pdf>. [Acesso em 10 Janeiro 2019].
- Qadeer, M. A. & Agrawal, S. K. (2011). The Practice of Multicultural Planning in American and Canadian Cities. *Canadian Journal of Urban Research*, 20, nº 1 (Supplement 2011), 132-156.
- Rodrigues, L. A. F. (2001) Universidade e a fantasia moderna; a falácia de um modelo espacial único. Niterói, EdUFF.
- Rodrigues, L. A. F. (2009) Gestão cultural e seus eixos temáticos. In: Curvello, M. A. et al (orgs.). *Políticas públicas de cultura do Estado do Rio de Janeiro: 2007-2008*. Rio de Janeiro, Uerj/Decult, pp. 76-93.
- Rodrigues, L. A. F. (2012) Gestão cultural e diversidade: um ponto de cultura em estudo. In: Frade, Cáscia [et al] (orgs.). *Políticas públicas de cultura do Estado do Rio de Janeiro: 2009*. Rio de Janeiro, Uerj/Decult, pp. 143-158.
- Rodrigues, L. A. F. (2015a). Cultura, território e economia - estudos do caminho Niemeyer em Niterói/RJ. In: Castro, F. L.; Telles, M. P. *Dimensões econômicas da cultura: experiências no campo da economia criativa no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Lumen Juris, pp. 113-160.
- Rodrigues, L. A. F. (2015b) Identidad cultural y desarrollo urbano: ¿proyectos engañosos? *PragMatizes - Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura*. Niterói, RJ, Ano 5, número 9, abr-set., pp. 25-36. Disponível em: <http://periodicos.uff.br/pragmatizes/article/view/10409/7248>. [Acesso em 10 Janeiro 2019].
- Rodrigues, L. A. F., Correia, M. (2017). Política cultural e território: potência e inibição das sociabilidades. In: Calabre, Lia [et al.] (orgs.) *Anais do VIII Seminário Internacional Políticas Culturais*. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa.
- Sandercock, L. (2005). Debatendo o preconceito: a importância das histórias e de sua narração na prática do planejamento. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, Ano XIX, 289-315.
- Santos, B. de S. (1996). *Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade*. São Paulo, Cortez.
- Santos, C. N. F. dos (1988). *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói, São Paulo, EdUFF/Projeto.
- Vich, V. (2015). Desculturalizar a cultura: Desafios atuais das políticas culturais. *PragMatizes - Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura*, Ano 5, número 8, out/2014 a mar/ 2015, 11-21. Disponível em: <http://periodicos.uff.br/pragmatizes/article/view/10398/7237>. [Acesso em 10 Janeiro 2019].

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Morphological shocks and crises of sociability in university space and in the urban space

Abstract. *The present text discusses the permanence of some morphological models implanted in Brazil since shortly before the middle of the 20th century until today, arguing that it privileged formal aspects instead of social relations in the territories. Based upon studies on the production of University spaces, stating that the production of certain urban spaces in contemporary cities — particularly those treated under the logic of the tourist attractiveness, but not only—reinforce fallacious ideas, such as the first. In this way, are created distinct morphologies that present little dialogue: ruptures in the morphological relations between University space and urban space, and ruptures within the urban fabric in general. The text is based on arguments that claim to reinforce urban qualities based on the possibilities of strengthening sociability, pondering that such precepts are minimized by logics that privilege the imaginary load of spaces in detriment of other social and cultural values.*

Keywords. *university space, contemporary urban space, sociabilities, urban cultural planning.*

Editor responsável pela submissão: Renato Saboya.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Cidade, modos de ver e de fazer vitalidade urbana no dia a dia

Thereza Carvalho^a  e Fernanda Pacheco^b 

^a Universidade Federal Fluminense, Departamento de Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Niterói, RJ, Brasil. E-mail: thereza.urbandesign@gmail.com

^b Universidade Federal Fluminense, Departamento de Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Niterói, RJ, Brasil. E-mail: fernandapdias@gmail.com

Submetido em 31 de março de 2019. Aceito em 17 de julho de 2019.

Resumo. Este artigo trata de relações entre processos de configuração (e apropriação espacial), vitalidade e morfologia urbana. Apoia-se em estudos empíricos e encontra fundamentação teórica em autores clássicos e contemporâneos de diferentes escolas. Procedimentos de análise urbana tendem a decompor o objeto cidade em categorias segundo uma das disciplinas urbanas - geografia, história, sociologia, antropologia, urbanismo, etc. Cada um destaca o que quer enxergar e minimiza ou anula o restante considerado irrelevante à perspectiva da disciplina que professa. Entende-se, para efeito deste texto, que processos de apropriação do espaço público urbano são mais generosos - uma vez disparados reconhecem múltiplas dimensões do espaço urbano e as agregam, quando o ambiente institucional assim o permite, na constituição, temporária ou consolidada, de atrativos formadores de 'aconchegos urbanos' - configurações morfológicas que nos apoiam, com mais ou menos fruição, pela vitalidade local que produzem. Estas constituem o foco deste artigo ilustrado por estudos empíricos que contemplam apropriações espaciais que se mostraram importantes para os locais onde foram praticados e, assim, se mantém. A análise destaca e questiona o aspecto transgressor identificado nas iniciativas materializadas, em um dado momento, nas apropriações espaciais formadoras da vitalidade urbana e finaliza apontando aspectos não contemplados por aquelas categorias.

Palavras-chave. morfologia, vitalidade, percepção, persistências, bordas.

Abrindo o jogo

Este artigo trata do fazer cidade para além do projeto de intervenção ou do plano, portanto, com foco na informalidade, aqui reconhecido como legítimo, estágio obrigatório na consolidação do tecido urbano.

Trata, também, das contribuições e limitações de métodos de ver a cidade que, quando conseguem enxergá-la, nem sempre revelam as relações de causas e efeitos que engendraram aqueles modos de fazer.

Tem, portanto, dois focos, ambos em mutação, ambos com repercussões sobre nossas vivências. O primeiro é a cidade, *modos de fazer*, que é transformada, dia a dia, alternando papéis de criatura (efeito) e

criadora (causa), de interesses e demandas pessoais e coletivas, do mercado e do setor público, e das tensões que os relacionam.

O segundo consiste nos *modos de ver* - métodos de leitura da cidade que estão, também, sendo transformados a partir das intenções e tensões de forças não tão diferentes e igualmente poderosas. Repercutem tanto sobre os processos de análise, quanto de proposição. Abrangem tanto abordagens chamadas clássicas, como as tendências recentes que se apoiam em novas ferramentas digitais. Poderosos computadores capazes de processar uma infinidade de informações em segundos e revelar padrões espaciais de convergência que passam a ser aceitos como substitutivos

ao tradicional método científico - hipótese, modelo, teste - e às abordagens, mais lentas, que tratam da nossa dimensão humana. Lentas porque exigem reflexão sobre conteúdos simbólico e político, e seus rebatimentos em múltiplas escalas físicas. Assim resistem a processos reducionistas.

O estudo de caso foi introduzido para ilustrar contribuições e limitações de alguns métodos, quando aplicados isoladamente, e a necessidade de explorarmos métodos híbridos que somem ‘forças qualitativas e quantitativas’, e reflexão crítica.

Sete tópicos estruturam este artigo. O segundo tópico, *Modos de ver a partir dos clássicos*, apresenta diferentes métodos de ver a cidade e procura elucidar seus respectivos propósitos e contribuições. O terceiro tópico, *Modos de fazer*, trata de formas de urbanização contemporânea voltadas para temas específicos. O tópico seguinte, ‘*Outros modos de ver: mapeando fronteiras*’, apresenta um breve panorama das contribuições mais recentes em morfologia urbana. O quinto tópico, *Buscando sentidos, trocando ideias*, tem o objetivo de explorar e questionar consequências daqueles modos de ver cidade sobre a permanência ou insurgência de elementos e estruturas urbanos significativos. O sexto tópico, *Empiria: modos de ver e viver vitalidade urbana no bairro*, aplica diferentes métodos de leitura morfológica. Contou com a colaboração de meus alunos do mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Procura ilustrar como morfologia urbana e vitalidade podem estar relacionadas. Dois métodos foram aplicados no estudo de caso de Botafogo: um que constata a existência e as formas das apropriações sócio espaciais, e outro que busca identificar e inventariar modelos, tipos e tipologias de edificações e tramas viárias. Adotam lentes distintas que produzem resultados distintos. Ambos localizam mas não analisam as interrelações entre aquelas formações identificadas e nem, tampouco, se existem padrões de recorrência nas ocupações e apropriações.

Responder exige extrair, das formas identificadas – ainda que ‘informais’, de fazer cidade – relações de causa e consequência, entre os padrões espaciais emergentes e herdados, entender as forças agregadoras em ação na *gênese* das várias centralidades que o bairro apresenta, seus

focos singulares principais de atração, suas conexões entre si e com a cidade, e de como essas se complementam.

Como só se vê o que se *quer* ver, o sétimo tópico, *Perguntas velhas e novas* finaliza o artigo tratando, no plano das idéias, o objeto do desejo.

Modos de ver a partir dos clássicos

O geógrafo alemão Michael Conzen (1960), destacado por Whitehand como o fundador da escola inglesa em morfologia urbana e por Netto (2015), como o fundador da escola tipológica alemã, aporta fundamental contribuição para o estudo da *gênese* da cidade conjugando morfologia e planejamento. Destaca as dimensões social e econômica como pano de fundo para abordar a interdependência entre o plano urbanístico, a textura edilícia e os usos do solo, enxergando como legítimo o “processo orgânico” de configuração urbana, abrangendo decisões individuais com repercussões coletivas sem, contudo, destacar autores ou usuários.

Esses usuários, agentes de variadas e sucessivas mudanças, os significados que extraem da cidade e os vestígios que imprimem no espaço público, constituem o foco das estudos em semiótica urbana. Lucrécia D’Aléssio Ferrara (2000), em seus estudos sobre a linguagem expressa no espaço urbano construído e habitado – baseado em extensos trabalhos de campo com muitas entrevistas – contempla usuários e ‘fazedores’ da cidade, e ilumina a questão da diversidade e da multiplicidade dos modos de ver e de viver de usuários e moradores de determinados trechos urbanos da cidade de São Paulo.

Outras perspectivas mais recentes, e mais receptivas à agilidade crescente do transcurso do tempo de produção, duração e desconstrução da cidade, somada à velocidade de deslocamento material e virtual, exploram as possibilidades que a tecnologia oferece para a identificação de padrões espaciais a partir do processamento de grande quantidade de dados. Essas parecem fugir, contudo, àquelas categorias analíticas. Ganham visibilidade no passado, com Bill Hillier, no final da década de 70, e evoluem até à atualidade, desdobrando-se em diferentes redes de pesquisa, desenvolvimento de softwares e geração de

uma enorme quantidade de dados. O pressuposto cultural, herdado do Iluminismo, de que tudo que pode ser medido tem maior peso científico, ressurge agora, com ênfase, com a ‘revolução dos dados’, anunciada no New York Times, pela primeira vez por David Brooks, em 2013.

Para o coreano Chul-Han (2018), um dos filósofos mais instigantes da atualidade, a mencionada expectativa de que os “dados são uma lente transparente e confiável que nos permite filtrar o emocional e a ideologia” (Anderson, apud Han, 2018, p.79), tem implícita a ideia de totalitarismo ou fetichismo dos dados - é a *barbárie dos dados*. Diz: “esse ‘dataísmo’ é a marca do Segundo Iluminismo”.. “tudo deve se tornar dados e informação... o dataísmo, que acredita que qualquer ideologia pode ser deixada para trás é, em si mesmo uma ideologia - conduz a um totalitarismo digital”. Byung aponta como falsa clareza, essa ‘crença contemporânea’ apontada como futuro - que os ‘big data’ deverão libertar o conhecimento da arbitrariedade subjetiva – quando “dados suficientes estiverem disponíveis, a teoria se torna dispensável”. Quando assumido como verdade absoluta, o dataísmo dispensa qualquer nexo de sentido ou significado, já que “o sentido baseia-se na narração” e dados e números são *aditivos e não narrativos*. Sua visibilidade midiática e velocidade avassaladora de processamento ‘prometem’, para alguns autores (Anderson, 2008; Brooks, 2013; Harari, 2016), o fim da teoria e, portanto, do pensamento crítico.

Modos de fazer

Nesse caldo de ideias, outras propostas de “urbanização contemporânea” emergem como novas tendências, voltadas para temas e funções específicas. Ora com *performances de sucesso esperado mensuráveis por indicadores quantitativos pré-concebidos*, como as cidades projetadas para sediar o melhor desempenho da chamada economia criativa, as “smart cities”, ou cidades criativas. Ora como ‘cidades à beira de auto estradas’, onde as áreas de crescimento do mercado imobiliário são definidas pelo fluxo do tráfego dos transportes de massa, o “*transit oriented development*”, TOD. Assim também, o “novo urbanismo” de Duany recorta o conteúdo complexo do conceito herdado de cidade/diversidade, e o reduz a

temas, formas e funções específicas, para grupos específicos.

Para Calthorpe (1995), essa redução tem raízes na própria utopia modernista. Erradicar as diferenças mediante a homogeneidade formal e a segregação funcional, espacial e social.

Posteriormente, a desregulamentação do uso e das formas de ocupação do território que distingue o neoliberalismo, sua característica ‘informalidade’ incentivada, abriu largas portas para outros agentes e suas variadas formas e grandes escalas territoriais de apropriação espacial ‘irregular’, que não atendem à legislação vigente, embora socialmente aceitas. Essa categoria ‘grande escala territorial de apropriação espacial desregulamentada’, é, com frequência, interpretada como criatura e criadora do ‘empoderamento’ do novo ocupante alterando o equilíbrio de forças atuantes no local - vale para os distritos onde predominam os interesses específicos de uma categoria legal de empreendedor, como também para os usos e usuários ilícitos.

Ou seja, tanto vale para os traficantes na Maré quanto para a Petrobrás em Macaé.

Mais difícil se mostra obter reconhecimento público e legitimação social para as apropriações na pequena escala, a despeito do seu frequentemente maior valor social, cultural e econômico para a vitalidade local. Cumulativa entre coletivos ‘outros’, diversos, ao longo do tempo, que precisam ser conquistados pouco a pouco, mais facilmente acontecem quando e onde a diversidade cultural é valorizada. Esse processo orgânico plural, multi-escalar, constitui-se em uma das forças agregadoras materializando-se nos ‘aconchegos urbanos’ – entendidos como centralidades locais emergentes cujos espaços públicos, sob certas condições, conseguem abrigar, tanto o convívio social harmonioso quanto os conflitos necessários à renovação da sociedade, as chamadas “cidadanias insurgentes” (Sandercock, 1998).

Neste cenário de projetos concebidos para atender critérios específicos, enxergar apropriações espaciais individuais cumulativas das bordas dos espaços projetados ganha status de propósito estratégico. Entrelaça o passado, o presente hegemônico e o insurgente de agora, abrange variadas escalas de usos e usuários,

demandas e interesses, que reconfiguram, em múltiplas dimensões, até os dias de hoje, a morfologia da cidade que as dicotomias recorrentes, formal x informal, projetado x espontâneo, escondem.

Outros modos de ver: mapeando fronteiras

As últimas conferências internacionais de Morfologia Urbana (ISUF) destacam o caráter “multidisciplinar” da disciplina (Whitehand, 2018) e a necessidade de encontrar novas formas de se fazer políticas espaciais (Shubenkov, 2018). O encontro de Valência (ISUF Conference Report, 2017) realça a quantificação da forma urbana, o uso de big data e as estatísticas em grande parte dos trabalhos, como veremos a seguir. A intercessão de abordagens quanti e qualitativas e a igual integração de diferentes disciplinas que podem contribuir com o assunto ainda é debatido e reivindicado nos encontros acadêmicos.

No Brasil, o tema da vitalidade urbana associado à morfologia têm aparecido com certa frequência no debate acadêmico atual. Cerca de 20% dos trabalhos recebidos no ENANPARQ 2016 (Krafta e Faria, 2016), referentes ao tema da morfologia urbana, relacionam atributos da vitalidade com qualidade urbana. É preciso pontuar que os autores citados não consideraram esta amostragem como “estado da arte” uma vez que tal produção não apresentou características consideradas como “fronteira do saber”.

Jacobs (2011), Gehl (2010), Conzen (1960) e Hillier (1984), são referências clássicas que aparecem constantemente por trás de métodos e intenções dos mais variados artigos no campo da morfologia urbana. As quatro condições para a vitalidade urbana sugerida por Jacobs (p.152) - diversidade de usos, quadras curtas, edificações de diferentes idades e alta densidade - surgem ora como variáveis cujos impactos serão estudados, ora como indicadores da presença daquele conceito. Por exemplo, a comum contagem de pedestres no espaço público feita seja de forma manual ou computacional, sugere que a presença de uma quantidade significativa de pessoas nas ruas e praças signifique que a área analisada é ativa ou vital. Combinado este dado com a análise da forma urbana, gabaritos de edifícios, tipologias, uso do solo, etc, temos aí um

trabalho que inevitavelmente progrediu a partir dos clássicos.

O artigo *The Death and Life of Great Italian Cities: A Mobile Phone Data Perspective* (Nadai et al, 2016) publicado recentemente, se preocupou em testar empiricamente as quatro condições Jacobianas em seis cidades italianas. O grupo de pesquisadores responsáveis pelo trabalho admite que estas condições não puderam ser testadas até recentemente, afinal dados que capturem a “vida na cidade” são complexos.

Anteriormente, em outra pesquisa, as atividades de pedestres na cidade de Seoul puderam ser coletadas mediante longo estudo que levou uma década, portanto o “diferencial” dos italianos foi o desenvolvimento de um método alternativo. Para que a coleta de dados pudesse ser feita de maneira mais rápida, as atividades dos pedestres foram coletadas a partir de telefones celulares e recorreram às informações do Censo Italiano e do OpenStreetMap para o estudo da morfologia. O resultado deste esforço demonstrou que no contexto italiano variáveis como o uso da terra ou mistura de edifícios em diferentes idades, não influem tanto na atividade dos pedestres. Por outro lado, a diversidade de pessoas encontrada em áreas com concentração de escritórios (ou seja, frequentada não só por moradores) contribui significativamente, além de ruas pequenas (e possivelmente estreitas) e a presença de lugares públicos como bares e cafés que possam ser acessados a pé. Os pesquisadores se surpreenderam com o fato das ferrovias e rios não indicarem repulsa a pedestres, pelo contrário, demonstraram estar integrados no tecido social, em oposto às estradas que se mostraram prejudiciais.

Também no contexto brasileiro estudos com objetivos semelhantes já foram publicados. Saboya, Netto e Vargas (2015), por exemplo, investigaram as correlações entre os “tipos arquitetônicos” e a vitalidade urbana em Florianópolis. O grupo de pesquisadores se preocupou em realizar um estudo empírico rigoroso, para tal foi aplicado um método de abordagem quantitativa que buscava revelar efeitos da arquitetura (tipos contínuos, tipos isolados, e híbridos - além de aberturas nas fachadas) nos movimentos dos pedestres. As variáveis “densidade” e “acessibilidade” foram controladas através de uma derivação da Sintaxe Espacial (Hillier, 1973) para que

não interferissem no fator “tipologia”. Os resultados encontrados apontam que trechos com maior continuidade das fachadas tendem a apresentar maior vitalidade e que ao isolar a “acessibilidade”, em trechos menos acessíveis, a abertura nas fachadas não influencia os pedestres. Este tipo de estudo demonstra que é possível testar as hipóteses de Jacobs e outros autores tidos como clássicos e ainda refletir sobre a conjuntura atual de nossas cidades.

Estudos recentes realizados na China (Ye, Li e Liu, 2017), em Londres (Batty, Sulis, Manley e Zhong 2018) e Dashlanr (Cui e Mao, 2018) optaram por uma metodologia de caráter quantitativo apoiada nas novas tecnologias tanto na obtenção de dados através das redes, quanto numa análise dessas informações. Por exemplo, na China a vitalidade urbana foi medida pelo número de pequenas empresas de *catering* por quarteirão e correlacionada com os tipos arquitetônicos. Também, naquele trabalho, as variáveis de acessibilidade e usos mistos foram avaliadas com o uso da Sintaxe espacial. Já em Londres, os dados foram obtidos através de cartões eletrônicos de usuários do transporte público combinados com interações no Twitter (marcações de “localização”) e informações da plataforma OpenStreetMap. Interessada nas atividades de pedestres durante Semana de Design de Pequim, a experiência em Dashlanr utilizou dados coletados por uma empresa que gerencia aplicativos dos smartphones na China e os complementou com um contador e uma máquina fotográfica. O objetivo era observar os comportamentos dos pedestres, sabendo reconhecer e identificar os turistas e a população local, de forma a contribuir com a organização de eventos futuros.

Abordagens quantitativas vêm sendo reproduzidas por vários pesquisadores, com resultados publicados em diferentes periódicos internacionais (e aos poucos na literatura nacional) firmando uma tendência. O objetivo é estender a amostragem, replicando o método em diferentes cidades, e desse modo comparar resultados e obter uma compreensão ampla e comparável do funcionamento das cidades, como elas se comportam em rede e individualmente. Pretendem contribuir, a partir de padrões espaciais que emergem, com o seu planejamento e projeto urbano futuro.

Ao mesmo tempo, métodos de observação deambulatória e de análise tipológica e comparação de plantas cadastrais, ambos focados em resultados que distingam usuários nas suas relações pessoais com a cidade, não contemplados pelos métodos quantitativos, vêm sendo, também, praticados em diversos estudos empíricos. No entanto, o que a literatura parece sugerir é uma sobreposição de abordagens de modo a construir um conhecimento mais diverso da questão.

Acreditando no potencial narrativo das abordagens qualitativas e na vitalidade urbana que se faz no dia a dia, é que este artigo explora, em formato de experimento, recortes usuários-usos-espaco-tempo específicos. Não se pretende com isto gerar resultados em números ou generalizar pequenos acontecimentos vivenciados ali para outros contextos urbanos, basta-nos refletir sobre o visto e o não visto, de maneira a apre(e)nder sobre.

Buscando sentidos, trocando ideias

acompanhar alguns dos procedimentos multi-formes resistentes, astuciosos e teimosos – que escapa à disciplina sem ficarem, mesmo assim, fora do campo onde (essa) se exerce, é que deveria levar a uma teoria das práticas cotidianas do espaço vivido e de uma inquietante familiaridade da cidade. (Certeau, 1982, p. 15).

Conzen (1960) apontava como “efeito de vizinhança” as relações espaciais percebidas entre as mudanças feitas nas unidades térreas dos empreendimentos habitacionais produzidos ao longo do século XX - a construção de uma extensão na casa influenciava a produção de extensão similar na vizinhança imediata. Relacionava o tipo de mudança realizada à densidade do loteamento, ao tamanho do lote e da unidade pavilhonar. Quanto maior o lote maior a probabilidade de uma ou mais extensões da casa serem construídas. O contrário também se confirmava, as mudanças de menor escala, como alteração de janela ou porta, ocorriam com maior frequência nos conjuntos residenciais de alta densidade. Associou aquelas mudanças - o preenchimento progressivo dos espaços livres nos lotes, seguido de decadência, abandono e

reconstrução - a ciclos sucessivos de transformações tipológicas.

Um elemento importante que o geógrafo destacou e associou ao valor da terra foi a criação de *bordas* emoldurando aquelas áreas residenciais em processos de transformação. Para Whitehand (2018), as *bordas* de Conzen marcavam o limite de uma dada região com características morfológicas homogêneas, servindo como fronteiras “articulando as identidades entre zonas históricas diferentes, pela separação dos distintos períodos morfológicos criados”.

Conquanto ele tenha dado muita atenção à caracterização do que chamou de distintos períodos morfológicos, pesquisas mais recentes relacionam a sua contribuição à caracterização do processo configuracional, ou de gênese, no qual as formas de um período dão lugar ao seguinte e às novas formas que o distinguirão. Cabe também, ressaltar, dentre as contribuições do autor, a sua percepção de que a chamada abordagem evolutiva não pode tratar apenas da expansão “para fora”, pois negligenciaria a riqueza de fenômenos que ocorre no interior de uma dada área. Parte importante dessa riqueza é constituída pela multiplicidade de *bordas*, internas e externas, com diferentes tempos de apropriação e consolidação, “todas relacionadas a um mesmo centro”.

No trabalho original de Conzen, as pessoas que recriaram a paisagem urbana nessas *bordas* não tiveram destaque, no entanto, a escala do seu olhar as contemplava ao apontar as relações entre a tomada de decisão e a forma urbana, abrangendo as numerosas decisões, tomadas em separado, sobre sítios individuais (locais), mas que combinaram-se para criar “regularidades” no tecido urbano. Frequentemente esses ‘decisores’ não sabiam da existência do outro e, quase sempre, ignoravam ou não se preocupavam com as consequências espaciais de seus atos. Dentre os fatores provocadores dessas ocupações de *borda*, em comum entre aquelas decisões separadas, contavam-se àquela época, no Reino Unido, como na atualidade, a queda na produção imobiliária, atração mútua entre diferentes usos do solo, ou o fato de que um número de ocupantes se localizou junto por falta da disponibilidade de imóveis e terrenos alternativos. Esses possíveis fatores provocadores são igualmente aplicáveis em cidades brasileiras, em diferentes períodos da

nossa história urbana, na constituição de *bordas*, e na sua reconfiguração, multiplicadas pelo frequente policentrismo presente, sobretudo, nas cidades de maior porte.

Não obstante as semelhanças apontadas, o ritmo que o autor observou da reconfiguração dessas *bordas* internas em algumas cidades na Inglaterra, é significativamente mais lento comparado à velocidade do mesmo fenômeno em algumas cidades no Brasil. Entre as possíveis razões para essa diferença, a *valorização identitária*, heranças culturais e conquistas sociais nas formas de gestão compartilhada, certamente contribuíram para preservar heranças e resistir a mudanças na Inglaterra mais do que no Brasil.

Quem tem maior mobilidade acaba por ver pouco da cidade e da sociedade, diluindo a noção de pertencimento. Passa veloz ao largo do real e vira alvo fácil de imagens pré-fabricadas, que os folhetos de propaganda imobiliária e de atuação municipal divulgam sobre ‘qualidade urbana e arquitetônica’, associada ao novo, à renovação. “Seu conforto, que não desejam perder, vem exatamente do convívio com essas imagens” (Santos, 1966, p220). Em ritmo lento têm-se outras percepções da cidade, da sociedade e de si.

Entender como os “homens lentos” se apropriam da cidade e a reconfiguram - os excluídos daquelas imagens pré-fabricadas - suas escolhas de percursos e de espaços de permanência, os usos que desses fazem em suas práticas diárias, transformando *bordas* em locais de vitalidade urbana - é um dos propósitos para o qual este artigo procura contribuir.

No caminho dessas ideias, afirma-se que para conseguir ‘ver’ vitalidade urbana sendo feita, cabe respeitar o ‘informal’ como modo legítimo e necessário de fazer cidade, entendida aqui, também, fortalecer os ‘*aconchegos urbanos locais*’ enquanto centros emergentes de vitalidade local, e reconhecer o valor da parcimônia na regularização, se for o caso. A convivência do informal com o legal, sob certas condições, tem diferentes implicações, em múltiplas dimensões, variando com o contexto onde ocorrem.

Onde o espaço público exerce o papel de articulador da vitalidade, visibilidade, identidade, emergem centralidades possíveis, assim também, as ‘cidadanias insurgentes’. Portanto, por via de consequência, a destruição do espaço de apropriação pública pode acarretar a destruição da dimensão pública do espaço - entendido como sítio do reconhecimento mútuo em múltiplas dimensões – ratificando Sennett: “o espaço público encolhe e se debilita no mesmo movimento em que a esfera privada cresce e ganha prevalência na vida social”.

A ênfase na ‘formalidade’ da produção, na regulação planejada pelo setor público para públicos específicos, não captura a maioria das práticas do ‘fazer cidade’ contemporâneo que, em grande parte, ocorre fora dos planos, fora dos regulamentos, fora do alcance dos projetos e dos empreendimentos oficiais. Ainda que ocorram no âmbito público, e sejam visíveis, as ocupações informais, individuais de pequena escala territorial de apropriação, formando coletivos por agregação gradativa, são ‘apagadas’ na leitura da valorização da cidade por falta de ‘lente’ que as enxergue. Contudo, pós definidas como ‘espontâneas’ por não se coadunarem com os parâmetros urbanísticos predominantes, essas apropriações do espaço público, são, também, planejadas - *cada um planeja na escala do poder que tem*. Ao cabo de algum tempo, e de sucessivas ações individuais cumulativas, aparecem como um conjunto agregado com efeitos coletivos.

Quando tratadas como desvios à regra, que de fato não lhes contempla, são condenadas a uma de duas alternativas: a) fabulação, ou seja, o ‘faz de conta que não existe’ (para o poder público) e cada um que cuide de si por auto provisão em todas as dimensões de serviços urbanos; b) ou medidas de correção exemplar, por remoção das estruturas físicas ‘espontâneas’, ‘informais’ com destruição do capital humano investido.

A informalidade é, frequentemente, ‘explicada’ a partir da perspectiva normativa, isto é, como decorrente de falhas, equívocos. Poderia ser um problema técnico - falta de critérios projetuais adaptados às características sociais, econômicas e culturais da população e dos recortes territoriais ocupados; ou um problema de planejamento e gestão - políticas públicas equivocadas de provisão de serviços urbanos com tarifas inadequadas às possibilidades de pagamento

dos estamentos sociais ‘informais’; ou seriam políticas públicas equivocadas de regularização, onerando os custos de adaptação; ou problema político institucional decorrente da dificuldade de entendimento para empreender ações coordenadas entre instâncias governamentais com diferentes bandeiras partidárias e propósitos distintos.

Seria, portanto, sempre efeito de uma falha, *nunca protagonista de um processo coletivo legítimo*.

Adotando caminho oposto, Fran Tonkiss (2013, p.2) defende que os “processos informais de configuração urbana” não deveriam ser tratados como “índice de abandono” pelo Poder Público. “Práticas informais fazem parte da esfera produtiva de operações da pobreza urbana”, e, também, “porque a informalidade efetiva é com frequência sinal de poder e prestígio das elites econômicas e políticas”. A autora afirma seu propósito de estabelecer as bases para implantar um processo que chama de “descolonização do imaginário urbano” ao relacionar a ‘desregulamentação’ para os ricos com a ‘informalidade’ dos pobres. Defende, assim, que as duas práticas, formal e informal, configuram igualmente “ambientes construídos, produzem e tratam de problemas urbanos, organizam pessoas e ordenam espaços”.

Ao reconhecer a falsidade da dicotomia ‘formal’ x ‘informal’, Tonkiss (2013) adota a premissa ética – *reconhecer o diferente como igual* e o direito à diversidade social e cultural, seus impactos sobre a morfologia urbana, seguindo os pensamentos de Jacobs e Arendt. A relevância da diversidade em diferentes dimensões qualitativas do viver em cidade abrange variadas repercussões. A valorização de espaços públicos, nas escalas e localizações adequadas, permitiriam e favoreceriam o convívio e a preservação de tecidos urbanos que abrigam conjuntos sociais culturalmente singulares e suas distintas vizinhanças. Favoreceriam, também, a preservação de tipologias edilícias variadas para o melhor desempenho do conjunto urbano, a apropriação gradativa das bordas para múltiplos usos permanentes e transitórios, o encontro, a mobilização e participação social dos afetados por políticas públicas que não lhes contemplam, entre outras repercussões que não serão aqui listadas para não cansar o leitor.

Ao lutar pelo direito à diversidade como um atributo inerente e necessário à estruturação da vida urbana, Jacobs iluminou uma questão importante não contemplada pelos recortes disciplinares anteriormente aqui mencionados. Realçou a questão das relações entre os processos de apropriação espacial, os usos e talentos predominantes dos indivíduos que compõem a coletividade local, e as coletividades vizinhas, as complementaridades, sociais, econômicas, culturais, que são construídas gradativamente entre esses conjuntos e que, sob certas condições, contribuem para a melhor vitalidade urbana e qualidade da vivência das pessoas na cidade.

Hannah Arendt (2007), contemporânea de Jacobs, trouxe à luz outro aspecto da ‘qualidade da vivência’ que vale explorar - a *ação e a busca da felicidade*. Descreveu a evolução histórica dos conceitos de *liberdade*, com a revolução francesa, e de *felicidade*, com a revolução americana, as duas a partir do século XVIII. Em ambos os casos, Arendt apontava que as noções inicialmente conquistadas tinham o qualificativo ‘público’, posteriormente abandonado em benefício da valorização do bem estar individual, do “direito à busca desimpedida de interesses privados,” e das liberdades pessoais, em detrimento da noção de bem estar coletivo e da felicidade pública. Mudaram o sentido e a ética.

Diante desse arrazoado, entende-se qualidade da vivência na cidade associada à vitalidade, à equidade espacial na distribuição de atributos que favorecem e engendram o prazer de estar e de compartilhá-los se for essa a sua escolha. Para falar de vitalidade urbana, implica tratar-se aqui de espaços públicos, e de permissão para a fruição individual e coletiva, portanto com qualidades atrativas ao olhar e ao conviver que interessam a todos (ou a vários) na busca das suas respectivas noções de felicidade.

Empiria: modos de ver e viver vitalidade urbana em Botafogo

O bairro de Botafogo foi eleito pela revista Time Out, em 2018, o melhor bairro do Rio. Foi, contudo, anteriormente, e por muito tempo, considerado um bairro de passagem, vocação que lhe fora atribuída em decorrência de diferentes artefatos ‘causadores’ construídos ao longo da sua

evolução, a começar com o túnel velho, tunel Alaor Prata. O que teria ocasionado a mudança, de bairro de passagem a local almejado de permanência?



Figura 1. Folheto de propaganda imobiliária menciona atmosfera do bairro em março de 2019 (fonte: RJZ CYRELA).

O trabalho de campo realizado contou com a colaboração dos meus alunos da disciplina de Morfologia Urbana, do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, da UFF, 2018. Consistiu em buscar responder a essa pergunta a partir da morfologia urbana, cabendo a cada um escolher o método de leitura com o qual trabalharia. O exercício orientou a busca para explicar ‘permanência’ a partir da observação e análise dos espaços públicos. Autores associados a duas tendências distintas em Morfologia Urbana, *Percepcionistas* e *Racionalistas*, foram utilizadas como fundamentação teórica para diferentes partes do exercício, gerando leituras diversificadas.

Trabalhos de análise urbana medem homogeneidade. Esta, no entanto, varia significativamente com a escala do olhar (de observação). Enxergar a partir de escalas distintas, rua/quarteirão, conjunto de quarteirões/bairro, conjunto de bairros, distrito ou cidade - permitiria olhar o território na sua constituição, forma, usos e gêneses, de maneira complementar. Quanto menor a escala mais heterogeneidade, mais visíveis os padrões de concentração e as diferenças. Quanto maior a escala mais homogeneidade. A escolha da escala de observação e de representação se apresenta como definidora das qualidades do que se quer perceber, entender, reconhecer de um dado fenômeno. Coube aos alunos escolher o quiseram ver.

Os resultados obtidos segundo as duas tendências consolidadas, reconhecidas academicamente, contribuíram, de diferentes maneiras, tanto para iluminar a questão da constituição da forma urbana atual do bairro quanto para ocultá-la.

O bairro segundo os Neo-racionalistas

A malha urbana de Botafogo é majoritariamente regular, exceção observada nas vias principais dos primeiros momentos da sua ocupação, as quais acompanham os acidentes geográficos naturais. As vias projetadas tendem à regularidade. O bairro é composto por 4 vias estruturantes que fazem a ligação da praia com a Lagoa, dentre as quais apenas a Rua Voluntários da Pátria tem esse caráter regular. São Clemente e General Polidoro acompanham, a primeira, a base do vale, e a segunda, o Rio Berquó. A Rua Mena Barreto, aberta posteriormente como continuação da Rua Visconde Silva, tem desenho que fica entre a regularidade da Rua Voluntários da Pátria e a geomorfologia (o rio) que definiu a Rua General Polidoro.



Figura 2. - Malha urbana de Botafogo (fonte: SIURB/IPP /PCRJ, acessado em Nov.2018 - Relatório de pesquisa).

As ruas transversais que interligam os eixos estruturadores entre si, por vezes, ganham dimensões mais alongadas para alcançar, em especial, a curva mais côncava da Rua São Clemente.

Em sua pesquisa o grupo que trabalhou com autores racionalistas, buscou reconhecer antigos caminhos rurais que permaneceram marcados durante os períodos de urbanização subsequentes. Em um mapa de 1808, 5 rotas que faziam a circulação foram identificadas. Esses mesmos caminhos permanecem no mapa de 1884, demonstrando força de estruturação do bairro e de suas conexões com o entorno.



Figura 3. Caminhos existentes em Botafogo 1808 (fonte: tratamento de Letícia Pimentel sobre imagem coletada em BN Digital).



Figura 4. Botafogo, 1884, em azul, ruas abertas na primeira metade do séc. XIX (fonte: tratamento de Letícia Pimentel sobre imagem coletada em BN Digital).



Figura 5. Trecho da Orla de Botafogo após as reformas de Pereira Passos – 1905 (fonte: rioantigo-imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em Nov/2018).

A implantação do Colégio Santo Inácio, 1903, em gleba da Rua São Clemente, e o período que se sucedeu para sua total consolidação, foi associado à ocupação do Morro D. Marta, “uma vez que, segundo o IRPH, foi dada permissão para que os

operários se instalassem nas terras dos padres durante as obras.”

A ampliação da malha viária entre as ruas principais, São Clemente e Voluntários da Pátria, com um novo dimensionamento, mais estreitas e mais longas, com novos tamanhos de lotes, profundos mas com testada menor em relação à tipologia anterior, aparece como um fato relevante pela alteração que introduz na tipologia anterior e na sua ocupação predominantemente como moradia pela classe média. A continuidade da concentração do comércio nos eixos mais antigos foi constatada.

A abertura do Túnel do Pasmado, em finais da década de 1940, criou uma ligação direta entre a orla de Botafogo e os bairros do Leme e Copacabana, antes feita pela Rua da Passagem, seguida, em finais da década de 1960, pela abertura do Túnel Rebouças, que estreita a ligação das zonas sul e norte.



Figura 6. Mapa síntese das grandes obras de estruturação viária que gerou impactos sobre o espaço do bairro de Botafogo a partir da década de 1940 (fonte: Letícia Pimentel sobre base do SIURB – IPP/PCRJ).

O procedimento metodológico adotado, a partir de autores *neo-racionalistas* italianos (Aymonino, 1981; Caniggia, 1995; Rossi, 1966), apoia-se fundamentalmente na identificação das mudanças introduzidas, e das semelhanças mantidas, que as plantas cadastrais de distintos períodos apresentam. A partir da comparação dessas plantas duas categorias de conexão foram identificadas pelos alunos:

1. A primeira categoria abrange as intervenções ocorridas entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, que transpuseram e/ou eliminaram barreiras naturais que impediam a ligação com os bairros vizinhos. Esse é o caso do Túnel Velho (1892) para ligação com Copacabana, da

abertura da Rua Pinheiro Machado para ligação com Laranjeiras, e da abertura do Túnel do Leme, para ligação com Copacabana desde a Rua da Passagem.

2. A segunda categoria é definida pelas “alterações que impactaram o bairro do ponto de vista da ruptura de sua morfologia pré-existente, uma vez que exigiram a ocupação de áreas extensas para criação de alças viárias para acesso às novas estruturas. É o caso da abertura do Túnel do Pasmado e, mais tarde, da construção do Viaduto Cabral, interrompendo a ligação natural e fluida entre a General Polidoro e os grandes edifícios da Urca, e da construção do Túnel Rebouças ligando a Zona Sul à Zona Norte e interrompendo uma continuidade de ocupação entre Humaitá e Jardim Botânico. Foi incluída nessa categoria a divisão administrativa dos bairros de Botafogo e Humaitá que gerou uma possibilidade de gestão diferenciada em tecidos urbanos de origem e tipologia assemelhada e intrinsecamente associadas (extraído do relatório de campo dos alunos MU/PPGAU, 2018, s.2).



Figura 7. APACs Botafogo e Humaitá (fonte: IRPH, acesso em Nov/2018).

Os resultados deste ‘olhar’ apontaram para: inventariar e classificar as formas urbanas, identificar os eixos de expansão, os diferentes estágios da estrutura viária, as possíveis tipologias de quadras e lotes, em diferentes períodos da história do bairro. Predomina a descrição dos fatos, das datas e das formas. As grandes obras viárias mereceram destaque como a abertura do Túnel do Leme, em 1904, e a abertura da Rua Pinheiro Machado, 1906, e em 1905, a reforma urbana de Pereira Passos ampliou a Av. Beira Mar. A maior integração com os bairros vizinhos e a diversificação dos usos do solo são constatadas, mas não necessariamente relacionadas entre si.

Identificar tipologias edilícias distintas para preservação foi a utilidade apreendida, pelos alunos, dos resultados obtidos a partir dos neo-racionalistas italianos. O relatório do trabalho de campo apontou o “tombamento de elementos isolados”, salientando que os efeitos da proteção não interferiram nas possibilidades de renovação que ocorreram naquele momento. Sob efeito dessa pressão, a proteção exercida foi pulverizada no bairro.



Figura 8. Processo de renovação de um lote em Botafogo - de vila à edificação vertical (fonte: Relatório de campo, coletado em SMU - Acervo de imagens e Google Maps).

O bairro segundo os percepcionistas

Os alunos que optaram por ir a campo sob a luz dos autores chamados *percepcionistas* (Cullen, Ferrara, Gehl, Lynch) focaram a escala micro, identificaram pistas possíveis para sintonizá-las com a escala macro. Buscaram ações humanas que repercutissem na forma urbana - um detalhe publicitário, a posição dos ambulantes nas calçadas. A escala de observação local, 1:1, espelhou olhar praticado pelos ‘percepcionistas’ originalmente.

A variedade de estilos arquitetônicos, tempos e texturas, a multiplicidade de formas e aspectos do bairro, abriga uma complexidade de sentido, “uma ocorrência emocionante no meio ambiente”, para Cullen (1961, p.10).

Um outro aspecto, Cullen aponta, é a expressão da “publicidade” no espaço público. Traz ao debate uma outra forma de escrita urbana, a pichação, os grafites e cartazes sem fins mercadológicos. Foram registradas diversas escritas urbanas. Para além de discussões sobre “legal/ilegal” ou “feio/belo” - agem como reivindicações sociais deste espaço e ajudam a compor o ‘quebra-cabeças’.



Figura 9. “A rua é tua”, 2018 (fonte: autoras).

Baseados em Gehl e Svarre (2018) os alunos formularam uma lista de perguntas sobre a relação entre vida e forma, específicas para o local escolhido.

Sete perguntas surgiram: (1) Por onde as pessoas andam?; (2) Onde as pessoas param?; (3) O que elas fazem na rua?; (4) Quais lugares elas frequentam?; (5) Como elas se apropriam do espaço público? (6) Como essas práticas se relacionam com vitalidade urbana? (7) Por fim, como contribuem para a nova imagem de melhor bairro da cidade?

Após muitas visitas ao bairro em horários distintos e dias da semana alternados, verificou-se que a rua Voluntários da Pátria acumulava maior fluxo de pedestres seja caminhando, seja ‘parando’ para descansar ou desfrutar o local. As esquinas, principalmente em pontos com calçada mais larga, se apresentaram como locais eleitos para apropriações espaciais das mais variadas dimensões. A esquina da rua Dona Mariana com rua Voluntários da Pátria, abriga uma composição de comércio formal e recorrente, porém, por alguma razão não identificada nesta etapa da investigação, este arranjo foi capaz de atrair pessoas que por sua vez atraíram o comércio informal, e por fim, ainda mais pessoas. Convivem lojas, mercado, banca de jornal, pessoas que expõem produtos presos nos galhos das árvores, espalhados pelo chão, barracas de vendedores ambulantes, pessoas sentadas pelos canteiros de concreto, nos canteiros de ferro... uma infinidade de usos fixos e outros temporários.



Figura 10. Esquina Rua Voluntários da Pátria x Rua Dona Mariana, 2018 (fonte: autoras).

Duas praças também chamaram bastante a atenção dos pesquisadores por conta da sua vitalidade: Praça Nelson Mandela, também conhecida como “praça do metrô”, e Praça do Corumbá, ao pé da Favela Santa Marta. Reconheceu-se nas praças um ‘espaço da diversidade’, por abrigar diferentes classes sociais, usos funcionais e apropriações diversificadas. Na praça do metrô o fluxo de pedestres concentra-se nas bordas da praça, alimentando os cinemas, as livrarias e o comércio formal de restaurantes, com lojas de um lado, e quiosques do outro, oferecendo produtos variados, inclusive alimentícios. No interior da praça a vitalidade urbana próxima às saídas do metrô é visivelmente ampla, mas, no espaço que se encontra gradeado poucas são as interações sociais.



Figura 11. Praça Nelson Mandela, 2018 (fonte: autoras).

Tais estruturas urbanas sobrepostas em uma cartografia onde os elementos da abordagem de Lynch foram dispostos, conforme as características observadas no bairro, revelaram associação lógica entre o sistema viário, as paradas dos modais de transporte coletivo, e os pontos de atração.

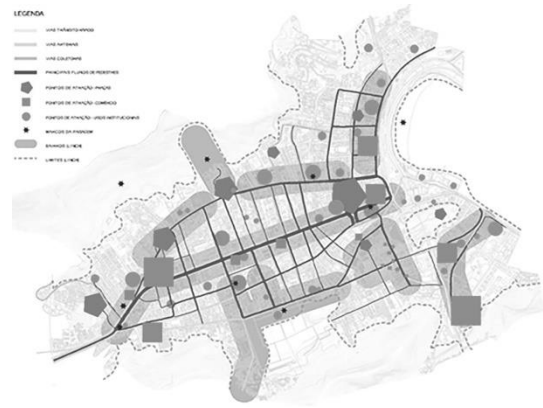


Figura 12. Mapa elementos de Lynch aplicados a Botafogo, 2018 (fonte: Rachel Maciel e Fernanda Ventorim, relatório de campo).

Com o intuito de sintetizar a análise sobre a vitalidade do bairro, confeccionou-se um mapa (Fig.13) fundamentado nas observações do campo. Os dois círculos no mapa representam os ‘raios’ de distância a pé (400m e 800m) posicionados a partir do principal centro vital identificado - a praça do metrô. As manchas de cor laranja representam a vitalidade diurna e as de cor azul escuro, a noturna. Sobrepostas pode-se observar a diferenciação entre as ruas mais movimentadas segundo os diferentes períodos do dia, explicação associada aos usos e serviços oferecidos em cada uma delas.



Figura 13. Mapa vitalidade de Botafogo, 2018. Representado em laranja o período diurno e em azul o período noturno (fonte: Fernanda Pacheco, relatório de campo).

Contribuições e limitações

Os *percepcionistas* se concentraram no estudo do campo como principal fonte para responder ao desafio proposto - definir quais práticas sociais promovem a vitalidade urbana e contribuem para a mudança da imagem do bairro. Os pontos de maior ‘atração’ e ‘vitalidade’ foram identificados e

mapeados na malha urbana, bem como os fluxos de pedestres e automóveis. A presença de pessoas, suas variadas atividades e permanências, foram identificadas e qualificadas.

Enquanto que os *racionalistas* focaram no processo histórico, nas intervenções que marcaram distintas etapas de urbanização do bairro, suas características físicas e geográficas, suas tipologias arquitetônicas, malha urbana e parcelamento. Identificaram quais características desapareceram e quais permaneceram.

A imagem de “bairro de passagem” foi atribuída ao período de crescimento que marcou o final do século XIX e início do XX, quando a construção de túneis e viadutos, mudanças de gabaritos das edificações se deu de forma intensificada. Provocadas por mudanças nas normas de urbanização, mais permissivas ao mercado imobiliário, as vias principais foram mais alteradas do que as vias adjacentes a elas.

Os dois grupos de alunos realizaram, em curto prazo, bons trabalhos que ilustram a utilidade da morfologia para análise dos ‘homens lentos’ e seus usos e gozos.

As reflexões sobre os efeitos na vitalidade do bairro, das tipologias identificadas, e da grande incidência de edifícios preservados, associaram as tipologias dos imóveis à sua utilização comercial, institucional e de serviços, registrando o alto potencial de atratividade daquelas arquiteturas para criar uma “atmosfera urbana sedutora”. Além do fato de que oferecem ao bairro espaços alternativos de lazer de acesso gratuito e, também, devido às grandes dimensões dos terrenos onde estavam implantados, permitiram a renovação constatada, admitindo diversas escalas de ocupação.

Grandes construtoras atraídas pelo prestígio crescente do bairro, e pelas vastas dimensões dos casarões, e dos lotes correspondentes, estão a propor novas tipologias edilícias. São condomínios residenciais, 2 ou 3 blocos, com infra-estrutura exclusiva de clube particular anuladora da vizinhança, portanto, potencialmente ameaçadores à natureza específica da vitalidade do bairro de Botafogo.

Perguntas velhas e novas

Essas análises tipológicas e observações de percursos e permanências, apresentam contribuições explicativas, até certo ponto, embora não conclusivas, à pergunta inicial “por que o bairro mudou de imagem/ significado de corredor de passagem para permanência valorizada?” Novas apropriações sociais surgiram atraídas por uma reconfiguração do espaço público promovida pela implantação da estação de metrô. A sua presença atratora de fluxos, em horários condizentes ao convívio social, certamente alimentou o processo em andamento de reconfiguração das suas bordas, mas seria suficiente para explicar o prestígio, o valor identitário conquistado?

As relações entre as bordas da praça da estação do metrô, à direita, lojas formais, e à esquerda, quiosques ‘arrumadinhos’ de ambulantes, ilustram diferentes estágios de reconfiguração dos espaços de bordas, periféricos aos focos de intenção e interesses predominantes, mas, ainda assim, potencialmente interessantes a apropriações sócio econômico espaciais para usuários não contemplados por aqueles interesses. São estruturas e dinâmicas que mais precisam ser compreendidas do que ‘corrigidas’ (Carvalho, 2017). F. Careri (2013, p. 159) diz: “não estão apenas à espera de serem preenchidos de coisas, mas são espaços vivos a serem preenchidos de significados”.

Diversas são as proposições de “solucionar os problemas” das cidades adotando uma postura de normatização da vida pública, que, no entanto, não são favoráveis ao desejo de experimentar a cidade tal qual ela é.

A observação deambulatória permitiu a construção de narrativas cotidianas, e contribuiu para a formulação de hipóteses que, podem contribuir com outras pesquisas interessadas em integrar as abordagens nas escalas micro e macro.

Restam as questões operativas de “como combinar e coordenar estas abordagens de modo a melhorar a nossa capacidade de *descrever, explicar e prescrever* a forma física da cidade” (Oliveira, 2018) tendo em vista melhor conhecer, entender e interagir com a forma urbana.

Jacobs (2011), Lefebvre (2001), Milton Santos (1996), Tomkiss (2018) demonstraram a importância de focar a

atenção na escala do local - nas ações do cotidiano e principalmente nas relações de vizinhança, na cidade como palco de inúmeras relações formais e informais de apropriação dos espaços públicos de passagem e permanência, os ‘aconchegos urbanos’ enquanto locais de práticas importantes para os cotidianos de muitos que nela vivem e convivem entre si.

Por outro lado, os modelos de simulação que estão sendo derivados a partir do citado ‘dataísmo’ não parecem nos contemplar, míopes às nossas afinidades múltiplas, diversas, individuais e coletivas, que as narrativas da pequena escala dos desfrutes cotidianos revelam.

Neste artigo, entendemos que as abordagens atraídas pelas possibilidades da ferramenta ‘big data’ correm sérios riscos de comprometerem o nosso futuro, por não enxergarem que ‘elementos da sociabilidade’

entendidos como as singularidades que distinguem a *cidade como espaço de reconhecimento mútuo*, “são também elementos constitutivos da felicidade individual” (Claeys, 2013). Para Chul-Han (2018, p. 80): “é necessário um *terceiro iluminismo* que nos ilumine mostrando que o iluminismo digital se converte em servidão”.

As várias imagens /percepções que resultaram desse esforço, revelaram inúmeros detalhes arquitetônicos e da paisagem que, colecionados, parecem peças de um quebra-cabeças. Existe uma única lógica que permita a junção de tais peças? Ou serão múltiplas lógicas, cambiantes, que mudam em função dos ‘fazedores’ da cidade, do reconhecimento social que recebem, das variadas escalas em que atuam, das múltiplas redes que os articulam? Este artigo aposta nesta segunda alternativa.

Referências

- Anderson, C. (2008). The End of Theory: the data deluge makes the scientific method obsolete. [online] Condé Nast. Disponível em: <http://www.wired.com/2008/06/pb-theory> [Acesso em 23 Julho 2019].
- Arendt, H. (2007). *A condição humana*. 10th ed. Rio de Janeiro, Forense Universitária.
- Aymonino, C. (1981). *El Significado de las Ciudades*. Madrid, Blume Ediciones.
- Batty, M., Sulis, P., Manley, E., Zhong, C. e Batty, M. (2018) Using mobility data as proxy for measuring urban vitality. *Journal of Spatial Information Science*. 16, 137–162.
- Brooks, D. (2013). The Philosophy of Data. *The New York Times*. Opinion. 4. Fev. 2013.
- Careri, F. (2013). *Walkscapes : O caminhar como prática estética*. 1st ed. São Paulo, G. Gili.
- Calthorpe, P. (1995). *The next American metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. 3rd ed. New York, Princeton Architectural Press.
- Caniggia, G. e Maffei, G. (1995). *Tipología de la edificación – estructura del espacio antrópico*. Madrid, Celeste Ediciones.
- Carvalho, T. (2017) Utopia no cotidiano-espço público, desejo e fruição na formação da cidade. In: Netto et al. (eds.) *Efeitos da Arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil*. Brasília, FRBH.
- Certeau, M. (1982). *A escrita da História*. Rio de Janeiro, Forum Universitário.
- Claey, G. (2013). *Utopia: a história de uma ideia*. São Paulo, Edições SESC.
- Conzen, M. (1960). *Alnwick, Northumberland. A study in town-plan analysis. [With plates, plans and a bibliography.]*. London, Institute of British Geographers Publication.
- Cui, B. e Mao, M. (2018). Quantifying Vitality of Dashilanr: An Experiment Conducting Automated Human-Centered Observation. In: Z. Shen and M. Li, *Big Data Support of Urban Planning and Management: The Experience in China*. Fuzhou, Springer Nature, pp.389-413.
- Cullen, G. (1971). *Paisagem urbana*. São Paulo, Martins Fontes.
- Ferrara, L. (2000). *Os significados urbanos*. São Paulo, EdUSP.
- Gehl, J e Svarre, B. (2018). *A vida na cidade: como estudar*. São Paulo, Perspectiva.
- Han, B. C. (2018). *Psicopolítica*. Belo Horizonte, Âyné.
- Harari, Y. N. (2016). *Homo Deus*. Rio de Janeiro, Companhia das Letras.
- Hillier, B. e Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge, University Press.

- Pont, M. (2017). Twenty-Fourth International Seminar on Urban Form. In: *Conference report City and territory in the globalization age*. Valencia, XXIV ISUF Valencia.
- Krafta, R. e Faria, A. (2016). Morfologia Urbana, o Estado da Arte. In: *Sessão temática: morfologia urbana*. Porto Alegre, IV ENANPARQ.
- Morfologia Urbana 2018-2 (2018). *Relatório de avaliação final da disciplina do Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da UFF*. Niterói, PPGAU/EAU/UFF.
- Nadai, M., Staiano, J., Larcher, R., Sebe, N., Quercia, D. and Lepri, B. (2016). International World Wide Web Conference Committee. The Death and Life of Great Italian Cities: a Mobile Phone Data Perspective. In: *Proceedings of the 25th International Conference on World Wide Web*, pp. 413–423. DOI:10.1145/2872427.2883084.
- Oliveira, V. (2018). Diferentes abordagens em morfologia urbana. In: V. Oliveira (ed.), *Diferentes abordagens em morfologia urbana. Contributos luso brasileiros*. Urban Forms. Disponível em: <http://vitoroliveira.fe.up.pt> [Accessed 23 Jul. 2019].
- Saboya, R., Netto, V. e Vargas, J. (2015). Fatores morfológicos da vitalidade urbana Uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. *Arquitextos*, 180(02). Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554> [Acesso em 23 Julho 2019].
- Sandercock, L. (1998). *Towards Cosmopolis*. Sussex, John Wiley.
- Ünlü, T. (2018). Twenty-Fifth International Seminar on Urban Form, Krasnoyarsk, Russia, 5–9 July 2018. In: XXV ISUF 2018. Krasnoyarsk, International Seminar on Urban Form, pp.164–165.
- Tonkiss, F. (2013). *Cities by design*. Cambridge, Polity Press.
- Yu, Y., Li, D. and Liu, X. (2018). How block density and typology affect urban vitality: an exploratory analysis in Shenzhen, China. *Urban Geography*, 39(4), 631–652. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1381536>.
- Whitehand, J. (2018). Twenty-Fifth International Seminar on Urban Form, Krasnoyarsk, Rússia, 5–9 July 2018. In: XXV ISUF 2018. Krasnoyarsky: International Seminar on Urban Form, pp.164–165.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Cities, ways to see and to make urban vitality on a daily basis

Abstract. *This article deals with relations between processes of configuration, spatial appropriation, urban vitality and morphology. Based on classical as well as contemporary authors, it finds support on empirical data recently produced. Urban analyses procedures tend to cut the 'object city' into pieces according to different disciplines – geography, history, sociology, anthropology, urbanism, etc. Each one 'reveals' what it wants to see and obliterates what it considers irrelevant to its disciplinary purposes. This paper addresses spatial appropriation for social, cultural and economic interactions as a generous process – once triggered, it acknowledges and aggregates multiple qualitative dimensions of the urban space, which may positively contribute to local urban vitality when thus allowed. When and where those spatial appropriations are condemned as transgressions, public space may lose its major attractive attribute – people's interests. Under certain conditions, those processes of social, economic spatial appropriations produce 'nests' of urban vitality that support us, with various alternatives of fruition, due to the local vitality it engenders. The paper focuses on processes of 'urban nests making' that proved important to enhance local quality of life. Illustrated by empirical studies, this article finalizes pointing out questions for further researches.*

Keywords: *urban morphology, vitality, morphological process, persistence, fringes.*

Editor responsável pela submissão: Renato T. de Saboya.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Configuração e urbanidade em assentamentos da Amazônia: as lições de Afuá (Pará, Brasil)

Marlysse C. da S. Rocha^a  e Valério A. S. de Medeiros^b 

^a Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brasil. E-mail: rmarlysse@gmail.com

^b Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / Câmara dos Deputados, Detec, Brasília, DF, Brasil. E-mail: valerio.mederios@camara.leg.br

Submetido em 01 de abril de 2019. Aceito em 08 de julho de 2019.

Resumo. A urbanidade é a qualidade que pode ter um espaço urbano de acolher e promover a convivência. A cidade, em sua configuração, pode “enviar” convites para que as pessoas utilizem o espaço urbano de maneira socialmente dinâmica. A pesquisa fundeia-se nesta premissa e investiga aspectos configuracionais em Afuá (PA/Brasil), por meio da Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe do Espaço) a partir da investigação de atributos de acessibilidade, permanência no espaço público e encontros. Busca-se responder à seguinte questão de pesquisa: de que forma a configuração do espaço urbano de Afuá emite convites que afetam níveis de urbanidade? Localizada no Arquipélago do Marajó, Afuá é uma cidade contida por água e floresta. Construída sobre palafitas, não possui tráfego de veículos motores. A arquitetura alinhada ao modo de construção amazônico e sua forma e mobilidade urbanas parecem potencializar a qualidade de vida.

Palavras-chave. urbanidade, morfologia urbana, configuração, Sintaxe do Espaço, Afuá.

Introdução

O uso do termo urbanidade para a discussão do espaço urbano é relativamente recente. Foi no decorrer da segunda metade do século XX, na avaliação dos projetos urbanísticos produzidos pelo movimento moderno, que se verificou uma lacuna nas cidades criadas em pranchetas: faltava urbanidade (Aguiar, 2012). Autores como Jane Jacobs e Kevin Lynch, mesmo não utilizando o termo, apresentaram nos anos 1960 importantes contribuições para o estudo da vivência e da apropriação dos espaços urbanos.

Na década de 1980, Bill Hillier *et al.* (1983), no artigo *Space Syntax: a Different Urban Perspective*, afirmaram que “a urbanidade tornou-se um tema central em arquitetura”. Os autores apresentaram três pilares condicionantes para alcançá-la: a) a sobreposição das condições local e global, sugerindo que o arranjo global do espaço

atua afetando como esse é apropriado pelas pessoas; b) a publicização do espaço – fomentando a existência da comunidade virtual; e, por último, c) a arquitetura – a escala local, o modo como o espaço público é constituído. Ou seja, a urbanidade se dá na organização dos vazios, o que Gehl (2013) denomina “vida entre os edifícios”.

Segundo Fernandes (2011, p. 33), “o termo urbanidade é utilizado para se compreender possíveis implicações das configurações dos lugares para o convívio das pessoas”. Espaço público bem definido, minimização de espaços abertos em prol dos ocupados (fechados), contiguidade, menores unidades de espaços abertos, frágeis fronteiras entre o interior e o exterior (transição suave), constitutividade, continuidade e alta densidade, entre outros, caracterizam um lugar com urbanidade, segundo a autora.

As cidades podem, portanto, favorecer o encontro, reforçando a função social do espaço bem como as vivências do imprevísivel e do espontâneo (Gehl, 2013).

No que tange ao aspecto da vida urbana nos espaços públicos, complementando-se a visão de Gehl (2013), distinguem-se os termos utilizados por Holanda (2013) ao recomendar o uso de "urbanidade" em contraposição à "formalidade":

São conceitos socioespaciais, dizem respeito à arquitetura e à sociedade, concomitantemente. Formalidade implica grandes espaços, especialização de lugares para determinados fins, parco uso dos espaços públicos na vida cotidiana, apatidão de sujeitos distintos. Urbanidade é seu oposto: lugares configurados para interações na vida cotidiana entre categorias diversas de pessoas, nos espaços públicos dos assentamentos ou nos espaços internos das edificações, relações sociais menos hierárquicas (Holanda, 2013, p.135).

Com base no enquadramento acima, nesta pesquisa o termo urbanidade é compreendido enquanto a capacidade da configuração em favorecer a vida urbana. Configuração é assumida como o conjunto das relações de interdependência entre os elementos constituintes de um sistema urbano, interpretado em suas formas (cheios) e espaços (vazios).

O estudo de caso é Afuá, no Pará. Localizada no Arquipélago do Marajó, a cidade é ribeirinha, com 141 hectares, limitada por água e floresta e abriga cerca de 10.000 habitantes. O assentamento possui dois bairros, Centro e Capim Marinho, que são separados pelo aeroporto municipal.

Construída totalmente sobre palafitas, Afuá não possui tráfego de veículos motores e sua arquitetura é alinhada ao modo de construção amazônico. A configuração e a mobilidade urbanas parecem potencializar a qualidade de vida, hipótese responsável pelo estabelecimento da questão de pesquisa para o artigo: “de que forma a configuração do espaço urbano de Afuá emite convites que afetam níveis de urbanidade?”.

Aspectos teóricos, metodológicos e ferramentais

Para investigar a urbanidade em Afuá, a pesquisa foi estruturada em três etapas desenvolvidas segundo premissas e ferramentas associadas à Teoria da Lógica Social do Espaço (Sintaxe do Espaço) (Figura 1).

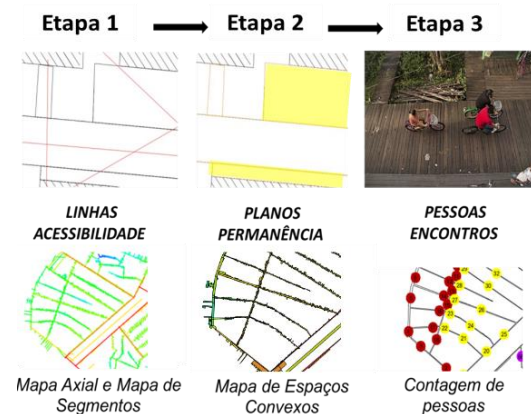


Figura 1. Resumo das etapas: focos de análise e formas de obtenção (fonte: autores).

Na etapa 1 empreendeu-se a leitura macro da cidade (global) por meio da investigação dos espaços abertos (ruas: rede de caminhos) e do número de acessos ao assentamento pelo rio. A análise utilizou estratégias recomendadas por Gondim (2014) e Medeiros (2013), conforme estabelecido por Rocha (2017) (Quadro 1).

Quadro 1. Categorias de análise e variáveis aplicadas na etapa 1

Foco	Categoria	Variável
Etapa 1 (Global) Acessibilidade	Acessos e Permeabilidade dos Sistemas	Perímetro do limite/número de acessos
		NACH – Escolha de segmentos normalizada
		NAIN – Integração de segmentos normalizada
		Integração global

Para tanto, adotou-se a representação linear, modelagem que simplifica o sistema, convertendo-o em um conjunto de eixos interconectados. Ao processar estes eixos foram obtidos mapas axiais e de segmentos, que permitem explorar potenciais de

movimento associados à forma urbana, por meio de uma série de variáveis (Holanda, 2002; Medeiros, 2013).

Medidas como integração, NAIN (integração normalizada) e NACH (escolha normalizada), oriundas do processamento, expressam distintos graus de permeabilidade e acessibilidade configuracional, ao indicar o quanto partes do sistema são mais acessíveis que outras. As medidas são potenciais porque resultam das relações de interdependência entre as partes constituintes da rede de caminhos, o que pode corresponder ou não ao movimento real. Estas variáveis têm demonstrado estreita relação com a dinâmica urbana, incluindo questões de fluxo de pessoas e uso do solo (Coelho, 2017; Torres, 2017; Cerqueira, 2017).

Na etapa 2 empreendeu-se uma avaliação por meio de espaços convexos (planos ou recintos espaciais), com ênfase no estudo de fatores que a literatura aponta como promotores de permanência (Jacobs, 2000; Holanda, 2002; Holanda, 2013; Gehl, 2013), a incluir tamanho e percentual desses espaços e quantidade de portas (Quadro 2).

Quadro 2. Categorias de análise e variáveis aplicadas na etapa 2

Foco	Categoria	Variável
Etapa 2 (Local) Permanência	Menores Unidades de Espaços Abertos	Percentual de espaços abertos
	Espaços Abertos	Espaço convexo médio
	Constitutividade e Transições Suaves	Quantidade de portas a cada 100m de via

A etapa 3 compreendeu a exploração detalhada de aspectos da dinâmica urbana, baseando-se no fluxo real de pessoas contado no sistema de espaços livres públicos. Procedeu-se nesta fase a correlação dos dados de contagem real de movimento com os resultados das variáveis sintáticas das etapas anteriores, dados de uso do solo e padrões de ocupação (Quadro 3).

Em relação às contagens, os procedimentos foram realizados de acordo com o Manual de Observação da Sintaxe Espacial (Grajewski e Vaughan, 2001), por meio do Método do Portão/Portal. Este procedimento se baseia no registro de categorias de fluxo segundo um

percurso pré-estabelecido, por um intervalo de 5 minutos, em portais definidos pelo avaliador a partir dos quais qualquer passagem de indivíduo ou veículo é contabilizada. Para a coleta das informações, Afuá foi dividida em oito rotas, compreendendo 122 portais, nos quais foram realizadas 96 rodadas de levantamento. As categorias registradas foram: pedestres, bicicletas e triciclos, bicitáxis e cargas. O fluxo foi registrado durante a semana e finais de semana, nos períodos de 7h às 9h, 10h às 12h e 16h às 18h.

Quadro 3. Categorias de análise e variáveis aplicadas na etapa 2

Foco	Categoria	Variável
Etapa 3 Encontros	Presença Real nos Lugares Abertos	Contagem de pedestres e bicicletas
	Variedades de Uso	Uso do solo
	Padrões de Ocupação	Gabarito, existência de varandas, portões, muros, grades, assentos
	Correlações de Variáveis	Correlação entre variáveis sintáticas e não sintáticas

Os resultados obtidos com a contagem foram correlacionados com valores de NACH, NAIN e dados de uso do solo (Rocha, 2017). Por meio de regressão simples, foram obtidos os índices de R^2 (coeficiente de determinação), que corresponde à medida da proporção de variabilidade de uma variável explicada pela variabilidade da outra, sendo uma independente e a outra explicativa (Medeiros, 2013).

Com a intenção de facilitar a interpretação, adotou-se a Escala de Cohen que constitui uma ferramenta auxiliar para a explicação da intensidade do R^2 a partir da correspondência entre o valor numérico obtido e uma escala de classificação de inexistente à perfeita (Medeiros, 2013; Rocha, 2017): inexistente (0,0 a 0,009), pequena (0,01 a 0,08), moderada (0,09 a 0,24), grande (0,25 a 0,48), muito grande (0,49 a 0,80), quase perfeita (0,81 a 0,99) e perfeita (1).

Onde reside a urbanidade?

O entendimento de como a cidade se estrutura é importante para a compreensão dos resultados da análise das etapas apresentadas a seguir.

A observância da configuração urbana de Afuá permite perceber a emergência de quatro elementos morfológicos principais: 1) o solo – implantados diretamente sobre a terra estão alguns poucos equipamentos, como o cemitério, o campo de futebol e o lixo; 2) as vias – elevadas a 1,20 do solo e com 2,40m de largura, são construídas na sua maior parte em madeira; 3) as edificações – geralmente executadas desvinculadas da via e, somente após sua conclusão, são ligadas a

essas por meio do quarto elemento; 4) pontes e pátios – configurados como pequenos recintos que funcionam como uma espécie de calçada descontínua (Figura 2).

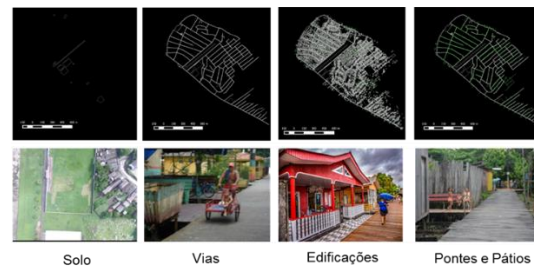


Figura 2. Principais elementos morfológicos que compõem a configuração de Afuá (fonte: Marlysse Rocha, Ivalber Gomes e Patrik Chagas).

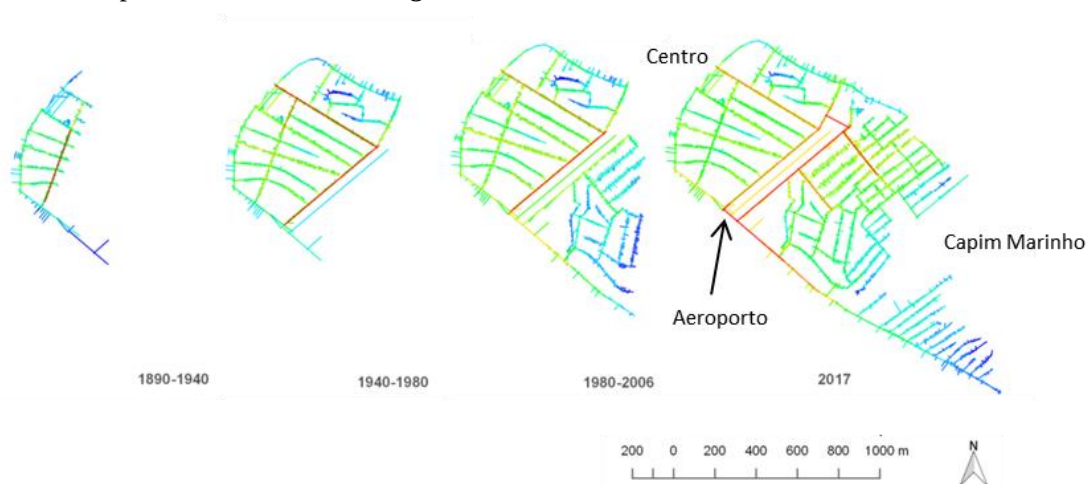


Figura 3. Mapas axiais da expansão diacrônica de Afuá, com variável integração global: é possível verificar o deslocamento do núcleo de integração (conjunto de linhas vermelhas) para a região posterior ao aeroporto (fonte: autores).

Etapas 1 (análise global – acessibilidade)

A verificação da acessibilidade externa foi obtida a partir da relação entre número de pontos de acesso da cidade pelo perímetro da mancha, o que é relevante diante de seu cenário insular. Acessada somente por água, Afuá possui 10 trapiches por km, o que permite a avaliação enquanto um sistema permeável e de baixo controle de acesso. Verificada a presença de áreas privadas contíguas ao limite, notou-se que em Afuá os lotes não estão contíguas ao limite, tendo as bordas circundadas por vias. As testadas, por sua vez, ficam voltadas para a barreira, no caso a água, reforçando a permeabilidade do sistema.

Internamente a acessibilidade foi aferida utilizando-se as variáveis NACH (escolha normalizada) e NAIN (integração normalizada), extraídas do mapa de

segmentos, e integração global, oriunda do mapa axial. A escolha avalia a frequência de uso de um segmento na realização de todas as rotas entre qualquer par de origem e destino do sistema. Ruas “mais escolhidas” são aquelas mais prováveis de serem utilizadas nestes trajetos. As medidas de integração, por sua vez, são relevantes para mensurar o potencial de um dado segmento ou eixo em ser destino (Barros e Medeiros, 2014). Quanto mais integrado um elemento é, mais fácil de ser alcançado a partir de todos os demais do sistema. Hillier (2008 *apud* Barros e Medeiros, 2014) assegura que as duas medidas lidam com os dois componentes do movimento humano: a seleção de uma rota e a seleção de um destino.

Após os processamentos, verificou-se que Afuá apresenta NACH de 0,650, valor baixo se comparado à média brasileira para o intervalo de 2011-2019, conforme obtido por

Medeiros (2019): 0,901. O desempenho aqui parece ser resultado do modo de elaboração da modelagem: foram considerados os inúmeros segmentos das pontes que ligam as edificações às ruas e que não são utilizados como rotas. Quanto à variável NAIN, o sistema apresenta o valor médio de 1,110, acima da média nacional de 0,867 (Medeiros, 2019).

A literatura vinculada à Sintaxe Espacial sugere que o movimento em uma via dentro de sistema é prioritariamente fruto da sua localização (Hillier e Hanson, 1984; Holanda, 2002; Medeiros, 2013). Os mapas axiais e de segmentos convertem-se, portanto, em ferramenta de avaliação da localização potencial de centralidades quando avaliadas as medidas de integração e de NAIN (Barros e Medeiros, 2014). O valor da integração a partir do mapa axial para Afuá (1,090) encontra-se acima da média das cidades brasileiras exploradas por Medeiros (2013) e Medeiros (2019): 0,764 e 0,897 (para o intervalo entre 2011-2019), respectivamente.

Porém, a análise diacrônica do sistema aponta que, com a expansão, há uma queda nos valores bem como o deslocamento do núcleo de integração (centro morfológico) para regiões periféricas (Figura 3), o que aponta enfraquecimento de qualidades urbanas que induzem a urbanidade. A média de integração decresce de 1,920, no intervalo 1890-1940, para 1,830, em 1940-1980. Posteriormente cai para 1,330 entre 1980-2006, até alcançar 1,090 em 2017, data da modelagem mais recente. Também foi identificada redução progressiva na conectividade, de 2,31 no primeiro intervalo para 2,19 no mais recente.

Etapa 2 (análise local – permanência)

Menores unidades de espaços abertos – permanência no espaço público

Um assentamento é composto basicamente por dois tipos de espaços: fechados e abertos. A forma e a proporção de como acontece essa relação em uma cidade pode indicar potenciais de urbanidade, uma vez que suas características são capazes de afetar a permanência no espaço público.

De uma maneira geral, atribui-se aos menores espaços abertos características de urbanidade e, aos maiores, formalidade

(Holanda, 2002). Afuá apresenta apenas 8,21% de sua área como espaço aberto, consequência de sua estruturação sobre palafitas, onde as áreas transitáveis possuem pequenas dimensões. Para efeito de comparação, utilizando o extremo de formalidade no Brasil, Brasília, verifica-se a discrepância entre os valores de Afuá (8,21%) e da Esplanada dos Ministérios (86,40%). Em Afuá, os espaços menores são propulsores da vivência cotidiana (urbanidade), enquanto a magnitude do espaço conformado na Esplanada dos Ministérios sugere uma relação simbólica (formalidade).

Essas porções de espaço onde a vida urbana acontece são chamados espaços convexos. Possuem dimensões diversas que, segundo (Holanda, 2013), sugerem o tipo de atividades desenvolvidas: rotineiras, se menores, ou simbólicas, nos de maior dimensão, constituindo assim espaços mais urbanos e mais formais, respectivamente. Afuá apresenta 3.389 unidades de espaços convexos, com dimensão média de 34,26m², o que é produto das inúmeras passarelas e pátios que se multiplicam nas frentes das edificações.

Além da dimensão reduzida e boa localização, os espaços convexos precisam oferecer condições para que as pessoas queiram permanecer. Para Gehl (2013), os menores espaços abertos, ao priorizar a menor escala, devem ofertar possibilidades para os indivíduos se acomodarem. Em Afuá verifica-se a multiplicação de pequenos recintos na malha urbana que, recebendo assentos embora improvisados, contribuem para vitalidade da cidade.

Constitutividade e transição suaves

Os espaços de transição são os lugares onde o edifício e a cidade se encontram, estabelecendo interações entre as vidas privada e pública. São excelentes emissários de urbanidade e, portanto, o tratamento dado a esses lugares tem grande influência para a vida no espaço urbano (Gehl, 2013).

Nesse sentido, quanto mais convidativo for o espaço, mais vivo será o ambiente urbano. Para compreender a importância dos pequenos espaços convexos, que se convertem em espaços de transição suaves na promoção da urbanidade em Afuá, é preciso ter clara a peculiar configuração da cidade.

Em Afuá não existe diferenciação entre via e calçada. As estruturas lineares, “ruas” construídas em palafita, têm em sua maioria a largura de 2,40m. Todas as vias são compartilhadas por pedestres, bicicletas, bicitáxis e carros de carga (Figura 4).

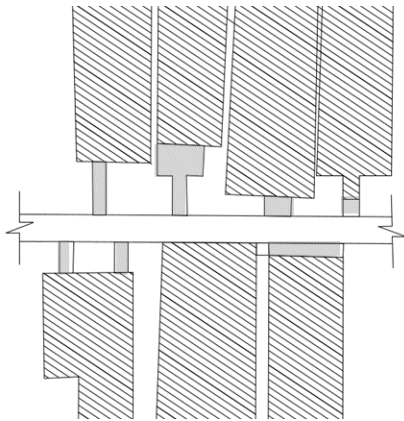


Figura 4. Representação esquemática de um trecho de rua, lotes, pontes e pátios no centro de Afuá (fonte: autores).

As passarelas, designadas pelos moradores como “pontes” e “pátios”, que ligam a maioria das edificações às vias, funcionam como uma espécie de calçada não linear, compartilhando com a “rua” o papel da calçada nas cidades tradicionais. Dada a reduzida dimensão das ruas, essas estruturas atuam como fronteiras suaves entre o ambiente interno e externo, palco para o “movimento de marés”, termo utilizado por Stanford Anderson para comparar a relação entre público e privado: na maré enchente, o domínio público invade o privado, estranhos são recebidos no interior das casas e na vazante o espaço doméstico se apropria das ruas (Anderson, 1978 *apud* Holanda, 2013) (Figura 5).

Os pátios recebem cadeiras quando não são construídos bancos junto às suas estruturas. O que faz um espaço de transição suave é a relação entre cheios e vazios, menor percentual de espaço aberto e alta constitutividade, ou seja, muitas portas. Jacobs (2000) chamou a atenção quanto ao contato visual entre os vazios e os cheios como atributo de urbanidade. O contato visual entre as pessoas nos prédios com a cidade, principalmente nos andares térreos, é indispensável para uma experiência intensa e para dar chance de contato, dentro e fora da edificação (Gehl, 2013).



Figura 5. Estreita relação entre público e privado (fonte: autores).

Sendo assim, procedeu-se a contagem de portas em todo o perímetro urbano de Afuá. Os resultados foram avaliados segundo os parâmetros de atratividade das áreas térreas apresentados por Gehl (2013): a) *ativo* (15 a 20 portas a cada 100m), pequenas unidades, variedade de funções, nenhuma unidade cega, muitos detalhes; b) *convitativo* (10 a 14 portas a cada 100m), unidades relativamente pequenas, alguma variedade de função, poucas unidades cegas, detalhes nas fachadas; c) *misto* (6 a 10 portas a cada 100m), unidades grandes e pequenas, algumas fachadas cegas, poucos detalhes nas fachadas; d) *monótono* (2 a 5 portas a cada 100m), unidades grandes com poucas portas, variedade de função quase inexistente, muitas unidades cegas; e) *inativo* (0 a 2 portas a cada 100m), grandes unidades com fachadas cegas e sem detalhes.

A Figura 6 apresenta em percentual o desempenho das ruas de Afuá em que é possível perceber o predomínio de fachadas ativas e convidativas que contribuem para a alimentação do espaço público e o convite à permanência.

Etapa 3 (encontros)

Presença real em lugares abertos

Para a investigação do movimento real, interessou em primeiro lugar verificar os percentuais de recorrência dos meios de locomoção, com a finalidade de traçar um panorama do movimento (tendente a maior

ou menor velocidade) e a copresença nas vias durante a semana e finais de semana. Os primeiros achados apontaram que os valores praticamente não sofreram alterações dos dias de semana para os finais de semana. Os resultados confirmam o papel da bicicleta na

cultura urbana em Afuá: o veículo é o meio de transporte mais utilizado e eficaz na cidade. De todas as possibilidades, ela representa o modo com maior velocidade e menor esforço físico (Figura 7).

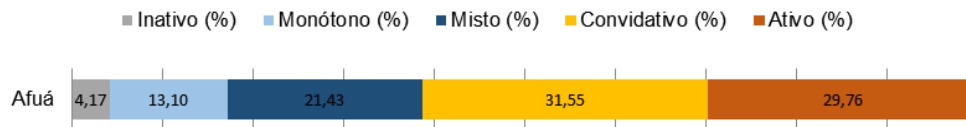


Figura 6. Percentual de atratividade nas áreas térreas de Afuá (fonte: autores).

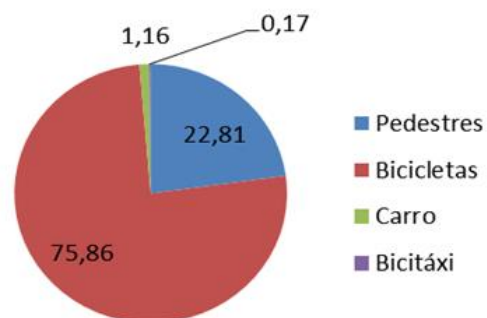
Comparando os valores médios absolutos dos fluxos em dias de semana e nos finais de semana, pôde-se deduzir que em Afuá, nos finais de semana, as ruas não ficam desertas. Credita-se esse desempenho ao fato do comércio local funcionar aos sábados e aos domingos, o que atrai a população ribeirinha, somado às atividades de recreação nos finais de semana. Essa manutenção de fluxos é característica de um lugar com urbanidade.

As vias com os maiores movimentos de pedestre e bicicleta se localizam no Bairro Centro, junto ao limite d'água. Já as com pior desempenho encontram-se no Bairro Capim Marinho, em sua maioria constituem pequenas travessas ou ruas periféricas situadas no limite da floresta. Ao que parece, o movimento está próximo ao limite ativo, às margens dos rios, diminuindo à medida que se aproxima do limite periférico, a floresta.

Variedades de uso

Acredita-se que a diversidade de usos gera espaços com urbanidade. Segundo Jacobs (2000), as cidades necessitam de diversidade de usos mais complexa e densa, garantindo que haja pessoas diferentes nas ruas, em horários distintos e por motivações variadas. A variedade propicia um tipo de sustentação mútua e constante, do ponto de vista econômico e também social. Holanda (2002) pondera que o aspecto faz surtir diferentes tipos de impactos no seu entorno, pois propicia viagens para os edifícios que abrigam esses usos. Para Gehl (2013), as variedades fomentam a vivência urbana, pois criam térreos mais atrativos.

Copresença durante dias de semana (%)



Copresença durante finais de semana (%)

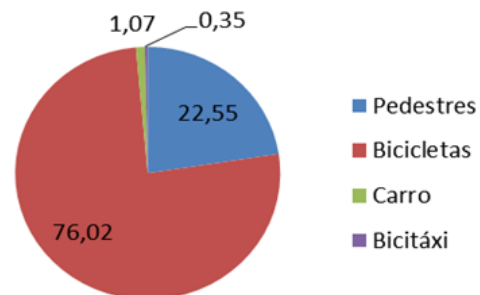


Figura 7. Percentual dos meios de locomoção terrestre recorrentes na cidade de Afuá durante dias de semana e final de semana (fonte: autores).

Em Afuá o uso residencial corresponde a 70,46%, o comércio informal nas residências perfaz 4,38% e o uso misto alcança 13,75% (foi identificado especialmente nas vias que margeiam os limites de água, e em vias consideradas estruturantes nas demais localidades). Comércio e serviço correspondem a 3,81% e se concentram nas vias que limitam a água, enquanto o uso institucional compreende 3,39% (Figura 8).



Figura 8. Mapa de uso do solo de Afuá e percentual de usos (fonte: autores).

De maneira geral, comparando a diversidade de usos no bairro Centro com as demais ocupações, avalia-se que o primeiro é marcado por variedade, enquanto nas demais localidades há o predomínio do uso residencial. Na zona central de Afuá verifica-se o exemplificado por Jacobs (2000): muitas ruas “residenciais” abrigam, além de moradias, diversas atividades comerciais e de serviços, e essas se combinam. Os órgãos públicos, espalhados em diferentes ruas no Centro, contribuem para fixar a diversidade, pois estão em meio a diferentes usos. As ruas possuem uma imagem coerente, ordenada e variada.

O Centro de Afuá não apresenta a marca da monotonia. Existem diferenças aflorando em várias direções que ajudam a não perder a orientação, sendo assim (ao contrário de algumas vias, por exemplo, no bairro Capim Marinho) as ruas do Centro não pactuam com o “caos da mesmice”, das perspectivas uniformes, sem avisos naturais de direção (Jacobs, 2000). A não separação de modais nas estreitas vias aproxima os passantes dos espaços de transição suaves e incentiva a interação dos usos. A venda informal nas residências e a presença de carrinhos ambulantes ajudam na promoção da urbanidade (Figura 9).



Figura 9. Comércio informal nas residências em Afuá (fonte: autores).



Figura 10. Varandas em Afuá: espaços de transição suaves (fonte: autores).

Padrões de Ocupação

Afuá possui alguns padrões de ocupação que contribuem para urbanidade. Edifícios com um pavimento correspondem a 85,67%, 13,97% são os com dois e 0,36% com mais de dois. A volumetria mais elevada encontra-se próxima às margens dos rios. Os dados de gabarito permitem avançar em relações como a proporção da caixa espacial (largura da via x altura dos edifícios) que pode induzir à sensação de proximidade e espaços menores.

O segundo padrão verificado foi a existência de varandas que, funcionando como espaços de transição suaves, aparecem em metade das edificações do assentamento. Outra característica a se considerar é a existência de portão: 73,43% das edificações não apresentam portões, enquanto 26,57% os possuem (a maior parte corresponde a residências no bairro Centro, região que concentra população de maior poder aquisitivo). A quarta característica observada é a existência de muros e grades, 85,47% das edificações não possuem muros, 11,13% possuem, 2,77% têm grades e 0,64% muros opacos. O baixo percentual de “opacidade” indica a quase inexistência de fachadas cegas, contributo para a permeabilidade que reforça a urbanidade (Figura 10).

Segundo Gehl (2013), uma cidade convidativa deve possibilitar a permanência no espaço público, ou mediar a possibilidade de observação desse. Em Afuá, 18,31% das edificações possuem assentos nas varandas ou nas pontes. Observou-se ainda que os assentos disponibilizados pelos moradores desempenham melhor essa função que os ofertados pela municipalidade. Desses 18,31%, 13,29% localizam-se nas varandas e 5,02% são construídos junto aos pátios.

Essas características avaliadas em conjunto podem ser consideradas emissárias da urbanidade em Afuá, pois ao conformarem a estruturação da cidade em sentido amplo, têm o papel de encurtar distâncias, aproximando pessoas e promovendo a interação.

Correlações

A avaliação da correspondência entre os fluxos de pedestres e bicicletas e o potencial configuracional, amparado pela Escala de Cohen, apontou que existe *grande* correlação entre fluxo de bicicletas e os caminhos que são potencialmente mais escolhidos para qualquer tipo de trajeto (NACH) ($R^2 = 0,25$). Por outro lado, há uma *moderada* relação entre o número de bicicletas e os valores de NAIN que representam a centralidade ($R^2 = 0,22$). O achado, somado a associação pouco significativa dessas variáveis com o fluxo de pedestres, demonstra que, no caso de Afuá, a configuração está atuando acima de tudo no movimento veicular que, neste caso, diz respeito à bicicleta.

Quanto ao uso do solo, os dados de contagem foram relacionados com uso residencial, comercial e com MCI, a soma dos usos misto, comercial e institucional. Identificou-se uma dependência *muito grande* entre a existência de MCI e a quantidade de pedestres ($R^2 = 0,62$) e bicicletas ($R^2 = 0,78$).

Correlacionados os valores de uso comercial com pedestres e bicicletas, encontram-se correlações *grandes* ($R^2 = 0,47$ e $R^2 = 0,40$). Constatou-se também nos levantamentos que a quantidade de pedestres e bicicletas diminui nas ruas com maior percentual de uso residencial: a relação é inversamente proporcional. Além disso, ao confrontar o valores configuracionais com os usos

isoladamente, concluiu-se que à medida em que valores de NAIN aumentam, diminui-se o uso residencial. Porém, cabe destacar que o núcleo de integração (conjunto de eixos mais integrados) de Afuá encontra-se em vias onde há o predomínio do uso residencial, e baixos valores de contagem em qualquer categoria. Portanto, pode-se afirmar que, na atualidade, a distribuição de uso do solo não aproveita o potencial configuracional.

Do conjunto de correlações em Afuá, observa-se que a variedade de usos tem maior influência nos níveis de copresença do que a configuração por meio dos mapas axial de segmentos. No entanto, existem algumas exceções, que alinham bom desempenho nos níveis de integração com diversidade de usos: as ruas com os maiores valores de contagem. Nessas vias os caminhos são divididos por quadras curtas: ao dobrar as esquinas depara-se com praças e pátios que não dão margem à monotonia.

Em contraste, encontra-se a Rua Vice-Prefeito Décio Gonçalves Quintas, com alto valor de integração e uso predominantemente residencial. Soma-se a esse fato a rua ser ocupada por apenas um lado da via, uma vez que limita o aeroporto municipal. Além dessa feição, a perspectiva homogênea do percurso desencoraja o pedestre ou o ciclista. Essa rua de um lado só, vizinha ao perímetro morto da pista de pouso, apresenta quanto aos usos o

que Jacobs (2000, p. 287) denomina de “um ponto final para a diversidade”.

O descompasso entre o potencial configuracional e o uso do solo, somado aos elevados valores de contagem nas vias que concentram os usos misto, comercial e institucional, que limitam o curso d'água, direcionam a discussão a considerar o papel do magneto como indutor da copresença em Afuá. O limite parece reforçar a dependência da vida urbana para a região onde se concentram os principais trapiches.

Segundo Medeiros (2013), os magnetos são equipamentos urbanos que, mesmo ocupando uma posição não privilegiada em termos de integração na malha urbana, são potentes polos atratores de fluxos. Em cidades cujo magneto tem um papel muito destacado, a dinâmica configuracional é substancialmente alterada. Esse é o caso de Afuá, onde o complexo formado pelos trapiches, principais acessos localizados no limite da primeira ocupação às margens do Rio Afuá, atua como um magneto. Na Figura 11 pode-se observar a localização do magneto, região de concentração de usos misto, comercial e institucional em vias poucos integradas, porém com maiores valores de contagem do sistema.



Figura 11. Da esquerda para a direita: mapa de uso do solo com indicação do magneto; mapa axial com variável NAIN; e indicação das cinco ruas com maior (laranja) e menor fluxo (lilás) de pedestres e bicicletas (fonte: autores).

A região onde se encontra o magneto, reconhecida pela população como a “frente da cidade”, funciona como polo de atração nos dois sentidos: do interior da cidade para o rio e do rio para a cidade. Pode-se afirmar que a vida urbana em Afuá é, de certa forma, alimentada por esse limite. As chegadas e partidas, a ausência de automóveis e a menor

escala fazem desse espaço urbano, na linguagem sintática, um “mecanismo misturador”, que tornam mais frágeis as categorias de sujeitos (Holanda, 2013).

O uso do solo desponta como um grande condicionador de copresença e, por sua vez, de urbanidade. Entretanto, quando um magneto parece ter um papel robusto para a

vida urbana, o potencial da configuração acaba subutilizado. Portanto, em Afuá, a configuração aparece como um indicador de tendências futuras. O fato é que a cidade tem crescido e, ao se expandir, verifica-se um deslocamento potencial do núcleo de integração. No entanto, o magneto se mantém por causa da natureza do limite – a barreira de água, principal meio de comunicação com o exterior.

Considerações finais

O artigo explorou aspectos de acessibilidade, permanência e encontros em Afuá (Pará, Brasil), de modo a compreender se, e em que medida, a organização entre os elementos constituintes do sistema urbano contribui para um bom desempenho em termos de urbanidade.

Os resultados obtidos permitiram o alcance da resposta à questão de pesquisa – “de que forma a configuração do espaço urbano de Afuá emite convites que afetam níveis de urbanidade?” – ao apontar que a configuração do espaço urbano do assentamento, condicionada por limites, especialmente a água, promove uma vivência com maior urbanidade.

Referências

- Aguiar, D. (2012) Urbanidade e a qualidade da Cidade. Em: Aguiar, D., Netto, V., *Urbanidades*, Rio de Janeiro, Letra e Imagem, pp. 61-80.
- Anderson, S. (ed.) (1978) *On streets*. Cambridge, MIT Press.
- Barros, A. P. B. G., Medeiros, V. A. S. de (2014) Centralidades e Sintaxe Espacial: variáveis para a compreensão da acessibilidade urbana. Em: Kneib E. C., *Projeto e Cidade: Centralidades e Mobilidade Urbana*, Goiânia, UFG, pp.269-316.
- Cerqueira, I. W. (2017) Os pés da cidade: um estudo sobre a caminhabilidade, relações socioespaciais nas calçadas e mobilidade dos pedestres. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.
- Coelho, J. M. (2017) Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília. Tese de Doutorado não publicada. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.
- Fernandes, L. D. (2011) As praças cívicas das novas capitais brasileiras. Dissertação de Mestrado não publicada. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Os principais emissários são variedade de uso do solo, estreitas vias compartilhadas, meios de locomoção em baixas velocidades, varandas, poucos portões e muros cegos e espaços de transição suaves em frentes que alimentam de vida as ruas. Essas características aliadas a alguns espaços urbanos-chave promovem um lugar mais dinâmico.

No entanto, percebeu-se também que com a expansão da região posterior à pista de pouso, que divide o assentamento ao meio, a cidade progressivamente tem assumido características configuracionais em direção à dispersão, à fragmentação e à periferização – afastando-se, inclusive, de sua matriz Amazônica e ribeirinha.

Ao abrir mão das características morfológicas presentes nas ocupações iniciais (adensamento, contiguidade, constitutividade, variedade de usos), a cidade tem progressivamente perdido a qualidade urbana. Afuá, que claramente fornece um conjunto de lições para o alcance de urbanidade, corre o risco de desaprender sua própria lição, tema da continuidade desta pesquisa.

Gehl, J. (2013) *Cidade para pessoas*. São Paulo, Perspectiva.

Gondim, M. F. (2014) A travessia no tempo: homens e veículos, da mitologia aos tempos modernos Tese de Doutorado não publicada. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Grajewski, T., Vaughan, L. (2001) *Space Syntax observation manual*. Londres, University College London.

Hillier, B. (2008) *Using Depthmap for urban analysis: a simple guide on what to do once you have an analysable map in the system*. The Bartlett School of Graduate Studies, MSc Advanced Architectural Studies 2007-8, University College London, Londres.

Hillier, B., Hanson, J., Peponis, J. e Burdett, R. (1983) Space Syntax: a different urban perspective. *Architecture Journal*, 4, 47-63. Disponível em: https://www.academia.edu/11342108/Hillier_B_Hanson_J_Peponis_J_Hudson_J_Burdett_R_1983_Space_syntax_a_different_urban_perspective_Architects_Journal_178_47-63 [Consultado em: 27 de julho de 2019].

Hillier, B., Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. Londres, Cambridge University Press.

Holanda, F. de (2013) *10 Mandamentos da Arquitetura*. Brasília, FRBH.

Holanda, F. de (2002) *O Espaço de Exceção*. Brasília, EdUnB.

Jacobs, J. (2000) *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.

Medeiros, V. A. S. de (2013) *Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras*. Brasília, EdUnB.

Medeiros, V. A. S. de (2019) *Base de dados configuracional sobre cidades brasileiras*. Brasília, PPG/FAU/UnB (não publicada).

Rocha, M. C. da S. (2017) Quando a cidade convida: lições de urbanidade e configuração em assentamentos limitados. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Torres, A. L. T. e S. (2017) O frágil limiar entre espaços públicos e vazios urbanos: uma análise das condições para assegurar a vitalidade nos assentamentos. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Configuration and urbanity in settlements in the Amazon: the lessons from Afuá (Pará State, Brazil)

Abstract. *Urbanity is the quality that an urban space can display in order to welcome and promote copresence. The city, in its configuration, can "send" invitations for people to use urban space in a socially dynamic way. The research is based on this premise and investigates the configurational attributes in Afuá (PA State/ Brazil) seeking to understand to what extent its configuration affects levels of urbanity. Located in the Marajó archipelago, Afuá is a city surrounded by water and forest. Built on stilts, it has no motor vehicle traffic. The architecture aligned with the Amazon way of construction and its urban form and mobility seem to enhance the quality of life. Based on the Theory of Social Logic of Space, the research is developed in three stages: the first is focused on accessibility; the second, on permanence in public space; and the third, on meetings. The study intends to answer the following research question: "how does the urban space configuration in Afuá issues invitations that affect urbanity levels?"*

Keywords. *urbanity, urban morphology, configuration, Space Syntax, Afuá (Pará State, Brazil).*

Editor responsável pela submissão: Júlio C. Borello Vargas.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Sociabilidade urbana de vizinhança: explorando as relações entre perfis espaciais e padrões sociais no bairro. O caso da Vila Tamandaré, Recife - PE

Marta Roca Muñoz^a  e Circe Maria Gama Monteiro^b 

^a Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, INCITI, Recife, PE, Brasil. E-mail: martaroca27@gmail.com.

^b Universidade Federal de Pernambuco, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, INCITI, Recife, PE, Brasil. E-mail: monteiro.circe@gmail.com.

Submetido em 01 de abril de 2019. Aceito em 30 de julho de 2019.

Resumo. Esta pesquisa traz uma abordagem sobre as qualidades espaciais da cidade e seu efeito sobre a sociabilidade urbana a partir de um estudo de caso de caráter exploratório de uma localidade do Recife-PE, Brasil. Esta cidade vem experimentando uma alta verticalização e adensamento de certas áreas da cidade, o aumento de interfaces fechadas e pouca diversidade de usos do solo. Diante disso nos perguntamos: Até que ponto a configuração espacial pode influenciar nos tipos de encontros entre os indivíduos que levam à sociabilidade urbana? A partir disso, o objetivo desta pesquisa é identificar quais parâmetros morfológicos e sociais de uma vizinhança teriam correlação com uma maior sociabilidade urbana. Para o desenvolvimento se estuda o surgimento de um padrão social através de um questionário sobre sociabilidade urbana, elaborado a partir da teoria das facetas, e se analisam as qualidades espaciais do segmento de rua onde os entrevistados residem, utilizando a metodologia do perfil espacial. Esta investigação pretende desvendar como essas qualidades espaciais e sociais podem rebater na sociabilidade urbana e, desta forma, descrever aqueles aspectos morfológicos necessários para conseguir uma boa qualidade urbana na cidade do Recife.

Palavras-chave. sociabilidade urbana, perfil espacial, padrão social, relações sociais em vizinhanças.

Introdução

O foco deste estudo é a sociabilidade urbana no campo das relações sociais que ocorrem em um bairro residencial em diferentes níveis espaciais, seja nas ruas, nas praças do bairro ou dentro da casa.

Muitas cidades contemporâneas testemunharam o declínio da sociabilidade urbana dos seus cidadãos e, conseqüentemente, a perda de qualidades cívicas, como a gentileza urbana, solidariedade, o cuidado social e segurança natural do espaço público, entre outros. O ideal para a socialização seria, como aponta Caldeira (2011), uma "cidade aberta e tolerante às diferenças sociais e à negociação em encontros anônimos". Se, ao contrário, o

espaço público urbano se torna hostil, pode derivar a menos encontros entre as pessoas, o que gera menos comunicação, comprometimento e costura do tecido social. A transformação positiva da cidade se dá através de processos colaborativos, necessita da existência de organizações associativas e, por isso, é importante entender como construir espaços urbanos que favoreçam o encontro e a sociabilidade entre os indivíduos.

Autores clássicos como Benjamin (1986), Berman (1982), Clark (1984), Harvey (1985), Holston (1989), Jacobs (1961), Rabinow (1989), Schorske (1961), Sennet (1974), Simmel (1903), Vidler (1978), Wirth (1938) e Young (1990) têm analisado vários

aspectos e dimensões da vida urbana nas cidades contemporâneas e chegaram a um consenso, segundo Caldeira (2011), dos elementos básicos para a vida pública nas cidades:

a primazia e a abertura de ruas; a circulação livre; os encontros impessoais e anônimos de pedestres; o uso público e espontâneo de ruas e praças; e a presença de pessoas de diferentes grupos sociais passeando e observando os outros que passam, olhando vitrines, fazendo compras, sentando nos cafés, participando de manifestações políticas, apropriando as ruas para seus festivais e comemorações, ou usando os espaços especialmente designados para o lazer de massas (parques, estádios, locais de exposições). (Caldeira, 2011, p.302-303)

Estudos recentes sobre as contribuições da arquitetura e do urbanismo para uma cidade menos segregada (Netto, 2016; Saboya, Netto e Vargas, 2015; Legeby, 2013) sugerem que a rua e os espaços públicos da cidade são locais de interação entre os cidadãos e onde os processos de reconhecimento do outro são gerados, e que tal interação, quando ocorre, está relacionado às propriedades configuracionais desses espaços públicos. Hanson (2000) destaca a importância do desenho urbano na vida social da cidade para oferecer o potencial dos encontros entre pessoas na rua, buscando arranjos sociais ocasionais e informais e evitar os “arranjos preestabelecidos e formais” (Hanson, 2000, p. 114–115).

Na busca dessas propriedades configuracionais surge a metodologia do perfil espacial de segmentos urbanos (Monteiro, 2010), que descreve o espaço urbano através das qualidades espaciais que o compõem. As mais utilizadas (porém não exclusivas) são a integração – que mede a acessibilidade de uma rua ou segmento de rua em função de sua disposição no conjunto de ruas dentro de uma região específica –, a constituição – quantidade de acessos do segmento urbano que permitem o movimento através –, a diversidade de usos do solo, a interface público-privada e a densidade.

Sociabilidade urbana em vizinhanças

As pessoas estruturam suas vidas, suas atividades cotidianas e interações sociais em diferentes lugares, de acordo com o objetivo proposto e, ao mesmo tempo, o espaço também determina certos tipos de comportamento, estabelecidos pelas regras ditadas pela consciência coletiva.

Existem várias classificações de relações sociais na literatura. No campo das relações sociais individuais, estas podem ser analisadas a partir do tipo de interesse promovido pelas interações entre os usuários. Bruce Kapferer (1959), citado por Monteiro (1989), oferece cinco motivos básicos com base na teoria de que diferentes tipos de transações são aqueles que levam ao estabelecimento de relações e redes sociais. São eles: conversa, diversão, assistência laboral, serviço pessoal e assistência em dinheiro. De acordo com Kapferer qualquer relacionamento pode ser classificado dentro destes cinco motivos, seja para algum tipo de troca de conselhos sobre questões profissionais, em encontros casuais no bairro, em uma amizade ou quaisquer questões de natureza política (Monteiro, 1989).

No estudo sobre a busca de um perfil de sociabilidade em três bairros da cidade de Recife, Monteiro (1989) investigou as definições desses principais estilos de relações sociais perguntando aos indivíduos sobre suas relações sociais reais e, depois de sua análise, os categorizou em: relações de vizinhança casuais, entretenimento social, necessidades pessoais e coletivas.

O senso comum nos diz que as relações entre vizinhos são pelo menos educadas, ou seja, cumprimentam-se, vão às compras juntos, mantêm conversações nas escadas do edifício, vão juntos à igreja ou, simplesmente, se evitam. A proximidade, segundo Monteiro (1989), é um dos aspectos que mais pesa sobre essas relações, uma vez que incentiva a troca de bens básicos, a solicitar ou fazer pequenos favores, a cuidar as plantas quando um vizinho está ausente, entre outros. Existe outro elemento, ligado à proximidade, de grande importância para esse tipo de relacionamento, é o espaço onde eles ocorrem. O espaço compartilhado entre os indivíduos pode ser a causa do tipo de relacionamento estabelecido. Segundo Lopes (2001), a intensidade das relações também está ligada ao tempo de vivência no mesmo

bairro. Vizinhos de mais tempo podem criar laços de amizade ou inimizade, derivados de uma coexistência contínua no mesmo espaço (Lopes, 2001). Mas a proximidade, por mais que facilite o contato e intensifique algumas relações entre vizinhos, não é suficiente para desenvolver uma amizade. Bulmer (1986) classifica esses tipos de encontros por proximidade como "relacionamento informal".

Monteiro (1989) considera que esse tipo de situação é derivado de atividades cotidianas em um contexto residencial, como encontrar pessoas nas ruas, nas lojas ou na escola. A autora argumenta que essa relação "não deve ser considerada um padrão de sociabilidade duradouro" mas, associada a outras condições, pode ser considerada extremamente relevante para a geração de relações sociais mais fortes (Monteiro, 1989, p.198).

As relações informais, aquelas que surgem fruto dos encontros por proximidade (Bulmer, 1986), são de extrema importância para o estudo das relações sociais em um bairro, pois são aquelas que geralmente ocorrem no espaço público e que, dependendo de outros fatores - como o tempo que o indivíduo mora no bairro ou um tipo de configuração espacial que favoreça o encontro de pessoas - elas podem ser transformadas em relações mais profundas, como relações formais relações com seres conhecidos que buscam um objetivo em comum), de retribuição ou solidariedade (aquelas com intercâmbio de bens ou serviços e que impliquem ajudar ou ser ajudados, segundo Monteiro, 1989) e comunitárias (relações de grupo com interesses em comum).

Como sugerimos, o espaço desempenha um papel importante nas relações sociais. Lopes (2008) faz um estudo das transgressões que ocorrem em diversos condomínios verticais e horizontais do Brasil, principalmente dos "conflitos advindos da ausência de normalizações claras ou de uma conscientização do respeito pelo espaço compartilhado" (Lopes, 2008, p.17) e mostra como os moradores de casas e apartamentos apresentam diferentes experiências de sociabilidade no bairro.

Lopes (2008) mostra que os indivíduos que vivem em condomínios horizontais tendem a interagir mais frequentemente com seus

vizinhos em situações de lazer, como programas de fim de semana, festas de condomínio e atividades com crianças. Por outro lado, aqueles que vivem em apartamentos apresentaram uma maior correlação com atividades que envolvem os funcionários do condomínio, como solicitar serviços ou resolver um problema. Esses moradores também apresentam relações do tipo solidariedade, como ajudar os vizinhos, ou informais, como cumprimentá-los em áreas comuns (Lopes, 2008). Neste artigo analisamos a sociabilidade de vizinhança, ou seja, as relações sociais entre os indivíduos que ocorrem nos diferentes locais de um bairro residencial, com suas diversas características morfológicas e espaciais. Análises recentes em teoria urbana (Netto, et al., 2012; Netto, 2016) baseiam os efeitos do ambiente construído nos valores de copresença no espaço. Mas há casos onde certos espaços têm todas as condições para ter um alto grau de copresença e, por razões desconhecidas, permanecem vazios. O que nos leva a considerar que existem outros fatores e relações a serem estudados, como: variedade de usos, campos visuais, elementos paisagísticos do ambiente construído, ou status social, e aspectos socioeconômicos que podem ajudar a entender esse fenômeno. O padrão de sociabilidade descreve o conjunto de relações sociais presentes na sociedade, Olagnero, Torriani e Saraceno (2007) comparam padrões e esferas de sociabilidade em diversos países europeus em função de suas culturas. No presente caso, padrão de sociabilidade de vizinhança se refere ao conjunto de interações sociais que ocorrem no espaço residencial do bairro Vila Tamandaré.

Hipótese geral

A morfologia espacial do local de residência, definida por características diversas como integração, permeabilidade da interface público-privada, variedade de uso do solo, constituição e densidade populacional, é vivenciada de forma integrada, influenciando o movimento e a intensidade dos encontros das pessoas no bairro e, portanto, o possível padrão de sociabilidade de vizinhança.

Hipóteses específicas

Os lugares que têm uma maior circulação de pessoas – alta integração espacial e elevada constituição – e com uma alta variedade de

usos favorecem o encontro de indivíduos em espaços públicos e podem intensificar o grau de relação a partir do reconhecimento dessas pessoas, afetando positivamente à sociabilidade urbana;

Os moradores das residências delimitadas por uma interface fechada teriam menos experiências do espaço público, do bairro e das instalações, assim como menor contato com os vizinhos, condicionando negativamente à sociabilidade urbana. Com interfaces fechadas o contato com a rua diminui, assim como as possibilidades de diálogo entre o prédio e a rua e entre moradores e vizinhos;

Os tipos de relação informal (determinantes para a frequência de sociabilidade urbana em bairros) ocorreriam mais perto da residência, por favorecer o encontro entre vizinhos, e dependem de um entorno espacial convidativo, enquanto relações formais se dariam em lugares fora do bairro, o que no caso, a morfologia espacial perde relevância na relação.

Caminhos para o conhecimento

A presente pesquisa é um recorte de uma investigação comparativa de diversos bairros da do Recife, que tinha como objetivo identificar diferentes padrões de sociabilidade e compará-los com o perfil espacial do local de residência de seus moradores. A análise visa correlacionar os aspectos morfológicos e socioeconômicos que possam estar influenciando o padrão de sociabilidade urbana.

A Vila Tamandaré é um pequeno bairro triangular da década de 60, composto de casas, e que se localiza ao lado de um grande conjunto habitacional e de uma via de grande circulação. É um bairro segregado espacialmente, porém com grande vitalidade, o que o torna um caso interessante a ser estudado no meio urbano.

Esta pesquisa se divide em duas linhas de investigação: por um lado, desenvolve um estudo descritivo sobre as qualidades espaciais das localidades da cidade, através da metodologia do perfil espacial (Monteiro, 2010) e, por outro, aplica um questionário aos residentes destas localidades, estruturado através da chamada 'teoria das facetas' (Canter, 1983).

Buscando os padrões de sociabilidade

Um dos métodos mais usados no estudo da sociabilidade urbana é a observação e uso de entrevistas e questionários embora muito utilizados em pesquisas acadêmicas e profissionais são criticados quando a análise dos resultados descreve tendências e frequências e não esclarece as relações entre os elementos estudados e sua significação estatística.

Assim, a aplicação da teoria das facetas desperta interesse, já que permite estruturar o questionário de forma que os dados obtidos possam ser correlacionados facilmente com outras variáveis. Isso é possível porque o questionário é o resultado de uma sentença estruturadora da investigação, que estabelece de modo claro as hipóteses iniciais. A sociabilidade urbana de vizinhança é reconhecida como um fenômeno complexo influenciado por diversos fatores que, de modo isolado, articulado ou cumulativo, é experimentada diferentemente por cada indivíduo. Por isso foi importante contar com uma metodologia que permita englobar e estruturar todas as variáveis escolhidas de forma ordenada e concisa.

A teoria das facetas

A teoria das facetas foi desenvolvida por Louis Guttman (1957) com o objetivo de ajudar aos cientistas sociais a construir teorias estruturais e poder comprová-las empiricamente. Primeiramente, se devem estabelecer teorias sobre as relações entre os conjuntos de elementos estudados, as Facetas. A sentença estruturadora apresenta sobre as relações entre diversas Facetas e determina um mínimo comum para nortear as observações empíricas. A sentença orienta também a formulação do instrumento de pesquisa (entrevista ou questionário) e a escala das respostas (geralmente ordinal). Na etapa de análise, os dados são correlacionados de forma integrada através de análises de escalonamento multidimensional. Nesta investigação se utilizou o SSA (*Smallest Structure Analysis*) que representa os coeficientes de similitude entre variáveis como distâncias entre pontos em um espaço euclidiano. Esta relação entre pontos se interpreta através de hipóteses regionais que validam ou contradizem a relação entre variáveis, mas que representa a estrutura do fenômeno conforme apresentado pelos respondentes.

As facetas e a sentença estruturadora

As facetas devem ser capazes de contemplar todos os aspectos temáticos do assunto.

Existem três tipos de facetas: a população estudada e seu contexto, simbolizada pela letra P; as variáveis concernentes ao tema de pesquisa, quer dizer, o conteúdo em si, representado pela letra C; e a faceta de resposta que avalia os itens das facetas anteriores e se representa pela letra R. Dentro da faceta P buscamos a descrição dos indivíduos e seu entorno imediato. Nas facetas de conteúdo (C) sobre sociabilidade se objetiva saber que contatos sociais fazem (R), com quem (A), onde (N) e com que frequência (DC). Podemos ver a agrupação das variáveis em facetas na figura 1.

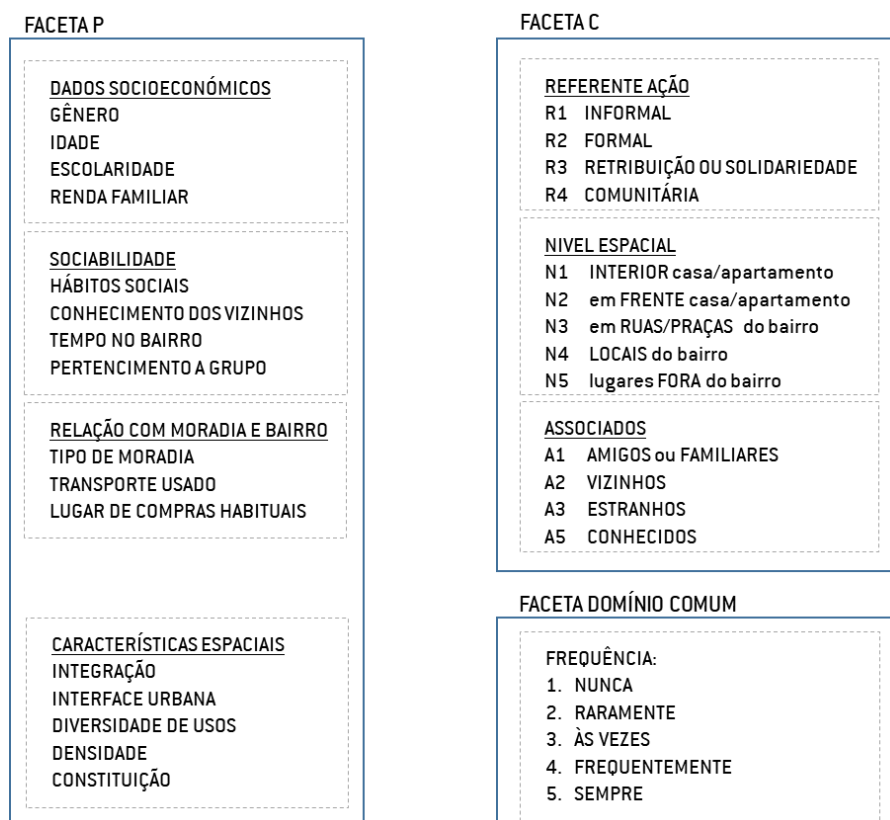


Figura 1. Agrupação de variáveis em facetas (fonte: autoras).

Faceta P: os indivíduos e seu entorno imediato

A segunda faceta faz referência à população a ser estudada, onde nos interessa conhecer os dados socioeconômicos (gênero, idade, grau de escolaridade e renda familiar) para entender em que situação ou ciclo de vida se encontram os indivíduos, assim como seus

Faceta do Domínio de Respostas ou Domínio Comum (DC)

Nesta pesquisa não buscamos aprofundar nas relações sociais em si, mas tratar de entender como estas se reproduzem no espaço entre o âmbito privado e público da vizinhança. Para isso, as respostas de frequência levantam grande interesse, segundo Monteiro (1989), por ser um aspecto facilmente observável, já que não representam nenhum tipo de valor social ou moral. A intensidade de uso e de interações sociais em um espaço urbano tende a classificá-lo como tendo vitalidade, urbanidade e/ou sociabilidade. Desta forma, na faceta de resposta (R), os indivíduos respondem em que frequência realizam certas ações em diversos lugares, a partir da seguinte escala de valoração: nunca, raramente, às vezes, frequentemente, sempre.

hábitos de sociabilidade, a partir das atividades diárias que promovem a comunicação e o intercâmbio entre vizinhos, amigos, familiares, conhecidos e estranhos. É de interesse do estudo conhecer a quantidade de conhecidos do indivíduo no bairro já que o espaço pode estar favorecendo o encontro de vizinhos ao permitir o reconhecimento em lugares habituais, como a padaria, o mercado,

o parque, entre outros. Esse tipo de reconhecimento, segundo Monteiro (1989), poderia tornar uma relação de caráter informal (cumprimentar a alguém conhecido, por exemplo) em uma relação mais profunda.

Também é de interesse saber o tempo de residência na vizinhança, visto que os laços entre vizinhos podem se acentuar com o tempo e formar uma amizade. Da mesma forma, podemos intuir que as pessoas que frequentam algum tipo de organização comunitária podem desenvolver relacionamentos mais profundos. Outros elementos como o modo de deslocamento habitual, a proximidade dos afazeres diários e a frequência de uso do espaço público, podem nos ajudar também a desvendar como se constroem os padrões de sociabilidade de vizinhança.

Por último, precisamos descrever as qualidades espaciais do lugar de residência, tendo sido escolhidas cinco delas (integração, constituição, interface público-privada, densidade e variedade de usos do solo), seguindo a metodologia do perfil espacial, como veremos adiante.

Faceta R: Referente de ação

Esta é uma faceta de conteúdo que define os tipos das diversas relações sociais entre indivíduos em uma vizinhança. Uma das relações sociais mais comuns nas vizinhanças inclui situações nas quais cumprimentamos um vizinho, mantemos algum tipo de conversa com conhecidos seja na parada do ônibus, na padaria ou mesmo no elevador. São relações cordiais do dia a dia e espontâneas, mas não implicam em uma relação mais profunda, portanto, chamamos de relações “informais”.

O segundo elemento dentro desta faceta é o definido pelas ações que geralmente relacionamos com pessoas queridas como amigos ou familiares, quer dizer, aquelas relações que buscam ou envolvem uma ligação maior. Distinguem-se das relações informais porque procuram um objetivo em comum e se planejam para consegui-lo, como por exemplo, combinar com um amigo para ir ao cinema ou compartilhar alguma atividade de lazer. Monteiro (1989) chama este tipo de interações como “relações formais”.

Outro tipo de relações sociais de vizinhança, segundo Monteiro (1989), são aquelas que

procuram ações relacionadas com a retribuição e solidariedade e que estão “orientadas ao intercâmbio recíproco de ajuda, bens, conselhos, companhia ou outro aspecto que impliquem o comprometimento de ajudar e ser ajudado, quando seja necessário” (Monteiro, 1989, p.199).

Por último, temos o grupo de relações “comunitárias”, que são aquelas que procuram um comprometimento com algum grupo, formadas por pessoas com interesses e/ou objetivos em comum. Encontramos este tipo de relações em centros religiosos, aulas e filiações a partidos políticos, entre outros.

Desta forma, a faceta do referente de ação se compõe de quatro elementos: relações informais, formais, de retribuição ou solidariedade e comunitárias.

Faceta N: Nível espacial

Embora as formas de se relacionar socialmente estejam mudando na última década (com a introdução das redes sociais), ainda são necessários os encontros, sejam presenciais ou virtuais, para que as relações se desenvolvam. No estudo da vizinhança nos interessam as diferentes escalas de aproximação espacial até a residência, que vão desde o interior da casa à frente de casa ou apartamento, onde podemos encontrar vizinhos mais próximos, na rua ou praças do bairro, em que aparecem conhecidos e pessoas estranhas. Além dos locais do bairro (supermercados, padarias, instituições religiosas) onde seja possível experimentar diferentes encontros entre amigos, conhecidos e estranhos. Os locais comerciais do bairro são importantes porque podem se tornar lugares onde as pessoas se reconhecem e poderiam passar de estranhas para conhecidas, ou de conhecidas para amigas.

Nesta pesquisa nos interessam aquelas relações sociais que ocorrem na vizinhança, isto quer dizer, nos espaços urbanos adjacentes ao local de moradia visando correlacionar com o perfil espacial do segmento de moradia de cada residente. Desta forma os cinco níveis espaciais são os seguintes: “no interior da casa/apartamento”, “em frente de casa”, na “rua ou praças do bairro”, “locais do bairro” e “fora do bairro”.

Faceta A: Os associados

Este grupo é formado pelos indivíduos que formam parte das relações sociais em uma

vizinhança. Uma das dificuldades encontradas nesse estudo, segundo Monteiro (1989), é os diferentes entendimentos ou concepções dos associados. Estudos latino-americanos revelam que em bairros informais os conceitos de amigos, vizinho e familiar costumam se misturar, já que muitas vezes os próprios vizinhos são, ao mesmo tempo, familiares e, muitas vezes, também se tornam amigos.

Esses termos também são duvidosos na vizinhança da Vila Tamandaré (localidade de Recife-PE), onde se detectou, no momento de aplicação do questionário, que os indivíduos somente consideravam os vizinhos aquelas pessoas que moravam nas casas adjacentes ou até a esquina da própria rua e, a partir desses limites, já se consideravam conhecidos.

Além dos amigos, familiares, vizinhos e conhecidos, tem um último grupo bem interessante que são os estranhos. Estas pessoas formam parte do nosso dia a dia, nos relacionamos, mesmo que indiretamente, em situações cotidianas quando vamos ao mercado, à praça, à uma festa ou balada, entre outros. Podem ser pessoas do mesmo bairro, mas não são rostos conhecidos.

Resumindo, podemos classificar a Faceta dos Associados com quatro elementos: “amigos e familiares”, “vizinhos”, “conhecidos” e “estranhos” para poder abarcar a maioria de indivíduos com possibilidades de contatos sociais dentro de um bairro residencial.

A partir da definição das facetas podemos construir a sentença estruturadora que norteará o estudo do padrão de sociabilidade urbana desta pesquisa.

Sentença estruturadora:

Uma vez que as facetas são definidas podemos formar a sentença estruturadora (ver figura 2). Vamos medir a intensidade das interações sociais (referente de ação - R1-R4) entre pessoas de acordo com o grau de conhecimento entre eles (associados: A1-A5) e o lugar onde elas ocorrem (nível espacial: N1-N5). Através destas três facetas - referente de ação, associados e nível espacial - podemos medir o grau de sociabilidade e cruzá-lo com as variáveis morfológicas - interface público-privado, constituição, integração, densidade e diversidade de usos do solo. Além de relacioná-lo também com as variáveis socioeconômicas, dados demográficos e hábitos sociais (faceta P).

Com que frequência a pessoa(x)

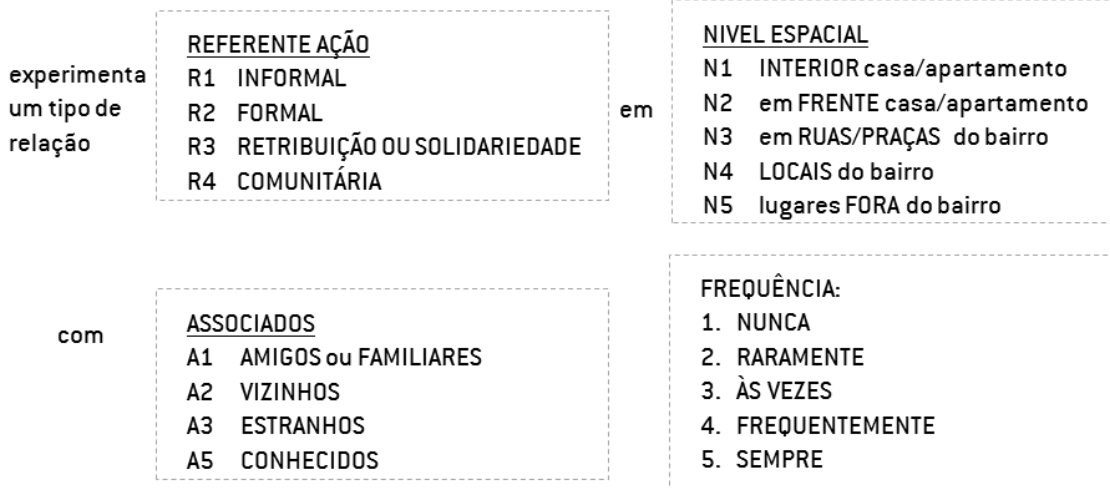


Figura 2. Sentença estruturadora (fonte: autoras).

A sentença estruturadora permite elaborar arranjos combinatórios 3:5:4 entre elementos de cada faceta até formular perguntas viáveis que representam todas as possibilidades. O quadro 1 apresenta perguntas resultantes sobre sociabilidade.

Além destas questões (faceta de conteúdo), houve um bloco com perguntas sobre o

indivíduo (variáveis facetas P). O questionário foi aplicado através do *Google Form* e responderam 24 pessoas da Vila Tamandaré (19 presenciais e 5 online). O tamanho da amostra se justifica face a saturação das respostas devido a experiência semelhante dos entrevistados no bairro e portanto sendo a amostra suficiente para a análise.

Quadro 1. Perguntas resultantes da combinação de facetas (fonte: autoras).

Nº	Códigos	Perguntas
p.01	R1A1N3	Encontra amigos nas ruas ou praças do bairro
p.02	R1A1N3_2	Sai a caminhar pelo bairro e encontra algum amigo
p.03	R1A1N4	Quando vai a um local comercial do bairro você encontra algum amigo
p.04	R1A1N5	Encontra casualmente algum amigo em espaços públicos da cidade quando sai para andar ou passear
p.05	R1A2N2	Cumprimenta os vizinhos quando passam em frente de casa
p.06	R1A2N2_2	Quando encontra um vizinho na frente de casa, procura saber se tudo está bem
p.07	R1A2N3	Cumprimenta os vizinhos quando os encontra na rua
p.08	R1A2N4	Encontra um vizinho em algum comércio do bairro e o cumprimenta
p.09	R1A3N2	Fica de olho em alguém que não conhece e está na frente da sua casa
p.10	R1A3N3	Cumprimenta alguém da parada do ônibus
p.11	R1A5N4	Reconhece as pessoas que frequentam a padaria ou o mercado e os cumprimenta
p.12	R1A5N5	Cumprimenta um conhecido quando o encontra pela cidade
p.13	R1N3	Cumprimenta a alguém que passa pela rua no seu bairro
p.14	R2A1N1	Recebe amigos em sua casa para uma pequena festa, aniversário ou bate papo
p.15	R2A1N2	Fica conversando com os amigos na frente de casa
p.16	R2A1N4	Marca com os amigos para se encontrar em algum lugar do bairro (bar, restaurante...)
p.17	R2A1N5	Marca para sair com amigos em algum lugar fora do bairro como ir ao cinema, ou fazer algum esporte.
p.18	R2A1N5_2	Vai com os amigos ou familiares passear em algum lugar, como um parque ou praça um pouco mais longe da sua casa
p.19	R2A2N1	Vai visitar um vizinho na casa dele ou o recebe na sua casa
p.20	R2A2N2	Procura saber as novidades das redondezas com os vizinhos
p.21	R2A2N3	Vai fazer algum exercício ou caminhar com vizinhos pelo bairro
p.22	R2A2N5	Marca com um vizinho para ir ao shopping
p.23	R2A3N3	Conversa com alguém que acabou de conhecer na rua ou praça
p.24	R2A3N3_2	Conversa com alguém que está passeando o cachorro
p.25	R2A3N4	Estabelece uma conversa com um desconhecido num bar ou balada do bairro
p.26	R2A3N4_2	Alguém que você não conhece fica conversando com você em algum comércio do bairro
p.27	R2A3N5	Você vai a uma festa e dança com desconhecidos
p.28	R2N4	Organiza um encontro ou festa em um local de festas no bairro
p.29	R3A2	Ajuda a uma vizinha com as sacolas da feira
p.30	R3A2N1	Pede a um vizinho que cuide dos seus filhos enquanto você sai
p.31	R3A2N1_2	Pede para alguma vizinha cuidar de alguma planta ou animal na sua casa enquanto você está fora
p.32	R3A2N2	Espera um vizinho que está chegando a entrar para que ele se sinta mais seguro
p.33	R3A2N2_2	Fica de olho quando o vizinho está estacionando o carro
p.34	R3A2N4	Aproveita que vai fazer a feira e compra alguns itens para o vizinho
p.35	R3A2N5	Acompanha a um vizinho ao consultório médico ou algum outro lugar pela cidade

Quadro 1. Perguntas resultantes da combinação de facetas (fonte: autoras). (cont.)

Nº	Códigos	Perguntas
p.36	R3A3N2	Aparece alguém que você não conhece pedindo uma ajuda ou alguma coisa na porta da sua casa
p.37	R3A3N3	Ajuda um estranho a atravessar a rua
p.38	R3A3N3_2	Pede informação a alguém que passa pela rua
p.39	R3A3N3_3	Pergunta a alguém da rua como chegar a algum lugar que você não conhece
p.40	R3A3N4	Vende ou compra produtos na feira do bairro
p.41	R3A5N4	Pede uma informação a um comerciante do bairro
p.42	R3N1	Costuma ir à casa de alguém no bairro para ajudar em alguma coisa
p.43	R3N1_2	Pede para alguém cuidar de sua casa enquanto você está fora
p.44	R3N4	Se organiza com outras pessoas para melhorar a condição do bairro
p.45	R3N4_2	Prefere fazer compras em pequenos estabelecimentos na região
p.46	R4A2N1	Se junta com os vizinhos na sua casa para preparar algum enfeite, fantasias ou outros para algum evento, festa, etc.
p.47	R4A2N2	Participa de uma reunião de vizinhos para discutir algum item que afeta a todos
p.48	R4A2N3	Participa de algum evento ou festa do bairro
p.49	R4A3N3	Você participa de alguma atividade esportiva com pessoas que não conhece em algum parque, praia ou rua

Buscando o Perfil espacial urbano

O segundo grande bloco desta pesquisa parte para a descrição das qualidades espaciais urbanas, através da metodologia do “Perfil Espacial Urbano” ou “Perfil Espacial de Segmentos Urbanos”. Este tipo de perfil tem como finalidade descrever complexidades dos lugares que podem ser associadas aos comportamentos, e inclusive chegar a prever certas condições espaciais que poderiam estar influenciando determinadas condutas ou fenômenos.

Para configurar nosso perfil espacial urbano devemos escolher quais vão ser os elementos que o compõem e a ordem que definirá os componentes dentro do sistema. Cada um dos elementos será representado por um valor em uma escala de *Likert* de 1 a 5, onde o 1 identifica o valor mais baixo (valoração negativa) e o 5 o valor mais alto (valoração positiva). Desta forma o perfil espacial se define por um código formado pela qualificação de seus elementos e, através deste ordenamento, possibilitando compreender o efeito do conjunto de todas as variáveis sobre o fenômeno estudado.

Existem diversos elementos que podem compor um perfil espacial. Nesta pesquisa usamos como base os elementos que compõem o perfil espacial de crimes urbanos (estudo de Monteiro e Cavalcanti, 2017), seguindo a hipótese de que os espaços que se consideram seguros - com baixa incidência de crimes - poderiam estar ao reverso, favorecendo as relações de sociabilidade no espaço urbano. Desta forma, consideramos os seguintes elementos: integração local, interface público-privada, densidade demográfica, diversidade de usos e constituição.

Para poder analisar o perfil de sociabilidade urbana com relação ao perfil espacial dos segmentos, seguimos os seguintes procedimentos:

- Sistematização dos indivíduos da amostra com relação ao segmento da rua onde residem;
- Recolecção e georreferenciamento dos dados do questionário a partir do lugar de residência de cada indivíduo (endereço solicitado no questionário);

- Elaboração e análise do mapa de segmento com base no mapa axial de Recife para obter informações de integração e longitude dos segmentos estudados;
- Construção do perfil espacial dos segmentos urbanos a partir dos dados do segmento (integração local e longitude) e das parcelas (interface, usos, constituição e densidade);
- Análise estatística de correlações bivariadas e multidimensionais (SSA) dos dados obtidos do questionário e do perfil espacial.

Vejamos agora a construção e sistematização dos elementos selecionados do perfil espacial:

Integração

O valor da integração (Hillier e Hanson, 1984) nos permite quantificar o grau de acessibilidade relativa de um espaço. Realizamos a análise axial para raio n para a integração global e raio 3 para o local (tabela 1). A partir do mapa axial, criamos o mapa do segmento, que nos dará o resultado da integração local, de raio $n = 3$, para cada segmento analisado. Para este estudo, escolhemos o tipo de integração topológica, uma vez que estamos interessados em compreender o tipo de movimento de pedestres em um nível mais local e de vizinhança.

Tabela 1. Classificação valor integração por segmentos para perfil espacial (fonte: autoras).

Valor de integração local R3 (x)	Valor integração local para Perfil Espacial
$2.35 \leq x < 7.88$	(fora do âmbito de estudo)
$7.88 \leq x < 14.06$	1
$14.06 \leq x < 20.24$	2
$20.24 \leq x < 26.42$	3
$26.42 \leq x < 32.60$	4
$32.60 \leq x < 38.78$	5
$38.778 \leq x \leq 72.25$	(fora do âmbito de estudo)

Obs: Os valores 2.35 e 72.25 indicam o valor mínimo e máximo de integração local ($n=3$) por segmento de Recife. A classificação de 1 a 5 é relativa à normalização do mapa axial englobando quatro áreas estudadas na pesquisa. Vila Tamandaré, comparativamente, encontra níveis de valores de integração médios de linhas axiais.

Interface

Para definir o valor da interface, utilizou-se a classificação utilizada no Perfil Espacial dos Segmentos Urbanos (Monteiro e Cavalcanti, 2017), que divide o tipo de interface em cinco categorias: fechada, parcialmente fechada, mutável, transparente e aberta. O critério para a classificação numérica usada no perfil espacial é determinado pela porcentagem de interfaces fechadas ou parcialmente fechadas no comprimento total

do segmento. Por exemplo, em um segmento de quadra de 100m de comprimento, devemos contar os dois lados do segmento, o que adicionaria 200m lineares. Se nesse segmento tivéssemos 200m de interface linear fechada ou parcialmente fechada, ou seja, 100% do segmento, consideraríamos que essa interface tem um valor de “1” dentro de nossa classificação. Se a soma da interface fechada ou parcialmente fechada for de 80%, consideramos um valor de “2” e assim por diante, como mostra a tabela 2.

Tabela 2. Classificação valor interface por segmentos para perfil espacial (fonte: autoras com base nos valores preestabelecidos por Cavalcanti, 2013).

Percentual do somatório de metros lineares de interfaces fechadas ou parcialmente fechadas do segmento	Valor de interface para Perfil Espacial
$80\% \leq x < 100\%$	1
$60\% \leq x < 80\%$	2
$40\% \leq x < 60\%$	3
$20\% \leq x < 40\%$	4
$0\% \leq x < 20\%$	5

Constituição

Constituição se refere ao número de acessos entre o espaço privado e o espaço público em uma quadra. Para a classificação da constituição dos segmentos também seguimos os critérios estabelecidos pelo perfil espacial dos segmentos urbanos (tabela 3). Partimos da base de que os lotes padronizados do Recife têm uma média de 15m de comprimento nos limites frontais e dois acessos, sendo um para pedestres e outro para entrada de carros. Usando o mesmo exemplo do ponto anterior, se considerarmos um segmento de 100m de comprimento de eixo, teríamos um total de 200 metros lineares de limites frontais. Para encontrar o número médio de acessos por metro linear, dividimos os 2 acessos entre os 15m da fronteira, dando um valor de 0,1333

constituições por metro e 0,2666 constituições por metro linear no eixo do segmento (contando os dois lados do segmento). Dessa forma, teríamos 27 constituições a cada 100m.

Densidade

A avaliação da densidade dos segmentos urbanos foi utilizada como base para o censo demográfico preliminar de 2010 do IBGE da cidade do Recife, disponível no site <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>. Nesse site é possível determinar a quantidade de intervalos demográficos desejados (no nosso caso 5) e mostrar os diferentes setores classificados por uma escala de densidade demográfica, como mostra a tabela 4.

Tabela 3. Classificação valor constituição para perfil espacial (fonte: autoras com base nos valores preestabelecidos por Cavalcanti, 2013).

Número de acessos por metro linear de segmento	Valor de constituição para o Perfil Espacial
$0 \leq x < 0,054$	1
$0,054 \leq x < 0,108$	2
$0,108 \leq x < 0,162$	3
$0,162 \leq x < 0,216$	4
$0,216 \leq x$	5

Tabela 4. Classificação valor densidade para perfil espacial (fonte: autoras utilizando como base informações do censo demográfico de 2010 de IBGE).

Densidade demográfica de habitantes/km ²	Valor de densidade para o Perfil Espacial
$0 \leq x < 9664.36$	1
$9664.36 \leq x < 14399.08$	2
$14399.08 \leq x < 19743.37$	3
$19743.37 \leq x < 28559.82$	4
$28559.82 \leq x < 187430.85$	5

Variedade de usos do solo

Para definir a variedade de usos do solo, precisamos primeiro saber que tipo de uso cada parcela apresenta. Para isso, foram estabelecidas as seguintes categorias: residencial, serviços (clínicas, escritórios, mecânicos, laboratórios etc.), comércio (lojas, supermercados, padarias, floristas etc.), instalações públicas (escolas, edifícios religiosos, edifícios governamentais, etc, uso misto (combinação de dois ou mais usos) e

espaços livres (parques, praças, fronteira marítima etc.)

O grande desafio deste elemento do Perfil Espacial reside em como quantificar a variedade de usos do solo para nos ajudar a descrever a vitalidade urbana, isto é, analisar os diferentes efeitos que podem derivar da combinação dos diferentes tipos de uso do solo, considerando que as diferentes categorias geralmente têm movimentos de pessoas em diferentes momentos do dia.

Monteiro e Cavalcanti (2017) estabeleceram um sistema de avaliação baseado nos tipos de combinações de usos e sua probabilidade de gerar mais ou menos vitalidade urbana, considerando a superposição de horários de pico de cada tipo de uso. Desta matriz obtém-se um valor de 1 a 5, considerando 1 como “não há variedade de uso do solo”, ou seja, com uma única categoria de uso do solo, o que supostamente leva a um grande movimento de pessoas em certas horas do dia e um vácuo em outros momentos que, segundo os autores, poderiam influenciar a vulnerabilidade do espaço. Dessa forma, as autoras estabeleceram os critérios de avaliação com base na variação dos fluxos de pessoas durante o dia, dependendo do tipo de uso da parcela, levando em consideração que:

- O uso residencial pode ter fluxo de pessoas ao longo do dia;
- O uso comercial tende a ter horas fixas, por isso tem um fluxo intenso apenas em determinados momentos do dia;
- Tanto o uso de serviços quanto o uso de equipamentos públicos apresentam horários diferentes dependendo do tipo de serviço ou instituição, podendo, portanto, apresentar altos movimentos de pessoas em diferentes momentos.
- As áreas livres podem apresentar diferentes fluxos de pessoas durante o dia, uma vez que geralmente estão abertas durante todo o dia e noite (com exceção de algumas praças e jardins que são cercados) (Monteiro e Cavalcanti, 2017).
- A partir dos diferentes fluxos de pessoas - para cada tipo de uso - Monteiro e Cavalcanti (2017) estabeleceram que:
- Nos segmentos que possuem apenas um tipo de uso, considera-se um valor de 1, considerado como “sem variedade”;
- No caso de combinações de dois tipos de uso, considera-se que os valores oscilam entre 2 e 3 dependendo da combinação de usos. A combinação de qualquer uso com o de comércio - com cronogramas rígidos - será considerada 2, enquanto as combinações entre os usos restantes -

com horários mais flexíveis - terão um valor de 3;

- Quando se trata de três usos diferentes, o valor varia entre 3 e 4. No caso de combinações de usos não residenciais, seu valor será 3;
- Se houver uso residencial no segmento e outros dois usos diferentes, o valor será 4;
- Nos segmentos com quatro usos diferentes, o mesmo relacionamento se aplica como nos três: quando não há uso residencial, o valor é 4 e quando há, 5 é considerado;
- Finalmente, nos segmentos que coexistem cinco ou mais usos diferentes, o valor final será 5.

Perfil Espacial da Vila Tamandaré

A Vila Tamandaré é uma localidade na cidade de Recife localizada dentro do bairro de Areias, na Região Político Administrativa 5 (RPA 5).

A estrutura social do bairro de Areias é caracterizada por uma população com um rendimento nominal médio mensal de R\$ 1.941,97 e uma média de 3,3 pessoas por domicílio. A proporção de mulheres responsáveis por domicílio é de 48,68% (dados do censo de 2010 do IBGE).

A figura 3 mostra o mapa axial de segmentos da localidade. Segundo a teoria urbana, com base nos resultados de valores baixos e médios de integração local, a Vila Tamandaré não deveria apresentar um grande fluxo de pessoas passando pelo bairro, fato que contraria a realidade da localidade. A localidade é caracterizada por ter uma alta vitalidade urbana durante o dia, em parte por ter um eixo comercial bem forte que alimenta não somente aos vizinhos da vila quanto aos moradores do grande conjunto habitacional Ignez Andreazza (situado à esquerda da vila). Também se caracteriza por ser um lugar onde a maioria dos vizinhos se conhece e onde seus moradores levam suas cadeiras para a rua para conversar. A tabela 5 mostra outras qualidades do perfil espacial que poderiam estar influenciando a alta movimentação de pessoas que podem ser observadas na localidade.

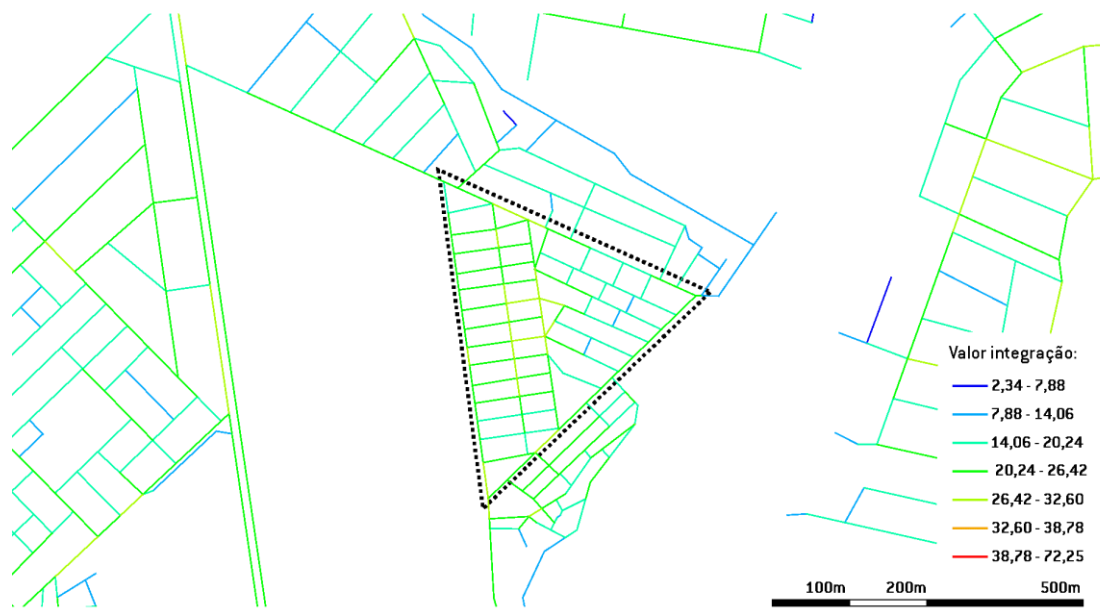


Figura 3. Mapa de segmentos com integração local Vila Tamandaré. Recorte do mapa axial da região das áreas estudadas na pesquisa original. Vila Tamandaré apresenta valores médios de integração local. Ver Tabela 1 para maiores esclarecimentos (fonte: autoras).

Tabela 5. Perfil espacial Vila Tamandaré (fonte: autoras).

valores	Usos		Constituição		Densidade		Integração		Interface	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
1	3	13.0	0	0	0	0	0	0	20	87.0
2	5	21.7	1	4.3	1	4.3	2	8.7	1	4.3
3	2	8.7	1	4.3	22	95.7	20	87.0	2	8.7
4	3	13.0	2	8.7	0	0	1	4.3	0	0
5	10	43.5	19	82.6	0	0	0	0	0	0

Os valores de 1 a 5 são valores normalizados que indicam maior ou menor ocorrência de cada qualidade espacial, sendo o 1 o valor mais baixo e o 5 o mais alto. O valor n determina o número de segmentos analisados de cada categoria em função do valor resultante.

Com base nos resultados obtidos a partir do perfil espacial, pode-se observar que na Vila Tamandaré há uma homogeneidade na tipologia do segmento urbano, que se caracteriza por ter uma constituição muito alta, ou seja, um elevado número de acessos aos edifícios, seguido para uma alta diversidade de usos, uma densidade populacional média, uma integração local topológica média e interfaces completamente fechadas para a rua. A priori, os dados

mostram resultados interessantes, uma vez que contradizem a hipótese inicial de que interfaces abertas tenderiam a promover mais movimento nas ruas e, portanto, favorecer a sociabilidade urbana. Por outro lado, a constituição e diversidade de usos, mostram resultados muito positivos em relação à teoria urbana, o que indica que quanto mais diversidade de uso e mais movimento através (constituição), maior a possibilidade de se obter maior vitalidade urbana.

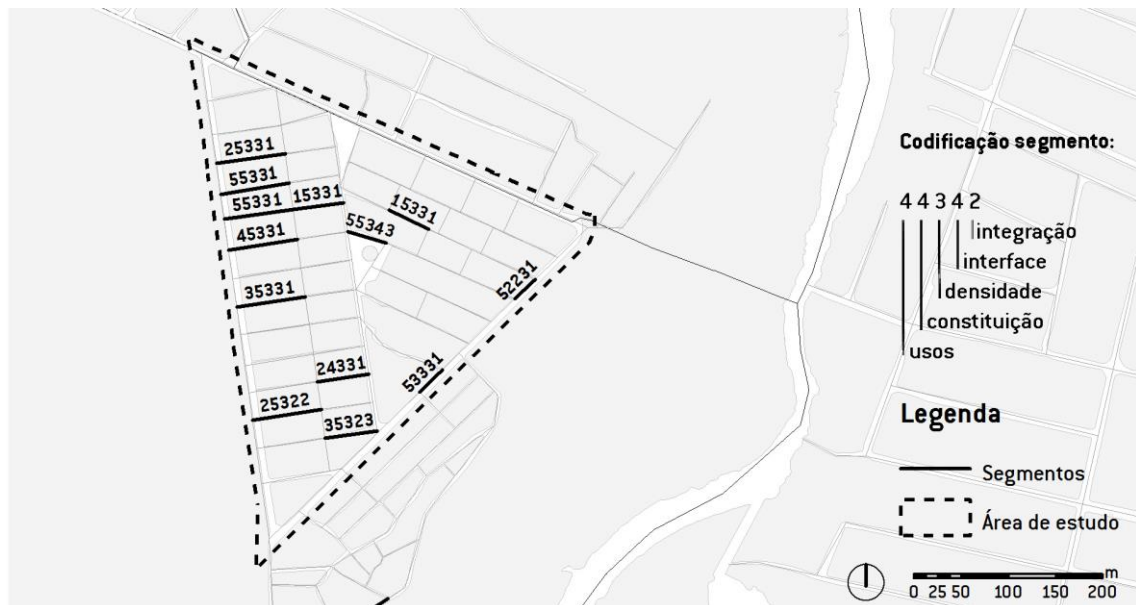


Figura 4. Codificação segmentos perfil espacial Vila Tamandaré (fonte: autoras)

Análise do Perfil Social a partir do SSA

Para poder analisar o resultado do questionário, realizado através da Teoria das Facetas, usamos um tipo de análise de escalonamento multidimensional, o SSA (*Smallest Structure Analysis*), que distribui todas as variáveis em forma de pontos em um espaço euclidiano e as agrupa em função de uma maior correlação ou similaridade. Para facilitar a leitura das projeções (em 3D), se observa o espaço euclidiano através de suas projeções nos eixos x,y e z e se escolhe aquela que possa explicar melhor o agrupamento de variáveis.

A proximidade entre os pontos deveria formar uma região em que se identifica uma

faceta. Para poder analisar as projeções, deve-se identificar aqueles elementos que compõem a faceta e analisar cada faceta em separado para descobrir sua estrutura. Desta forma, se temos uma variável composta por três facetas (R1A1N1 - ver códigos no questionário), devemos estudar as projeções das facetas R, A e N e buscar o tipo de estrutura que os pontos formam entre si - regularidade, agrupamento ou separação - para definir a natureza do fenômeno.

Para isso, existem as hipóteses regionais (figura 5) que ajudam a explicar as estruturas de pontos no espaço euclidiano.

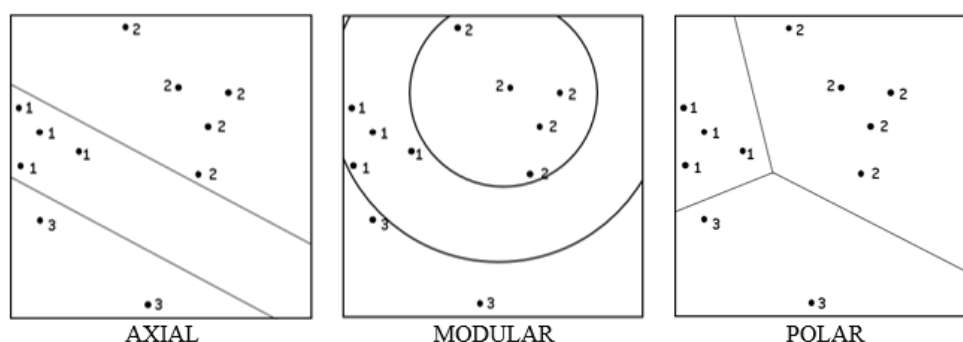


Figura 5. Tipos de regiões (fonte: autoras).

A partição do espaço de tipo axial identifica um análise quantitativa que dispõe as regiões de forma hierárquica. O Modular é um análise quantitativa que estabelece uma diferença hierárquica em forma de círculos

concêntricos, sendo o grupo central predominante sobre os externos. O polar é um tipo de análise qualitativa em que as regiões não apresentam hierarquias entre elas.

Perfil Social Vila Tamandaré

A Figura 6 é o resultado de uma projeção tridimensional representada no eixo x-2, y-1 mostrando uma distribuição de pontos que correspondem a cada questão do questionário de sociabilidade. Para a análise da faceta do Referente de Ação se classificam os diferentes elementos - informal, formal, retribuição ou solidariedade e comunitária - a partir de uma escala de cores e símbolos.

Na projeção podemos ver uma distribuição das diferentes variáveis que nos permite sugerir uma estrutura regional do tipo polar, o que sugere que as diferentes regiões se distinguem qualitativamente. Desta forma, esta distribuição nos diz que não haveria hierarquia entre as facetas do referente de ação. Nesta projeção, podemos ver que existem 4 tipos de relações sociais encontradas na localidade, um pouco diferentes das inicialmente sugeridas. Há uma região caracterizada principalmente por ações que descrevem uma relação informal no quadrante superior esquerdo. Seguindo o sentido horário surge outra região formada por relações de retribuição ou solidariedade. Na parte inferior da projeção existe uma região composta de relações de tipo formal, principalmente, e de tipo comunitário e informal; e, finalmente, existe um grupo formado por relações de retribuição e com algum traço de relações informais. No entanto, a região central da projeção é um pouco vazia, sendo composta tanto de ações de sociabilidade informais quanto formais. Curiosamente, a maioria das ações de retribuição ou de solidariedade em relação à vizinhança (p.44, p.45) são periféricos e, portanto, não caracterizam a experiência na vizinhança, já que os pontos encontrados no centro tendem a ser os mais correlacionados entre si, aqueles que têm mais força dentro do grupo, enquanto os mais distantes são aqueles que possuem menor peso no fenômeno estudado.

A partir da disposição de variáveis que formam a hipótese regional, são identificadas algumas variáveis que seriam interpretadas de maneira diferente da inicialmente proposta. Pode-se ver que na terceira região (Formal + Comunitária) se encontram

algumas variáveis de retribuição, tais como ajudar vizinhos com sacolas de compras (p.29) ou comprar alguma coisa para eles (p.34), fazer de babá entre vizinhos (p.30) ou ajudar um vizinho na sua casa (p.42). Essas quatro variáveis seriam entendidas como formais ou comunitárias na Vila Tamandaré. Também ocupam esta região, variáveis originalmente descritas como informais, tais como encontrar amigos na vizinhança (p.01, p.02) ou na cidade (p.04) e cumprimentar conhecidos quando encontrados fora do bairro (p.12). Essas ações também foram consideradas como formais

Finalmente, a quarta região é composta de ações de retribuição e duas variáveis de relações informais, como cumprimentar vizinhos em frente à casa e ficar de olho nas pessoas desconhecidas que passam na frente de casa. A segunda variável pode entrar perfeitamente como uma ação de retribuição, uma vez que busca a segurança da vizinhança controlando visualmente os estranhos.

Na Figura 7 podemos ver a projeção no eixo x e y dos associados. Identifica-se uma estrutura regional de tipo axial, formada por três grupos. No quadrante superior direito estão os vizinhos e os estranhos, seguidos pelos vizinhos e, por fim, no quadrante inferior esquerdo, os amigos. Este tipo de hipótese indica que existe uma certa hierarquia entre as diferentes regiões. No quadrante superior direito está localizado o conjunto de variáveis que representam vizinhos e estranhos, formado principalmente por pessoas desconhecidas, vizinhos, alguns amigos e alguns conhecidos. Neste grupo, os vizinhos seriam aqueles considerados menos próximos. Na Vila Tamandaré, segundo os entrevistados, a definição de vizinho é limitada a pessoas que moram nas casas adjacentes ou em frente à sua residência e a partir da esquina da rua, eles já os consideram conhecidos. Seria provável que este grupo de vizinhos fosse entendido como conhecido de acordo com a definição anterior. Nessa mesma região, encontramos dois grupos de amigos: o primeiro é composto pelas variáveis p.03 e p.14, ou seja, encontrar amigos ou ter uma festa em algum local do bairro. Pode-se interpretar que as ações realizadas nas instalações comerciais

tendem a envolver vizinhos (já que são da vizinhança) e/ou estranhos. O segundo grupo de associados amigos desta região é identificado como um *outlier* formado por

duas variáveis: p.16 (encontro com amigos em um bar ou restaurante da vizinhança) e p.15 (conversando com amigos na frente da casa).

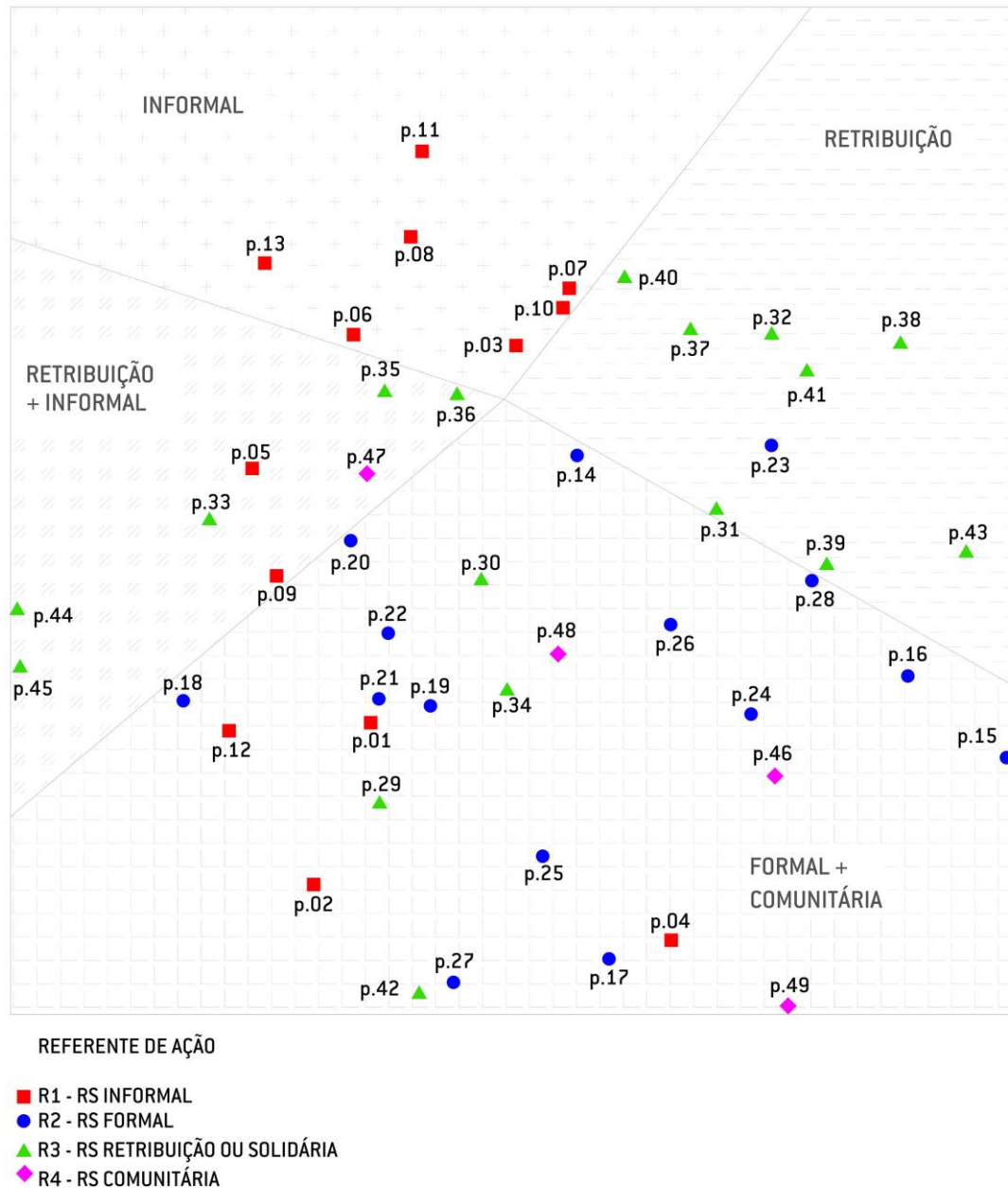


Figura 6. Projeção de SSA 3D (2-3) para Referente de Ação em Vila Tamandaré. Cada ponto corresponde a uma pergunta do questionário (ver quadro 1). A nuvem de pontos se encontra em 3 dimensões e se analisam suas três projeções nos eixos x,y,z. Destes se escolhe a projeção que melhor representa o resultado final, nesse caso o eixo 2-3, correspondente à projeção dos eixos y,z (fonte: autoras).

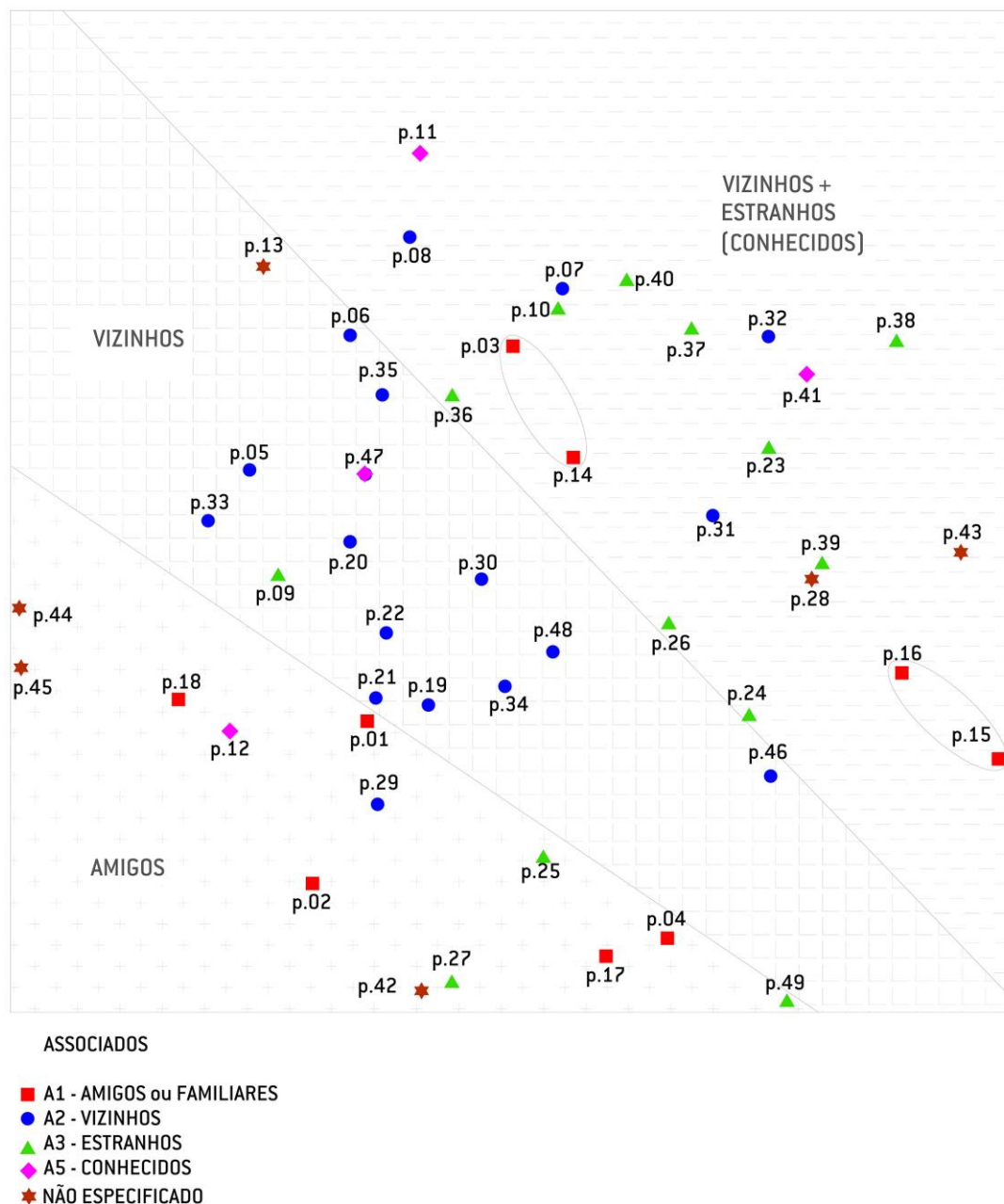


Figura 7. Projeção de SSA 3D (2-3) para Associados na Vila Tamandaré (fonte: autoras). Cada ponto corresponde a uma pergunta do questionário (ver quadro 1). A nuvem de pontos se encontra em 3 dimensões e se analisam suas três projeções nos eixos x,y,z. Destes se escolhe a projeção que melhor representa o resultado final, nesse caso o eixo 2-3, correspondente à projeção dos eixos y,z. (fonte: autoras).

Na segunda região, caracterizada por vizinhos, está a variável p.09, referindo-se à observação de pessoas desconhecidas que estão em frente à casa, que inicialmente estava no grupo de estranhos, mas seriam incorporadas ao grupo de vizinhos, sendo um deles ação de protecionismo do bairro e entendida como um comportamento entre pessoas mais próximas.

Na região dos amigos observamos as variáveis p.25 e p.27 que se referem a

conversar e/ou dançar com estranhos em um bar da vizinhança. Deduzimos que seria um perfil social extrovertido, que transformaria rapidamente um estranho em amigo em um ambiente controlado e, sendo a Vila Tamandaré uma pequena localidade onde a maioria dos vizinhos é conhecida, isso poderia indicar que seus moradores se sentem seguros em estabelecer um relacionamento com um estranho em um local do bairro.

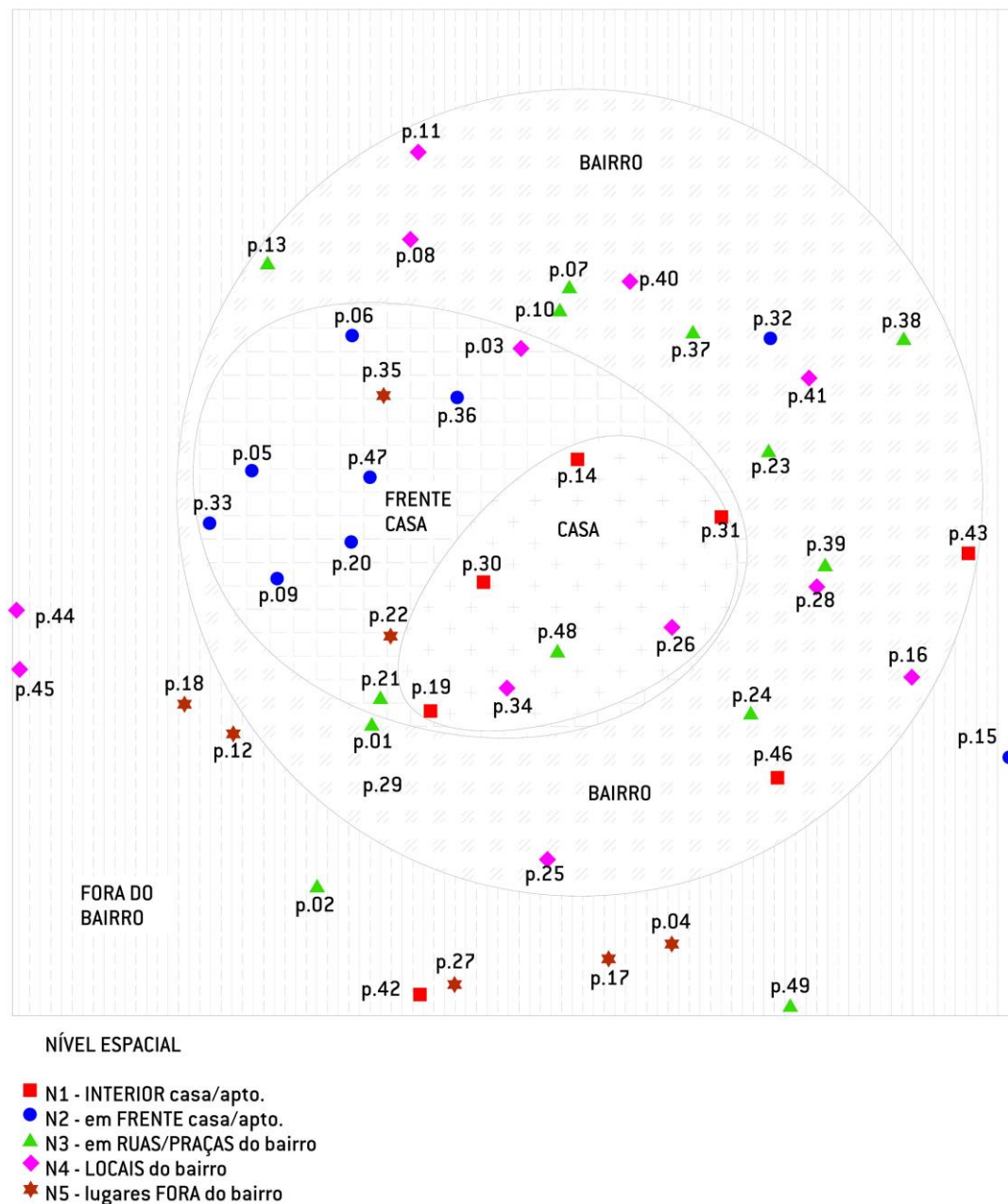


Figura 8. Projeção de SSA 3D (2-3) para Nível espacial na Vila Tamandaré. Cada ponto corresponde a uma pergunta do questionário (ver quadro 1). A nuvem de pontos se encontra em 3 dimensões e se analisam suas três projeções nos eixos x,y,z. Destes se escolhe a projeção que melhor representa o resultado final, nesse caso o eixo 2-3, correspondente à projeção dos eixos y,z (fonte: autoras).

A Figura 8 representa a projeção da SSA do nível espacial na Vila Tamandaré. A distribuição dos pontos indica uma hipótese regional de natureza modular na qual a casa e seu entorno imediato (em frente à casa) estão localizados no centro, seguidos pelo nível da vizinhança e, por fim, os lugares fora do bairro, identificando que existe uma hierarquia do centro para a periferia.

Discussão

A partir da análise da estrutura de similaridade na Vila Tamandaré pode-se verificar que existe uma hierarquia entre as três facetas estudadas, uma vez que existem interpretações regionais qualitativas e quantitativas. A figura 9 mostra a superposição das três projeções anteriores:

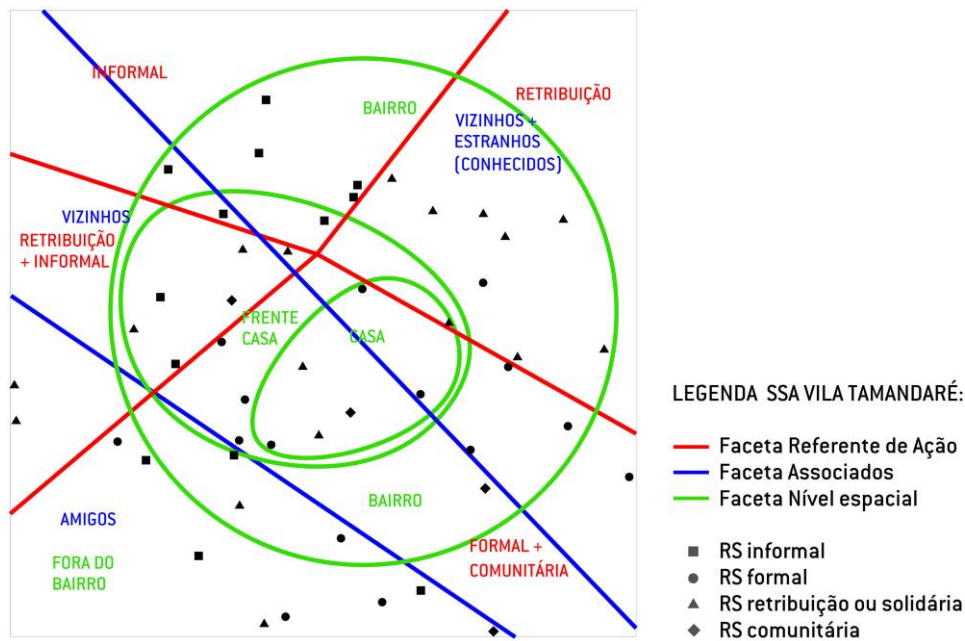


Figura 9. Superposição de todas as projeções de SSA na Vila Tamandaré (fonte: autoras).

A partir dessa superposição, podemos sugerir que o nível espacial (modular) é o que desempenha maior influência sobre os associados e o referente de ação nas relações de sociabilidade na Vila Tamandaré. Mas, como decidir se a partição modular prevalece sobre a axial se ambas sugerem uma ordem implícita? A resposta não é tão simples, mas a partir da observação do comportamento de cada faceta, podemos interpretar nosso resultado. Também temos que levar em conta que os elementos localizados no centro são os mais correlacionados entre si e, portanto, aqueles que influenciaram as demais questões.. Desta forma, e assim como também interpretam outros estudos (Monteiro, 1989) (Lopes, 2008), se a partição polar possui uma estrutura concêntrica bem definida, deve ter um peso maior que o axial.

A partir dessas considerações, podemos ver que, no caso de Vila Tamandaré, o espaço parece um fator importante para essas relações, em que a casa e seu entorno imediato são fundamentais para as relações sociais. Pode-se observar que no ambiente imediato da casa é onde se encontram a maioria das ações mais formais e comunitárias e sempre estão relacionadas aos vizinhos, enquanto a interação com os amigos geralmente ocorre fora do bairro.

A faceta dos associados também mostra um papel relevante, pois divide o referente de ação em duas grandes regiões: a primeira é formada por vizinhos e estranhos, que

determinam um conjunto de interações sociais mais distantes, tanto do tipo informal quanto do retributivo; a segunda região é formada por interações sociais e comunitárias mais informais, desenvolvidas por amigos e vizinhos-amigos.

Os efeitos da configuração espacial na sociabilidade de vizinhança

A sociabilidade urbana é um fenômeno complexo que pode ocorrer de várias formas. Neste artigo descrevemos e analisamos os diferentes perfis de sociabilidade em um bairro do Recife, assim como os perfis espaciais do local de residência.

Buscamos quais elementos do perfil espacial podem incentivar encontros e reconhecimento entre vizinhos, de modo a promover a frequência de sociabilidade de tipo informal, que, com o tempo, poderia intensificar-se e se tornar em amizade (ou relação formal).

O ponto focal desta pesquisa acaba sendo o tipo de relação informal, porque é o que pode determinar o rumo da sociabilidade urbana em um bairro e a Vila Tamandaré nos serve como um exemplo, pois possui alta frequência de relações de tipo informal.

As características espaciais (interface, integração, diversidade de usos, constituição e densidade) são aquelas que de acordo com as hipóteses iniciais estariam influenciando a frequência de sociabilidade urbana, mas nos

deparamos que, neste estudo, as relações informais são as que realmente precisam de um espaço público com a máxima vitalidade urbana possível para a sua existência.

A teoria urbana tem discutido o papel dos diferentes componentes espaciais para promover a copresença no espaço e, assim, promover a vitalidade urbana. Os componentes selecionados nesta pesquisa foram úteis para entender a sociabilidade de vizinhança. Podemos observar que a primeira hipótese, que considerava que um maior movimento de pessoas (devido a integração), uma alta variedade de uso do solo e uma alta constituição poderiam favorecer o encontro e reconhecimento entre as pessoas em um bairro foi verificada, em diferentes graus, na Vila Tamandaré.

Por outro lado, a segunda hipótese, que sugeria que a baixa permeabilidade das interfaces público-privadas estaria condicionando negativamente o nível de sociabilidade urbana, uma vez que diminuiria a experiência do usuário com a rua e, portanto, com as pessoas do espaço público, não foi verificada. Vejamos as diferenças de qualidades espaciais e sua influência nos perfis de sociabilidade:

A Vila Tamandaré é uma localidade formada principalmente por casas, ruas muito estreitas e uma alta constituição urbana. Estas qualidades, juntamente com a grande variedade de comércio na área, são favoráveis ao intercâmbio social cotidiano e ao encontro e reconhecimento das pessoas que frequentam a localidade e se refletem em dados muito positivos nos diferentes tipos de sociabilidade urbana, fato que estaria corroborando nossa primeira hipótese. Outro elemento que poderia estar estimulando a sociabilidade é que se trata de uma localidade muito pequena e globalmente segregada da cidade, o que estaria favorecendo, de certa forma, ao “efeito gueto” (Hillier, 1989). Hillier explica esse efeito ao apontar que nas ruas labirínticas os estranhos se sentem coibidos para se adentrar nas partes mais internas do lugar, maximizando assim o controle local em detrimento do controle do estranho (Holanda, 2002).

Por outro lado, encontramos um resultado interessante ao perceber que a maioria das interfaces da Vila Tamandaré são fechadas e este dado não parece influenciar ao alto nível de sociabilidade desta localidade, um

resultado que contradiz nossa hipótese inicial, ligada à teoria urbana sobre vitalidade (Saboya, Vargas e Netto, 2017). Como mencionado anteriormente, a sociabilidade urbana pode ser alcançada pela combinação de vários fatores e, justamente por isso, não podemos isolar a variável da interface para explicar este fenômeno.

O que também poderia estar explicando essa alta sociabilidade na Vila Tamandaré é o tempo de residência de seus vizinhos na localidade. Mais do 90% dos entrevistados afirmaram ter vivido lá por mais de 5 anos e muitos deles foram os primeiros moradores desde sua fundação. O tempo de permanência é um fator chave para o conhecimento dos vizinhos e, portanto, para o estabelecimento das relações sociais entre moradores. Inicialmente na Vila Tamandaré não existiam interfaces fechadas já que todas as casas tinham um jardim na frente, mas com o passar do tempo, o medo da violência urbana levou os vizinhos a levantar seus muros. Desta forma, podemos dizer que o fato de a interface ser fechada na maioria das ruas da Vila Tamandaré, não significa perda do contato dos vizinhos e seus laços sociais. Paola Jacques (2008) usa o termo “corpografia urbana”, que define como uma “memória urbana inscrita no corpo, o registro de sua experiência da cidade, uma espécie de grafia urbana da própria cidade que fica inscrita, mas também configura o corpo de quem a experimenta”. Este termo pode explicar parcialmente o fato das pessoas de mais idade tenderem a socializar primordialmente no bairro, por possuir a memória urbana, enquanto os mais jovens tendem a ter um perfil mais extrovertido, ou seja, tendem a ter relações de tipo formal fora do bairro e não se importam em interagir com estranhos, já que eles não possuem essa memória.

Assim, voltando à nossa hipótese inicial, poderíamos dizer que o fato de ter interfaces fechadas não influencia o grau de sociabilidade urbana nesta localidade, porque o conjunto de variáveis espaciais: alta constituição e uma diversidade de usos, aliada a variáveis sociais: tempo de residência elevado, são suficientes para explicar o padrão intenso das relações de sociabilidade na Vila Tamandaré.

Em resumo, o que podemos concluir dos resultados encontrados nesta pesquisa é que a proximidade espacial desempenha um papel

importante para as relações sociais em lugares que têm uma alta proximidade entre as casas, uma alta constituição e uma grande diversidade de usos, o que facilita o encontro entre pessoas nos mesmos espaços, favorece o contato social e o reconhecimento de estranhos que, mesmo assim, ao longo do tempo, tornam-se conhecidos e aptos a estabelecer relações sociais de tipo formal.

O valor de acessibilidade do espaço (integração local) e a densidade populacional poderiam ser importantes, mas a amostra revelou valores médios em ambas as variáveis, o que dificulta sua correlação com níveis de sociabilidade. Também se verificou que no caso de Vila Tamandaré, o tipo de interface fechada não iria interferir na sociabilidade urbana, se as premissas acima são atendidas, mas seria interessante estudar mais profundamente esta relação em futuros trabalhos acadêmicos para avaliar o papel dessa qualidade espacial no fenômeno da sociabilidade urbana.

O que foi mostrado neste estudo é que as variáveis espaciais que poderiam ajudar a explicar a vitalidade urbana ainda não são suficientes para explicar o fenômeno da sociabilidade urbana encontrado. Os estudos de sintaxe espacial reconhecem a relação da vitalidade urbana com maiores valores de integração e, portanto, resultado do movimento e copresença no espaço público. Embora isso possa ajudar a aumentar os encontros na vizinhança, ainda não é suficiente determinar um aumento na

sociabilidade. Ressaltamos que um dos pontos mais importantes para o estudo da sociabilidade nos bairros são as relações informais, que são aquelas determinadas pelos encontros casuais e geram reconhecimento entre os vizinhos. Para estudos futuros, recomenda-se incluir no perfil espacial a variável proximidade, que seria determinada pela largura da rua, e a extensão do segmento e que poderia estar influenciando contatos visuais e proximidades positivas a sociabilidade. Por fim, este estudo nos deu a oportunidade de compreender esse fenômeno, difícil de ser observado, pois engloba diferentes relações sociais que as pessoas desenvolvem em seus locais de residência. Este tópico assume maior significado quando identificamos o quão pouco sabemos sobre o espaço em que vivemos a maior parte do tempo, que é o local de residência.

Arquiteturas e desenhos urbanos que nos distanciam desta experiência imediata do contato social primário, afetariam o sentimento de pertencimento, a ligação, envolvimento e participação nos destinos do bairro e da cidade. Esta conexão espaço-social se reflete na qualidade de vida (física, espiritual e social) do ser humano. Precisamos de mais estudos para entendermos a importância da morfologia para cidades mais humanas, que permitam diversas expressões culturais e sociais, a fim de fomentar sociedades mais justas e felizes.

Referências

- Bulmer, M. (1986) *Neighbours: The work of Philip Abrams*. Primera ed. Cambridge, Cambridge University Press.
- Canter, D. (1983) The purposive Evaluation of Places - A Facet Approach. *Environment and Behaviour*, 15(6), 659-698.
- Cavalcanti, R. (2013) *Espaço e crime: Desvendando a lógica dos padrões espaciais de crimes urbanos no bairro de Boa Viagem, Recife-PE*. Recife: Dissertação, MDU-UFPE.
- Guttman, L. (1957) Introduction of Facet Design and Analysis. *Proceedings of the Fifth International Congress of Psychology*, Brussels. Amsterdam, North Holland Publishing Co.
- Hanson, J. (2000) Urban transformations: a history of design ideas. *Urban Design International*, 5(2), 97-122.
- Hillier, B. e Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. Londres, Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1989) The Architecture of the urban object. *Ekistics*, 334/335, 5-21.
- Holanda, F. (2002) *O espaço de exceção*. Brasília, UnB.
- Jacques, P., 2008. Corpografias urbanas. *Arquitextos*, 093.07. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.093/165> [Acesso em 24 Janeiro 2019].
- Legeby, A. (2013) *Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation*.

- Stockholm, School of Architecture. Royal Institute of Technology (PhD Dissertation).
- Lopes, A. (2001) *Relações de vizinhança no espaço dos apartamentos*. Recife (Dissertação, MDU, UFPE): s.n.
- Lopes, A. (2008) *Condomínios residenciais: Novas faces da sociabilidade e da vivência de transgressões sociais*. Recife: Tese, MDU UFPE.
- Monteiro, C. (1989) *The experience of Place: a comparative analysis of middle class neighborhoods, public housing estates and favela in Brazil*. Oxford, University of Oxford.
- Monteiro, C. (2010) Spatial Analysis of Street Crimes. Em: Shoham, S. G.; Knepper, P.; Kett, M. (eds.) *International Handbook of criminology*. s.l.:CRC Press, pp. 619-648.
- Monteiro, C. e Cavalcanti, R. (2017) Perfis espaciais urbanos para avaliação de lugares vulneráveis ao crime. Em: Netto, V.M., Saboya, R.T., Vargas, J.C. e Carvalho, T. (eds.) *Efeitos da arquitetura: os impactos da urbanização contemporânea no Brasil*. Brasília: FRBH Edições, pp. 137-161.
- Netto, V. M. (2016) A cidade como resultado. Em: Balbim, R., Krause, C. e Linke, C. (eds.) *Cidade e movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano*. Brasília, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, pp. 101-130.
- Netto, V. M. (2016) *The social fabric of cities*. London, Routledge.
- Netto, V. M., Vargas, J. e Saboya, R. (2012) (Buscando) os efeitos sociais na morfologia arquitetônica. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, jul./dez., 4(2), pp. 261-282.
- Olagnero, M., Torrioni, P. e Saraceno, C. (2007) Patterns of sociability in the enlarged EU. Em: Alber, J., Fahey, T. e Saraceno (eds.) *Handbook of Quality of Life in the Enlarged European Union*. New York, Routledge.
- Saboya, R., Netto, V. M. e Vargas, J. (2015) Fatores morfológicos da vitalidade urbana: uma investigação sobre o tipo arquitetônico e seus efeitos. *Arquitextos*, 180.2. Disponível em <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.180/5554> [Acesso em 07 Agosto 2019].

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Urban sociability of neighborhood. Exploring the relationships between spatial profiles and social patterns of neighborhoods

Abstract. This research brings an approach on the spatial qualities of the city and its effect on urban sociability from an exploratory case study of a neighborhood of Recife-PE, Brazil. This city has been experiencing a high verticalization and densification of certain areas of the city, the increase of closed interfaces and little diversity of uses of the ground. Thus, we ask: To what extent can spatial configuration influence the types of encounters between individuals that lead to urban sociability? From this, the objective of this research is to identify which morphological and social parameters of a neighborhood would have correlation with a greater urban sociability. For development, the study of the emergence of a social pattern through a questionnaire on urban sociability, based on facet theory, is analyzed and the spatial qualities of the street segment where the interviewees reside are analyzed using the spatial profile methodology. This research intends to reveal how these spatial and social qualities can impact the urban sociability and, in this way, describe those morphological aspects necessary to achieve a good urban quality in the city of Recife.

Keywords. urban sociability, spatial profile, social pattern, neighborhood relationship.

Editor responsável pela submissão: Vinicius M. Netto.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



A lógica socioespacial da favela: padrões da informalidade auto-organizada

Vânia Loureiro^a , Valério Medeiros^b  e Rosália Guerreiro^c 

^a Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brasil. E-mail: vania.teles.loureiro@gmail.com

^b Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo / Câmara dos Deputados, Detec, Brasília, DF, Brasil. E-mail: medeiros.valerio@uol.com.br

^c Instituto Universitário de Lisboa, Departamento de Arquitectura e Urbanismo, Lisboa, Portugal. E-mail: rosalia.guerreiro@iscte-iul.pt

Submetido em 02 de abril de 2019. Aceito em 30 de julho de 2019.

Resumo. O presente trabalho tem como objetivo principal analisar a configuração da favela a partir de seus padrões socioespaciais, buscando entender o fenômeno em sua escala global. Adota-se para o estudo a Sintaxe Espacial enquanto abordagem teórica, metodológica e ferramental, permitindo a leitura do objeto em sua complexidade espacial. São comparados 120 assentamentos localizados ao redor do mundo, explorados segundo um conjunto de 26 variáveis configuracionais (entre qualitativas e quantitativas, geométricas e topológicas). Os resultados são, também, balizados por amostra de 45 cidades portuguesas de origem medieval (exemplares da cidade orgânica) e pela pesquisa de Medeiros (2013) para 44 cidades brasileiras (ilustrativas de estruturas urbanas contemporâneas). Busca-se a existência de um padrão espacial na favela e entender em que medida a favela reproduz padrões espaciais inerentes à cidade orgânica e historicamente consolidados. A pesquisa sustenta-se na hipótese de que existem padrões espaciais inerentes aos assentamentos auto-organizados, a despeito de diferenças regionais, culturais e temporais. Os achados corroboram a hipótese revelando que a favela se organiza dentro do sistema maior que a recebe, partilhando lógicas comuns e transversais a várias regiões do mundo. Reconhecem-se, ainda, padrões comuns aos que estruturam cidades orgânicas portuguesas revelando processos semelhantes de desenvolvimento.

Palavras-chave. favela, padrões socioespaciais, auto-organização, sintaxe espacial.

Introdução

Este trabalho visa entender a favela a partir da leitura do seu sistema socioespacial, por meio da decodificação de sua configuração espacial e de seu contexto urbano, interpretada em uma abordagem comparada. Por ser um fenômeno urbano complexo, a favela deve ser lida em seu todo e suas relações constituídas entre partes, o que dialoga com a perspectiva sistêmica que orienta o estudo.

Assume-se a leitura do espaço urbano enquanto sistema - um todo espacialmente contínuo (Hillier e Hanson, 1984) em que a compreensão assenta, com maior ênfase, em sua sintaxe, isto é, na maneira como seus elementos são agregados e se relacionam.

Pretende-se partir da interpretação da favela como algo em permanente desenvolvimento, rompendo com a tradição de perceber na sua espontaneidade um processo transitório indesejado, pois tal como a cidade que a abarca, esta não é um estado fixo, mas sim

um espaço em constante adaptação. Esse processo que se materializa ao longo do tempo permite-lhe se ajustar segundo suas próprias regras e processos emergentes.

Enfatiza-se ainda como escopo do debate a importância da releitura da cidade quanto à lógica instituída pelo planejamento urbano tradicional, onde o conceito de ordem tende a distanciar-se de soluções espaciais focadas na complexidade orgânica (Batty e Longley, 1994). Essencialmente reconhece-se a incompreensão do espaço que é a favela como o grande entrave para sua consolidação, visto que definições e posturas sobre este objeto partem do princípio que sua geometria e sua configuração são inadequadas à cidade de hoje e, ao não serem percebidas suas regras de organização, interrompem seus processos de auto-cura (Salingaros, 2006).

Por se acreditar que desconhecendo a configuração se nega uma parte essencial do conhecimento do espaço urbano, a escrutinação do espaço da favela é relevante para clarificar melhor esse tipo de dinâmica urbana e respectivo padrão espacial. Assim, tendo por base os aparatos conceituais, metodológicos e ferramentais da Sintaxe Espacial (Hillier e Hanson, 1984; Holanda, 2002; Medeiros, 2013), pretende-se responder às seguintes perguntas de pesquisa: há um padrão espacial na favela? em que medida a favela reproduz padrões espaciais inerentes à cidade orgânica e historicamente consolidados?

Explora-se como hipótese a ideia de que a configuração da favela revela padrões espaciais inerentes aos assentamentos auto-organização, atravessando contextos regionais, culturais e temporais distintos. A espontaneidade inerente, frequentemente subvalorizada pela sua sintaxe de difícil apreensão, revela-se um processo urbano catalisador de qualidade espacial a partir do momento em que sua complexidade é entendida e decodificada.

Acredita-se que a informalidade urbana, aqui representada exclusivamente pela favela, necessita ser observada com base em outra lente que não a do planejamento oficial, deixando espaço para discussão além dos parâmetros de legalidade. Dá-se importância à leitura do fenômeno em si, enquanto ação emergente, esperando que o conhecimento da sua complexidade permita repensar visões e

estratégias para a cidade, principalmente aquelas que, embasadas na Carta de Atenas, usam o “voo de pássaro” enquanto modo de observação, qualificação e desenho de intervenção, tendendo a simplificar as relações espaciais. Uma vez comprovado o sucesso do sistema complexo em estudo, pressuposto que se alinha à literatura sobre o tema (Salingaros, 2006; Holanda, 2002; Sobreira, 2002; Alexander, 1977), sedimenta-se um caminho para a renovada leitura da cidade, mais próxima à sua dinâmica socioespacial real.

A Sintaxe Espacial (ou Teoria da Lógica Social do Espaço) é, dentro do aparato teórico, metodológico e ferramental, a abordagem principal desta pesquisa e contém, em si, as ferramentas a partir das quais se espera atingir os resultados da mesma. O aparato se justifica uma vez que a base teórica se sustenta em princípios que leem a cidade como um sistema espacial complexo onde suas relações permitem avaliar a dinâmica espaço-sociedade (Hillier e Hanson, 1984), premissa do estudo. A opção pela Sintaxe Espacial para o exame da favela está intimamente vinculada à demanda por um modo de leitura que permitisse interpretar suas relações espaciais e seus impactos por meio de reconhecimento de padrões comuns, em diferentes contextos socioculturais. Não se nega à favela a sua peculiaridade cultural, sua identidade própria e específica de cada caso, seus fenótipos, todavia no decorrer da pesquisa o interesse revelou-se atrelado a uma busca pelas características de organização socioespacial comuns ou seu genótipo.

Assim, o objetivo principal da pesquisa é estudar a configuração da favela de modo a entender suas regras gerais de organização e reconhecer a sua implicação para a dinâmica social existente. Para isso, o artigo se estrutura em quatro partes, além desta introdução: “a forma da favela”, onde se discute a importância do estudo da forma do fenômeno para estudos urbanos; “metodologia”, onde se apresentam os detalhes sobre como a pesquisa comparativa e exploratória foi desenvolvida; “a favela enquanto cidade, ou parte dela”, item necessário à apresentação do estudo das 120 favelas e sua análise comparativa, inclusive em relação a estudos configuracionais anteriores sobre cidades brasileiras (Medeiros, 2013); e por fim, “a favela

enquanto processo urbano”, seção dedicada à discutir a relação da amostra com cidades portuguesas, no intuito de aproximar a favela ao processo de formação de estruturas orgânicas. Finalizando este artigo, são apresentadas as considerações finais e a revisão de bibliografia.

A forma da favela

A questão essencial, nesta pesquisa, é o espaço construído. É relevante, argumenta-se, reconhecer na favela um fenômeno produzido por um conjunto de ações individuais que resultam numa composição espacial usualmente classificada como orgânica ou espontânea, cuja geometria se associa à irregularidade e não à regularidade. Parece não haver aqui um planejamento global, isto é, de cima para baixo (“*top-down*”), mas sim um resultado emergente, de baixo para cima (“*bottom-up*”), dissociado da produção legal da cidade (o que resulta no caráter informal), vinculado a processos de auto-organização.

A questão espacial aqui é levantada como a principal diferenciadora da favela para os outros tipos de informalidade e isso vai ao encontro do que a pesquisa pretende abordar – o papel diferenciado da favela por se tratar de um fenômeno de desenvolvimento espontâneo.

Cardoso (2016) elabora a ideia de que os tipos de assentamentos informais devem ser diferenciados pois suas realidades espaciais trazem questões distintas no que toca a modos de intervenção. Os tipos historicamente percebidos como distintos são as favelas, os cortiços e os loteamentos: apenas os primeiros serão tratados nesta pesquisa, por sua auto-organização já elaborada. Tal como a imagem apresenta (Figura 1), espaços de geometrias formalizadas foram excluídos da investigação, pelo reconhecimento prévio de que seus processos se revelam amplamente distintos em quesito de organização socioespacial (Salingaros, 2006; Sobreira, 2002).



Figura 1. Recortes de duas áreas distintas do Complexo da Maré, Rio de Janeiro: a imagem da direita integra o objeto de estudo, por sua clara auto-organização, enquanto a da esquerda não, em razão da lógica imposta ou pré-concebida (fonte: Google Satélite).

Espaços deste tipo são frequentemente destinados à invisibilidade nos mapas oficiais de cidades ao redor do mundo, bem como inviabilizados em seus programas de melhoramentos urbanos, devido a sua “inadequação” à lei, tornando-se meras entidades a corrigir ou, tantas vezes, eliminar (Rolnik, 2015). Devido a essa postura de reconhecimento apenas para retirá-lo ou corrigi-lo – que ainda permanece arraigada ao senso comum urbanístico, numa herança de programas nacionais e internacionais acompanhados do slogan *Cities without slums* – *cidades sem favelas* (Rolnik, 2015) –

parece essencial promover um melhor entendimento da relação espaço/sociedade que constitui a favela, enquanto fenômeno espacial e entidade constituinte das manchas urbanas contemporâneas. Assume-se que a favela deve ser reconhecida e categorizada, também, por suas especificidades morfológicas e configuracionais, acompanhando assim o entendimento que se vem a fazer da cidade como um todo.

Do ponto de vista das relações e dos processos de formalização dos espaços, considera-se a favela como um processo espontâneo e dinâmico. Os loteamentos

ilegais, por outro lado, não integram essa lógica e por isso seus espaços têm uma formalidade espacial elevada (Holanda, 2002) ao ponto das dinâmicas socioespaciais serem distintas.

A favela é entendida como assentamento auto-organizado e espontâneo que se reproduz baseado em uma economia da proximidade às oportunidades (Abramo, 2007). Nela a ordem global se define pela ação individual de cada elemento nas suas interações locais, a partir de algum tipo de complexidade sistemática (Johnson, 2003), como emaranhado mais profundo da cidade fractal. Isto aparenta significar que apesar de todas as problemáticas associadas, o espaço se reproduz de modo dinâmico e diverso, e isso deve-se à capacidade de auto-organização. Esta se reconhece como representativa do fenômeno favela num contexto de complexidade urbana. Cabe esclarecer que outros meios de produção dos espaços da pobreza, constituídos por uma formalização espacial previamente imposta, são frequentemente pontuados em contraponto, mas não integraram a amostra estudada.

A tradição científica, baseada na acepção “ordenadora” e “racional”, é falha na compreensão da realidade complexa (Morin, 1990), condenando espaços como a favela a uma erradicação utópica motivada por uma repulsa à “desordem”. Enfatiza-se a importância da releitura da cidade quanto à lógica instituída pelo planejamento, onde o conceito de ordem tende a distanciar-se de soluções espaciais focadas na complexidade orgânica (Batty e Longley, 1994). Com isso, a pesquisa funde-se numa perspectiva que acredita na existência de uma teoria urbana onde o urbanismo é informado pela Sociologia, para um completo entendimento da dinâmica urbana (Wirth, 1938; Hillier e Hanson, 1984).

Vários autores corroboram que a ordem que rege como as estruturas urbanas se organizam não é explicado por uma ordem pura, euclidiana ou explícita, mas uma ordem complexa expressa em processos conhecidos como auto-organização, adaptação, autossimilaridade e leis de escala (Batty e Longley, 1994; Bettencourt et al., 2013; Jiang, 2009; Hillier e Hanson, 1984; Hillier, 2016; Salingaros, 1998). O argumento importa para a pesquisa no sentido em que não se pretende discutir uma dualidade em

termos de modos de planejamento, mas uma tendência geral para o desenvolvimento urbano espontâneo. Não é intenção falar de cidade planejada versus cidade espontânea, mas de espectros ou escalas de ação diferenciadas. Discutir favelas enquanto entidades auto-organizadas implica abordar espaços cuja gênese pressupõe ações descentralizadas desde o primeiro momento.

Acontece que a favela é tendencialmente vista como desorganizada ou sem ordem, mas aparenta ter, à luz da complexidade e devido ao seu traçado orgânico, uma ordem implícita ou uma geometria subentendida – *hidden geometry* – (Hillier, 1999 *apud* Jiang, 2009), assim como também o sistema complexo maior que a abarca, a cidade.

Existem estudos que enquadram a favela nesse contexto da cidade enquanto sistema complexo, como os de Sobreira (2002), Karimi e Parham (2012) e Parham (2012) que observam a sua complexidade a partir da decodificação das regras espaciais internas ou configuracionais, dentro do contexto urbano. Salingaros (2005; 2006; 2010) discute a complexidade urbanística da favela e seu sucesso configuracional em oposição aos planos idealísticos que podem ou não ter efeitos positivos no espaço. O curioso nesta perspectiva que desenrola regras de organização do espaço é que se criam fortes argumentos para crer que a ação individual de cada agente, coordenada por um sentido de interação com o outro – de negociação, parece trazer resultados mais bem sucedidos para a cidade que a ação organizadora de um planejamento de “cima-para-baixo”.

De qualquer modo, a leitura sistêmica do espaço, do ponto de vista configuracional e de sua complexidade, parece ser uma abordagem timidamente explorada no âmbito da informalidade urbana, tendo em conta seu amplo espectro em outros contextos urbanos (Hillier e Hanson, 1984; Batty e Longley, 1994; Jiang, 2009; Salingaros, 2010; Guerreiro, 2010; Portugali, 2012; Liu e Jiang, 2012). A favela, enquanto espaço autoconstruído e auto-organizado, parece conformar-se em sua elevada complexidade, e merece ser estudada, não enquanto espaço estranho à cidade, mas parte de processos urbanos orgânicos. Entende-se o espaço construído intimamente conectado com os agentes sociais que o habitam (e o constroem), focando a pesquisa na convicção de que o espaço é invariavelmente produto e

causa das dinâmicas sociais, por isso se busca a leitura da auto-organização em sua configuração.

Procedimentos Metodológicos

Neste trabalho define-se em que medida a compreensão da complexidade, por meio da Sintaxe Espacial, pode contribuir para o melhor conhecimento do sistema espacial da favela, identificando tendências, padrões ou distinções em uma amostra comparada que busca, acima de tudo, a caracterização do fenômeno socioespacial. A pesquisa tem por objetivo estudar as relações espaciais intrínsecas do sistema socioespacial da favela, partindo de uma perspectiva configuracional e de uma abordagem comparativa. Por isso, buscam-se padrões espaciais que se mostrem recorrentes na conformação destes sistemas que sejam apontados como potenciais produtores de urbanidade.

Aspectos conceituais

A Sintaxe Espacial, abordagem teórica, metodológica e ferramental que embasa a pesquisa, busca ressignificar a relação entre cidade física e cidade social, juntando ambas as camadas em um único sistema de análise, “pois ao entender o nível complexo dos padrões espaciais constituintes da cidade entendem-se os possíveis antecedentes sociais bem como as consequências da forma, e com isso [é possível] captar sinais da cidade social na cidade física” (Hillier e Vaughan, 2007).

Entende-se que o espaço construído está intimamente conectado aos agentes sociais que o constroem e o habitam, conformando-se como produto e causa das dinâmicas sociais. A favela, na condição de objeto de investigação autoconstruído e auto-organizado, é compreendida em seu grau de complexidade avaliado a partir de sua arquitetura, isto é, conjunto de forma (cheio) e espaço (vazio), aqui interpretada na escala urbana.

A importância da configuração espacial para o movimento prende-se ainda com a percepção de que tendencialmente o indivíduo guia-se pelos caminhos topologicamente mais curtos e diretos (com menor número de mudanças de direção necessárias para chegar a determinado lugar que é seu objetivo) do que aqueles

metricamente mais curtos, embora com várias mudanças de direção (Medeiros, 2013).

Esta leitura das implicações da configuração no movimento ressalta a importância da visão do espaço como um sistema de percursos possíveis, e da capacidade humana de apreender melhor o espaço pelas suas relações topológicas do que pelas métricas. O resultado expõe espaços mais acessíveis que são potencialmente mais atravessados ou espaços mais profundos ou segregados, onde seu movimento é reduzido. Ou seja, padrões de movimento, enquanto emblemas das dinâmicas urbanas, relacionam-se intimamente com o entendimento da topologia do espaço e é esse conhecimento que está implícito na leitura configuracional que se fará a partir da Sintaxe e que permite a leitura da dinâmica espacial da favela.

Para Batty e Longley (1994), como citado anteriormente, o entendimento de padrões urbanos passa pela leitura de autossemelhança e hierarquias, quesitos só possíveis de perceber conforme uma observação que permita identificar recorrências ou regularidades. Para a Sintaxe Espacial, de modo geral, a relação entre macroestrutura e estrutura de relações locais é o palco primordial para a compreensão daquilo que possam ser relações recorrentes ou padrões espaciais comuns (Hillier e Hanson, 1984; Hillier 2016; Medeiros, 2013).

Segundo Hillier e Vaughan (2007), as medidas resultantes da Teoria da Sintaxe Espacial representam, acima de tudo, interpretações formais para a noção de integração espacial e segregação. A abordagem oferece uma escala mensurável entre segregação e integração, permitindo comparação de diferentes formas espaciais em diferentes culturas, colocando como fundamento primordial da leitura o reconhecimento e o estudo das relações dentro da lógica socioespacial (Hillier e Vaughan, 2007). Ao se amparar matematicamente na teoria dos grafos, cuja interpretação passa pela representação dos elementos do sistema conectados entre si e na leitura dos diferentes tipos de resultado que isso pode ter para o desempenho dos espaços, a Sintaxe Espacial atesta a importância da relação de proximidade e acessibilidade como primordiais ao seu desenvolvimento.

Falar de segregação, nesse contexto, é falar de movimento e das propriedades que o espaço urbano pode ter, de modo a propiciar ou dificultar as relações de fluxos entre suas partes. Espaços com acessos mais fáceis e diretos são espaços centrais, mais percorridos e estruturantes para a lógica global da cidade. Estes dois tipos de movimento, o movimento para algum lugar (relação de centralidade) e o movimento através de algum lugar (relação de hierarquia) são estruturantes para o funcionamento do funcionamento urbano (Hillier e Hanson, 1984; Hillier e Vaughan, 2007) e têm relação direta com a lógica da segregação socioespacial. Espaços segregados, cujos assentamentos se posicionam sem relação direta com a cidade envolvente, aparentemente, consolidam-se com mais dificuldade. Assim, a lógica da segregação e centralidade apresenta-se de grande impacto, também, para a interpretação de diferentes níveis de desenvolvimento socioespacial.

Aspectos metodológicos

Quanto aos aspectos metodológicos, foram desenvolvidos em três momentos essenciais: 1) revisão de literatura e conceituação teórica da pesquisa, 2) coleta de dados para a base analítica e produção das bases cartográficas, e por fim 3) a interpretação dos resultados e sua confrontação com os propósitos da pesquisa.

Definida a amostra, foram executadas as análises, com base em mapas axiais e de segmentos (Loureiro, 2017), a partir dos quais foram verificadas, entre categorias qualitativas e quantitativas, 26 variáveis, para 120 casos de estudo. A análise da configuração espacial da favela se complementou por duas fases de comparação; primeiro com os dados consolidados para os padrões das a) cidades brasileiras (Medeiros, 2013) e segundo, com a b) cidade orgânica portuguesa, a partir de uma amostra de 45 cidades, produto de projeto de pesquisa de iniciação científica a respeito de estruturas lusófonas (Medeiros, 2016).

Explorados os mapas axiais e de segmentos, as bases de dados foram escrutinadas de acordo com mesmo conjunto de variáveis, e recortadas em três focos distintos: sistema

completo, núcleo antigo (para o caso de cidades portuguesas) e núcleo de integração. Após as análises, o processamento e a interpretação de dados foram procedidos recorrendo-se às bases da literatura e dos conceitos principais da pesquisa de modo extrair as respostas para as inquietações iniciais.

No que diz respeito à análise configuracional propriamente dita, de acordo com a Sintaxe Espacial, é necessário cumprir um conjunto de etapas metodológicas que se estruturaram nas ferramentas de pesquisa: (1) elaboração de uma base cartográfica adequada e consistente que permita (2) a modelagem das representações, (3) seu processamento analítico e (4) o estabelecimento das correlações e interpretações necessárias para chegar aos resultados da pesquisa.

A seleção e elaboração de uma base cartográfica consistente e adequada é o procedimento inicial e aquele que mais fortemente condiciona os resultados. Da sua qualidade depende o sucesso e a pertinência da análise como um todo. No caso do objeto de estudo, a favela, pela dificuldade de bases sistematizadas em diferentes contextos urbanos que permitissem o estudo amplo e comparativo, adotou-se a imagem de satélite (Google Earth©) como suporte inicial. Ao definir o recorte da amostra foi necessário incluir como critério para a seleção a qualidade da imagem, garantindo assim que esta teria informações suficientes e resolução para identificar o sistema de barreiras e permeabilidades, necessários à representação. Após a definição das cidades a estudar (especificado na amostra), foi o critério visual aquele necessário para a escolha dos assentamentos, a partir do reconhecimento de sua adequação às informações mínimas necessárias.

A base cartográfica resultante da pesquisa é georreferenciada e os mapas foram desenhados por meio da ferramenta de geoprocessamento QGis©. A ação permitiu uma conexão direta com o software de processamento dos mapas, Depthmap©, por meio de seu plugin Space Syntax Toolkit©. Assim, mapas, medições e processamentos foram sistematizados em uma ferramenta apenas (Figura 2).



Figura 2. Imagem representativa da estratégia de desenho de base cartográfica a partir de imagem de satélite, no software QGIS (fonte: autores sobre imagem aérea do Google Earth, 2017).

A partir da base cartográfica consolidada, a etapa seguinte compreendeu a modelagem do espaço urbano conforme diferentes tipos de representação (mapas axial e de segmentos), selecionados de acordo com os interesses de pesquisa. A análise destes mapas resultou em um conjunto de variáveis configuracionais (quadro 1) que puderam ser interpretadas tanto do ponto de vista visual (por meio das cores dos mapas) quanto numérico.

O mapa axial resulta da representação linear da rede de caminhos – malha viária traçada a partir do menor número possível das maiores retas (Hillier e Hanson, 1984) contemplando os acessos diretos através da trama urbana (Medeiros, 2013) – e, quanto lido na variável integração, ilustra o potencial de geração de movimento de cada via (Figura 3). O mapa de segmentos é obtido a partir do mapa axial. Entretanto, neste caso, os eixos são fracionados sempre que houver um cruzamento, tornando-se uma unidade independente. Trata-se de uma derivação do mapa axial, pois pondera variações angulares mínimas de modo a interpretá-las como continuação de um mesmo caminho (e não uma mudança de direção como no mapa axial).

A considerar que a Sintaxe Espacial é uma abordagem sistêmica ao estudo dos espaços, é natural que a representação de subsistemas urbanos seja feita com sua costura com a

restante cidade representada (para se evitar o efeito de borda, conforme apontam Hillier e Hanson, 1984). No entanto, devido à especificidade da amostra, verificou-se que a lógica interna da favela seria melhor analisada caso essas conexões inexistissem na representação linear. Tal informação foi essencial para a construção das modelagens, uma vez que no decorrer dos resultados, muitas favelas mantiveram seus eixos externos como os mais destacados na análise. A leitura da favela resultou mais refinada precisamente no quesito de suas relações ao exterior, por ficar mais claro quando sua força organizacional se localizava nos seus limites, portanto conectada à estrutura urbana envolvente.

Amostra

A investigação está baseada numa amostra que se estrutura em dois momentos de comparação: um contemporâneo e outro diacrônico. O primeiro consiste na leitura da favela contemporânea, a partir de um conjunto de recortes exploratórios para a interpretação dos padrões espaciais da favela. O segundo compreende o confronto do desempenho configuracional da favela com o de cidades orgânicas portuguesas, por meio do desempenho de seus traçados hoje e de seus núcleos antigos.

Quadro 1. Variáveis da análise (fonte: autores).

	NOME	DEFINIÇÃO	IMPORTÂNCIA PARA A ANÁLISE
IDENTIFICAÇÃO	NOME	--	--
	PAÍS	--	Localização
	GEOGRÁFICA (UNESCO)	--	Localização
QUALITATIVO	Topografia	Muito acentuado, pouco acentuado, pouco acentuado	Contexto
	Tamanho	Grande, média e pequena (according to kohlsdorf's procedures, 1996)	Dimensão
	Posição no contexto urbano	posição da favela na mancha urbana (se central ou nas franjas, se em morro ou junto a elementos hídricos)	Contexto
	Posição do núcleo de integração	Posição do conjunto de linhas mais integradas da favela, localização interna, externa ou mista.	Centralidade
	Forma do núcleo de integração	Linear, roda deformada (Hillier & Hanson, 1984) or misto	Centralidade
QUANTITATIVO - FÍSICO	Nº de eixos	total de eixos por sistema	Dimensão
	Área	Área da favela, em km ²	Dimensão
	Comprimento total dos eixos	Soma do comprimento de todos os eixos, em km	Dimensão
	Compacidade A	Razão entre o nº de eixos e área, eixo/km ²	Densidade
	Compacidade B	Razão entre comprimento total e área, km/km ²	Densidade
	Comprimento médio dos eixos	Comprimento médio dos eixos em metros lineares	Comprimento médio da rede de caminhos
	Nº de segmentos	Total de segmentos em cada favela	Dimensão
	Comprimento total dos segmentos (km)	Soma de todos os segmentos, em km	Dimensão
	Compacidade de Segmentos A	Razão entre o nº de segmentos e a área, segmentos/km ²	Densidade
	Compacidade de segmentos B	Razão entre o comprimento total de segmentos e área do sistema, km/km ²	Densidade
	Comprimento médio dos segmentos (m)	Comprimento médio dos segmentos em cada mapa de segmentos	Comprimento médio da quadra, estruturação da quadra
	Nº de segmentos/Nº de eixos	Razão entre o nº de segmentos e o nº de eixos em cada favela	Nível de ortogonalidade: valores mais altos revelam tendência à ortogonalidade (muito mais segmentos que eixos), valores menores revelam tendências a maior organicidade.
QUANTITATIVO - CONFIGURACIONAL	Conectividade	Média de conexões por eixo	Relacionado a uma maior ou menor oferta de possibilidades de caminho no sistema.
	Integração Global HH Rn	Valor médio de integração global (calculado de acordo com Hillier & Hanson, 1984) representando o grau de acessibilidade topológica média global	Capacidade do espaço em distribuir facilmente os fluxos, influenciando a distribuição de uso do solo e formação de centralidades.
	Integração HH Rn Base 100	Valor médio de integração global (Hillier & Hanson, 1984) normalizado de acordo com Medeiros, 2013, e representando o grau de acessibilidade topológica média global dos assentamentos numa escala de 0 a 100	Observa potenciais de movimento, concentração de uso e centralidades principais para efeitos de comparação
	Integração Local HH R3	Valor médio de integração local calculado de acordo com Hillier & Hanson, 1984 representando o grau de acessibilidade topológica local	Observação do movimento, atividades e centralidades locais.
	Sinergia	coeficiente de correlação entre integração global e integração local	Sincronia entre as partes globais e locais do sistema afetando na percepção espacial
	Inteligibilidade	Coeficiente de correlação entre integração global e conectividade	Expectativa das linhas mais conectadas serem também as mais integradas, afetando na percepção espacial.
	NAIN	Integração angular normalizada, normalização da medida de integração em mapas de segmentos	Valores médios para acessibilidade topológica garantindo a comparação de assentamentos sem distorções de escala (diferentes tamanhos).
	NACH	Escolha angular normalizada, normalização da medida de escolha em mapas de segmentos	Analisa padrões de movimento através de todo o sistema espacial, revelando hierarquia potencial dos caminhos. Garante comparações sem distorções de escala (dada a variação dos tamanhos).

O primeiro momento da análise foi construído numa aproximação ao panorama

contemporâneo da favela, a partir da sua presença em grandes cidades ao redor do

mundo. Foram selecionados 120 assentamentos para representação axial e de segmentos. Procurou-se distribuir a amostra exploratória entre os três continentes que resultaram do recorte socioeconômico e demográfico, de modo a ser possível um enquadramento dos resultados segundo a região do mundo.

A amostra final resultou em 39 favelas em cidades da América Latina (Buenos Aires, Argentina; Belém, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Manaus, Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, Brasil; Cali e Medellín na Colômbia; Guayaquil, Equador; Port-au-Prince, Haiti; Cidade de Guatemala, Guatemala; Cidade de México, México; Arequipa e Lima, Peru; Santo Domingo, República Dominicana; e Caracas, Venezuela), 43 na Ásia (Kabul, Afeganistão; Dacca, Bangladesh; Mandalay e Rangun, Birmânia; Pequim e Xangai, China; Cebu City e Manila, Filipinas; Ahmedabad, Bangalore, Chennai, Delhi, Hyderabad e Mumbai, Índia; Jacarta, Indonésia; Teerão, Irão; Beirute, Líbano; Johor Bahru e Penang Island, Malásia; Karachi, Paquistão; Bangucoque e Phuket, Tailândia; Istambul, Turquia; Hanoi e Ho Chi Minh, Vietnã; Sanaa, Iêmen) e 38 na África (Cidade do Cabo e Joanesburgo, África do Sul; Luanda, Angola; Douala e Yaounde, Camerões; Abidjã, Costa do Marfim; Cairo, Egito; Bissau, Guiné-Bissau; Monróvia, Libéria; Antanativo, Madagáscar; Casablanca e Marraquexe, Marrocos; Beira e Maputo, Moçambique; Lagos, Nigéria; Mombaça e Nairóbi, Quênia; Kinshasa, Congo; Dacar, Senegal; Mogadishu, Somália; Kampala, Uganda; e Lusaka, Zâmbia). Para todos os contextos foram analisados o sistema completo e o núcleo de integração, segundo as variáveis apresentadas. Os dados extraídos nesta fase da análise foram balizados pela pesquisa de Medeiros (2013) para cidades brasileiras, a partir da qual valores médios de variáveis comuns foram enquadrados de modo a ser possível confrontar os achados em relação à amostra de favelas.

Num segundo momento de análise, a favela foi confrontada com a produção orgânica da cidade com o intuito de desenvolver a

exploração de suas dinâmicas atuais numa perspectiva diacrônica, desconstruindo a ideia de fenômeno simplesmente produto da realidade contemporânea. Para tanto foram usadas, no processo comparativo, 45 cidades portuguesas cujos traçados orgânicos de seus núcleos antigos permitem a relação entre o traçado da favela e aquele que é um claro exemplar do padrão orgânico para as cidades ao longo da história. A amostra, também exploratória para as cidades portuguesas, é oriunda da base de Medeiros (2016) sendo constituída por cidades de pequeno, médio e grande porte (Faro; Montemor-o-Novo; Caldas da Rainha; Mourão; Sabugal; Beja; Caminha; Coruche; Mirandela; Barcelos; Covilhã; Fronteira; Moura; Bragança; Castelo Branco; Benavente; Silves; Aljubarrota; Soure; Trancoso; Montemor-o-Velho; Penela; Loulé; Abrantes; Ourique; Alenquer; Samora Correia; Monção; Portel; Cabeço de Vide; Ericeira; Garvão; Porto de Mós; Amarante; Óbidos; Panóias; Arruda dos Vinhos; Monforte; Monsanto; Arganil; Mértola; Marialva; Idanha-a-Velha; Melgaço e Castro Laboreiro).

A favela na cidade

Os resultados obtidos e a respectiva seleção apresentada procuram, primeiramente, identificar a existência de um padrão para as favelas integrantes da amostra. Para comparação, os dados são confrontados com medidas oriundas de Medeiros (2013), o que permite traçar um panorama em relação às 44 cidades brasileiras investigadas pelo autor. Além disso, as médias são destacadas, quando adequado, com o intuito de verificar a diversidade de cenários da seleção de assentamentos.

As regras de organização da favela resultam em espaços menos claros para o observador, o que se relaciona à fractalidade, propriedade em que as estruturas que compõem um objeto se mantêm semelhantes em diferentes escalas. As relações fragmentadas da favela são identificadas em todos os níveis, desde os mais locais aos mais globais (Sobreira, 2002) (Figura 3). Isto se relaciona intimamente com padrões produzidos pela auto-organização, conforme discutido ao longo do trabalho.



Figura 3. Estrutura orgânica e fragmentada de trechos das favelas Vila Barragem (Belo Horizonte, à esquerda), e do Vidigal (Rio de Janeiro, à direita) (fone: autores).

Este nível de complexidade, entretanto, não é inovador na favela. Salingaros (2005; 2006; 2010) a reconhece como parte integrante do processo diacrônico da cidade, onde o resultado é a chamada cidade orgânica. Para o autor, na linha de tempo dos assentamentos urbanos, o desenho moderno é aquele que mais simplifica o espaço, distanciando-se progressivamente do conceito de construção adaptável às necessidades humanas.

Assim, embora pejorativamente assumida como ausente de planejamento, como critica Medeiros (2013), a favela é valorizada pela sua gênese auto-organizada, contrastante com o espaço planejado, aquele legal e cuja ordem explícita (Guerreiro, 2010) não permite o mesmo grau de adaptação (Salingaros, 1998).

A favela é um excerto da estrutura urbana e seu tamanho resulta do processo de consolidação sobre o território a partir dos agentes de contingenciamento e restrição de ocupação. Ao lê-la, a partir de suas relações espaciais complexas, é possível detectar em que medida o espaço se afasta ou aproxima da cidade a que pertence, buscando sua leitura pelas mesmas óticas que leem a

cidade. Nesse sentido, o desafio de sua estrutura espacial parece repousar na maneira de articulação com o entorno imediato, na transição entre ser um sistema endógeno (ilhado, uma espécie de gueto), ou exógeno (que se comunica com o que está à volta).

A favela é uma estrutura mais compacta que aquela em que se insere, o que se associa à necessidade de maximização da ocupação do solo. Em termos de compacidade, existem em média 6.540 eixos por km² nas favelas para 199 eixos por km² nas cidades brasileiras investigadas por Medeiros (2013). Também se identificou que favelas localizadas em uma mancha urbana contínua apresentam-se mais compactas devido ao condicionamento em áreas reduzidas. Os achados apontaram ainda que existem estágios distintos de consolidação destes assentamentos: favelas aparentemente consolidadas têm níveis menores de compacidade da rede de caminhos. Em favelas menos consolidadas, opostamente, a rede de caminhos contorna quase todas as edificações, pois o processo de formação da quadra ainda não se deu (Figuras 4 e 5).

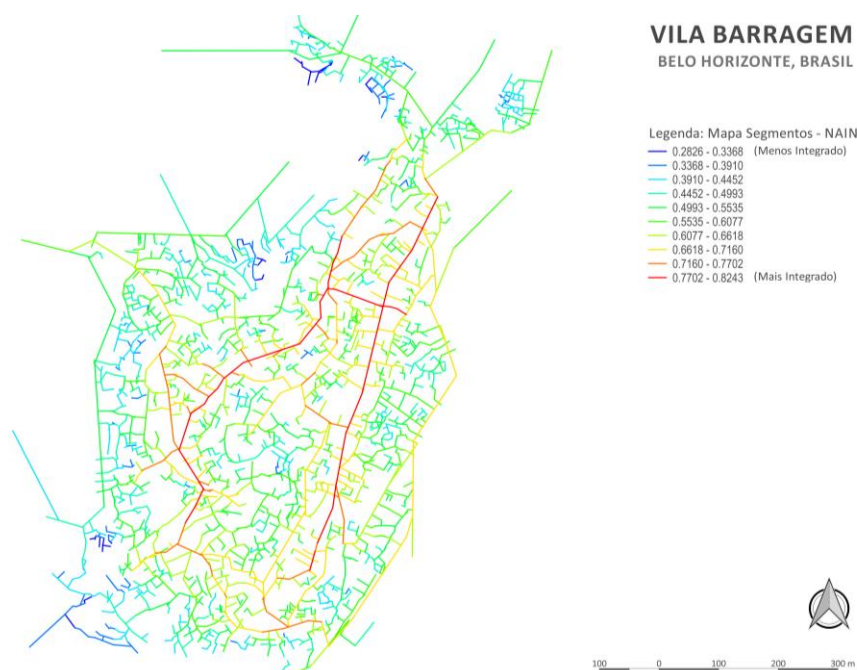


Figura 4. Mapa de segmentos de favela de grandes dimensões – Vila Barragem, Belo Horizonte (variável NAIN) (fonte: autores).

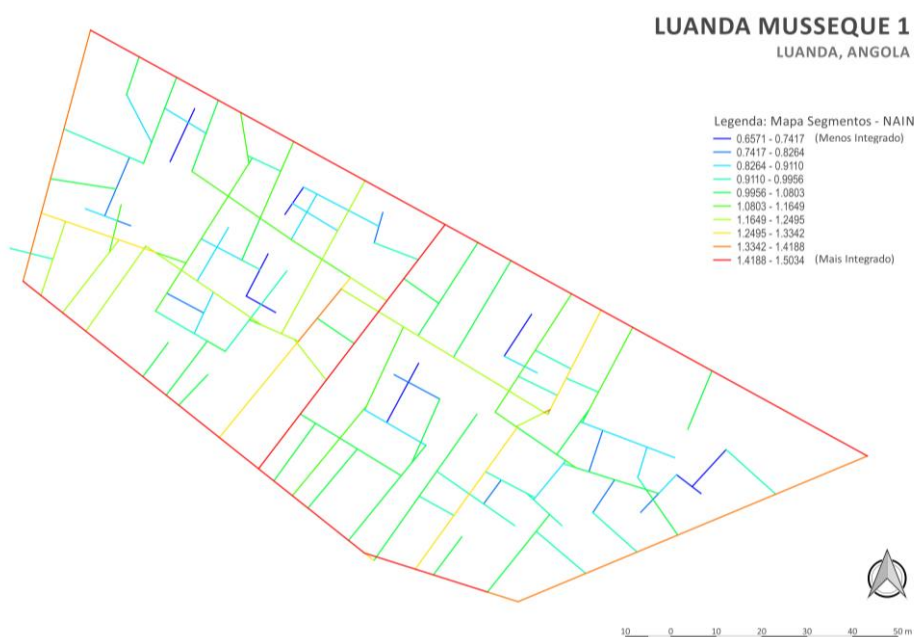


Figura 5. Mapa de segmentos de favela de pequenas dimensões (eixos passando entre a maioria dos edifícios) – Musseque 1, Luanda (variável NAIN) (fonte: autores).

No que diz respeito ao “tamanho das ruas” ou “tamanho das faces das quadras”, a dimensão dos eixos e segmentos pode contribuir para a interpretação. Em ambos os casos, são substancialmente curtos na favela: média aproximada de 31m e 9m, respectivamente, em oposição aos valores da amostra urbana, com 283m e 72m. A feição é produto de um processo de consolidação territorial geralmente orgânico, baseado numa estrutura fundiária heterogênea e fragmentada. As ruas têm dimensões reduzidas e os quarteirões

tamanhos mínimos, menores à medida que a favela diminui de tamanho e se aproxima do espaço urbano contínuo.

A baixa relação entre número de segmentos para número de eixos (valor médio de 2,98) reforça a organicidade da estrutura espacial desses assentamentos, sendo menor que o valor das cidades brasileiras (3,21 segundo Medeiros, 2017), já reconhecidas por sua colcha de retalhos. Favelas localizadas em cidades africanas têm maiores valores de

segmentos por eixo, aparentemente a rua não está conformada por edifícios contíguos, mas sim por construções soltas, permitindo maior

atravessamento dos eixos pelos espaços, o que justifica o desempenho (figura 6).

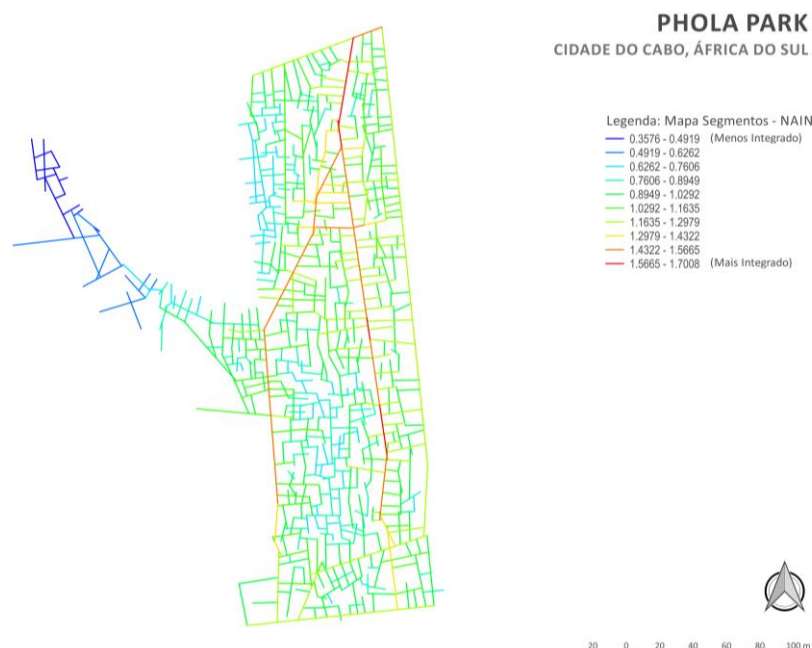


Figura 6. Mapa de segmentos de favela na África do Sul – Phola Park, África do Sul (variável NAIN) (fonte: autores).

No que diz respeito ao relevo, observa-se a tendência de as favelas estarem implantadas em sítios pouco acentuados. Aproximadamente 78% dos assentamentos ocupam áreas que, a despeito de alguma sensibilidade ambiental (várzeas, mangues, baixadas, etc.), são terrenos de pouco declive, situação que contraria o imaginário comum da favela/morro (Figura 7). Predominam os casos de favelas situadas no meio da mancha urbana contínua ou próximos a elementos hídricos como rios ou lagos, quando dentro da mancha urbana.

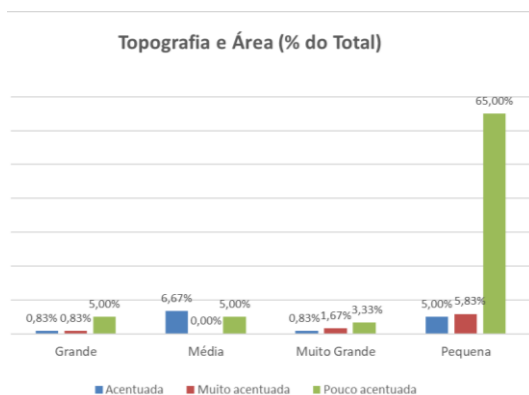


Figura 7. Associação de variáveis: topografia e área da favela (fonte: autores).

A modelagem dos resultados aponta que o relevo condiciona a acessibilidade da favela. Assentamentos implantados em sítios menos acentuados têm maiores valores médios de conectividade, enquanto para cenários muito acentuados ou acentuados (sem distinção expressiva), a medida cai. O desempenho geral das medidas de integração HH Rn, NAIN e NACH repete a tendência: quanto mais acentuado, menor o valor de acessibilidade potencial do sistema quanto à existência de linhas centralizadoras dos fluxos e distribuição das opções de caminhos; quanto mais plano, mais elevado (Figura 8).

No entanto, verificou-se que a topografia apesar de seu papel essencial não condiciona a dinâmica de modo drástico, ela vai intensificar algumas propriedades, deixando, no entanto, o papel primordial para características configuracionais. A oscilação de valores não é expressiva a ponto de corroborar com a ideia de que a organicidade só se faz presente em contextos com elevado declive.

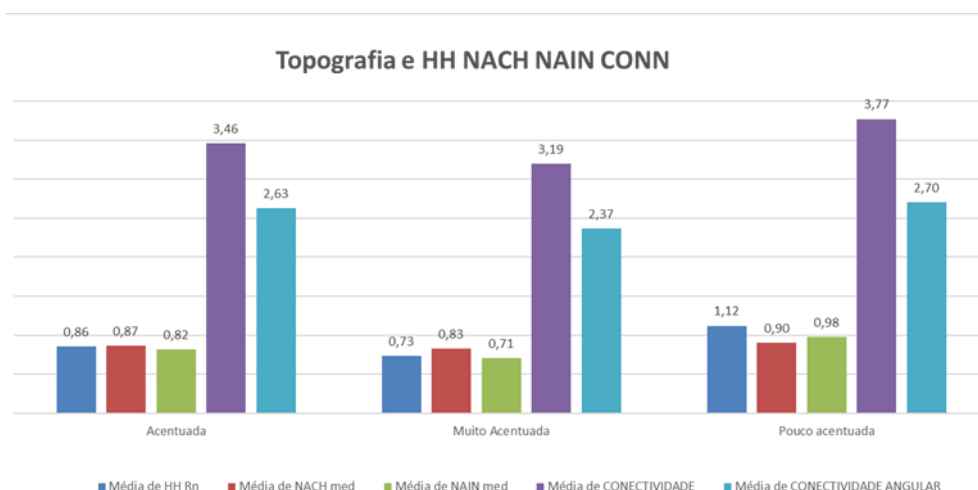


Figura 8. Associação de variáveis: topografia, integração global (Rn HH), escolha angular normalizada (NACH), integração angular normalizada (NAIN) conectividade e conectividade angular (CONN) (fonte: autores).

Em relação às questões de percepção, também se verifica um padrão recorrente quanto à topografia. Quanto mais acentuado o sítio, mais são comprometidas as relações globais e locais, extraídas das medidas de inteligibilidade e sinergia (Figura 9). Entretanto, apesar do aspecto, o desempenho de percepção é, ainda assim, melhor do que para os sistemas urbanos do país (inteligibilidade média de 25% na favela para 15% nas cidades analisadas por Medeiros, 2013; sinergia de 55% para 36%, respectivamente), o que parece

simultaneamente produto do tamanho e do modo de articulação entre partes, o que se associa à fragmentação. A favela, apesar de seu imaginário labiríntico, parece guardar melhores relações entre partes, o que é possivelmente associado a uma clara hierarquia composta pelas vias principais de acesso - núcleo de integração, e os caminhos mais sinuosos e locais que integram o restante do sistema. Parece, nas favelas, ser mais fácil de identificar os papéis de cada parte e suas relações, devido a sua organicidade.

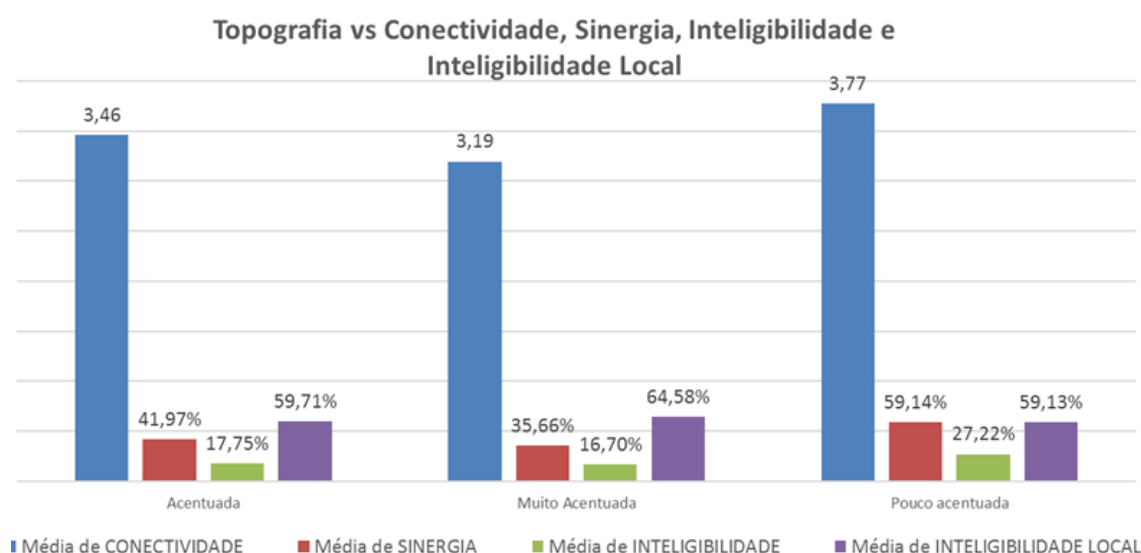


Figura 9. Associação de variáveis: topografia com conectividade, sinergia e inteligibilidade (fonte: autores).

Identificou-se que, em geral, as médias de acessibilidade topológica são mais elevadas nas favelas do que nas cidades brasileiras.

Por exemplo, a média de integração HH para as favelas (0,84) é superior à das cidades brasileiras (0,764). Acredita-se que o

desempenho é resultado, por um lado, do padrão em colcha de retalhos do sistema urbano no país (Medeiros, 2013) e, por outro, da existência nas favelas de relações globais-locais mais privilegiadas que nas cidades. Isto significa que apesar dos problemas inerentes a estas estruturas espaciais, há uma auto-organização que expressa um espaço cujas relações de centralidade e hierarquia são bem definidas e, aparentemente, positivas para a acessibilidade potencial.

A hierarquia espacial na favela parece ser mais acentuada do que na amostra de cidades brasileiras, o que se vincula ao caráter endógeno desses assentamentos, resultando num espaço urbano que se relaciona até certa medida com a envolvente, mas que repele o visitante de se permitir a caminhar.

As medidas de acessibilidade topológica apontam duas tendências interdependentes (Figura 10): (1) os assentamentos latino-americanos da amostra são, de modo geral, os de pior desempenho, predominando no quadrante inferior do gráfico. O resultado parece ser produto da existência, nesse grupo de cidades, de um número maior de contextos em que a favela se situa em morros,

produzindo o contingenciamento já citado. De qualquer maneira, independentemente da localização geográfica, observa-se que (2) sítios muito acentuados e acentuados atingem valores de acessibilidade mais baixos, o que reforça a atuação do relevo sobre o tipo de rede urbana que se estabelece sobre o território, de modo que estruturas mais planas tendem a ser mais acessíveis, enquanto mais inclinadas têm uma queda na permeabilidade. O relevo afeta a forma e a posição do núcleo de integração e estrutura tendências de organização na amostra como um todo, sem distinção de região. Os núcleos *em roda deformada* apenas foram identificados em sítios de relevo pouco acentuado, enquanto *lineares* e *mistos* se distribuem nas três categorias de topografia. Por outro lado, núcleos de integração *internos* existem predominantemente em estruturas em relevo muito acentuado, a reforçar que nestes casos a favela assume um papel quase autônomo como um sistema independente. Ao não se costurar com seu entorno imediato, o papel articulador do(s) eixo(s) de acesso à favela é reduzido, pois a estrutura parece assumir uma vida independente, reforçando seu caráter endógeno.

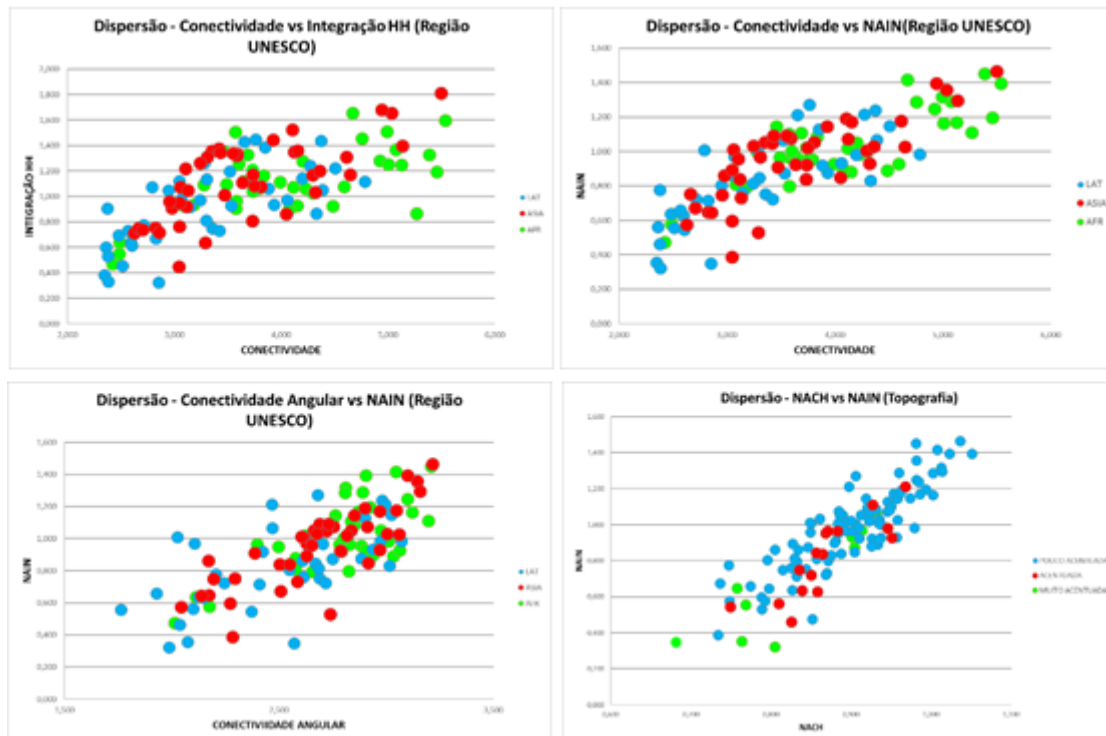


Figura 10. Dispersão de pontos, segundo classificação da UNESCO ou topografia, para associação entre: (a) conectividade e integração Rn HH (linha superior, à esquerda), (b) conectividade e NAIN, (linha superior, à direita); (c) conectividade angular e NAIN (linha inferior, à esquerda); e (d) NACH e NAIN (linha inferior à direita). A localização geográfica compreende as categorias América Latina (LAT - azul), Ásia (ASIA - vermelho) e África (AFR - verde). A topografia está classificada entre pouco acentuada (azul), acentuada (vermelho) e muito acentuada (verde) (fonte: autores).

Portanto, a depender da maneira de articulação da favela com seu entorno imediato, a característica afetará a disposição do núcleo de integração, a resultar em um sistema mais fechado, com núcleo de integração *interno*, ou aberto, com núcleo de integração *periférico*. No primeiro caso a favela se conforma como um sistema que se isola da cidade. No segundo, parece haver uma transição mais suave entre a cidade e a favela, de modo que um núcleo *periférico* implica a existência de espaço com elevado potencial agregador nas fronteiras do sistema, resultando num mais intenso contato entre a dinâmica da favela e a dinâmica do exterior. Favelas com núcleos *internos* são aquelas que compõem sistemas em geral menos acessíveis, o que reforça o caráter isolado. Quando *misto* ou *periférico* (o que aponta para uma transição entre um núcleo interno e externo), as medidas aumentam consideravelmente em relação ao primeiro cenário.

Após a comparação produzida, é possível alcançar uma síntese. A favela assume um padrão espacial que, em relação ao sistema urbano, é: (a) compacto e adensado, devido à necessidade de maximização do uso do solo, principalmente quando localizados na mancha urbana contínua (b) apresenta ruas curtas e quarteirões irregulares; (c) o que resulta numa significativa fragmentação e descontinuidade, (d) cujo principal efeito para a percepção é o caráter labiríntico. A despeito dessas características e de uma (e) hierarquia espacial mais acentuada (os polos mínimo e máximo de integração são mais distantes, o que tende a reforçar a segregação espacial), o (f) desempenho topológico é melhor do que nas cidades brasileiras, o que aponta para necessidade de (g) compreender com precisão as relações que existem na favela e que poderiam ser adotadas para refinar o desempenho configuracional nas cidades do país.

Por outro lado, a questão topográfica é essencial para a compreensão do desempenho destes assentamentos. Quanto mais acentuado o relevo, maior a fragmentação, o caráter labiríntico e a formação de uma estrutura voltada para dentro (caráter endógeno) – a favela estará apartada da estrutura urbana. Por outro lado, em relevos pouco acentuados, maior a tendência de articulação entre a favela e o entorno

imediato, a resultar num cenário de transição mais suave entre o fora e o dentro.

Ao que parece, a estrutura espacial da favela experimenta, num tempo relativamente curto desde sua implantação, um processo de transformação espacial que nas cidades levou décadas ou séculos para acontecer. Em contextos de restrição de ocupação, as regras de organização espacial se processam de maneira dinâmica e podem ser encontradas em diversos estágios de desenvolvimento. A auto-organização e a emergência da favela fornecem pistas para o quanto o espaço se transforma progressivamente, sem agentes de cima para baixo ou de planejamento global, de modo a garantir melhores relações globais e locais que assegurem a vida na comunidade.

Favela enquanto processo urbano

A segunda parte da discussão contempla a análise da amostra diante de 45 cidades portuguesas de origem medieval, em que se distingue aquilo que é a mancha urbana das cidades atualmente, observando suas peculiaridades como sistema completo, e aquilo que corresponde ao núcleo mais antigo do sistema. A diferenciação é importante uma vez que a maioria das cidades tem atravessado processos de desenvolvimento urbano comuns à sua contemporaneidade, e por isso apresentam padrões de crescimento diferenciados daquele original, comumente associado à malha da cidade medieval. Outra razão importante é a possibilidade de comparação direta com a favela em termos de escala: os centros antigos parecem preservar-se os padrões mais orgânicos e densos da malha em áreas que se aproximam bastante daquelas presentes na amostra de favelas e, por isso, serão o foco principal da comparação com a favela.

Parte-se da aparente proximidade entre a forma complexa e irregular da cidade orgânica e da favela. Nos dois cenários, depreende-se a capacidade de igualmente produzir espaços de trabalho, habitação e lazer, numa multiplicidade recorrente que enquadram tais assentamentos como “cidade”, dada uma certa completude de atividades.

Jacques (2006) argumenta sobre o espaço da favela como beneficiador espaço da cidade como um todo, quer pela sua resiliência associada a um urbanismo do jeitinho, quer

pelo reconhecimento da sua importância na identidade urbana brasileira. A capacidade e possibilidade de adaptação do espaço de moradia à produção de renda (o puxadinho para uma birosca e a laje para vender ou alugar) é incompatível com a legalidade da cidade formal (Jacques, 2006) e claramente mais vantajosa que a tendência à homogeneização da periferia habitacional.

A dinâmica acima lembra muito da cidade dita tradicional (em termos europeus ou mesmo coloniais), cujo comércio acontece frequentemente no piso térreo e a moradia no superior, e apenas as ruas menos movimentadas se destinam só a habitação. Medeiros (2013) relembra que ao longo da história sempre se lidou com os dois processos em paralelo, aquele que aqui reconhecemos como organicidade e auto-organização espontânea (que permeia toda a história da cidade tradicional e parece chegar à favela de hoje), e aquele da formalização do espaço, imposto por um planejamento prévio e regulador.

Com este percurso de análise para as 45 cidades portuguesas integrantes da amostra, seus núcleos antigos e núcleos de integração, e tendo confrontado todas as informações com aquelas referentes ao que a Sintaxe Espacial tem apontado como potencial para o espaço da favela, foi possível desenhar um conjunto de ideias que aproximam ou afastam esses fenômenos urbanos.

Centros antigos da amostra de cidades portuguesas têm, em média, áreas muito próximas àsquelas da favela (0,21km² e 0,14 km², respectivamente, em oposição à média das cidades, de 5,34 km²), assim como seu espectro de valores máximos e mínimos. A favela tem, em média, dimensões aproximadas ao que seria o núcleo mais antigo da cidade orgânica portuguesa.

No entanto, favelas são substancialmente mais densas do que estes núcleos (6539,5 linhas/km² para 776,4). Os valores de compacidade para favelas são muito superiores, revelando espaços de dimensões mais reduzidas e adensadas apesar das mesmas áreas de ocupação, o que pode estar relacionado com a ausência – nos casos mais compactos – de conformação do quarteirão ou com a sua extrema diversidade de tamanhos.

O grau de compacidade da favela, em comparação àquele da cidade orgânica,

também se relaciona ao tipo de localização mais comum para os assentamentos: plano em posições contíguas à mancha urbana. Ao contrário dos outros sistemas analisados, a favela materializa um espaço de oportunidade na cidade, um lugar de acesso a oportunidades inexistentes na cidade oficial envolvente, assim a densidade em muito se associa a essa intensidade de ocupação que advém do movimento inicial, a busca pelo habitar urbano.

Ao se falar de otimização das relações espaciais em formas auto-organizadas, a favela parece levar essa capacidade até ao extremo, transformando aquilo que seria o espaço médio do quarteirão em distância suficiente para um ou dois edifícios.

A favela, apesar de uma proporção relativamente baixa de segmentos por eixo (2,98), o que reforça a inexistência de uma estrutura com conexões que atravessem o sistema com frequência, revela melhores proporções do que a cidade portuguesa ou os seus núcleos antigos (2,22 e 2,45 segmentos por eixo, respectivamente), indicando uma maior continuidade dos traçados, do que seria de esperar.

Dois fatores se destacam a partir desse achado: por um lado a topografia como fator essencial da cidade portuguesa e de sua tradição de adaptação ao território, por outro a densidade da rede de caminhos. Apesar de exploratória na seleção de casos e no modo de representação, a amostra demonstra que a favela se caracteriza muito mais pela organicidade e sinuosidade de suas estruturas do que pela existência de becos ou caminhos sem saída, situação que contraria o seu respectivo imaginário.

A favela intensifica o padrão orgânico em suas relações espaciais, mas parece se desvincular, em parte, da sinuosidade da estrutura, o que estará ligado ao fato de, na amostra, não ser tão frequente casos de topografia acentuada, bem como a otimização do espaço não permitir a formação de becos ou quadras largas, mas uma rede de caminhos que, ainda que precária, estende-se a todo o sistema.

Para a média de conectividade e conectividade angular, a favela apresenta valores médios mais altos (3,68 e 2,67) que os valores para cidades portuguesas (2,95 e 2,33) e para os seus núcleos antigos (3,64 e 2,58). À medida que se observa a alternância

de valores de acordo com as categorias de área do sistema analisado, a situação inverte-se: sistemas da amostra de núcleos portugueses aumentam sua conectividade média (4,26 para o conjunto de núcleos categorizados como maiores) e a favela tende a decrescer (3,84 para o conjunto de favelas pequenas e 3,10 para as muito grandes). Esta situação indica que a consolidação ao longo do tempo desses traçados orgânicos permite a costura das partes de uma forma que a conectividade naturalmente se desenvolve. Já na favela, há a questão dos sistemas muito pequenos cuja realidade espacial se parece distinguir da dos sistemas maiores. O processo de consolidação em situações emergenciais, em curtos espaços de tempo, como a favela, resulta em sistemas menos conectados – em média – devido, primeiro, ao seu carácter endógeno e segundo, a sua diversidade de cenários internos – à medida que aumenta, sua relação de espaços mais conectados se polariza, enquanto característica de sua complexidade. Ainda assim, devido à predominância de sistemas pequenos, podemos assumir que a favela é em média mais conectada que a cidade orgânica portuguesa e menos que a cidade brasileira (cf. Medeiros 2013), o que parece indicar algum grau regularidade nesse grupo de favelas menores que sinaliza a possibilidade dos padrões de auto-organização não serem tão profusos quanto se pensaria.

Quanto a medidas de potencial de centralidade, valores de integração (HH Rn) revelam-se mais baixas para cidades portuguesas (0,71) e seus núcleos (0,79), assim como para as cidades brasileiras (0,76), sendo a amostra de favelas aquela com valores mais expressivos em termos de centralidade (1,06 para integração). A medida aponta que efetivamente a favela tende a apresentar eixos mais estruturantes ligando o sistema como um todo, apesar da densidade e profusão aparentes de seu sistema. O aspecto parece estar relacionado ao tamanho dos sistemas, por um lado, e à polarização de valores, por outro. Observando-se valores normalizados para as medidas (HH Rn Base 100 e NAIN) identificam-se nuances de comportamento distintos que valem pelo aprofundamento da centralidade na favela: (1) a integração global para a base 100 (Medeiros, 2013) revela que ao ponderar polaridades, a favela continua a ser o sistema de menor valor (41,19 para

favelas e 46,25 e 44,46 para cidades portuguesas e núcleos, respectivamente), portanto com maior distância entre seus extremos, revelando maiores níveis de segregação interna, possivelmente por concentrar a integração em um conjunto menor de linhas. (2) Mas, ao olharmos para os valores normalizados por ponderação angular e de escala, NAIN, medida que pressupõe a comparação sem distorções pela escala, vemos que existe uma prevalência de valores mais altos nos sistemas favela (0,94), seguidos por núcleos antigos em relação às cidades (0,90 e 0,83 respectivamente). Isto apresenta que de algum modo a estruturação das relações de centralidade são mais fortes na favela do que seriam nos núcleos antigos, e que talvez a favela guarde em seu carácter emergencial sinais de uma organização global clara, possivelmente devido ao próprio estágio de desenvolvimento, onde poucos eixos possam ser responsáveis por captar toda a integração do sistema. Em última instância, o estágio atual das favelas parece dar sinalizações de que o espaço é estruturado e segue uma organização, produzindo de alguma maneira padrões mais regulares que os dos centros antigos, ainda que mais segregados.

Observando medidas de ponderação angular para a Escolha (NACH), que permite observar padrões potenciais de hierarquia, verifica-se a existência de uma estrutura organizacional principal ou global (Hillier, 2016; Hillier *et al.*, 2012) que permeia a favela, tal como a cidade. A medida enaltece a continuidade de caminhos no sentido de identificar o padrão de deslocamento potencialmente mais comum, as vias mais escolhidas. O resultado revela que, apesar de aparentemente profusa, sua organização é estruturada e distribuída; existe um equilíbrio entre vias locais e mais estruturantes que se distribui na favela. Ponderado o tamanho dos sistemas em termos de quantidade de linhas, é possível reconhecer que o padrão interno e local permaneça mais segregado, no entanto a semelhança entre sistemas de favelas e núcleos mantém-se reveladora de organização interna (Figura 11). Importa mostrar como uma regra que se aplica a espaços urbanos consolidados (hierarquia viária e estrutura global de caminhos, NACH, e capacidade de geração de movimento e centralidade, HH+CH) se expressa tão comumente na favela, revelando em sua auto-organização a capacidade de

desenvolvimento, estruturação em si e com as restantes partes da cidade.

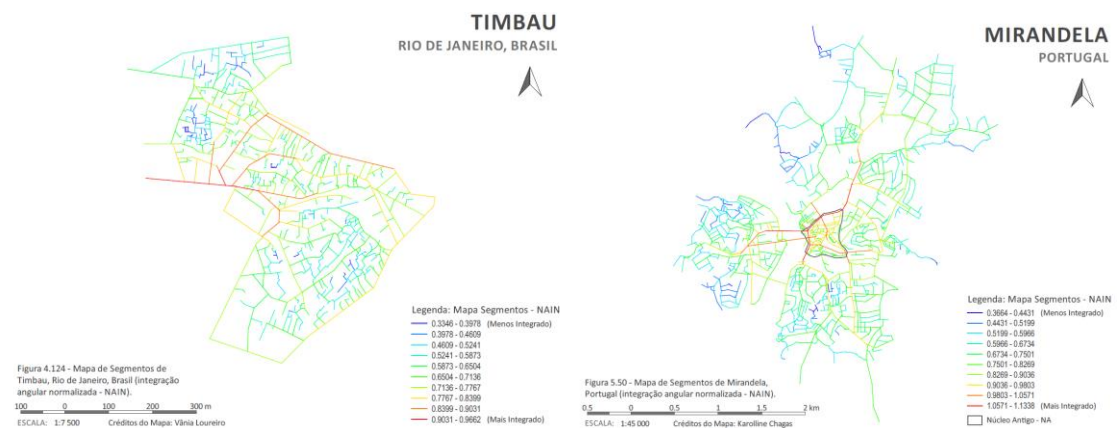


Figura 11. Mapa de segmentos de favela (à esquerda) e cidade portuguesa (à direita) (variável NAIN) (fonte: autores).

Em relação às centralidades morfológicas, os núcleos integradores nas cidades portuguesas se estruturam principalmente em forma de roda deformada e reproduzem apenas categorias de centralidade associadas à boa estrutura urbana (Hillier e Hanson, 1984; Holanda, 2002; Medeiros, 2013) inexistindo vestígios de estruturas voltadas para dentro, como na favela.

A topografia parece ter um papel preponderante em questões como o tamanho do núcleo antigo, no entanto em todas as categorias topográficas se distribuem diferentes modelos de núcleo integrador, confirmando que a estruturação da cidade orgânica não piora com a topografia, mas se usa dela para se auto-organizar e consolidar. Ao mesmo tempo, tal como na favela, foi possível perceber ligeiras quedas no desempenho topológico do sistema à medida que a topografia se acentua, natural à organicidade dos sistemas por sua impossibilidade de moldar a rede de caminhos livremente no território.

A inexistência de núcleos integradores periféricos na cidade portuguesa é sintomática do estágio em desenvolvimento da favela e, principalmente, de sua condição natural enquanto parte da cidade e não sistema independente. Isto indica que, apesar da sensação de gueto e da guetificação de que é alvo, sua estrutura busca, em seus processos de auto-organização, algum modo de conexão com a cidade, estabelecendo interdependências ao mesmo tempo em que se organiza internamente pela geração frequente de núcleos mistos.

Por fim, a favela apresenta características de percepção dos espaços semelhantes àquela dos núcleos antigos. Avaliados os níveis de sinergia, a favela apresenta valores semelhantes, ainda que superiores (55% para favelas, 49% para cidades portuguesas e 53% para núcleos), o que aponta à semelhança de suas gêneses e aproximados níveis de hierarquização do ponto de vista do utilizador. Níveis de inteligibilidade são, no entanto, um pouco menores, reforçando a organicidade intensa do sistema (25% para favelas, 23% e 53% para cidade portuguesa e núcleos antigos).

Reitera-se, mais uma vez, a aproximação da favela com o padrão espacial da auto-organização de sistemas urbanos, visto aqui segundo a cidade portuguesa.

Considerações finais

A pesquisa procurou, amparada pela Teoria da Lógica Social do Espaço ou Sintaxe Espacial, investigar a configuração da favela de modo a entender suas regras gerais de organização e reconhecer a sua implicação para a dinâmica social existente.

A partir de estudo de caso composto por (a) 120 favelas distribuídos em 3 continentes (América Latina, África e Ásia), (b) 44 cidades brasileiras exploradas por Medeiros (2013) e (c) 45 cidades portuguesas de origem medieval (Medeiros, 2016), pretendeu-se responder a duas questões de pesquisa: (1) há um padrão espacial na favela? (2) em que medida a favela reproduz padrões espaciais inerentes à cidade orgânica e historicamente consolidados?

Os achados conduzem ao enquadramento, em dois sentidos: a favela (1) é um espaço urbano segregado, cuja espacialidade ora em desenvolvimento ora consolidada revela um padrão de ocupação menos conectado e mais intrincado, quando observado em relação a outras estruturas urbanas e, (2) ao mesmo tempo reproduz quase todos os atributos comuns à conformação de espaços urbanos de qualidade e encontrados também nas cidades de gênese orgânica estudadas: forte centralidade, bom potencial de hierarquia, relações ora internas e locais (geração de comunidade) ora externas se relacionando à envolvente, quando possível, e acima de tudo assumindo uma estrutura que permite um fluxo contínuo em suas partes, apesar da profundidade e profusão da sua geometria mais local. A favela manifesta-se enquanto cidade sim, e dela é possível retirar lições a

respeito de espaços urbanos em desenvolvimento, pois os achados obtidos revelam como processos auto-organizados se consolidam ao longo do tempo e desenvolvem padrões espaciais mais fluidos, acessíveis e apreensíveis.

Acredita-se que neste tipo de informalidade – a auto-organizada – podem-se pressupor potenciais níveis de urbanidade, relacionados a uma ordem implícita que permite que o espaço se configure de forma a bem responder às necessidades dos seus utilizadores, ainda que se voltando apenas para eles. Da feição resulta o sentido de comunidade que se reconhece na favela e também a noção de espaço-cidade, gerador inclusive de identidade, por vezes tão forte que transborda para a cidade em forma de Samba e Carnaval (Jacques, 2006).

Referências

- Alexander, C. et al. (1977) *A pattern language*. New York, Oxford University Press.
- Batty, M.; Longley, P. (1994) *Fractal cities: a geometry of form and function*. London, Academic Press.
- Guerreiro, R. (2010) *Urbanismo orgânico e a ordem implícita: uma leitura através das geometrias da natureza*. Tese de Doutorado apresentada em 2010, ISCTE-IUL Escola de Tecnologias e Arquitectura.
- Hillier, B. (2016) What are cities for? And how does this relate to their spatial form? – The Journal of Space Syntax - Volume 6, n.2, p.199-212.
- Hillier, B.; Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. Londres, Cambridge University Press.
- Hillier, B.; Vaughan, L. (2007) The city as one thing. *Progress in Planning*, v.67, n.3, pp.205-230.
- Hillier, B., Yang, T., Turner, A. (2012) Normalising least angle choice in Depthmap - and how it opens up new perspectives on the global and local analysis of city space. In Journal of Space Syntax (JOSS), Vol.3, n.2, p.155-193.
- Holanda, F. (2002) *O espaço de exceção*. Brasília, EdUnB.
- Jacques, P. (2006) Learning from favelas. Em: Nunes, Brasilmar Ferreira (org.). *Sociologia de Capitais Brasileiras: Participação e Planejamento Urbano*. Brasília, Líber Livro Editora, pp. 179-202.
- Loureiro, V. R. T. (2017) “Quando a gente não tá no mapa”: a configuração como estratégia para a leitura socioespacial da favela. Brasília. Tese – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da
- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.
- Medeiros, V. A. S. (2016). *Uma herança do ultramar 05: análise da configuração urbana em cidades lusófonas*. Projeto de Pesquisa (Iniciação Científica), PPG/FAU/UnB, Brasília.
- Medeiros, V. A. S. (2013) *Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras*. Brasília, EdUnB.
- Morin, E. (1990) *Introdução ao pensamento complexo*. Lisboa, Instituto Piaget.
- Rolnik, R. (2015) *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo.
- Salingaros, N. A. (trad. Livre Salomão, L.) (1998). A teoria da teia urbana, *Journal of Urban Design*, v. 3, p. 53-71. Taylor & Francis Limited.
- Salingaros, N. A. (2005) Principles of Urban Structure, *Design Science Planning*, Amsterdam: Techne.
- Salingaros, N. A. (2010) Twelve Lectures on Architecture - Algorithmic Sustainable Design. Solingen: Umbau-Verlag.
- Salingaros, Nikos A. et al. (trad. Livre Salomão, L.) (2006) *Habitação Social na América Latina: uma Metodologia para Utilizar Processos de Auto-organização*. Apresentado no Congresso Ibero-Americano de Habitação Social, Florianópolis, Brasil.
- Sobreira, F. (2002) *A lógica da diversidade: complexidade e dinâmica em assentamentos Espontâneos*. Recife, 2002. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

Wirth, L. (1938) Urbanism as a way of life. *The American Journal of Sociology*, Vol. 44, No. 1 (Jul.), pp. 1-24. The University of Chicago Press

Stable. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/2768119>. [Acessado em 31 julho 2017].

Tradução do título, resumo e palavras-chave

The socio-spatial logic of favela: patterns of self-organized informality

Abstract. *The present work analyzes the configuration of the favela from its socio-spatial patterns, seeking to understand the phenomenon in its global scale. It adopts the Social Logic of Space (Space Syntax) as theoretical, methodological and technical approach, allowing the reading of the object in its spatial complexity. A total of 120 settlements located around the world are compared, using a set of 26 configurational variables (between qualitative and quantitative, geometric and topological). The results are also compared to a sample of 45 Portuguese cities of medieval origin (exemplars of the organic city) and to Medeiros's research on 44 Brazilian cities (2013) (illustrative of contemporary urban structures). The following research questions are considered: is there a spatial pattern for favelas? And to what extent the favela reproduces spatial patterns inherent to the organic and historically consolidated city? The research is based on the hypothesis that the favela configuration reveals spatial patterns derived from its self-organizing practices, which are responsible for successful urban dynamics. The findings reveal that the favela is organized within the larger system that receives it, sharing a common and transversal logic in the various regions of the world, despite its varied cultural contexts. There were also found common patterns in organic cities and favelas, revealing similar processes of development.*

Keywords. *favela, socio-spatial patterns, self-organization, space syntax.*

Editor responsável pela submissão: Vinicius M. Netto.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



SEÇÃO ABERTA

Artigos científicos em fluxo contínuo

A evolução do traçado urbano e o desmonte de um bairro fluvial: o caso da Penha (1930 – 2018)

Luciano Abbamonte da Silva^a  e Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim^b 

^a Universidade Presbiteriana Mackenzie, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, SP, Brasil. E-mail: lucianoabbamonte.silva@mackenzie.br.

^b Universidade Presbiteriana Mackenzie, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, bolsista produtividade CNPq Nível 2, São Paulo, SP, Brasil. E-mail: angelica.alvim@mackenzie.br.

Submetido em 06 de janeiro de 2019. Aceito em 08 de julho de 2019.

Resumo. Este artigo discute a relação entre traçado urbano, relevo e hidrografia, enquanto agenciamento que configura uma identidade palpável da forma urbana, porque baseada na evidência material de algumas das suas principais características constituintes. A cidade de São Paulo, expoente de uma metrópole contemporânea, é tomada como objeto de análise, e o bairro da Penha, na zona leste do município, como estudo de caso específico, por ser um estrato de tecido urbano que apresenta uma transformação radical no tempo, evidenciando, na atualidade, uma série de conflitos. A metodologia utilizada consiste de dois procedimentos, um teórico e um prático, respectivamente: decomposição sistêmica do tecido urbano, com ênfase no traçado e na identificação de duas escalas concomitantes – dos tecidos locais e da rede de infraestruturas metropolitanas; elaboração de seis lâminas cartográficas na escala 1: 50.000, que servirão tanto para demonstrar a transformação radical do tecido urbano quanto para identificação dos conflitos resultantes da interface entre a hidrografia, o leito carroçável, calçamento e o parcelário, que constituem o espaço público do traçado urbano, bem como oitenta e quatro desenhos de “caixas de rua”, que demonstram, esquematicamente, quais são as principais características destes conflitos.

Palavras-chave. bacia hidrográfica, Tiquatira, forma urbana, SARA Brasil, infraestrutura metropolitana.

Introdução

Este artigo discute a relação entre cidade e águas sob a perspectiva da forma urbana, e busca entender como esta relação determina a identidade, ou antes, uma condição de originalidade, desta mesma forma¹. Analisa o processo de urbanização da região da Penha no contexto da colonização portuguesa da região de São Paulo, demonstrando como o sítio urbano original se consolida a partir de atributos específicos do relevo, e como estes mesmos atributos vão sendo descaracterizados em função de demandas de outras ordens. Espera-se assim contribuir para um entendimento mais preciso acerca dos processos que moldaram o tecido urbano em questão, buscando definir uma

periodização e elencar os padrões e singularidades de um elemento específico: o traçado urbano.

Antecedentes

Quando observamos a estruturação de qualquer porção de território, seja numa escala regional, ligando cidades, seja numa escala local, quando um dado conjunto de ruas forma um todo mais ou menos coerente, estamos olhando para infraestruturas de fluxos. Nesse sentido, o traçado pode ser entendido como o elemento muito peculiar no campo de estudos da forma urbana, porque com maior tendência à persistência (Botechia, 2017), uma vez que o próprio conceito de rota implica, necessariamente, a

conexão de, ao menos, dois pontos; ou antes, como definem Deleuze e Guattari:

A cidade é o correlato da estrada. Ela só existe em função de uma circulação e de circuitos, ela é um ponto assinalável sobre os circuitos que a criam ou que ela cria. Ela se define por entradas e saídas, é preciso que alguma coisa aí entre e daí saia. (1980, vol. 5, p. 122)

Um determinado traçado, portanto, tem mais ou menos possibilidade de se tornar um elemento de caráter milenar, numa ou noutra porção de território, observado aí esse duplo fator, de polarização urbana em função de movimentos de fluxos. O relevo, porém, a superfície na qual o traçado se acopla, é milenar por natureza, e implica processos geológicos de longa data. Conforme observou Ian McHarg na obra seminal *Design with Nature* (1967), as cidades são todas eventos recentes perto da ancestralidade do solo, dos veios dos rios, de toda a vida orgânica que cobre a Terra, algo tão efêmero quanto um tecido de seda pousando sobre uma pedra.

Inversamente, e de modo complementar, tanto o relevo quanto o traçado podem ser decompostos em componentes constituintes, bem como em formas geométricas: planos, linhas e pontos. Assim, neste trabalho, a análise do relevo traz para primeiro plano o componente da hidrografia, uma forma de traçado natural, bem como o conceito de bacia hidrográfica, no caso fundos de vale, mas também encostas e anfiteatros de nascente, e linhas de cumeada. A esse modo de decomposição do relevo, que irá contingenciar a própria forma urbana que nele se dá, Guerreiro chamou de “urbanismo orgânico” (2011). Para o caso da cidade de São Paulo, o geógrafo Aziz Ab’Saber definiu essa porção do relevo sobre a qual se instalou esse “organismo urbano” de “mar de colinas” (1957).

Em que pesem as distinções entre relevo e traçado, pode-ser afirmar que o agenciamento de um por outro é uma constante, ainda que varie bastante a abordagem: a construção de uma ponte ligando as duas margens de um rio, por exemplo, é um artifício muito distinto da consolidação de um caminho ancestral baseado na melhor declividade ou noutra circunstância favorável qualquer. Desse modo, quando observamos o traçado, estamos olhando para uma série de categorias

específicas de infraestruturas acopladas ao relevo: o traçado ferroviário, e seu conjunto de elementos – ramais, estações, galpões – se distingue do traçado rodoviário e do seu conjunto de elementos, e também no modo como se acoplam ao relevo, assim como no próprio traçado rodoviário uma pequena rua no topo de uma colina de ocupação colonial vai se distinguir radicalmente de uma via de fundo de vale, por exemplo. Essa sobreposição de infraestruturas no relevo, que também pode ser entendidas como um conjunto de temporalidades distintas, mas consolidadas na atualidade, Santos definiu como “espaços de mediação infraestrutural” (2012).

Desse modo, no caso da cidade de São Paulo, o conjunto de infraestruturas que constitui seu traçado pode ser definido a partir de quatro períodos distintos, e que acabam por se sobrepor na atualidade. O primeiro período é caracterizado pelas trilhas indígenas, milenares e anteriores à colonização européia, a partir do século XVI. O segundo período, pelas rotas dos tropeiros, que se estabelecem durante o Brasil Colônia, numa conquista do território no sentido do interior e em função de uma rede portuária na costa atlântica, para escoamento de atividades extrativistas e produção agrícola.

Um terceiro período definido por uma malha ferroviária que começou por se desenvolver já no contexto do Brasil Império, em meados do século XIX e que marcou uma mudança decisiva no modo de vida social, antes predominantemente rural, depois progressivamente urbano. A malha ferroviária definiu uma estruturação do traçado de São Paulo em escala regional, e encontrou seu breve apogeu na década de 1920, quando houve um rebatimento desse modal sobre trilhos na forma de uma rede urbana de bondes. Porém, a partir da década de 1930, a definição pelo modal rodoviário como predileto para ditar os moldes de uma expansão tanto urbana quanto regional vai ser mostrar decisiva para reorganizar o território nas próximas décadas, culminando com o quadro atual, que terá uma parte sua dissecada nesse trabalho.

Assim, a partir da década de 1970, a relação básica que se pode observar então na relação entre os traçados regionais, para o Estado de São Paulo, bem como na estruturação urbana da Região Metropolitana de São Paulo é a seguinte: uma malha ferroviária sucateada

para o transporte de pessoas, mas ativa para transporte de cargas, em escala regional, e ativa para transporte de pessoas em escala metropolitana – linhas de trens e metrô – mas não em escala urbana, no sentido de modais intermediários e menores, como, por exemplo, um bonde de outrora ativo na atualidade será chamado de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT; e uma malha rodoviária multiplicada e predominante, tanto para o transporte de pessoas quanto de cargas.

De modo emblemático, essa sucessão de temporalidades específicas que atuaram na formação da São Paulo Contemporânea foi esmiuçada primeiro por Langenbuch (1971) e, mais recentemente por Franco (2005). Porém, de uma perspectiva mais abrangente, é o trabalho de Botecchia (2017) o que melhor enfatiza a sobreposição de temporalidades do traçado a começar pela ancestralidade das trilhas indígenas. Doravante, de uma perspectiva histórica, observamos que a estruturação do traçado de São Paulo se dá, primeiro, na perspectiva de um urbanismo de colinas (Costa Lobo, Simões Jr. 2007), quando as principais rotas e caminhos de tropeiros se estabelecem por meio de linhas de cumeada e platôs intermediários de boa declividade, muitas vezes sobrepondo-se a trilhas indígenas, enquanto que os núcleos urbanos coloniais buscaram instalar-se, sobretudo, em áreas altas, entre os quais muitos topos de colina. Depois, num segundo momento, com a instalação da malha ferroviária, fundos de vale e áreas de várzea e planícies recebem, conforme “demanda”, a implantação de uma malha ferroviária, criando as bases para aquilo que poderia se chamar de “urbanismo de fundo de vale”. Finalmente, num terceiro momento, uma malha rodoviária se instala como que indistintamente e de modo diverso, tanto como rede de infraestruturas metropolitanas quanto tecidos locais, ocasionando o espraiamento de manchas urbanas e a consolidação da chamada Região Metropolitana de São Paulo. É esse território que a pesquisa vai adentrar.

De modo geral, o quadro teórico aqui exposto buscou delinear um objeto de estudo que se encontra entre a natureza e o artifício, entendidos aqui como a relação entre relevo, hidrografia e traçado urbano, sendo que, para o caso específico de São Paulo, existe uma lacuna, quando de estudos mais

pormenorizados, que revelem o rebatimento da configuração estrutural exposta, de macro escala, para uma escala local. Esse é o ponto de partida desse trabalho.

Descortinar da colina da Penha

A presença da água engloba todo o território, integralmente. Neste sentido, a bacia hidrográfica pode ser considerada como uma unidade fundamental, pois permite toda uma compartimentação do relevo, ao mesmo tempo em que possibilita uma visão trans-escalar do território. Assim, em primeiro lugar, temos uma escala macro, na qual o Rio Tietê se destaca como o principal elemento estruturador do Estado de São Paulo (Figura 1), e, do mesmo modo, da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP (Figura 2). A bacia do Alto Tietê, por sua vez, uma divisão física do território, sobrepõe-se, parcialmente, ao limite político-administrativo da RMSP. É nesse quadro que surge, de forma singela e ao mesmo tempo central, a bacia do Tiquatira, na região da Penha.

O primeiro descortinar da colina da Penha na história da colonização portuguesa do planalto paulista se dá no contexto das missões jesuíticas e bandeirantes. Localizada como um entreposto do sítio histórico de São Paulo de Piratininga e os assentamentos coloniais de Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos, à norte, e São Miguel do Araraí (Figura 3), à leste, a ocupação da Penha se inicia como um urbanismo de colinas de tradição luso brasileira (Costa Lobo, Simões Júnior, 2012, p. 17-18).

Entre os séculos XVII e XIX, a colina se tornaria caminho obrigatório para bandeirantes, tropeiros e viajantes que se deslocavam entre São Paulo, Vale do Paraíba e Rio de Janeiro. A condição de lugar de passagem transformaria a colina em pouso para os viajantes, com serviços de comércio e aluguel de animais de carga e montaria, hospedagem, alimentação e fornecimento de viveres. O desenvolvimento dos núcleos originais da cidade de São Paulo – Penha, Freguesia do Ó, Santana e Pinheiros, complementares e concomitantes ao centro histórico, teve por aspecto comum este fator de atração propiciado pela disposição de equipamentos de serviços diferenciados, ainda que fossem considerados modestos (Langenbuch, 1971, p. 128).

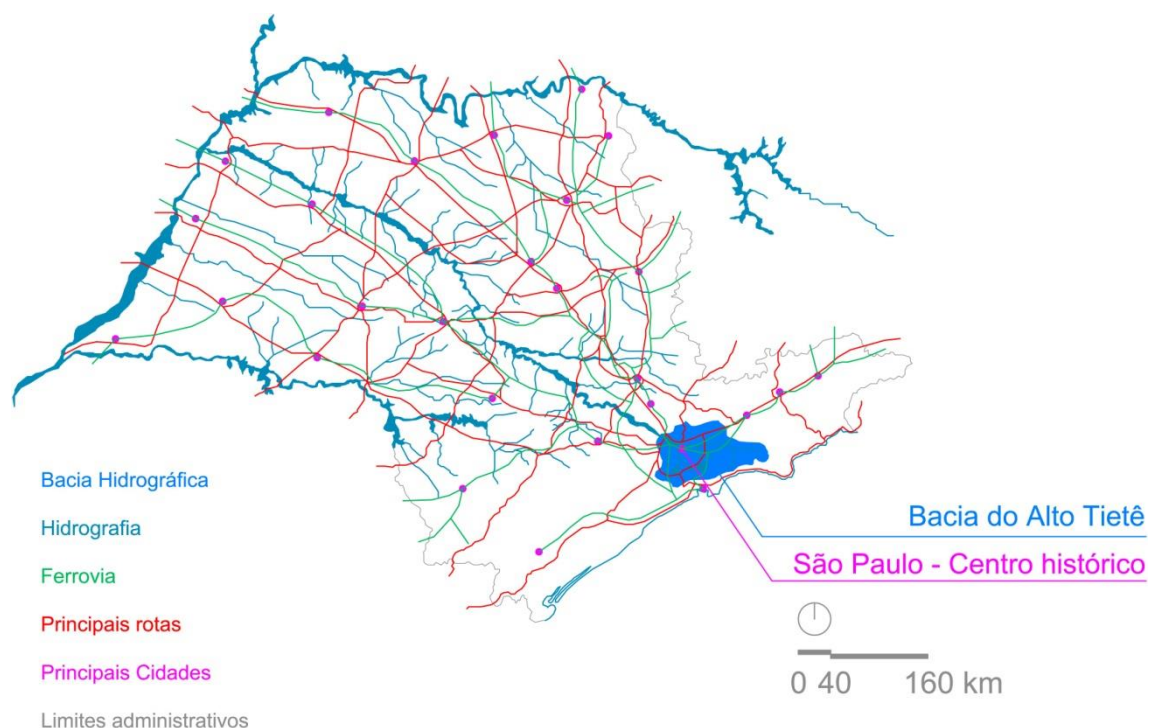


Figura 1. Estado de São Paulo: hidrografia, Bacia do Alto Tietê e malha estrutural (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

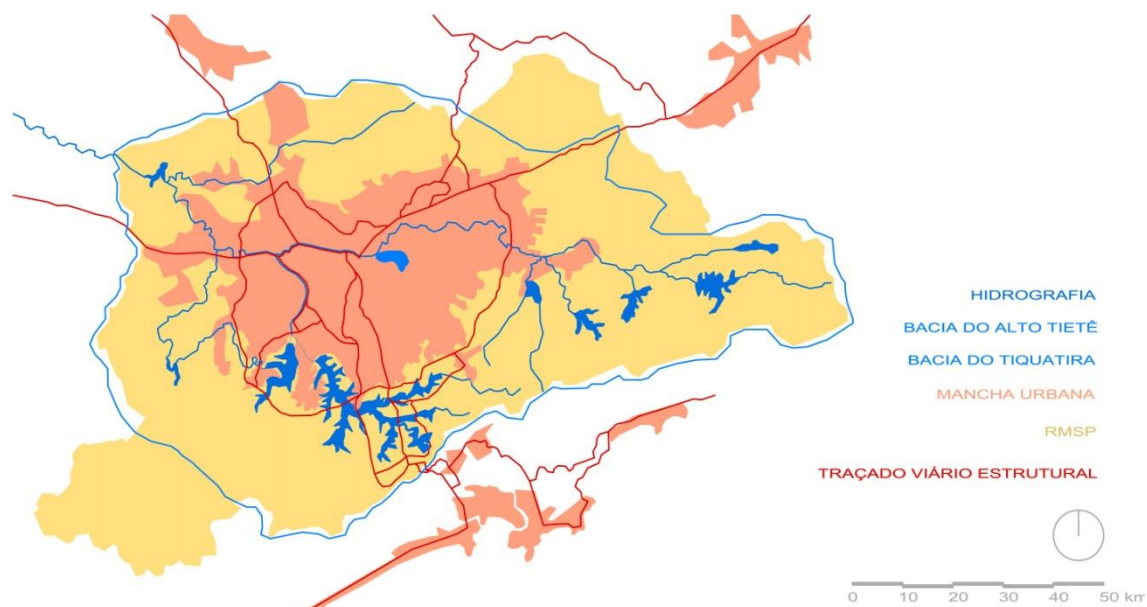


Figura 2. Bacia Alto Tietê, Região Metropolitana de São Paulo. Bacia do Tiquatira (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

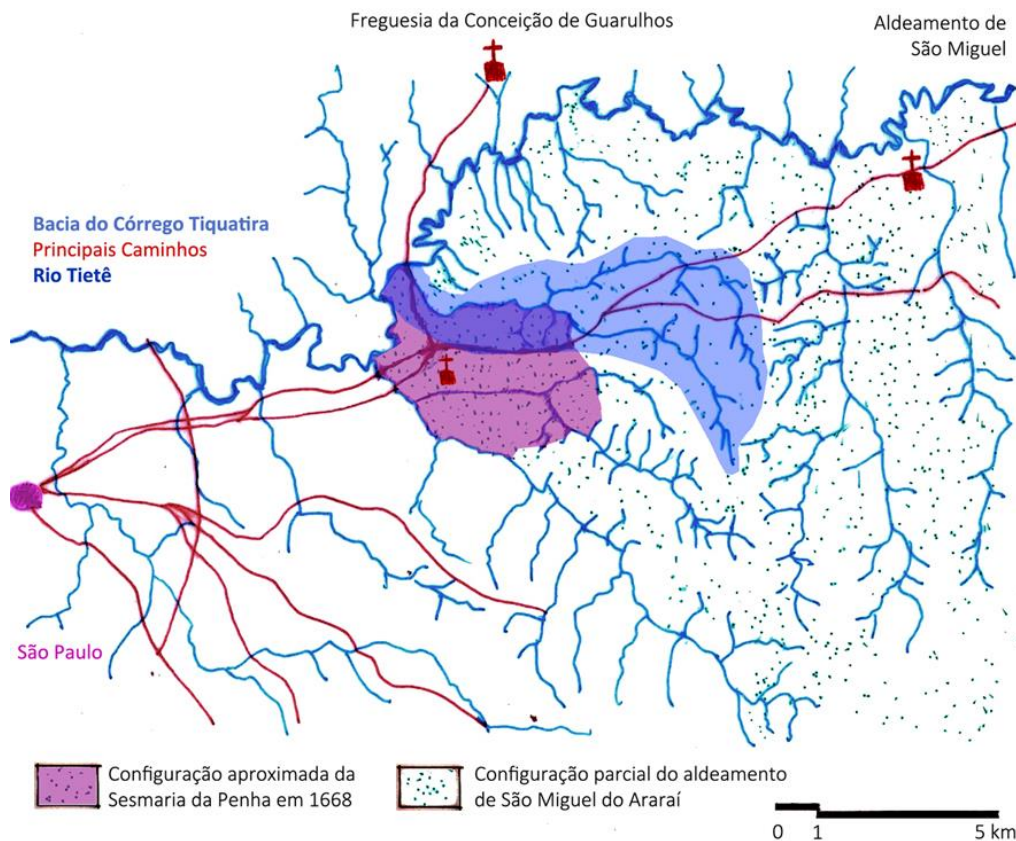


Figura 3. Freguesia da Penha, entre São Paulo e o aldeamento de São Miguel do Ururá (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

De todo modo, até meados do século XIX, a Penha era um bairro rural, um aglomerado de pequena população, com algumas casas de taipa ao redor de uma capela (Figura 4), algumas vendas e serviços, e separada da Vila de São Paulo por uma distância de aproximadamente dez quilômetros – um dia de viagem no lombo da mula. E para além do pequeno núcleo existiam lavouras e pastagens, onde se desenvolvia uma prática agropastoril de subsistência. O excedente dessa produção, “cana de açúcar, algodão, vinha, trigo, mandioca, milho, café, hortaliças, entre tantos outros, e criar gado bovino, porcos, aves, equinos” (Jesus, 2006, p. 82), era comercializado com o centro da Vila de São Paulo.

A partir da segunda metade do século XIX, durante o período imperial (1822 – 1889) o indutor histórico fundamental da consolidação de São Paulo foi a implantação da ferrovia estadual. A São Paulo Railway Company, configurada pelo conjunto de equipamentos de infraestrutura ferroviária em solo paulista, foi inaugurada em 1867, significando uma vitória sobre o obstáculo constituído então pela Serra do Mar, e no

qual o centro velho de São Paulo foi um ponto de inflexão urbano, estruturado em função de um espaço regional e vinculado a uma produção predominantemente agrícola no uso do planalto paulista. A implantação da ferrovia ocasionou uma valorização dos terrenos das áreas de várzea, razão pela qual a Penha adquiriu um caráter economicamente estratégico ao integrar este novo circuito de desenvolvimento imobiliário, chegando mesmo a ter um ramal exclusivo (Figura 5).

Com a ferrovia e os bondes, as relações comerciais entre o centro e o bairro da Penha se intensificaram: a produção de hortifrutigranjeiros das chácaras da colina chegava aos mercados do centro de São Paulo por trens e bondes. Para grande parte da população, o bonde era o transporte prioritário, pois ia do topo da colina até o centro da cidade, ao contrário do trem, situado no sopé da colina e que só chegava até o bairro do Brás. À medida que a relação centro - bairro se intensificava, os sistemas produtivos locais se alteravam: a agricultura familiar deu lugar à assalariada e as chácaras foram progressivamente loteadas, forçando a

migração dos espaços de cultivo para áreas mais distantes.



Figura 4. Rio Aricanduva e Colina da Penha, 1817 (Aquarela: Thomas Ender) (fonte: Acervo Memorial da Penha de França).



Figura 5. Palacete Rodovalho, Igreja da Penha e ramal ferroviário, 1905 (fonte: Acervo Memorial Penha de França).

A consolidação do sistema de bondes na cidade de São Paulo se deu quase que simultaneamente conjunta a outro modal de transporte, o ônibus. Em 1935, já havia 62 linhas municipais, número superior ao de linhas de bonde. A chegada deste modal teve impacto direto na expansão da ocupação urbana da Zona Leste de São Paulo, com o ônibus ligando a Penha ao Centro de São Paulo e a Guarulhos, Vila Esperança, Vila Matilde, Jardim Popular e São Miguel Paulista, estruturando relações funcionais entre os “subúrbios-estação” (Langenbuch, 1971, p. 228).

Paralelamente ao estabelecimento de um “novo tempo” proporcionado pela ferrovia, os projetos de intervenção nos cursos d’água da bacia hidrográfica do Alto Tietê podem ser observados desde o final do século XIX. Este conjunto de intervenções nos cursos d’água e nas áreas de várzea como um todo consistiu numa formulação que pressupõe que quanto maior desempenho técnico destas áreas, no sentido de minimizar as interferências do sítio precedente, em

especial o comportamento dos rios, maior será o aproveitamento urbano que se poderá realizar. Esta formulação foi explicitada no Plano de Avenidas proposto pelo engenheiro Francisco Prestes Maia, em 1930, que paulatinamente passou a direcionar as obras de intervenção urbana, uma vez que ele também foi prefeito de São Paulo, governando entre 1938 e 1945. Este Plano teve por princípio um sistema radial de anéis concêntricos a partir do centro histórico de São Paulo, pautando a expansão do traçado viário em função do crescimento urbano. Porém, a escolha desse modelo rodoviarista implicou, na prática, um estrangulamento das áreas de várzea, e vai impactar profundamente a região da Penha, lançando as bases para a transformação do território, antes predominantemente rural, em urbano e metropolitano.

Em 1930, mesmo ano em que se apresentou o Plano de Avenidas, foi realizado o levantamento cartográfico do município nas escalas 1: 20.000, 1: 5.000 e 1: 1.000, realizado pela Societá Anonima Rivelamenti Aerofotogrametrici – SARA Brasil, empresa italiana com sede em Roma, que venceu a licitação para execução do trabalho (Mendez, 2014). Tal registro destacou-se, na época, como um marco da conquista aérea – com inovações no campo da aerofotogrametria, constituindo uma técnica precisa na demarcação de limites e evidenciando a justaposição entre relevo, hidrografia e sítio urbano (Figura 6), conforme afirma Ab’Saber:

Tais séries de cartas constituem a documentação mais importante existente para estudos geomorfológicos de pormenor, já que apresenta escala suficientemente grande para que se possam referir e delimitar detalhes do relevo regional que forçosamente escapariam à representação em cartas de escala menor, tais como níveis de baixos terraços fluviais. Além disso, trata-se de cartas topográficas que guardam especial interesse para a análise das relações entre os elementos topográficos e a estrutura do organismo urbano (2007 [1957], p. 57-58).

Ao mesmo tempo, esta cartografia apresenta a riqueza da hidrografia na época, onde a maioria dos rios, com os meandros então inalterados, dava suporte a outros tipos de ocupação, como atividades agrícolas, de pesca, olarias etc, e compunham com o relevo um quadro de justaposição entre os

núcleos urbanos, consolidados a partir dos topos de colinas, que se espraiavam nas encostas e findavam limítrofes às áreas de fundo de vale. Um objeto composto, no limiar da transformação.

A análise de uma interpretação física do Plano de Avenidas Prestes Maia a partir da cartografia SARA Brasil torna evidente que a expansão da cidade se daria pelos fundos de vale, com a implantação de um terceiro anel viário periférico (Figura 7). Em suma, pode-se afirmar que o viés prático do Plano de Avenidas, já utilizado na implantação do leito ferroviário, consistiu na preferência de áreas do relevo com menor declividade para abertura de vias de trânsito rápido.

Durante a década de 1930, a Penha se tornaria famosa pelo “côcho do Tietê”, a primeira piscina do rio, criada no Centro Esportivo da Penha, em 1929 (Figura 8). Além disso, até a década de 1940, parte da atividade agrícola sobrevivia onde o capital imobiliário ainda não via vantagens para investir, e havia ainda outras atividades econômicas consolidadas nas várzeas do Tietê, como estaleiros para construção e manutenção de barcos, olarias, pedreiras e portos de extração de areia e cascalho (Figuras 9 e 10). Em suma, um conjunto

significativo de atividades que permite caracterizar a Penha como bairro fluvial (Figura 11).

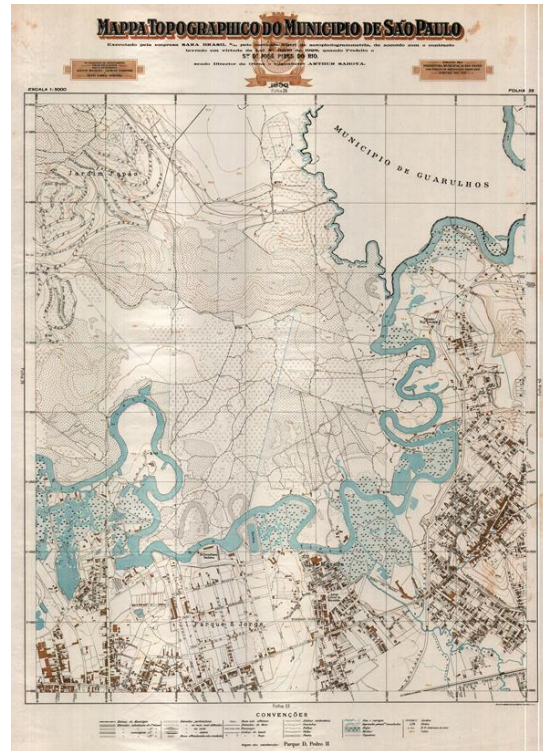


Figura 6. Mapa SARA Brasil, Folha 39, Escala 1: 5.000 (fonte: Acervo digitalizado da Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie).

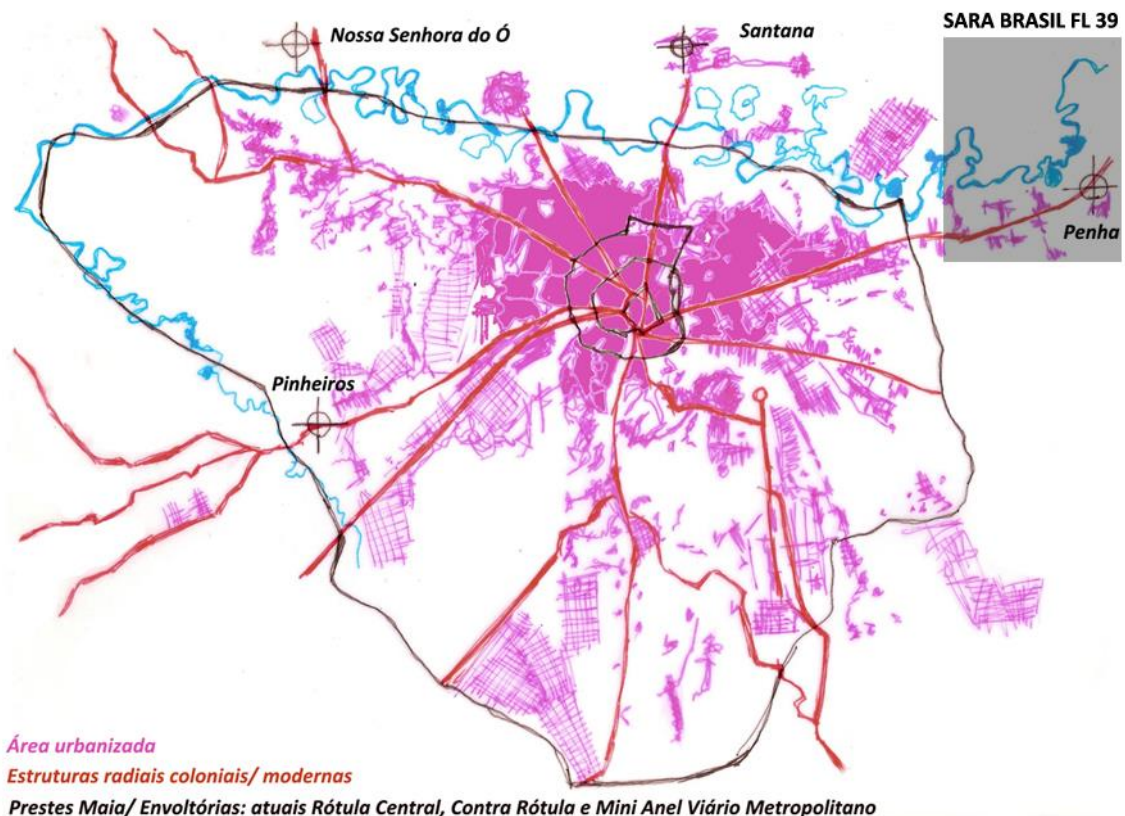


Figura 7. O Plano de Avenidas e o traçado sobre o Mapa SARA Brasil - 1930 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).



Figura 8. Centro Esportivo da Penha e Côcho do Tietê, 1949 (fonte: Acervo Memorial Penha de França).



Figura 9. Pequenos portos e estaleiros, década de 1940 (fonte: Acervo Memorial Penha de França).



Figura 10. Olaria no Vale do Tietê, década de 1940 (fonte: Acervo Memorial Penha de França).

A região da Penha é uma das localidades de uma parcela significativa do sítio urbano de São Paulo que consiste de baixos terraços fluviais dos vales do Tietê e seus afluentes, como também das suas planícies aluviais, ou seja, os fundos de vale e as várzeas. De modo que o duplo fator de uma expansão urbana pautada em um sistema viário de trânsito rápido e traçado preferencialmente em áreas

de baixa declividade – os fundos de vale cujos cursos d'água serão paulatinamente retificados e canalizados – vai impactar diretamente não só este bairro fluvial, mas como o modo predominante de implantação de infraestruturas urbanas viárias da cidade.

No caso de São Paulo, o crescimento significativo da sua mancha urbana a partir da segunda metade do século XX está diretamente relacionado com esse modo específico de fazer cidade, que se alheia e se sobrepõe ao sítio precedente em função de um aumento dos fluxos de transporte propiciados por uma expansão do traçado viário. Ainda que, neste contexto, a evolução do conjunto de modais seja uma questão complexa, pode ser resumida a partir de um dado simples: a proporção entre crescimento populacional e aumento da frota de automóveis. Em 1950, quando as obras de retificação dos Rios Tietê e Pinheiros e abertura das marginais estavam em andamento, a proporção era de 1 automóvel para cada 155 habitantes. Em 2010, essa proporção se alterou drasticamente, havendo 1 automóvel para cada 2 habitantes (Tabela 1).

Entre as décadas de 1950 e 1980 a população da região da Penha passaria de 105.000 para 475.000 habitantes. A intensa industrialização da cidade de São Paulo, as correntes migratórias e o modelo urbanístico rodoviarista adotado por sucessivas administrações, intensificariam a dicotomia centro-periferia, a insuficiência de infraestruturas e ocupação proletária e irregular. Até a década de 1970, apenas 40% das ruas da região eram asfaltadas, os sistemas de ensino, saúde e transporte eram precários, e o saneamento básico, deficiente (Jesus, 2006). O centro histórico da Penha, inversamente, mantém seu caráter comercial, com intenso fluxo de pessoas e veículos, e a ambivalência de um ônibus metropolitano virando a esquina de uma rua colonial (Figura 12).

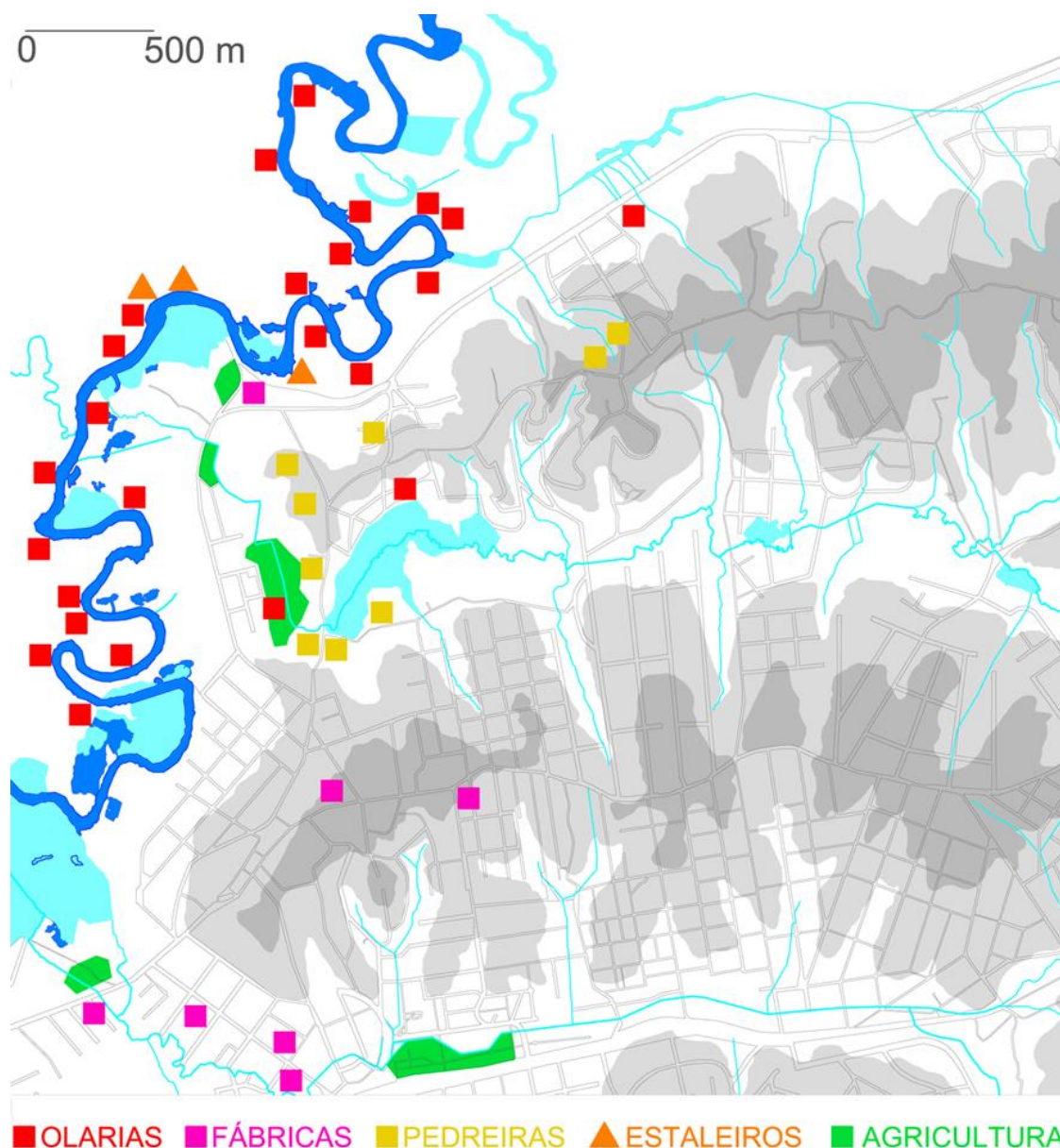


Figura 11. Atividades Econômicas nas várzeas do Tietê na região da Penha, 1941 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

A canalização do córrego Tiquatira, concluída em 1981, (Figura 13), foi uma obra que não encontrou continuidade quando de outras similares, significativa pela ênfase dada ao projeto urbano e paisagístico que resultou no Parque Tiquatira, podendo ser considerada uma exceção à prática estabelecida, na qual o espaço público das áreas de várzea é dedicado quase que exclusivamente ao leito carroçável. Ainda, numa escala micro, a inauguração do Viaduto Cangaíba (Figuras 14, 15 e 16), e a implantação do parque ao longo do Tiquatira (Figura 17), concluída em 1988, provocaram uma maior integração dos distritos Cangaíba e Ponte Rasa – vizinhos à Penha – ao tecido urbano da metrópole.

Tabela 1. Quantidade de automóveis por habitante na RMSP, entre 1950 e 2010 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

Ano	Região Metropolitana	Frota de automóveis	Qtde. hab./ auto.
1950	2.622.786	16.974	155
1970	8.139.730	315.139	26
1991	15.444.941	500.000	31
2010	19.683.975	10.000.000	2

Na atualidade, a região da Penha está inserida numa rede de infraestruturas metropolitanas, onde os aspectos locais estão sujeitos às prerrogativas das demandas regionais. E o caráter autônomo e rural de uma tradição portuguesa se sobrepõe com uma inovação inglesa – a ferrovia – dos vetores regionais de tráfego de mercadorias, e uma multiplicação extensiva de um modo de vida calcado,

predominantemente, no automóvel individual – *american way of life*.

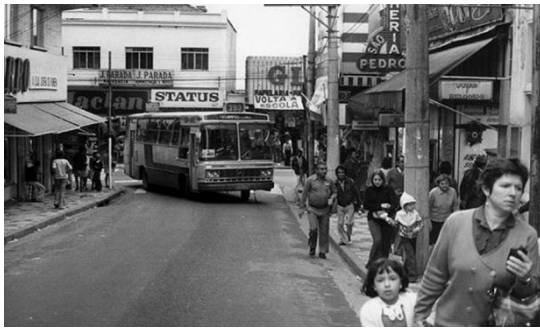


Figura 12. Rua Padre Antônio Benedito, 1979 (fonte Acervo Memorial Penha de França).



Figura 13. Canalização da foz do Tiquatira, 1986 (fonte: Acervo Casa da Imagem).



Figura 14. Córrego Tiquatira e Viaduto Cangaíba, 1986 (fonte: Acervo Museu da Cidade de São Paulo).



Figura 15. Viaduto Cangaíba, 1986 (fonte: Acervo Museu da Cidade de São Paulo).



Figura 16. Viaduto Cangaíba, 2015 (fonte: foto Fernando Mascaro).



Figura 17. Parque Tiquatira e colinas: à esquerda Cangaíba, à direita, Penha (fonte: foto Fernando Mascaro).

Construção do método

Para analisar os conflitos resultantes dessa problemática da bacia hidrográfica convertida em sítio urbano, lançamos mão do conceito de tecido urbano, que é uma forma de representação gráfica do sítio. Um tecido é composto de urdidura e trama: duas direções – uma vertical e uma horizontal, (Figura 18). Consideramos esta analogia relevante, uma vez que os conflitos discutidos aqui foram elencados a partir de duas escalas: a escala micro dos tecidos locais, e a escala macro da rede de infraestruturas metropolitanas.

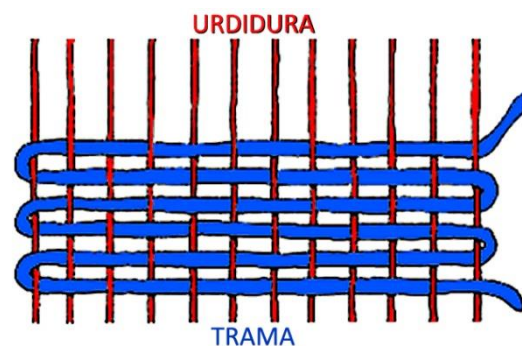


Figura 18. Urdidura e trama (fonte: autores).

Ao mesmo tempo, é preciso ter cautela para definir e categorizar a constituição dos elementos estruturadores do tecido. Conforme afirma Navarro:

Construir erroneamente a identidade de algo, simplificá-la ou dá-la por suposta, estabelece fronteiras desnecessárias que só dificultam um posterior encontro mais preciso entre esse algo e sua própria realidade. Daí que se prefira o exercício de construir a identidade mais como um conjunto de perguntas adequadamente formuladas, do que como uma lista de respostas tomadas como corretas (2009, p. 43).

Frente às diversas escalas de tecido urbano, bem como às várias possibilidades de abordagem e complexidade, definiu-se neste estudo uma decomposição que considera o traçado urbano, definido, basicamente, pelos eixos viários públicos em interface com as parcelas. A partir do traçado serão analisadas as articulações entre infraestruturas metropolitanas e tecidos locais, e a relação de ambos com o relevo e a hidrografia do sítio precedente (Figura 19). A segmentação do tecido urbano implica, assim, uma decomposição sistêmica (Dias Coelho, 2013), no sentido de esquadrihar uma resolução adequada para a observação dos elementos urbanos elencados, devendo, para tanto, ser minimamente precisa quanto às escalas específicas de análise escolhidas.

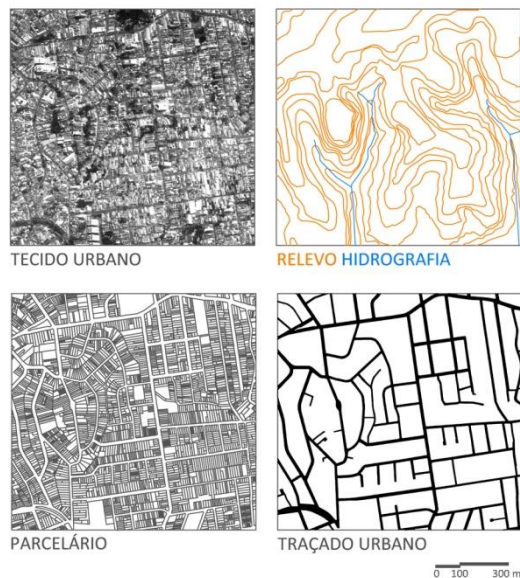


Figura 19. Decomposição sistêmica do tecido urbano - Colina da Penha (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

Neste sentido, o estudo da bacia do Tiquatira a partir do tecido urbano oferece a possibilidade de caracterizar a região da Penha por uma ótica inovadora, ao partir do pressuposto de que o relevo e a hidrografia atuam como elementos determinantes e

diretamente articulados com as diversas etapas de ocupação do solo e implantação das infraestruturas que definem este mesmo tecido.

A segmentação do tecido urbano em estratos menores e a sua decomposição a partir do traçado permitem identificar como os tecidos homogêneos ou locais se conjugam com as infraestruturas de caráter regional e metropolitano. Com base neste raciocínio foi criada uma matriz analítica (Figura 20) que pretende esboçar o processo metodológico de segmentação e decomposição do tecido urbano da bacia do Tiquatira na região da Penha. Nesta matriz, as camadas de elementos urbanos em destaque constituem categorias de análise que permitem a identificação tanto do conjunto de infraestruturas determinantes quanto da sua relação com o relevo e a hidrografia, evidenciando a problematização entre os seus atributos intrínsecos, a sua situação atual e potencialidades futuras. As categorias elencadas: relevo e hidrografia – hipsometria e bacia hidrográfica; as infraestruturas viárias, de transposição, de retificação e canalização de fundo de vale; ferroviária; e de suprimento elétrico.

Para observarmos a transformação do tecido urbano, é necessário partir da justaposição de, no mínimo, duas cartografias de momentos distintos, mas equivalentes em escala e representação, possibilitando, inclusive, uma periodização. Para esta finalidade, foi escolhido o levantamento cartográfico SARA Brasil, de 1930, bem como o Mapa Digital da Cidade, de 2015, representando o momento atual. Estas duas fontes documentais foram chamadas de cartografia-referência, e serviram de base para a produção cartográfica que integra o processo metodológico exposto.

A produção da série cartográfica foi elaborada segundo dois procedimentos: de subtração, para a cartografia-referência de 1930; e de adição, para a cartografia-referência de 2015. Objetivou-se como produto uma imagem digital e vetorial, o que implicou um processo cuidadoso e de meticulosa atenção. Ainda, deve-se frisar o processo de georreferenciamento de ambas as cartografias, guardadas as diferenças técnicas entre épocas, a fim de destacar um rigor de representação e verossimilhança almejado neste estudo.

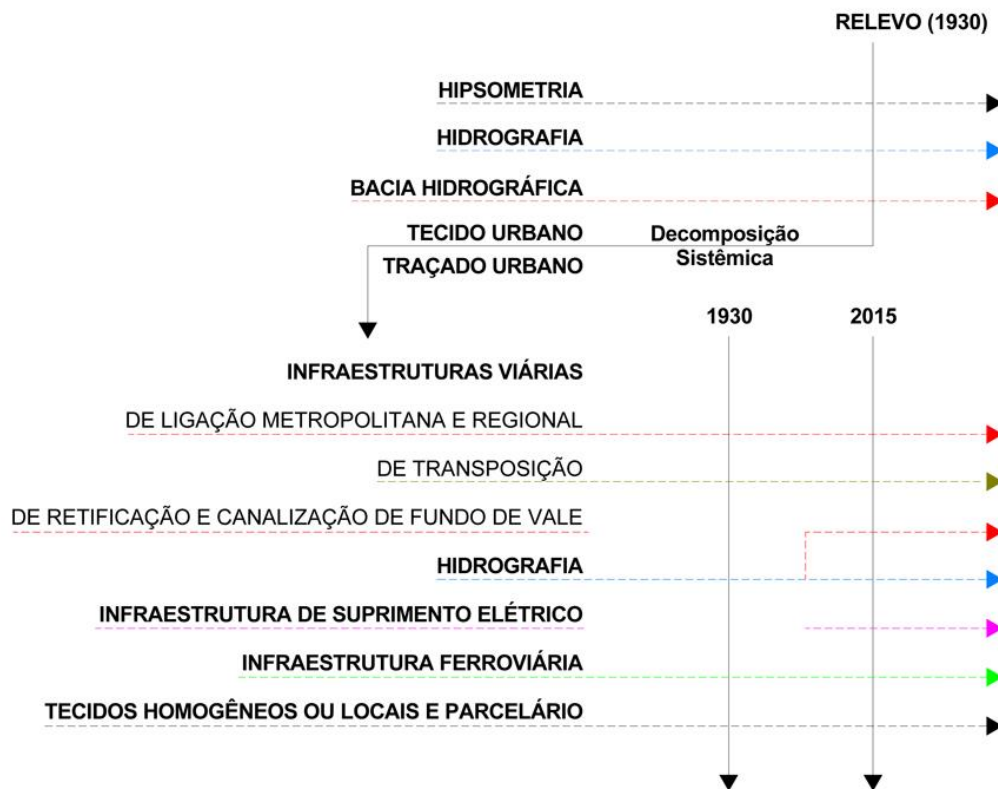


Figura 20. Matriz analítica para elaboração cartográfica (fonte: autores).

O procedimento de subtração ocorre tendo como base a cartografia-referência de 2015, uma imagem vetorial, enquanto que a cartografia de 1930 é constituída por imagens matriciais. Por meio da digitalização dos vários mapas físicos do SARA Brasil – a saber, Folhas 57, 58, 59, 60, 61, 62, 110, 111, 142, 143, 146 – foi possível sobrepor as duas cartografias e, deste modo, reproduzir as informações de 1930 em formato vetorial (Figura 21). O resultado desse procedimento proporciona uma equivalência entre as cartografias de 1930 e 2015, que até então não existia, sendo apenas potencial, e que, atualizada, permite uma comparação minimamente objetiva entre os dois momentos do tecido urbano.

Já o procedimento de adição, utilizado para a produção da cartografia de 2015, foi realizado considerando as mesmas premissas de sobreposição entre imagens vetoriais e matriciais. Porém, inversamente, a necessidade desse procedimento se dá pela constatação de insuficiência e desatualização da cartografia-referência de 2015, uma vez que observou-se a ausência ou supressão de várias informações relevantes para a análise da interface entre infraestruturas e

hidrografia. A fim de desenhar os elementos ausentes em formato vetorial, foi utilizado o recurso de fotos aéreas do Google Earth – imagem matriciais (Figura 22).

Dentre as tipologias destacadas na produção cartográfica, as infraestruturas viárias de ligação metropolitana ou regional talvez sejam as que possuam o critério mais peculiar, e baseou-se mais em aspectos comportamentais, de articulação entre os elementos, do que como objetos isolados (fragmentos).

Assim, foram escolhidas – compondo a mesma rede viária de infraestruturas metropolitanas, tanto vias expressas ou de trânsito rápido e arteriais, marcadamente fundos de vale, quanto cumeeiras de colina e com alta concentração de atividades de comércio e serviços, e também as vias de fundo de vale. Além disso, algumas vias intermediárias, de encosta de colina, também foram elencadas, pois apresentam um caráter estratégico de distribuição dos fluxos e ligação entre os eixos principais as chamadas infraestruturas de transposição – viadutos, pontes, túneis. Tais vias se revelaram como elementos de urdidura de uma rede de

infraestruturas metropolitanas, elementos estes que vencem as declividades das encostas, atravessam as colinas e, conseqüentemente, a bacia hidrográfica.

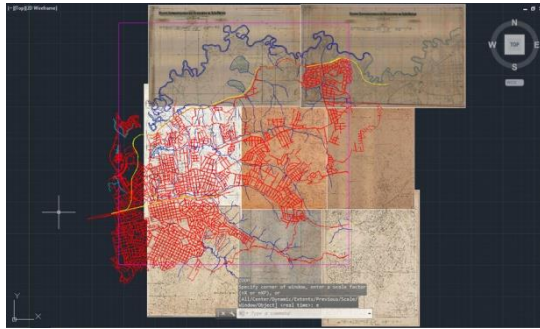


Figura 21. Elaboração da base cartográfica de 1930 - procedimento de subtração (fonte: autores).

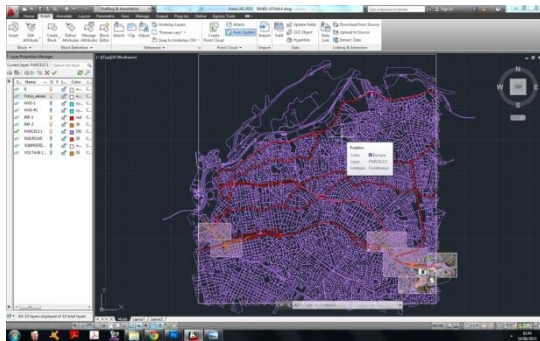


Figura 22. Elaboração da base cartográfica de 2015 - procedimento de adição (fonte: autores).

A série cartográfica apresentada neste capítulo é composta por seis lâminas. Na Lâmina 1 (Figura 23), apresenta-se o sítio geomorfológico em 1930 – com hipsometria, hidrografia e perímetro de bacia, conforme reprodução realizada a partir dos dados dos mapas SARA Brasil. Nas Lâminas 2 e 3 (Figuras 24 e 25), o incremento no traçado urbano entre 1930 e 2015 demonstra a transformação do tecido urbano, destacando o conjunto de infraestruturas metropolitanas e tecidos locais, bem como a hidrografia.

Nas Lâminas 4 e 5 (Figuras 26 e 27), foi realizado outro duplo procedimento. Primeiro, um “negativo” ou “raio-x”, tanto da hidrografia em 1930, quanto das infraestruturas de caráter metropolitano em 2015. Segundo, uma marcação ou tabulação, no sentido de evidenciar uma série de situações para análise. Na Lâmina 4, foram definidas como objeto de análise todas as nascentes dos córregos Tiquatira (numeradas com a letra T), Franquinho (letra F) e Ponte Rasa (letra P), totalizando 35 nascentes. Na Lâmina 5, foram escolhidos diversos

segmentos da rede de infraestruturas metropolitanas em sua interface com a bacia, totalizando 49 segmentos. Na Lâmina 6 (Figura 28), uma foto aérea de satélite, imagem matricial e genérica, “mancha urbana”, sintetiza o estrato do tecido urbano escolhido para análise. Assim, a série de lâminas ou bases cartográficas produzidas deriva do conjunto de procedimentos utilizados, sendo que os desdobramentos desta abordagem serão expostos a seguir.

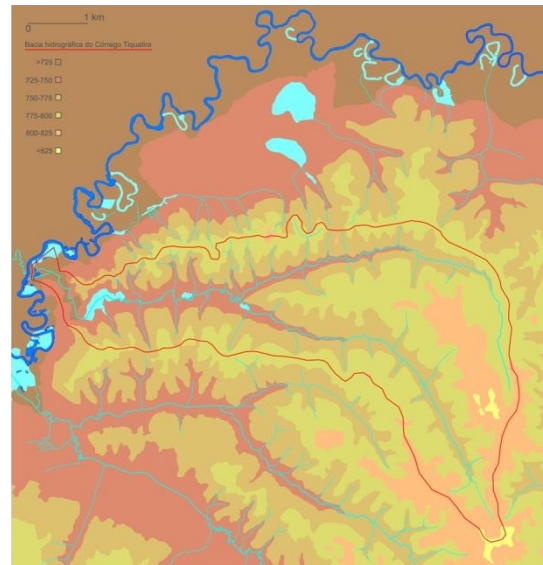


Figura 23. Lâmina 1: hipsometria, hidrografia e bacia do Tiquatira, 1930 (fonte: autores).

A comparação entre as Lâminas 2 - 3 e 4 - 5 revela uma mudança radical no conjunto da rede hidrográfica: o que no passado, em 1930, era um sistema coeso e proporcionalmente ramificado, em 2015 apresenta-se como invisível e fragmentado. Tal constatação conduziu a uma busca para se observar e caracterizar a extensão dessa mudança, tendo como foco as várias nascentes que compõem a bacia do Tiquatira. Foram identificadas 13 nascentes para análise no córrego Ponte Rasa, 12 no córrego do Franquinho e 10 no córrego Tiquatira, totalizando as chamadas 35 situações de conflito entre tecido local e sítio precedente.

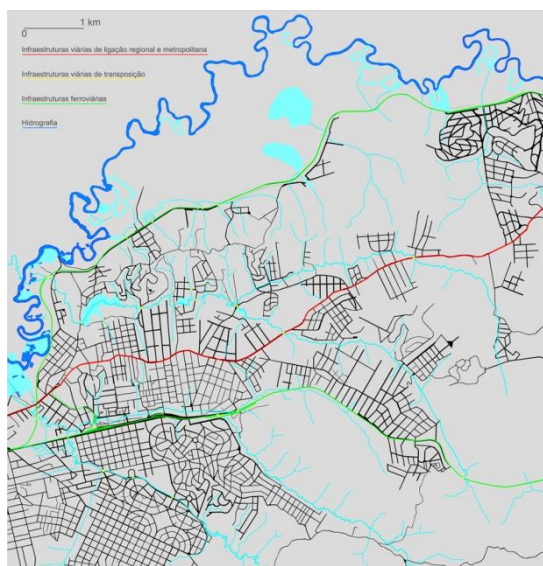


Figura 24. Lâmina 2: traçado urbano e infraestruturas, 1930 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

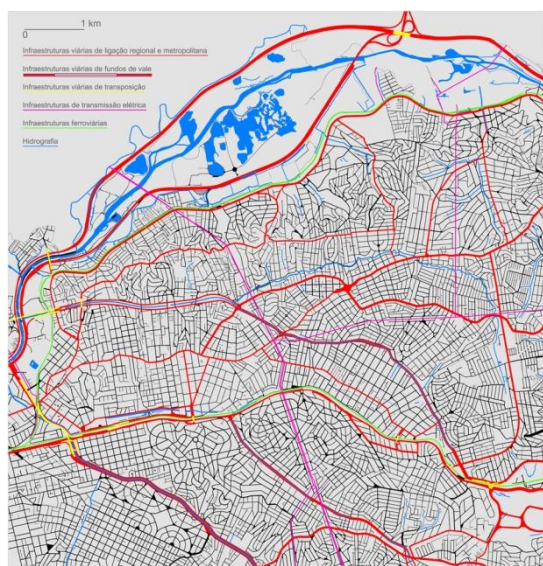


Figura 25. Lâmina 3: traçado urbano e infraestruturas, 2015 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

Assim, foram utilizados dois componentes de análise para verificar a transformação que ocorreu no traçado urbano, observando-se a relação entre tecidos locais e hidrografia, e, conseqüentemente, como o sítio precedente foi transformado:

1) a INSERÇÃO atual das nascentes no tecido urbano da bacia: se são fundo de lote [A], se são becos [B], se são frente de rua ou viela [C], se ora são fundo de lote, ora beco, ora frente de rua ou viela [D]; 2) a SITUAÇÃO dessas nascentes: se são abertas, porém foram objeto de infraestrutura parcial [A], se estão tamponadas [B], se estão

aterradas [C], se ora estão abertas, ora tamponadas, ora aterradas [D].

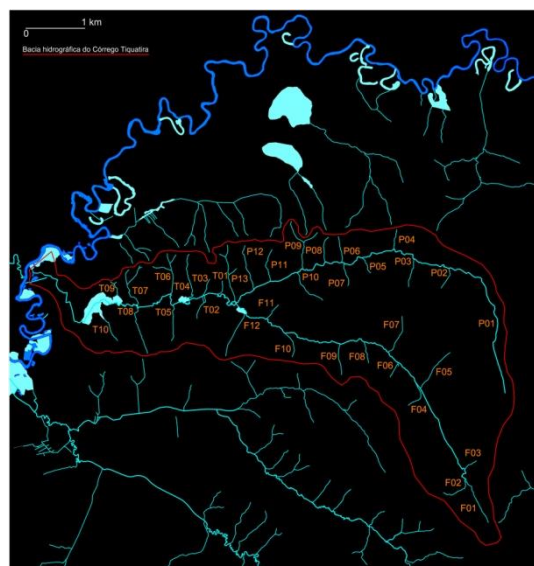


Figura 26. Lâmina 4: identificação de 35 nascentes - hidrografia, 1930 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).



Figura 27. Lâmina 5: 49 infraestruturas metropolitanas - conflitos, 2015 (fonte: autores, a partir da sobreposição de fontes diversas).

A lâmina 3 apresenta o tecido urbano a partir do seu traçado atual, destacando a urdidura das infraestruturas metropolitanas e a trama segmentada de tecidos homogêneos ou locais. Junto a estes elementos compõe-se uma hidrografia aparente ou superficial desconexa, portanto fragmentada, fruto do tamponamento e aterramento de grande parte das nascentes da rede hidrográfica. Desse modo, percebe-se como o sítio precedente, antes uma conjunto coeso de colinas e rios, foi transformado e tornou-se invisível em

função de um aproveitamento máximo do solo urbano, caracterizado por uma rede de infraestruturas metropolitanas.

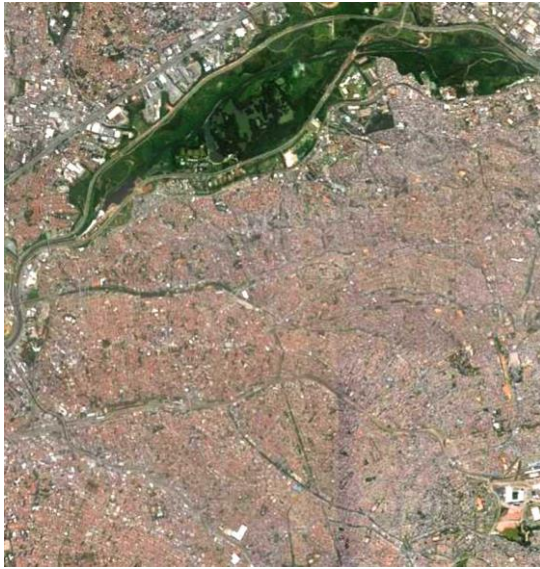


Figura 28. Lâmina 6: foto aérea - representação do tecido urbano, 2015 (fonte: Google Earth).

Repetiu-se também o procedimento de tabulação na Lâmina 5, elencando situações de infraestrutura que configuram a rede metropolitana. Não se procurou definir um enfoque muito rígido na segmentação dessa rede, mas antes apresentar os principais eixos e articulações, buscando ressaltar o atributo que a caracteriza, de funcionamento conjunto. Foram elencadas quarenta e nove situações para análise das infraestruturas metropolitanas em interface com a bacia hidrográfica e com os tecidos locais. Diferentemente do procedimento anterior, foram escolhidas situações para além do perímetro direto da bacia, considerando que esta é uma unidade que a rede metropolitana engloba e incorpora.

Elencadas as situações na Lâmina 5, foram definidos seis componentes de análise: 1) o TIPO de infraestrutura, se viária de ligação regional e metropolitana [A], se viária de fundo de vale [B], se viária de transposição [C]; 2) POSIÇÃO NA BACIA, se fundo de vale [A], se encosta [B], se cumeeira [C]; 3) SITUAÇÃO na rede de infraestruturas, se “nó” ou sobreposição [A], se “linha” ou fluxo [B]; 4) INSERÇÃO relativa à bacia, se interna ou protagonista [A], se borda ou limite [B], se externa ou contextual [C]; 5) CONFLITOS entre bacia hidrográfica e infraestruturas, se de prioridade regional [A], se de consideração local [B]; 6)

ARTICULAÇÕES, ou seja, quantidade de conexões diretas entre situações.

Enquanto as quatro primeiras categorias de análise são de caracterização objetiva, a quinta categoria de análise – conflitos entre bacia hidrográfica e infraestruturas, apresentou-se como a mais problemática quanto à sua definição, e carece de comentário mais detalhado. Foram definidas, como conflitos ocasionados por prioridades regionais, obras que só consideraram a infraestrutura pelo seu caráter metropolitano, em detrimento dos tecidos locais, e que, portanto, implicam problemáticas em macro escala. Tais conflitos envolvem várias camadas de elementos urbanos, como habitação, transporte, áreas públicas e institucionais, e configuram situações complexas, geradas em longo prazo.

Inversamente, os conflitos locais constituiriam uma espécie de espaço intermediário de potencialidades entre traçado urbano público e parcelário, ora público ora privado, residual ou intersticial, conforme se apresente em relação aos tecidos locais. O espaço intersticial seria aquele que permitiria pequenos momentos de permanência em meio ao espaço de fluxos, propiciados por projetos urbanos ou pequenas benfeitorias realizadas a nível local, ou que incluam um mínimo de elementos de memória do sítio precedente, bem como mobiliário urbano adequado e vegetação.

Discussão dos resultados

A partir dos componentes de análise das nascentes e infraestruturas, foram montadas oitenta e quatro fichas de análise que constituem a análise mais pormenorizada deste estudo. Nestas, é possível perceber a proporção entre os espaços destinados aos automóveis e para as pessoas no leito carroçável – rua, calçada, lote ou edificação, parâmetro principal que possibilita evidenciar os conflitos. E, no caráter geral dessa interface entre espaços de fluxo e permanência, o que se observa é uma desproporção entre a escala humana, coadjuvante, e a escala dos automóveis, protagonista. Conforme os desenhos das caixas de rua – seções esquemáticas, as situações de conflito da rede de infraestruturas metropolitanas podem ser divididas em quatro categorias: ordinárias, inusitadas, complexas e excepcionais, em função do conjunto de elementos que

configura o espaço público viário do leito carroçável: solo permeável ou impermeável, hidrografia, e o parcelário – lotes e edificações – como a fronteira entre o público e o privado.

O caráter básico das situações de conflitos entre tecidos locais e a hidrografia do sítio precedente, por sua vez, consiste dos vários modos que se ocultaram as nascentes da bacia, na qual os anfiteatros foram quase que completamente loteados e ocupados. Em alguns casos, subsistem mesmo assentamentos precários nas orlas e sobre as nascentes. Uma vez que o modo de intervenção que configurou os tecidos locais foi baseado no critério de ocultar as nascentes como que a todo custo, reduzindo ao máximo sua interferência em prol do aumento de solo urbano útil, pode-se afirmar que nascentes que subsistem ainda a céu aberto constituem casos de exceção. Assim, na maior parte das situações de conflitos, ocorre como que um esquecimento que torna a cidade alheia à sua própria memória.

Com relação à matriz analítica da hidrografia das nascentes (Quadro 1), os dados mais significativos demonstram duas constantes, que permitem indicar uma caracterização geral. Quanto à inserção no traçado, 40,00% são frente de rua ou viela (Figuras 29 e 30), e 37,14% realizam percursos fragmentados entre fundos de lote, frente de rua ou viela e becos (Figura 31). Quanto à situação desses cursos d'água, 68,57% são nascentes tamponadas, ou seja, praticamente $\frac{3}{4}$ do total (Tabela 2). Tais valores indicam objetivamente a supressão da hidrografia enquanto elemento determinante do tecido.

Quanto à matriz analítica das infraestruturas (Quadro 2), é possível perceber, como caráter determinante, a discrepância de valores entre os conflitos ditos de prioridade regional (91,84%) e os de consideração local (8,16%). Assim, é possível afirmar que apenas uma quantidade ínfima das principais vias estruturantes do traçado urbano da bacia do

Tiquatira apresenta quantidades mínimas para o que se chamou de espaços intersticiais, que permitiriam, a partir de atributos oriundos de elementos urbanos específicos, momentos de permanência em meio aos espaços de fluxos. Em compensação, os espaços residuais são comuns e rotineiros nesse mesmo traçado, preteridos em prol de um leito carroçável destinado hegemonicamente aos automóveis e ocasionando situações inusitadas e complexas (Figuras 32, 33 e 34).

Observando a tábua de desenhos com o conjunto das quarenta e nove situações de conflito na rede de infraestruturas metropolitanas (Figuras 35) e as trinta e cinco situações de conflito nas nascentes da bacia (Figura 36), fica muito clara a discrepância de proporção entre o elemento humano, a hidrografia e os automóveis, na totalidade do traçado urbano. O exercício de observação dos desenhos dessas “caixas de rua” revelou, ainda que de modo esquemático, as características dessa interface entre o leito carroçável, calçamento e o parcelário, o espaço público do traçado urbano.

O método aqui proposto de localização das nascentes, baseado nos mapas SARA Brasil de 1930, demonstra diferenças bem evidentes com o mapa do Centro Tecnológico de Hidráulica de 2012. Comparando ambos os desenhos (Figura 37), em especial quanto ao número de nascentes mesmo e sua localização. De modo que vale dizer: localizar nascentes é um trabalho minucioso e estratégico, e não chegamos num método definitivo para dizer, com certeza, quais nascentes ainda existem de fato e com que desenho, uma vez que muitas se tornaram subterrâneas. Assim, tanto uma cartografia quanto a outra apresentam limitações, enquanto instrumentos de representação, mas também hipóteses de hidrografia.

NASCENTE
Franquinho 01

Frente de rua
14/35 (40%)

Tamponada
24/35 (68,57%)

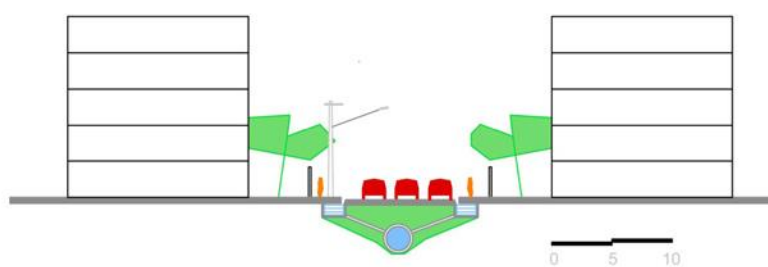


Figura 29. Nascente Franquinho 01 (fonte: Google Street View e autores).

Quadro 1. Matriz analítica da Hidrografia - inserção e situação das nascentes (fonte: autores).

NASCENTE	DESCRIÇÃO	INSERÇÃO	SITUAÇÃO
P01	Nascente do córrego Ponte Rasa, com montante na faixa de servidão permanente da Petrobrás, fundo de lote da FATEC continua com diversos tipos de ocupação, inclusive assentamentos precários	D	A
P02	Nascente com montante no terreno da Escola Estadual Marinha do Brasil, e segue aterrada junto à faixa de cabos de alta tensão	A	D
P03	Nascente com montante na rua Japacari, segue pela Rua Engenheiro Osvaldo Andreani, depois Avenida Lagoa Mirim, quando encontra o córrego Ponte Rasa	C	B
P04	Nascente com montante provável na Praça Maria Teresa da Silva, cruza as Ruas Nova Friburgo, Itapiruna, Arlete, e encontra o córrego Ponte Rasa no meio da quadra	A	D
P05	Nascente com beco sem nome à montante de traçado contínuo à Rua Santa Silveira, segue pela Rua Francisco Mairink, quando encontra o córrego Ponte Rasa	A	B
P06	Nascente equivalente à Rua Antônio de Albuquerque	C	B
P07	Nascente equivalente à Rua Humberto Dantas	C	B
P08	Nascente equivalente à Rua Balsa Nova	C	C
P09	Nascente entre as Ruas Manuel Mendes Ribeiro e Imperial, e cruza a Rua Gentil Braga à jusante, quando encontra o córrego Ponte Rasa	A	D
P10	Nascente com montante no terreno da Escola Municipal de Ensino Fundamental Francisco de Mont'Alverne Frei, seguindo paralelo à Rua São Célso, cruzando a Avenida São Miguel, seguindo pela Rua Marangone, quando encontra o córrego Ponte Rasa	D	B
P11	Nascente com Rua Galvão da Fontoura à montante, segue paralela à Rua Jerônimo Cabara, depois entre as Ruas Quartel de São João e Rua Mateus Lourenço de Carvalho, cruzando a Rua Gentil Braga à jusante, quando encontra o córrego Ponte Rasa	D	D
P12	Nascente com montante paralelo à Travessa Lúcio Paulis, segue entre as Ruas Raimundo Mattiuzzo e Entre Rios	A	D
P13	Nascente equivalente à Rua Cristovão Camargo	C	B
F01	Nascente com beco sem nome à montante de traçado contínuo à Rua Padre José Vieira de Matos, cruza a Radial Leste à jusante, quando encontra o córrego do Franquinho	C	B
F02	Nascente com montante provável no terreno do Centro de Educação Integral Oswaldo Aranha B. de Mello segue pela Avenida Padre Sena Freitas e cruza a Radial Leste à jusante, quando encontra o córrego do Franquinho	C	B
F03	Nascente com beco sem nome à montante, dobrando à jusante - provável - na Rua Boicorá	D	B
F04	Nascente Avenida Hermilo Alves à montante, segue paralela à Rua Manuel Alves Ferreira e cruza a Rua Praia de Mucuripe	A	B

LEGENDA

INSERÇÃO atual das nascentes no tecido urbano da microbacia: se são fundo de lote [A], se são becos [B], se são frente de rua ou viela [C], se ora são fundo de lote, ora beco, ora frente de rua ou viela [D]

SITUAÇÃO das nascentes: se são abertas, porém foram objeto de infraestrutura parcial [A], se estão tamponadas [B], se estão aterradas [C], se ora estão abertas, ora tamponadas, ora aterradas [D]

Quadro 1. Matriz analítica da Hidrografia - inserção e situação das nascentes (fonte: autores) (cont.).

NASCENTE	DESCRIÇÃO	INSERÇÃO	SITUAÇÃO
F05	Nascente com beco sem nome à montante, cruza a Avenida Nicolau Jacinto e segue paralela à Rua Rio Mearim, cruza a Avenida Calim Eid à jusante, quando encontra o córrego do Franquinho	D	D
F06	Nascente com Rua Nea à montante, cruza a Avenida Calim Eid à jusante, quando encontra o córrego do Franquinho	B	B
F07	Nascente equivalente à Rua Breno Aciole	C	B
F08	Nascente com Travessa João Jufre à montante, dobrando à jusante na Rua Papaia	C	B
F09	Nascente com Rua Impatá à montante, cruza as Ruas Ferdinando Bertoni, Caçada Real, Travessa Angelo Ravanel, Ruas André Torresoni, Heloísa Ferraz Cesário de Castilho, Municipal, Amélia de Freitas Beviláqua, Coronel Estelita Ribas e segue pela Rua Corim, quando encontra o córrego do Franquinho	C	B
F10	Nascente equivalente à Rua Coronel Américo Fontenele	C	B
F11	Nascente equivalente à Rua Lorenzo Perosi	C	B
F12	Nascente com montante equivalente à Rua Maidú, dobra na Rua São Quintino, depois na Rua Doná Rosa Santana, e depois na Rua Acoxê, cruza a Avenida Dom Hélder Câmara e encontra o córrego do Franquinho	D	B
T01	Nascente equivalente à Rua Sargento Resende	C	B
T02	Nascente com Rua Laurentina Jorge Ribeiro à montante, segue pela Travessa Ângelo Arroyo, depois Rua Professora Dúlce de Almeida, cruza a Avenida Governador Carvalho Pinto e encontra o córrego Tiquatira	D	D
T03	Nascente com Rua do Direito à montante, cruza lote privado, segue pela Rua Tarumã, cruza a Avenida Governador Carvalho Pinto e encontra o córrego Tiquatira	D	D
T04	Nascente com montante equivalente à Rua Cláudio Barnabé, cruza a Rua Odete, depois a Avenida Governador Carvalho Pinto, e encontra o córrego Tiquatira	A	B
T05	Nascente com montante provável no terreno da Escola Professor José de Campos Camargo, segue entre as Ruas Enéas de Barros e Cumanaxos, depois segue a Rua Carlos Frederico Leis	D	B
T06	Nascente com montante equivalente à Rua Faustino Paganini, dobra na Rua Antônio Paganini, e depois na Rua Firmiano Cardoso	C	B
T07	Nascente equivalente à Rua Brita, segue pela Rua Banguê, depois Oldham, e dobra na Rua Manual José Viana	D	B
T08	Nascente equivalente à Travessa Neide	D	B
T09	Nascente equivalente à Rua Ritchmont, dobra a Rua Oxford, cruza a Avenida Governador Carvalho Pinto e encontra o córrego Tiquatira	D	B
T10	Nascente com montante na Rua Maria Teresa Assunção, dobra na Rua Cequilho, e segue paralelo à Rua Guilherme Rudge	D	B

LEGENDA

INSERÇÃO atual das nascentes no tecido urbano da microbacia: se são fundo de lote [A], se são becos [B], se são frente de rua ou viela [C], se ora são fundo de lote, ora beco, ora frente de rua ou viela [D]

SITUAÇÃO das nascentes: se são abertas, porém foram objeto de infraestrutura parcial [A], se estão tamponadas [B], se estão aterradas [C], se ora estão abertas, ora tamponadas, ora aterradas [D]

**NASCENTE
Franquinho 10**

Frente de rua
14/35 (40%)

Tamponada
24/35 (68,57%)

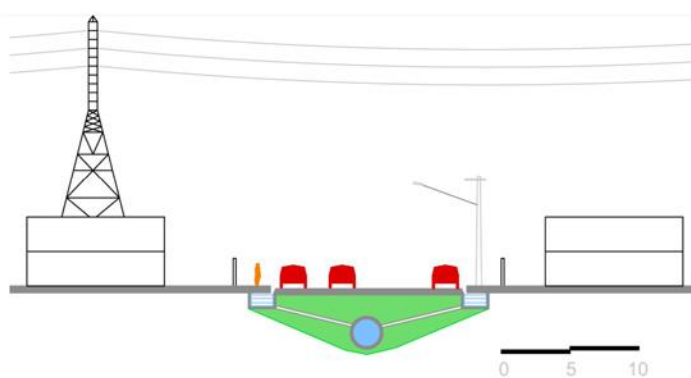


Figura 30. Nascente Franquinho 10 (fonte: Google Street View e autores).

**NASCENTE
Ponte Rasa 01**

Ora Frente de rua,
ora fundo de lote
13/35 (37,14%)

Ora aberto, ora
tamponado
8/35 (22,86%)

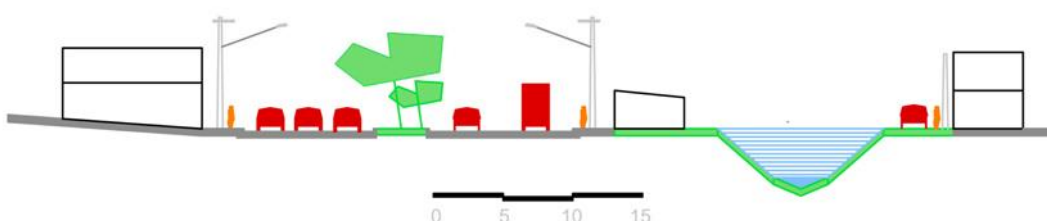


Figura 31. Nascente Ponte Rasa 01 (fonte: Google Street View e autores).



SITUAÇÃO 3 - COMPLEXA

Foz do Tiquatira - Viadutos Domingos Franciulli Netto e General Milton Távares de Souza

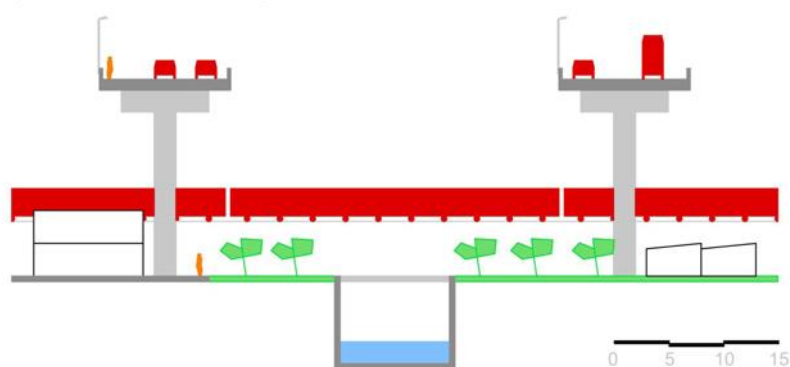


Figura 32. Situação 3:– Complexa: Foz do Tiquatira (fonte: Google Street View e autores).



SITUAÇÃO 5 - INUSITADA

Foz do Tiquatira - Viaduto Cangaíba, ligando as colinas da Penha e Cangaíba

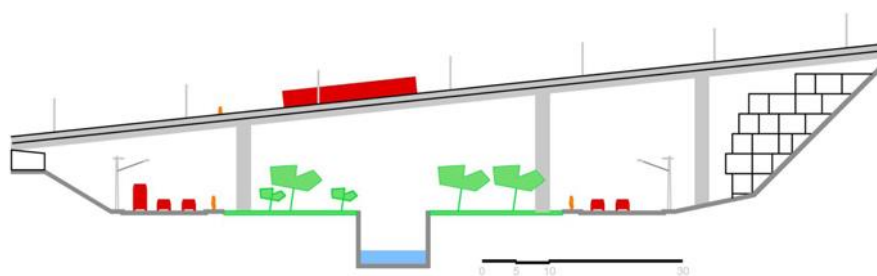


Figura 33. Situação 5 – Inusitada: Viaduto Cangaíba (fonte: Google Street View e autores).



SITUAÇÃO 9 - COMPLEXA

Avenida Celso Garcia, antigo Caminho dos Tropeiros, ligando a colina da Penha ao centro de São Paulo

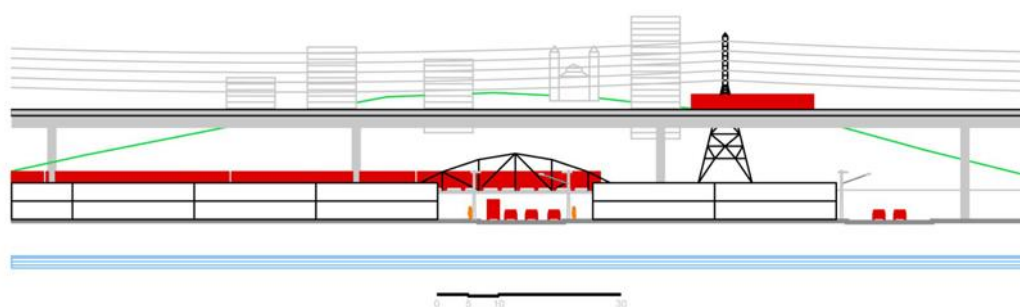


Figura 34. Situação 9 – Complexa: Colina da Penha (fonte: Google Street View e autores).

Quadro 2. Matriz analítica da rede de infraestruturas metropolitanas (fonte: autores).

SITUAÇÃO	DESCRIÇÃO	TIPO	POSICÃO	SITUAÇÃO	INSERÇÃO	CONFLITOS	CONEXÕES	ARTICULAÇÕES
1	Rodovia Ayrton Senna da Silva e Parque Ecológico Tietê	B	A	B	C	B	2 - 40 - 41	3
2	Ponte Grande, ligando os municípios de Guarulhos e São Paulo, transposição do rio Tietê e da Ferrovia	C	A	A	C	A	1 - 4	2
3	Viadutos Domingos Franciulli Netto e General Milton Távares de Souza	C	A	A	B	A	1 - 3 - 4 - 6	4
4	Avenida Gabriela Mistral, margeando a ferrovia	A	A	B	B	A	2 - 3 - 6	3
5	Viaduto Cangaíba, ligando as colinas da Penha e Cangaíba	C	B	A	A	A	7 - 21 - 22	3
6	Avenida Gabriela Mistral, à meia encosta, junto ao Terminal Penha	A	B	B	A	A	4 - 7	2
7	Avenida Cangaíba, na colina da Penha	A	B	B	A	A	5 - 6	2
8	Avenida Ayrton Pretini, paralela ao Viaduto Engenheiro Alberto Badra	A	A	B	C	A	1 - 9 - 10	3
9	Avenida Celso Garcia, antigo Caminho dos Tropeiros, ligando a colina da Penha ao centro de São Paulo	A	A	B	C	A	8 - 10 - 12	3
10	Viaduto Engenheiro Alberto Badra e córrego Aricanduva canalizado	B	A	B	C	A	8 - 9 - 11 - 12 - 16	5
11	Rua Guaiaúna, margeando o setor sudoeste da colina da Penha	A	A	B	C	A	10 - 12 - 15	3
12	Rua Coronel Rodovalho, conhecida como Ladeira da Penha	A	B	B	C	B	7 - 9 - 11 - 13	4
13	Rua Padre Antonio Benedito, conexão entre a Avenida Penha de França e a Rua Doutor Assis Ribeiro	A	C	A	B	A	7 - 12 - 14	3
14	Avenida Amador Bueno da Veiga	A	C	B	B	A	13 - 19 - 20	3
15	Piscinão do córrego Rincão, margeado pela Avenida Doutor Orêncio Vidigal, e Rua Alvinópolis	B	A	B	C	A	11 - 17 - 18 - 19	4
16	Viaduto Engenheiro Alberto Badra, transpondo a Radial Leste (Avenida Conde de Frontin) e córrego Aricanduva canalizado	C	A	A	C	A	10 - 17 - 42	3
17	Viaduto Carlos de Campos, transpondo a ferrovia e ligando a Rua Alvinópolis à Radial Leste	C	A	A	C	A	15 - 19	2
18	Viaduto Dona Matilde, transpondo a Radial Leste, servindo de alça para a Vila Guilhermina	C	A	A	C	A	15 - 16	2
19	Rua Maria Carlota e Avenida Padre dos Olivetanos, ligando o Viaduto Dona Matilde à Avenida Amador Bueno da Veiga	A	B	B	C	A	14 - 18 - 20 - 25	4
20	Avenida São Miguel, ligando a Avenida Amador Bueno da Veiga à Avenida Governador Carvalho Pinho e Avenida Dom Hélder Câmara	A	B	B	A	A	14 - 19 - 23 - 24	4
21	Avenida Governador Carvalho Pinto, margeando o Parque Linear do córrego canalizado Tiquatira	B	A	B	A	B	3 - 4 - 5 - 23	4
22	Avenida Cangaíba	A	C	B	B	A	5 - 37 - 38	3
23	Cruzamento entre Avenidas São Miguel, Governador Carvalho Pinto e Dom Hélder Câmara, e confluência dos córregos Franquinho e Ponte Rasa com Tiquatira	B	A	A	A	A	20 - 21 - 25 - 26	4
24	Conexão complementar entre Avenidas Amador Bueno da Veiga e São Miguel, conectando também Avenidas Dom Hélder Câmara e Calim Eid	A	B	B	A	A	23 - 24 - 27 - 28	4

LEGENDA

TIPO: se viária de ligação regional e metropolitana [A], se viária de fundo de vale [B], se viária de transposição [C]

POSICÃO NA BACIA: se fundo de vale [A], se encosta [B], se cumeira [C]

SITUAÇÃO: se “nó” ou sobreposição [A], se “linha” ou fluxo [B]

INSERÇÃO: se interna ou protagonista [A], se borda ou limite [B], se externa ou contextual [C]

CONFLITOS: se de prioridade regional [A], se de consideração local [B]

ARTICULAÇÕES: quantidade de conexões entre situações

Quadro 2. Matriz analítica da rede de infraestruturas metropolitanas (fonte: autores) (cont.)

SITUAÇÃO	DESCRIÇÃO	TIPO	POSIÇÃO	SITUAÇÃO	INSERÇÃO	CONFLITOS	CONEXÕES	ARTICULAÇÕES
25	Cruzamento entre Avenidas Amador Bueno da Veiga, Dom Helder Câmara e Calim Eid	B	A	A	A	A	23 - 24 - 26 - 28	4
26	Avenida São Miguel, trecho contíguo ao córrego Ponte Rasa	A	B	B	A	A	23 - 25 - 27	3
27	Estrada de Mogi das Cruzes	A	C	B	A	B	25 - 26 - 33	3
28	Avenida Calim Eid, margeando o córrego do Franquinho, canalizado	B	A	B	A	A	25 - 30 - 31 - 32	4
29	Rua Itinguçú	A	C	B	B	A	24 - 30	2
30	Viaduto Itinguçú, transpondo a Radial Leste (Rua Doutor Luís Aires), e conectando a Rua Itinguçú com a Avenida Paraguassu Paulista	C	A	A	C	A	28 - 29	2
31	Túnel Água de Haia, transpondo a ferrovia e conectando as Avenidas Água de Haia e Radial Leste	C	A	A	C	A	28 - 32 - 33	3
32	Viaduto Milton Leão, transpondo a Radial Leste, conectando as Avenidas Calim Eid e Água de Haia à Avenida Itaquera	C	A	A	C	A	28 - 31 - 33 - 47	4
33	Avenida Água de Haia, margeando a nascente do córrego Ponte Rasa, realizando uma ligação perimetral entre as Avenidas Radial Leste e São Miguel, cruzando também a Estrada de Mogi das Cruzes	A	B	B	B	A	27 - 31 - 34 - 35	4
34	Avenida Paranaguá	A	B	B	C	A	33 - 35 - 37	3
35	Avenida Boturussu	B	A	B	C	A	34 - 37	2
36	Avenida Olavo Egídio de Souza Aranha	A	B	B	A	A	38 - 40	2
37	Rua Reverendo José de Azevedo Guerra, margeando córrego Sem Nome, canalizado, e ligando a rua Doutor Assis Ribeiro à Avenida Paranaguá	A	B	B	A	A	34 - 35 - 40	3
38	Avenidas Cangaíba e Danfer, Rua Monsenhor Meireles	A	C	B	B	A	36 - 39	2
39	Rua Rubens Fraga de Toledo Arruda, ligando a Avenida Cangaíba à Rua Doutor Assis Ribeiro	A	B	B	C	A	22 - 38 - 40	3
40	Rua Doutor Assis Ribeiro, túnel da Rua Cinco transpondo a ferrovia e ligando o Jardim Piratininga à colina do Cangaíba	A	A	A	C	A	1 - 39 - 41	3
41	Rua Doutor Assis Ribeiro, túnel da Rua Quatara transpondo a ferrovia e ligando o Jardim Piratininga à colina do Cangaíba	A	A	A	C	A	1 - 40	2
42	Avenida Aricanduva, margeando o rio de mesmo nome, canalizado	B	A	B	C	A	16 - 44	2
43	Avenida Doutor Bernardo Brito Fonseca de Carvalho, margeando o córrego Gamelinha	B	A	B	C	A	18 - 44	2
44	Avenida Itaquera	A	B	B	C	A	42 - 43 - 45	3
45	Avenida Itaquera	A	A	B	C	A	43 - 44 - 46	3
46	Avenida Itaquera	A	B	B	C	A	45 - 47	2
47	Viaduto Milton Leão	C	B	A	C	A	32 - 46	2
48	Avenida Miguel Ignácio Curi	A	B	B	C	A	32 - 47	2
49	Viaduto Marcos Zlotnik a Rodovia Ayrton Senna da Silva e a Rodovia Hélio Smidt	C	A	A	C	A	1 - 2	2

LEGENDA

TIPO: se viária de ligação regional e metropolitana [A], se viária de fundo de vale [B], se viária de transposição [C]

POSIÇÃO NA BACIA: se fundo de vale [A], se encosta [B], se cumeeira [C]

SITUAÇÃO: se “nó” ou sobreposição [A], se “linha” ou fluxo [B]

INSERÇÃO: se interna ou protagonista [A], se borda ou limite [B], se externa ou contextual [C]

CONFLITOS: se de prioridade regional [A], se de consideração local [B]

ARTICULAÇÕES: quantidade de conexões entre situações

CATEGORIA	NASCENTES	QUANTIDADE (UN)	PORCENTAGEM (%)
INSERÇÃO NO TRAÇADO	Fundo de lote	7	20,00
	Beco	1	2,86
	Frente de rua ou viela	14	40,00
	Ora frente de rua ou viela, ora fundo de lote, ora beco	13	37,14
	TOTAL	35	100,00
SITUAÇÃO	aberto, porém objeto de obra de infraestrutura parcial	1	2,86
	Tamponado	24	68,57
	Aterrado	2	5,71
	Ora aberto, ora, tamponado, ora aterrado	8	22,86
	TOTAL	35	100,00

Tabela 2. Hidrografia – quantidades e porcentagens totais (fonte: autores).

CATEGORIA	INFRAESTRUTURAS	QUANTIDADE (UN)	PORCENTAGEM (%)
TIPO DE INFRAESTRUTURA	Viárias de ligação regional e metropolitana	28	57,14
	Viárias de fundo de Vale	10	20,41
	Viárias de transposição	11	22,45
	TOTAL	49	100,00
POSIÇÃO NA BACIA HIDROGRÁFICA	Fundo de Vale	26	53,06
	Encosta	17	34,69
	Cumeeira	6	12,24
	TOTAL	49	100,00
CRUZAMENTO NA REDE DE INFRAESTRUTURAS	Nó ou sobreposição	15	30,61
	Linha ou fluxo	34	69,39
	TOTAL	49	100,00
INSERÇÃO NA BACIA HIDROGRÁFICA	Interna ou protagonista	13	26,53
	Borda ou limite	8	16,33
	Externa ou contextual	28	57,14
	TOTAL	49	100,00
CONFLITOS ENTRE TECIDOS LOCAIS E METROPOLITANO	Prioridade regional: obras que só consideraram a infraestrutura regional, em detrimento dos tecidos locais, e que, portanto, implicam problemáticas em macro escala.	45	91,84
	Consideração local: obras que, ainda que regionais, se articulam com o tecido local, e apresentam problemáticas em micro escala.	4	8,16
	TOTAL	49	100,00
ARTICULAÇÕES	2	17	34,69
	3	19	38,78
	4	12	24,49
	5	1	2,04
	TOTAL	49	100,00

Tabela 3. Infraestruturas – quantidades e porcentagens totais (fonte: autores).

Considerações finais

Este estudo buscou lançar luz sobre situações banais e comuns da São Paulo de hoje, quando olhamos para seus cursos d'água, de forma mais geral, e para a estruturação viária dos seus fundos de vale, de modo mais específico. Ao contrário, a limitação mais evidente da metodologia adotada implicou numa não observância quanto aos padrões de edificação concomitantes ao traçado urbano, ainda que estes tenham se evidenciado fortuitamente no decorrer da discussão: casario e igreja, estação ferroviária, pequenos portos e olarias, entre outros. Entende-se que o objetivo de realizar um rebatimento das principais características que estruturaram o traçado urbano de São Paulo a partir do agenciamento com o relevo, evidenciando as minúcias de situações locais, foi alcançado.

Por outro lado, o método trás justamente a contribuição de enfatizar a importância do (re)desenho da forma urbana como instrumento de reconhecimento do território, uma vez que o olhar voltado para detalhes, encontra, entre outras dicotomias, diferenças marcantes entre cartografias distintas. Além

disso, a tarefa de combinar diferentes evidências – fotografias, mapas, desenhos e tabelas – demonstra aspectos de uma abordagem de critérios múltiplos, que se faz necessária ao nos debruçarmos sobre um objeto de análise como que rugoso e multifacetado, tal qual é o tecido urbano de São Paulo.

Pode-se concluir que a expansão da mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo se deu em proporção direta com a implantação de uma rede de infraestruturas urbanas, sobretudo viárias, que encontraram nos fundos de vale da bacia do Alto Tietê as melhores condições para sua multiplicação. Porém, essa ocupação extensiva desconsiderou os atributos originais do sítio precedente, hidrografia e relevo, por caracterizá-los apenas como obstáculos, e não mais elementos relevantes e dotados de valor intrínseco. Desse modo, a hidrografia foi suprimida em prol das infraestruturas metropolitanas, e a originalidade do sítio urbano de São Paulo, conforme relatada por Ab'Saber (1957), tornou-se oculta para a própria cidade

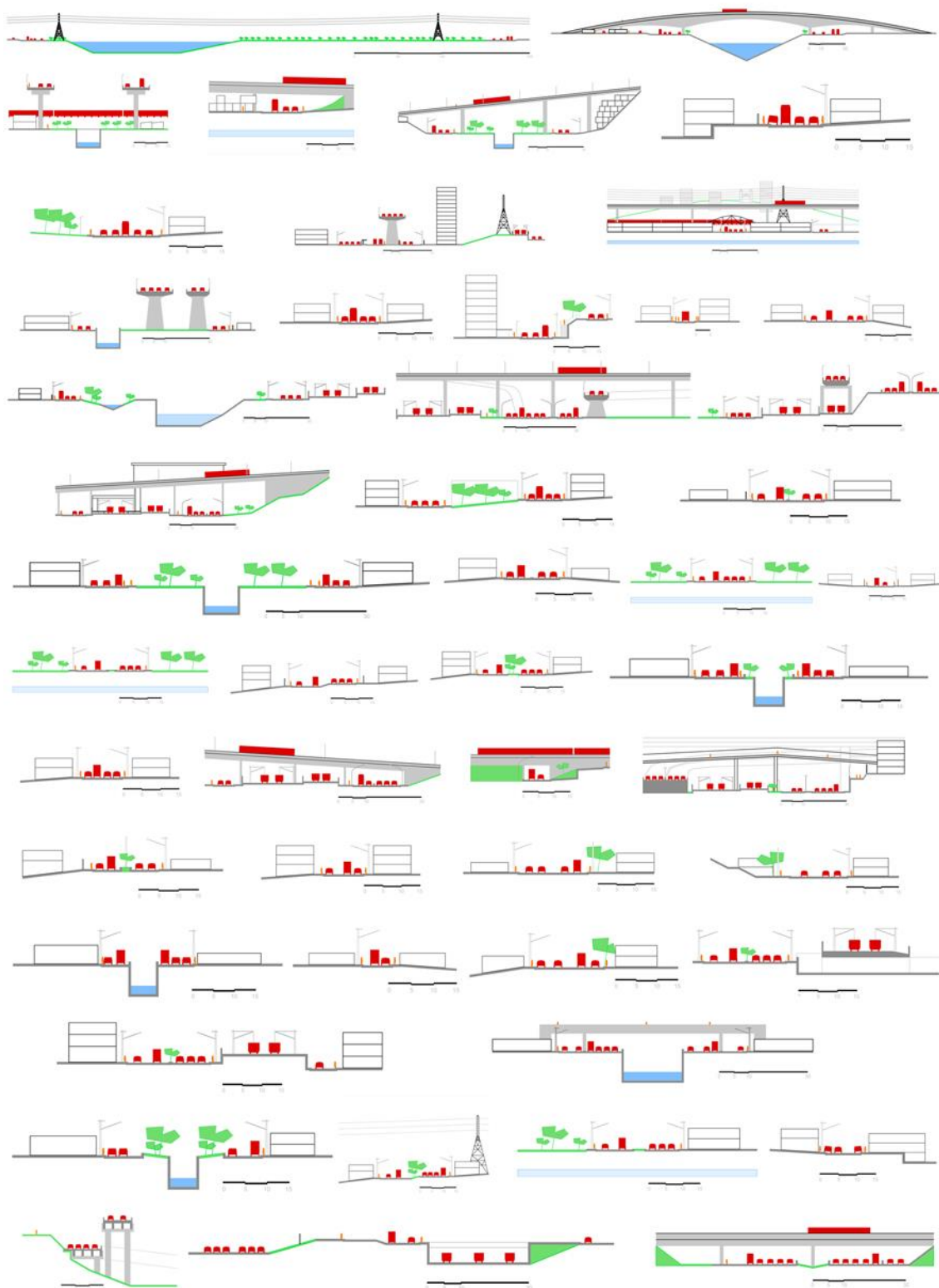


Figura 35. Tábua com as quarenta e nove situações de conflito na rede de infraestruturas metropolitanas (fonte: autores).

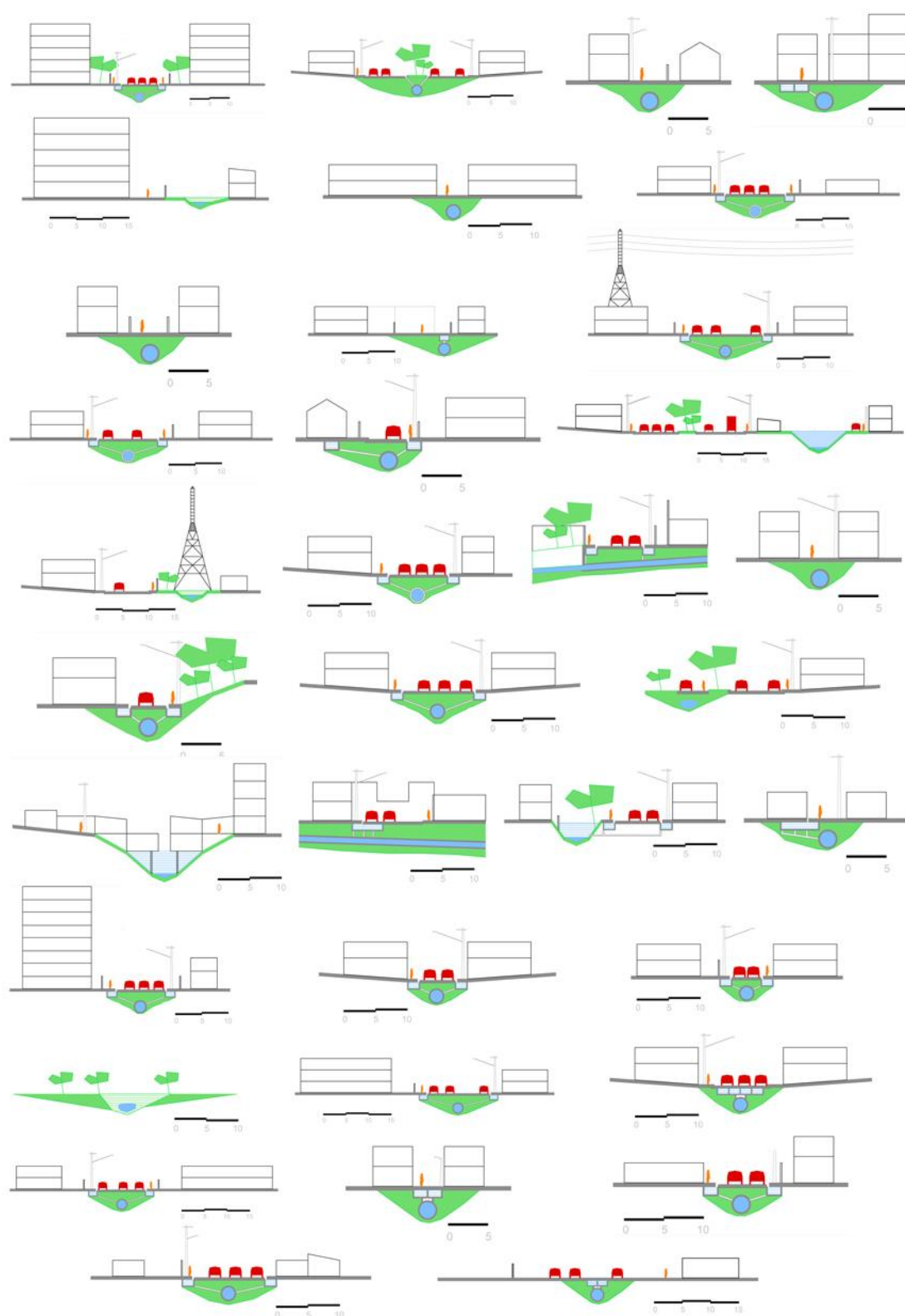
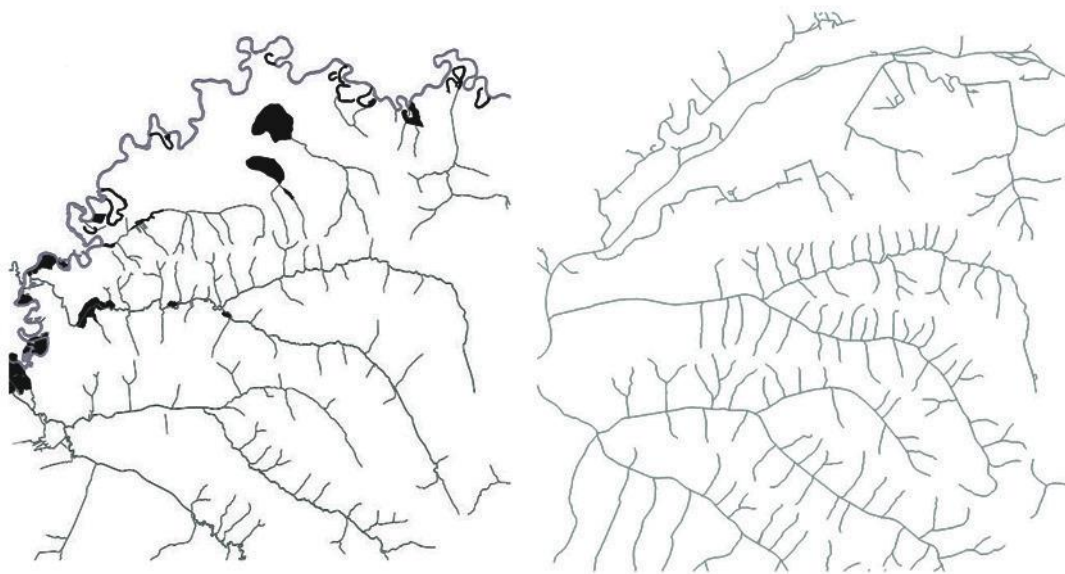


Figura 36. Tábua com as trinta e cinco situações de conflito entre nascentes e tecidos locais (fonte: autores).



SARA Brasil, 1930

Centro Tecnológico de Hidráulica, 1912

Figura 37. Hipóteses de hidrografia (fonte: autores, a partir de cartografias diversas).

Notas

¹ Este artigo é uma revisão da dissertação de mestrado “Entre hidrografia e infraestruturas urbanas: a microbacia hidrográfica do Tiquatira no município de São Paulo (1930-2015), defendida em 2016 com bolsa CAPES, e faz parte

do escopo do grupo de pesquisa Urbanismo Contemporâneo: Redes, Sistemas e Processos, liderado pela pesquisadora Angélica Tanus Benatti Alvim, que conta, em 2019, com subsídio Mackpesquisa, provido pela Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Referências

- Ab'saber, A. (2007 [1957]) Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo. São Paulo, Ateliê Editorial.
- Botechia, F. (2017) A forma indelével: estudos morfológicos sobre a persistência elementar em Maruípe. Tese de doutorado, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.
- Deleuze, G., Guattari, F. C (2012 [1980]) Capitalismo e Esquizofrenia 2 – Mil Platôs. Volume 5. São Paulo, Editora 34.
- Dias Coelho, C. (org.) (2013) Cadernos de morfologia urbana: os elementos urbanos. Lisboa, Argumentum.
- Franco, F. (2005) A construção do caminho. A estruturação da metrópole pela conformação técnica das várzeas e planícies fluviais da bacia de São Paulo. Tese de Doutorado (Universidade de São Paulo).

Guerreiro, M. (2011) Urbanismo Orgânico e Ordem Implícita: Uma leitura através das geometrias da natureza. Tese de doutorado, (Instituto Universitário de Lisboa).

Jesus, E. (2006) Penha: de bairro rural a bairro paulistano. Um estudo sobre o processo de configuração do espaço penhense (Universidade de São Paulo).

Langenbuch, J. R. (1971) A Estruturação da Grande São Paulo. Rio de Janeiro, IBGE.

Lavander Jr, M., mendes, P. A. (2005) SPR, memórias de uma inglesa: A história da concessão e construção da primeira ferrovia em solo paulista e suas conexões (produção editorial independente, São Paulo).

Lobo, M. da C., Simões Junior, J. G. (org.) (2012) Urbanismo de Colina – Uma tradição luso-brasileira (Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mackpesquisa e IST Press, São Paulo)

McHarg, I. (1992 [1967]) *Design with Nature*. New York, John Wiley & Sons.

Mendez, R. (2014) S.A.R.A. Brasil: restituindo o Mapa Topográfico do Município de São Paulo. (Informativo Arquivo Histórico de São Paulo, ano 10, nº 37).

Navarro, J. L. R. (2009) *La Travesía más Transparente – La visión de Córdoba, Málaga, y*

Granada desde su calle ciudad. (Tese de doutorado, Universidade de Granada).

Santos, J. (2012) *Espaços de mediação infraestrutural – Interpretação e projecto na produção do urbano no território metropolitano de Lisboa*. Tese de Doutorado (Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa).

Tradução do título, resumo e palavras-chave

The evolution of the road system and the dismantling of a fluvial neighborhood: the case of Penha, São Paulo, Brazil (1930 - 2018)

Abstract. *This paper discussess the relation between road system, site and hydrography, as an agency that configures a palpable identity of the urban form, based on the material evidence of some of its main constituent characteristics. The city of São Paulo, exponent of a contemporary metropolis, is taken as an object of analysis, and the Penha neighborhood, in the eastern part of the municipality, as a study case that presents a radical transformation in the time, evidencing, nowadays, a series of conflicts. The methodology consists of two procedures, respectively: systemic decomposition of the urban tissue, with an emphasis on the road system and the identification of two concomitant scales - local tissues and the metropolitan infrastructure network; elaboration of six cartographic slides in the 1: 50,000 scale, which served both to demonstrate the radical transformation of the urban fabric and to identify the conflicts resulting from the interface between the hydrography, the cantilever bed, pavement and the plot, which constitute the public space of the route urban, as well as eighty four "street box" designs, which show, schematically, what are the main characteristics of these conflicts.*

Keywords: watershed, Tiquatira, urban form, SARA Brasil, metropolitan infrastructure.

Editor responsável pela submissão: Julio C. Borello Vargas

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



Nem perpetuar nem erradicar: uma proposta de transição para as ilhas do Porto

Aitor Varea Oro^a , Paulo Alexandre Monteiro Vieira^b ,
Nuno Miguel Martins Travasso^c  e Mariana Ribeiro de Almeida^d 

^a Universidade do Porto, Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Portugal. E-mail: aitorvarea@arq.up.pt.

^b Pesquisador autónomo, Porto, Portugal. E-mail: paulovieira.vcd@gmail.com.

^c Universidade do Porto, Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo / Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Porto, Portugal. E-mail: ntravasso@arq.up.pt.

^d Pesquisadora autónoma, Porto, Portugal. E-mail: m.almeida@arq.up.pt.

Submetido em 31 de março de 2019. Aceito em 08 de julho de 2019.

Resumo. As ilhas do Porto são estruturas habitacionais originárias do processo de industrialização da cidade, que ainda subsistem em grande número e onde residem cerca de 10.000 pessoas com poucos recursos, que não encontrariam habitação nos mercados privado ou de arrendamento social. Este artigo visa desmontar a ideia habitual que defende que, na intervenção sobre as estruturas urbanas, é mais democrático e culturalmente mais interessante eludir os parâmetros e procedimentos de controlo urbanístico que são incontornáveis noutras morfo-tipologias. Defendemos o contrário: é exatamente o cumprimento de tais parâmetros e procedimentos que permite uma maior equidade no acesso pleno aos direitos sociais.

O artigo apresenta as análises e conclusões preliminares, a partir de casos reais em curso, que sustentam a criação de um quadro de princípios orientadores para avaliação urbanística em ilhas, que está a ser desenvolvido pela Câmara Municipal do Porto em parceria com uma entidade académica e outra do terceiro sector. Estas linhas orientadoras visam apoiar os técnicos envolvidos nos processos de projecto e licenciamento associados à reabilitação destas estruturas, procurando aproveitar as suas mais-valias urbanísticas e garantir aos seus residentes condições mínimas de salubridade, segurança e acessibilidade.

Palavras-chave. Ilhas do Porto, segregação espacial e social, reabilitação urbana, direitos sociais, habitação adequada.

Introdução

Contextualização histórica

As ilhas do Porto são uma morfo-tipologia que surgiu nos finais do séc. XIX com o intuito de alojar a abundante mão-de-obra que, atraída pela crescente industrialização, não encontrava uma alternativa habitacional nesta cidade. Nascidas na esfera informal, estas construções formadas pela adição de pequenos módulos habitacionais que raramente ultrapassavam os 20m², chegaram a atingir umas enormes proporções – entre

1864 e 1900, as casas construídas em ilhas terão representado 65,5% do total de fogos construídos no Porto, estimando-se um total de 13.000 casas segundo um inquérito realizado em 1939 (Teixeira, 1996). Às frágeis condições do tecido social que as habita juntou-se a precariedade do edificado, caracterizado por soluções arquitetónicas pouco adequadas, materializadas através de soluções construtivas deficientes, executadas por mão-de-obra desqualificada. O resultado é um tecido construído caracterizado pela precariedade desde a sua origem, que se vai mantendo à custa de pequenas intervenções

de manutenção ou de ampliação promovidas pelos próprios inquilinos.

Apesar de escondidas no interior dos quarteirões¹, as ilhas têm ocupado uma posição muito visível e identificável no discurso e nas políticas públicas da cidade do Porto. Ao longo do tempo, temos assistido a abordagens radicalmente diferentes, que oscilaram entre as propostas de erradicação das ilhas e/ou realojamento dos seus moradores em novas construções localizadas na periferia (como foi o caso do Plano de Melhoramentos²) (figura 1) e as tentativas de qualificação das próprias ilhas (desde a limitada ação de salubridade das ilhas³ até ao mais ambicioso programa SAAL⁴).

Contudo, apesar do arco temporal das intervenções (entre 1899 e 1974), do empenho do poder público ou da adesão da sociedade civil (de geometrias sempre variáveis) estas ações não se traduziram numa solução aceitável para estas estruturas. Estima-se que ainda existam 957 ilhas, alojando cerca de 10.000 pessoas com poucos recursos – aproximadamente 5% da população portuense – que não encontrariam habitação nos mercados privado ou de arrendamento social. Existe uma miríade de razões para tal ter acontecido: a iniciativa privada nunca se sentiu suficientemente aliciada pelo poder público para dar resposta a este segmento da procura; o poder público não conseguiu dar uma resposta com a escala suficiente (ou quando o conseguiu, fê-lo à custa da deslocalização dos habitantes para bairros periféricos relativamente ao centro da cidade) ou a estabilidade necessária (sendo a brevidade do processo SAAL um exemplo disto).

O momento atual

Na atualidade, assiste-se a uma clara mudança de paradigma. Se, durante longas décadas (com a exceção do período do PREC⁵) o objetivo foi a erradicação destas estruturas, hoje verifica-se um interesse pela sua recuperação, usufruto e valorização. Sem esquecer as dinâmicas tradicionalmente motivadas pelos perfis sociais normalmente associados às ilhas – o proprietário, com frequência descapitalizado, e o inquilino com poucos recursos que nunca deixou de existir⁶ – é preciso acrescentar outros atores com

capital simbólico e/ou financeiro que têm contribuído para a progressiva consolidação desta mudança de ciclo, onde o que está em causa não é apenas “o quê” (a reabilitação ou erradicação destas estruturas) mas, principalmente, o “como” e o “para quem”:

- O setor público, Câmara Municipal do Porto, reconheceu a validade desta solução habitacional, promovendo a reabilitação das 3 ilhas das quais é proprietária (em fase de conclusão), fomentando, em todas as situações, a manutenção dos atuais residentes e/ou a atração de novos moradores em situação de carência habitacional e económica.
- O setor privado, o mercado imobiliário e financeiro, tem encontrado nas ilhas um produto de elevada rentabilidade, a partir da aquisição para reabilitação tanto para posterior venda como para inserção no mercado de arrendamento (especialmente o de Alojamento Local)
- O terceiro setor, composto por entidades pouco especializadas, com poucos meios e/ou conhecimentos técnicos, promovem processos de reabilitação destas estruturas com intuito “social”, mas com pouca capacidade transformadora das condições dos moradores.

Face à gravidade deste problema o Município do Porto e a Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (FAUP) assinaram em 2019 um contrato de cooperação interinstitucional que pretende tornar acessíveis as boas práticas de intervenção aos proprietários de ilhas sem os meios e/ou os conhecimentos necessários para reabilitar o seu património em benefício dos residentes com menos recursos. O recentemente constituído Programa Ponte⁷ visa enquadrar legalmente as operações e facilitar a obtenção de financiamento, através de uma maior permeabilidade entre instituições e território, tirando, a cada momento, partido das ferramentas existentes sem aguardar pela criação de novos instrumentos. Espera-se, com isto, evitar situações que já se viveram no passado onde as boas práticas lançadas pelo poder público não foram acompanhadas, como era esperado, pela iniciativa privada que se pretendia mobilizar⁸.



Figura 1. Entre a erradicação e a perpetuação das ilhas do Porto. Coluna da esquerda: Caracterização das ‘Ilhas’ do Porto: adaptação de imagens de Teixeira, 1996; fotografia de Aitor Varea, 2014; Fotografia aérea da zona das Antas (fonte: Instituto Geográfico do Exército, Voo 1974). Coluna direita: alternativas e substituição das ilhas. De cima para baixo: Bairro Operário “O comércio do Porto” em Monte Pedral (fonte: Marques da Silva, 1905); Colónia operária Viterbo Campos (fonte: Aitor Varea, 2014); Bairro da Azenha (fonte: doportoenaoso.blogspot.com); vista aérea da zona da Antas (fonte: Google Earth, 2019).

Objetivos

Este artigo pretende enunciar as oportunidades e problemas que apresentam as ilhas para, em seguida, elencar as evidências empíricas e o suporte regulamentar que permitem definir um conjunto de princípios de intervenção sobre as ilhas que possam ser replicados pelos seus proprietários. Pretende-se provar que não há contradição entre reabilitação urbana e manutenção das pessoas com menos recursos nos locais centrais onde vivem. Antes pelo contrário, defender-se-á que é necessário normalizar a qualificação do território como condição incontornável para a melhoria das condições de vida de quem o habita, sugerindo o cumprimento de condições que vão ao encontro das exigências em matéria de habitabilidade e que ultrapassem a simples intervenção casa-a-casa. Para atingir estes objetivos, será mobilizado conhecimentos consolidados em várias áreas disciplinares para:

- Provar que as ilhas podem ser, além de um bem valioso para a população com menos recursos, um instrumento útil para reduzir as desigualdades sociais. Um dos domínios científicos mobilizados nesta área será o da saúde pública, que, no trânsito do higienismo aos Determinantes Sociais da Saúde, define a qualidade de vida como uma construção social, “intersectorial e com protagonismo do Estado” (Silveira, Fernandes e Pellegrini 2014, p.75). Esta leitura exige que se acrescentem “valores fundamentais como democracia, solidariedade, equidade, ética e justiça” (Silveira, Fernandes e Pellegrini, 2014, p.78) à clássica relação entre qualidade de vida e condições físicas da habitação. A ótica que nos fornecem os estudos realizados nesta área permitir-nos-á delimitar um quadro de avaliação urbanístico para orientar as ações de reabilitação reforçando, em simultâneo, um vínculo sólido com as ferramentas proporcionadas pelo poder público.
- Defender que estes valores democráticos estão frequentemente escondidos atrás de uma certa tendência para a estetização da pobreza e da autenticidade dos residentes, útil para impulsionar ou

legitimar intervenções que, mediante obras epidérmicas que não “descaraterizem” os conjuntos, acabam por não melhorar de forma decisiva as condições de vida dos residentes (ou não o fazem em moldes que permitam a reivindicação plena dos direitos urbanos). Urge desmontar uma construção conceitual habitual, que defende que, na intervenção sobre as estruturas urbanas que sustentam a segregação socio-espacial, é mais democrático e culturalmente mais inclusivo⁹ eludir os parâmetros e procedimentos de controlo urbanístico que são incontornáveis em outras morfo-tipologias. Defenderemos que é exatamente o cumprimento de tais parâmetros e processos, e não tanto o alegado respeito pelos modos de vida, o fator que permite uma maior equidade no acesso pleno aos direitos sociais.

- Alertar para o facto deste segundo ponto servir de espolleta para intervenções ligadas a investimento imobiliário, onde o carácter transformador, aliciado pela mercantilização dos “modos de vida”, não reside na qualificação do edificado e do território, mas antes na substituição dos atuais residentes por outros com maior poder de compra. Interessa alertar que estas intervenções têm cobertura legal, a partir do direito ao existente e do Regime Excepcional de Reabilitação Urbana, que não têm neste tipo de situação a viabilização de operações que de outra maneira teriam custos demasiado elevados para serem viabilizados, mas antes a obtenção de elevados lucros muitas vezes associados à alteração de actividade – de residência para exploração turística. Por outras palavras, assiste-se à manutenção de número de unidades e densidades de ocupação elevados em zonas centrais da cidade, obtendo mais-valias à custa de proprietários descapitalizados, incapazes de manter a posse do seu património.

Estrutura e Metodologia

O artigo começará por identificar os problemas e as oportunidades que apresentam estas estruturas em termos de localização, de conservação do edificado e de

enquadramento regulamentar. Em seguida, explicaremos os princípios que lhes são subjacentes e a relação que têm tanto com as ferramentas disponíveis como com as evidências existentes na área da saúde pública. No quarto ponto, ilustraremos como os princípios de intervenção propostos, de carácter genérico, se traduzem em configurações espaciais muito diferenciadas e adaptáveis às várias situações. Nas conclusões, apontaremos algumas

resistências e oportunidades para a implementação desta estratégia de intervenção. Em termos metodológicos, sublinhamos que todos os casos apresentados são situações reais que se encontram em diferentes fases de desenvolvimento, e que estão a servir para criar uma rede de atores como a CMP, a FAUP, as Juntas do Bonfim e de Campanhã ou o ACES Porto-Oriental.

Do problema à solução: um novo quadro de avaliação e referência para as transformações necessárias

Neste ponto definiremos a forma do que consideramos ser o problema a resolver nas ilhas: de que maneira promover, dentro dos regulamentos existentes e com recurso às estruturas disponíveis, uma equidade no acesso aos recursos urbanos. Para atingir este objetivo, **criação de habitação acessível** para os residentes com poucos recursos, que lhes permita aceder à cidade será necessário identificar as oportunidades, os entraves e as ferramentas existentes. Neste sentido, trabalharemos sobre os seguintes três pontos: por um lado, a caracterização dos problemas físicos que interessa resolver; por outro, a caracterização dos entraves urbanísticos que impõem limitações às abordagens possíveis. Finalmente, destacaremos o quadro regulamentar que viabiliza as intervenções.

Oportunidade urbanística

É possível construir uma nova abordagem ao problema das ilhas que, apoiada na compreensão dos fatores que explicaram o seu sucesso, enquanto resposta territorial /

formal / social, repetida inúmeras vezes num dado período histórico, seja capaz de promover uma evolução favorável para os interesses da cidade e dos cidadãos, especialmente dos seus atuais moradores. Expressando a questão nos termos usados por Turner no livro *Housing by People* (Turner, 1976), esta leitura não residiria tanto naquilo que a ilha é como naquilo que a ilha faz. As ilhas, pela sua proximidade ao local de trabalho e aos sistemas de transporte teriam permitido uma gestão eficaz da precária economia das pessoas que nelas residiam. Esta circunstância acabou por garantir o acesso à cidade e à mobilidade social a um conjunto significativo de cidadãos que conseguiram, entretanto, aceder a outro tipo de fórmulas habitacionais. A figura 2, que representa a localização das ilhas no Porto dos anos 20, permite ilustrar, ou pelo menos sugerir, esta relação virtuosa entre habitação, emprego e mobilidade¹⁰. A figura 3, que representa a localização das ilhas no Porto atual, permite evidenciar a relação que existe entre um conjunto significativo de aglomerados de ilhas e determinadas centralidades urbanas, nomeadamente equipamentos escolares, desportivos e transportes públicos, o que permite supor que a criação de condições para a fixação de população residente de baixos recursos nestes lugares pode ser um fator de inclusão e de desenvolvimento social.

É este o fator o que se pretende consolidar quando se defende a não erradicação das ilhas, e não tanto o cruzamento das capacidades de oferta (as casas mais baratas que os promotores conseguem construir) e procura (as casas mais caras que os inquilinos conseguiam pagar). Por outras palavras, e na triple interseção entre permanência dos moradores no local onde vivem, qualificação do território e exploração das mais-valias urbanísticas que encontramos a justificação para o elevado investimento que é necessário para resolver os grandes problemas que ainda caracterizam as ilhas: a desadequação tipológica e construtiva e a segregação face à cidade formal.

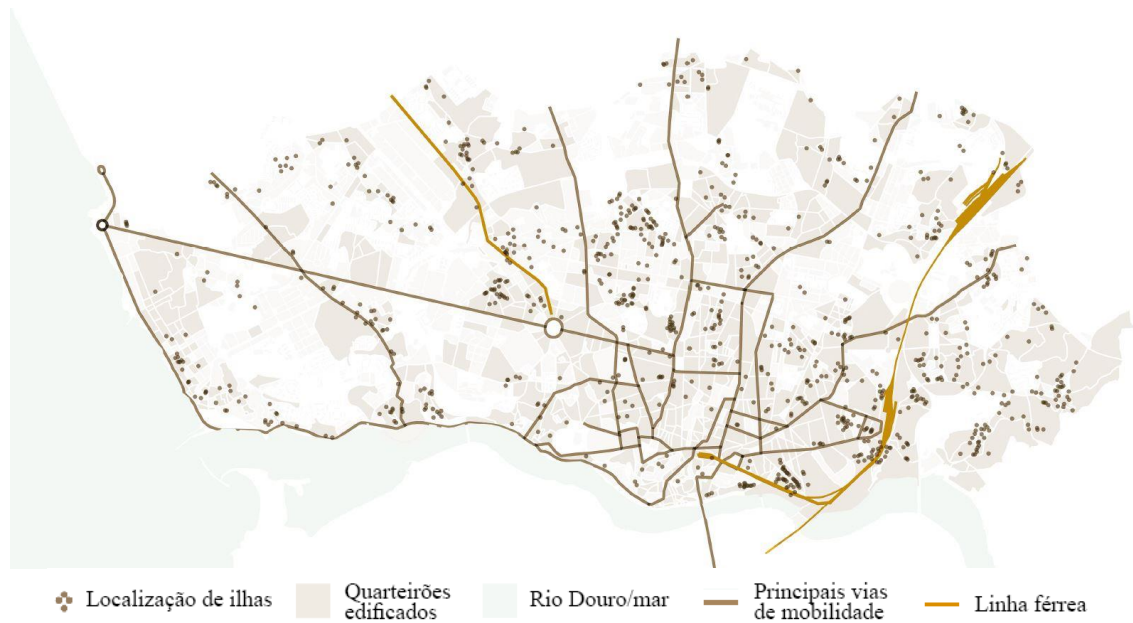


Figura 2. Planta do Porto de 1920, na qual podemos verificar a localização das ilhas associada aos eixos de mobilidade, diferenciando os percursos do Comboio, do Train e do carro elétrico (fonte: autores).

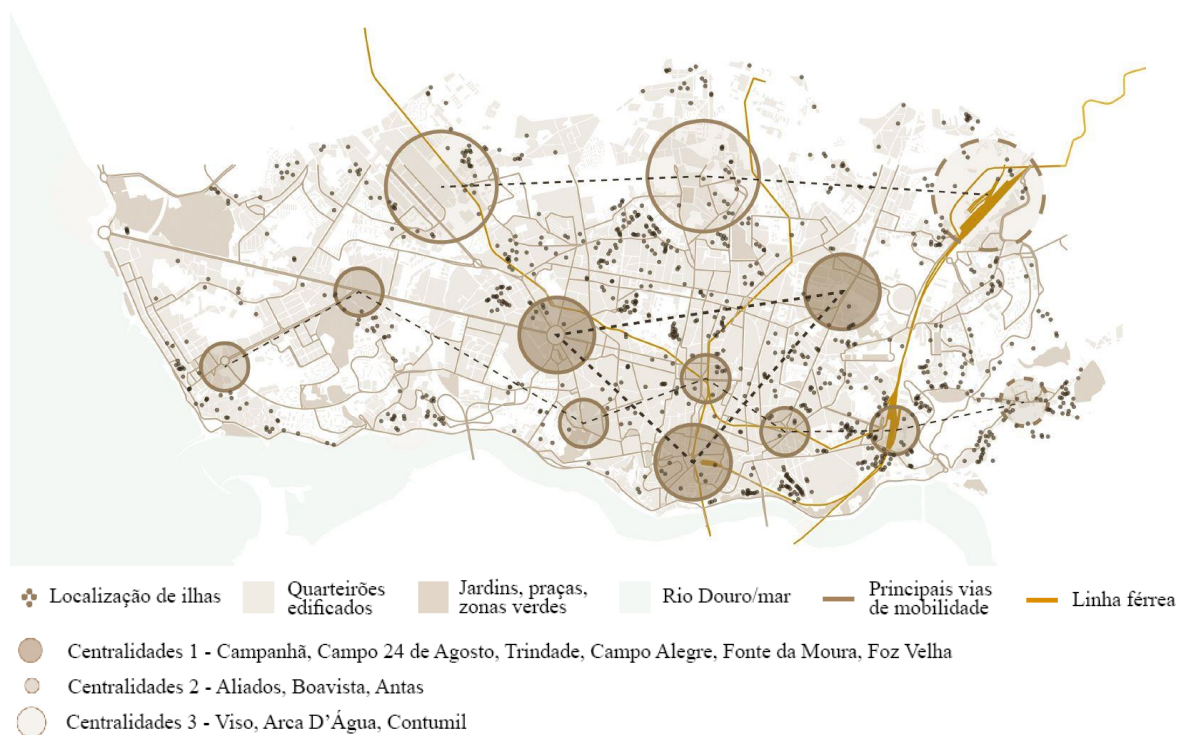


Figura 3. Planta do Porto na atualidade. O mapa representa três tipos de centralidades: as primeiras correspondem a polos administrativos, à grande oferta de serviços, transportes, comércio, espaços culturais, zonas de lazer e com intenso fluxo residencial e turístico; as segundas localizam-se quase sempre junto a estruturas intermodais, também com grande oferta de serviços, transportes, comércio, espaços culturais, zonas de lazer e com intenso fluxo residencial; mais a Norte da cidade aparece o terceiro tipo de centralidade associada aos importantes eixos de mobilidade onde encontramos equipamentos de grande escala (fonte: autores).

O problema físico

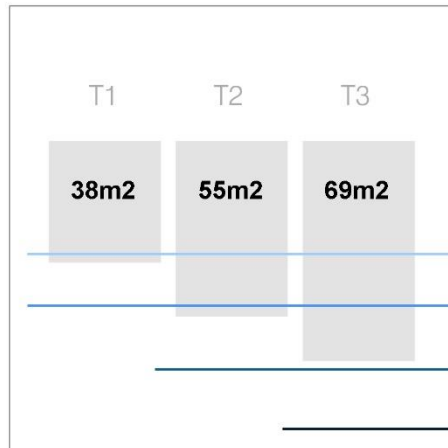
A caracterização das carências físicas é relevante para justificarmos a magnitude e a necessidade das obras a realizar. O direito a

um habitar condigno não se resume à localização na cidade ou ao usufruto de relações de vizinhança, mas exige o cumprimento de parâmetros básicos, como dimensões mínimas ou condições de

conforto, que têm um impacto direto inclusivamente na saúde das pessoas. Para identificar estas carências, recorreremos aos dados obtidos no âmbito do levantamento socio-espacial de 40 ilhas na ORU de

Campanhã Estação (Habitar Porto e CMP, 2019) e para estabelecer o quadro de referência para as intervenções necessárias, recorreu-se ao dimensionamento por tipologia previsto pelo RGEU (figura 4):

EXISTENTE



RGEU

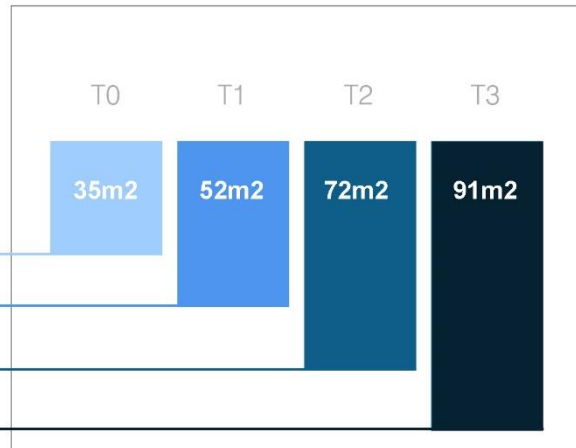


Figura 4. Diagrama de áreas referente às 40 ilhas levantadas na ARU Campanhã-Estação (fonte: autores); esquema de habitação levantada numa das 40 ilhas em ARU Campanhã-Estação (fonte: autores); presença dos anexos no interior da ilha (fonte: Silva, 2018).

- Reduzida dimensão das casas: verifica-se uma clara desadequação entre as áreas existentes e as áreas exigíveis, por tipologia, tomando como referência o previsto pelo RGEU. Assim, a área média dos T1 é de 37,53m², a dos T2 de 54,9m² e a dos T3 de 69m² (os valores previstos no RGEU seriam, respetivamente de 52m², 72m² e 91m²). Como prova a figura 4, cada uma das tipologias está um degrau abaixo.
- Desadequação tipológica: com base nos indicadores anteriores seria facilmente verificável que a maior parte destas

situações se encontra sobrelotada. Contudo, convém chamar a atenção para a existência de situações de sobrelotação severa (número de compartimentos desadequado à dimensão do agregado). Verifica-se esta situação em 8,43% dos casos, um número que ainda poderá passar brevemente para quase 11% pela idade dos membros.

- Existência de anexos clandestinos e falta de funções essenciais no interior das habitações: 51,20% dos agregados possuem áreas complementares no exterior da casa. Estas situações são mais

frequentes em situações de vulnerabilidade: onde não há casa de banho privativa (a percentagem sobe para 76,92%), em casas arrendadas (54% de inquilinos têm anexos, face o 41,03% de proprietários) e onde a área é menor (a dimensão média das casas que não têm anexos é de 55,9m², face 61,84m² das casas que não os têm)

- Mau estado de conservação: Cerca de 27% das casas visitadas precisam de intervenção urgente (52 dos 290 agregados inquiridos): 24,1% encontram-se em necessidade de reparação pontual da estrutura, necessidade de reparação profunda ou substituição de cobertura, revestimentos exteriores e caixilharia, enquanto em 2,9% verifica-se o colapso parcial ou total da estrutura, o que implica a reconstrução do edifício.

O problema urbanístico

As ilhas constituem uma forma de ocupação do solo urbano e uma tipologia morfológica em que a relação com o espaço público que, nas suas diversas formas e intensidades, caracteriza morfológicamente o edificado não existe. Estes aglomerados aparecem como corpos estranhos face à cidade tradicional,

Novo quadro de avaliação e referência

É possível construir um enquadramento legal favorável à intervenção nas ilhas alicerçado no princípio da não afetação das edificações e das respetivas utilizações por normas legais supervenientes à data da sua construção, consagrada em diversos diplomas legais: Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (RJUE/1999/artigo 60º), Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU/2009/artigo 51º), Regime Excecional de Reabilitação Urbana (RERU, 2014). Este é um dado importante, porque permite isentar as construções mais antigas do cumprimento estrito de um conjunto de regulamentação que tinha sido desenvolvida para edificado novo, com todos os problemas que daí advinham. Passamos assim de uma situação onde a intervenção sobre edificado existente se apresentava muito condicionada pelo cumprimento de legislação desadequada para outra, onde a leitura atenta do quadro legal pode orientar, para bem, a intervenção sobre estes conjuntos.

em que os edifícios estão dispostos de modo a conformarem ruas, das quais se servem funcionalmente, organizados em quarteirões que reservam no interior áreas privadas, tradicionalmente pouco ocupadas, ajardinadas e permeáveis. Também não têm paralelo nas formas de crescimento mais recentes da cidade-jardim, com edificações isoladas em lote privado, ou com os blocos de habitação multifamiliar libertos da relação direta com a rua.

Ora, o enquadramento regulamentar do PDM do Porto tem como base uma leitura morfológica que toma como referência os modelos de cidade referidos anteriormente, identificados através de zonamento, para os quais são propostas regras de gestão que visam a manutenção/reposição do seu carácter fundamental. O não reconhecimento das ilhas como morfo-tipologia torna-as invisíveis aos olhos deste instrumento, criando dificuldades de enquadramento regulamentar das operações urbanísticas para parcelas ocupadas por ilhas. Uma vez que se pretende que os processos de transformação do solo nas áreas consolidadas contribuam para a reposição da relação tradicional do edificado com o tecido urbano de suporte, a tendência é, portanto, para a libertação dos logradouros, repondo gradualmente a sua permeabilidade.

Assim, desde que seja possível comprovar a existência das construções anterior a 1951 (data em que passou a ser obrigatório o seu licenciamento no concelho do Porto) e desde que as intervenções não originem nem agravem desconformidades com as normas em vigor (condição de aplicação das normas relativas à proteção do existente nos diplomas referidos), estas podem ser consideradas como legais, sob o ponto de vista urbanístico. Torna-se assim possível estabelecer uma referência, a partir do qual as operações vão ser apreciadas, sendo as ferramentas utilizadas nesse processo aquelas que procuram salvaguardar as condições de salubridade e de privacidade (normas do RGEU e do Código Regulamentar do Município do Porto -CRMP).

Consolidação de uma metodologia de intervenção

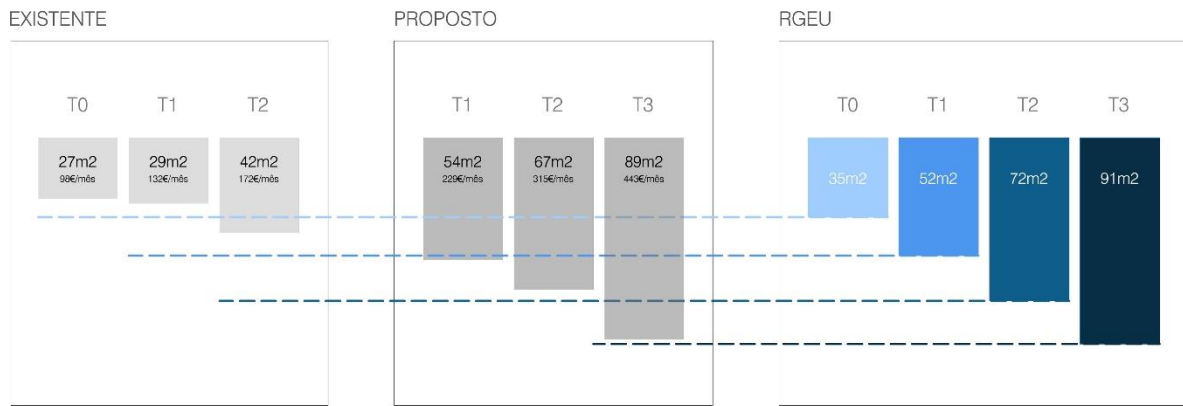
Partindo de todas as condicionantes apresentadas, torna-se importante definir alguns critérios pelos quais as intervenções nas ilhas se devem reger, de modo a garantir,

não só o cumprimento do mínimo exigido para garantir a sua legalidade (formal), mas ainda a proporcionar uma melhoria adicional (qualitativa) nestes núcleos habitacionais que

garantam a igualdade de oportunidade para vida de qualidade, segura e saudável, em prol da cidadania (figura 5 e quadro 1).

Quadro 1. Quadro síntese sobre qual se definem os princípios orientadores para a valiação urbanística das ilhas (fonte: autores)

PROCESSO		1. Construção de rede de cooperação: • DMU/CMP • FAUP • Programa Habitar Porto • Plano Local de Saúde do ACES Porto Oriental 2. Desenvolvimento de trabalhos com parceiros: • Diagnóstico sócio-espacial em 40 ilhas da ARU Campanhã Estação (universo da amostra: 40 ilhas; 174 casas visitadas; 158 agregados colaboradores. Parceria DMU/CMP – programa Habitar Porto) • Teses de dissertação de mestrado em arquitectura sobre ilhas do Porto que deu origem a um segundo levantamento sócio-espacial em continuidade ao anterior (universo da amostra: 13 ilhas; 23 casas visitadas. Parceria FAUP - ACES Porto Oriental – programa Habitar Porto)				
INPUTS		OUTPUTS	OUTCOME	ENQUADRAMENTO REGULAMENTAR	IMPACTO	
Principais problemas verificados	Natureza do problema	Contributos para a redução dos factores de risco	Mudança de comportamentos		WHO Housing and Health Guidelines (2018)	Urbano
1. Desadequação da habitação: :: na sua ocupação (por falta de elementos de separação entre compartimentos; falta de áreas privadas no interior da habitação, etc.); :: pela existência de uma só fachada ventilada, com poucos vãos e com compartimentos interiores; :: pela existência de problemas de acessibilidades (escadas interiores íngremes; degraus e desníveis; falta de iluminação nos compartimentos; wc no exterior, etc.).	:: Áreas exiguas das casas;	- Aumento da área das casas por aproximação às áreas mínimas definidas pelo RGEU; - Integração das áreas de uso privado (wc, cozinhas, etc.) no interior da habitação; - Aumento do número de vãos, para que seja possível: - o aumentar a ventilação natural; - o aumentar a iluminação natural. - Aumento da área de superfície de fachada;	- Atenuação dos problemas de foro mental e stress psicológico pelo aumento da privacidade na habitação; - Melhoria da qualidade do ar interior; - Aumento da incidência de luz natural do interior da habitação. - Diminuição do desconforto térmico, pelo aumento da exposição solar;	:: Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de agosto de 1951 (RGEU)	Saúde mental	• Qualificar o território, levar a arquitectura aos territórios desfavorecidos, garantindo que a habitação serve de elemento de coesão social dos seus habitantes; • Garantir a igualdade de oportunidade para uma vida de qualidade, segura e saudável, em prol da cidadania.
2. Predominância de problemas construtivos no interior da habitação: :: focos de humidade; :: desconforto térmico por falta de isolamento; :: anomalias nas construções anexas.	:: Soluções construtivas precárias; :: Desadequação dos materiais utilizados;	- Evitar desníveis interiores; - Assegurar materiais adequados e apoios necessários nas escadas interiores; - Garantir iluminação em todos os compartimentos.	- Diminuição de elementos que desploem quedas na habitação.	:: Decreto-Lei n.º 163/2006, de 08 de agosto (Acessibilidades)	Evitar quedas	
		- Diminuição de problemas decorrentes de infiltrações; - Isolar termicamente as habitações;	- Melhoria da qualidade do ar interior; - Aumento do conforto térmico interior (esta questão é particularmente sensível já que na necessidade de aquecer ou arrefecer mecanicamente a habitação, os fatores socioeconómicos são relevantes).		:: Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de agosto de 1951 (RGEU)	
3. Problemas decorrentes do edifício confrontante (infiltrações originadas em edifícios vizinhos).	:: Interioridade das casas em relação à rua;	- Colmatar as empenas expectantes (aumento de área das habitações; aumento do pé-direito das habitações).	- Melhoria de condições urbanísticas; - Melhoria das condições das habitações.	:: Código Regulamentar do Município do Porto		
		- Aumento da exposição solar da fachada (pela desobstrução dos anexos); - Melhoria das condições de permeabilidade do solo.	- Diminuição do desconforto térmico; - Diminuição do impacto construtivo no meio ambiente pela		:: Decreto-Lei n.º 38 382, de 7 de agosto de 1951 (RGEU) :: PDM Porto	
4. Sobreocupação dos pátios, que resulta em: :: problema de escoamentos das águas dos pátios; :: falta de iluminação natural; :: exposição a materiais contaminantes.	:: Pavimento altamente impermeável; :: Densificação decorrente da edificação sobre o pátio;	- Recurso a dispositivos técnicos que aproximem as condições da ilha às necessárias em situação de incêndio - Aumentar o número de acessos à rua.	- Diminuição dos fatores de risco de incêndio.	:: Decreto-Lei n.º 224/2015, de 09 de outubro (incêndios)		
5. Incompatibilidade das construções existentes com um cenário de incêndio.	:: Situação de impasse no interior do logradouro (por norma, existe um único acesso à ilha).					
PRINCÍPIOS ORIENTADORES PARA A AVALIAÇÃO URBANÍSTICA DAS ILHAS		a. Aumento da área das casas, pela redução do número de frações e/ou aumento do número de compartimentos de cada casa. b. Adoção de soluções arquitetónicas e construtivas que: • mitiguem barreiras arquitectónicas; • tornem eficaz as soluções construtivas existentes. c. Compatibilizar a qualificação da ilha com a qualificação da sua envolvente, através: • da salvaguarda da relação com parcelas confrontantes, no que respeita a altura de empenas e muros de vedação; • do aumento da permeabilidade do solo, através da diminuição da ocupação do interior do logradouro; • da adoção de medidas que reduzam a propagação do fogo, facilitem a evacuação dos espaços e a ação dos bombeiros.				



ÁREA CONSTRUÍDA E ÁREA LIVRE

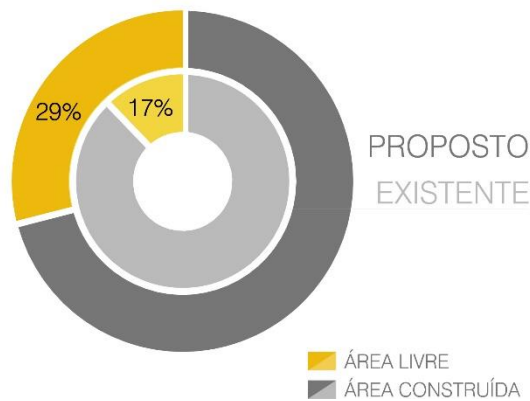


Figura 5. Diagramas das quatro ilhas em estudo: comparação das áreas existentes e propostas às do RGEU e aumento da área livre no interior dos logradouros (fonte: autores).

São esses critérios:

- Aumento da área das casas, pela redução do número de frações e/ou aumento do número de compartimentos de cada casa. Este aumento, por aproximação às áreas previstas pelo RGEU, significa também o aumento da área da superfície da fachada o que possibilita aumentar o número de vãos e, assim, aumentar a iluminação natural e a ventilação das casas;
- Adoção de soluções arquitetónicas e construtivas que:
 - mitiguem as barreiras arquitetónicas e permitam adequar a habitação aos seus habitantes;
 - tornem eficaz as soluções construtivas existentes.
- Compatibilizar a qualificação da ilha com a qualificação da sua envolvente, através:
 - da salvaguarda da relação com parcelas confrontantes, no que respeita à altura de empenas e muros e vedação;
 - do aumento da permeabilidade do solo, através da diminuição da ocupação do interior do logradouro;
 - da adoção de medidas que reduzam a propagação do fogo, facilitem a evacuação dos espaços e ação dos bombeiros.

Validação da metodologia a partir de casos reais

Como já verificámos, a configuração das ilhas varia de território para território, o que significa que os critérios definidos terão diferentes manifestações em função da ilha. Em termos práticos, esta é uma abordagem específica que resulta num trabalho interessante, em termos disciplinares, para os arquitetos.

Mas antes de aproximar à lente projetual, interessa perceber, através de casos reais, como se ilustram os princípios metodológicos enunciados nas diversas situações. Os casos abordados, para além da utilidade de demonstrarem a aplicabilidade destas ideias, caracterizam-se pela variedade de soluções que representam (diferentes configurações da relação entre casa, espaço de acesso e espaços livres).

Ocupação do interior do quarteirão

Os quatro casos representados (figura 6) ilustram diferentes modos de desdensificação do interior do quarteirão. Podemos definir um primeiro conjunto de situações que consistiram na ocupação dos espaços livres originais, sejam os pátios localizados frente às casas, do outro lado do corredor, (A) sejam os pátios centrais, solução mais incomum apresentada em (B). Um segundo conjunto consiste na ocupação progressiva dos pátios que se criaram a partir da demolição de uma em cada duas casas durante a ação de salubridade da década de 40, que permitiu o aumento das áreas úteis das casas que não foram demolidas (C e figura 7). O último caso ilustra uma ilha onde, apesar de não haver anexos ilegais, a demolição de parte do edificado (uma casa e as casas de banho) é essencial para dar ao conjunto condições de habitabilidade (D). Estas demolições permitem, por um lado, libertar o interior dos quarteirões com todas

as mais-valias já enunciadas, mas, por outro, a eliminação dos anexos implica a desaparecimento de áreas necessárias para os moradores, razão que subjaz às ampliações realizadas e que não devem ser ignorada. Um dos critérios propostos, o aumento das áreas das habitações, poderá ser a solução para integrar os espaços correspondentes aos anexos. Assim, a estratégia de agrupamento de casas e/ou do aumento do número de pisos com vista ao aumento das áreas das casas pode ser a oportunidade de garantir espaço para todo o programa necessário para os habitantes.

O trabalho em corte

O trabalho em corte apresenta uma importância relevante porque permite incidir sobre duas dimensões relevantes na reestruturação destes conjuntos. A primeira delas permite explorar fórmulas onde, com maior ou menor densidade, é possível aumentar a superfície de fachada. O corte longitudinal representado na figura 8 apresenta uma situação onde, à fachada corredor das casas de ilha, é acrescentada uma segunda e por vezes uma terceira fachada que permitem resolver com facilidade vários dos problemas das ilhas: iluminação e ventilação transversal, permeabilidade do solo, acessibilidade, mas também redução do risco de propagação de incêndios por um maior afastamento entre coberturas e fachadas.

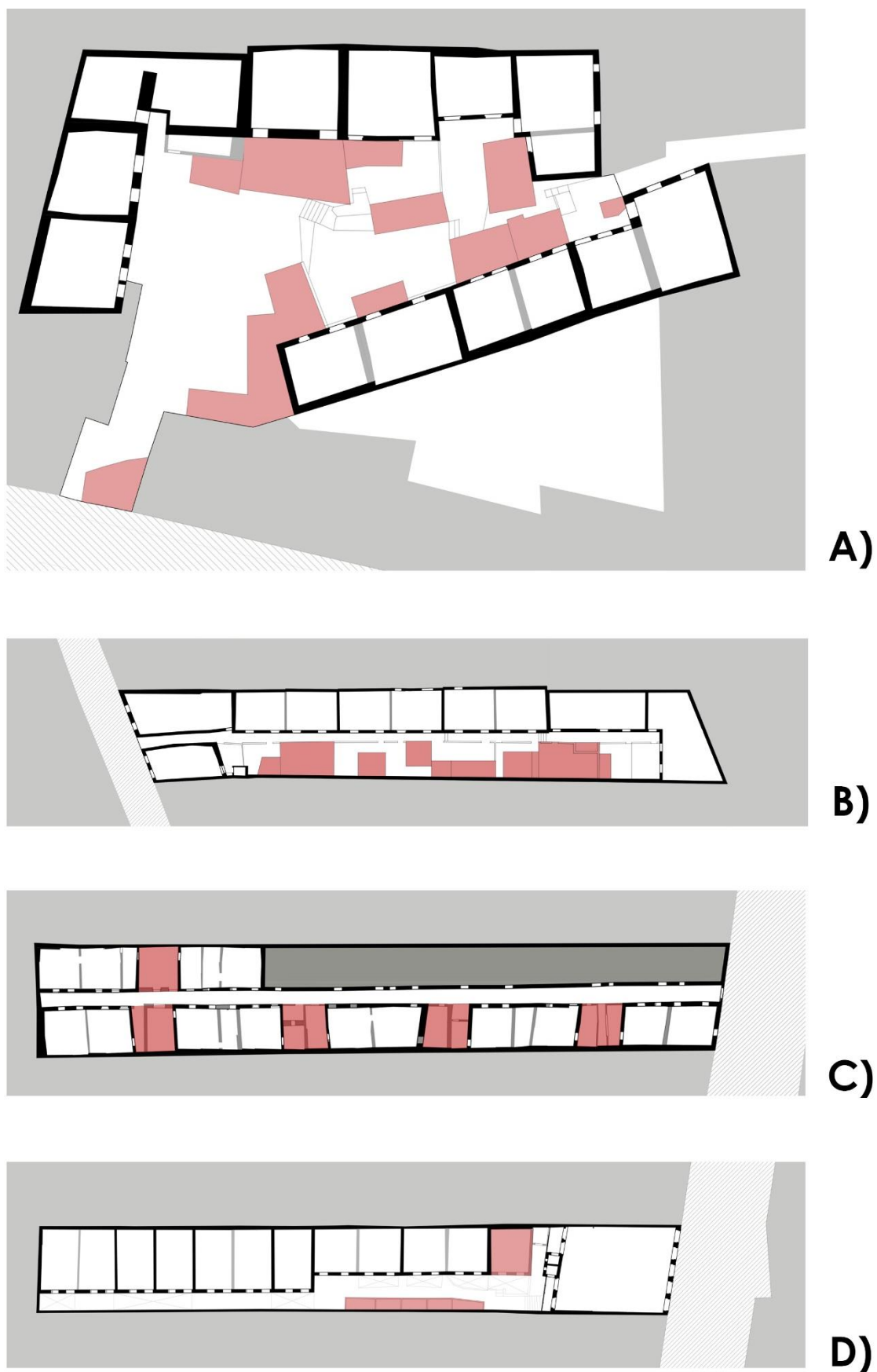


Figura 6. Esquema de ocupação em planta: existente, proposto e demolições (a vermelho) (fonte: autores).

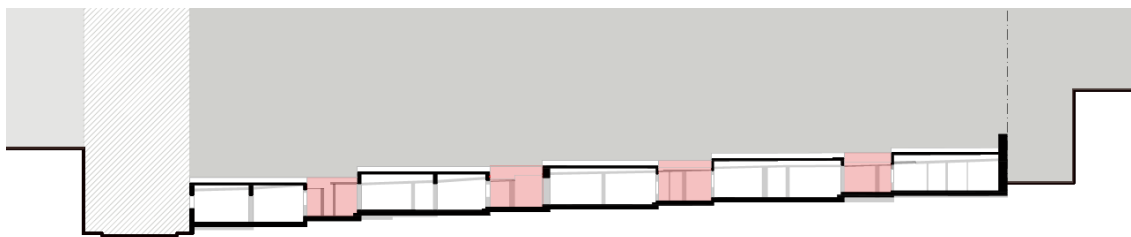


Figura 7. Esquema de ocupação em corte: relação do interior da ilha C com a envolvente (fonte: autores).

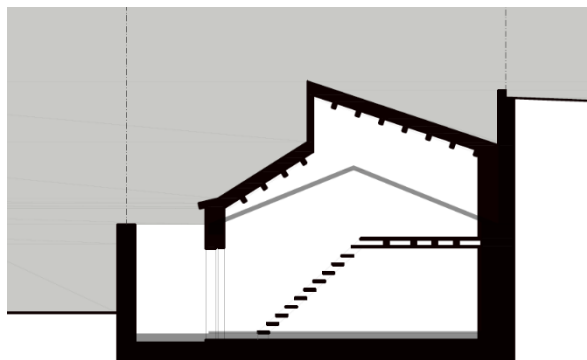


Figura 8. Esquema de ocupação em corte: relação do interior da ilha D com a envolvente. (proposta de BAAU, fonte: autores).

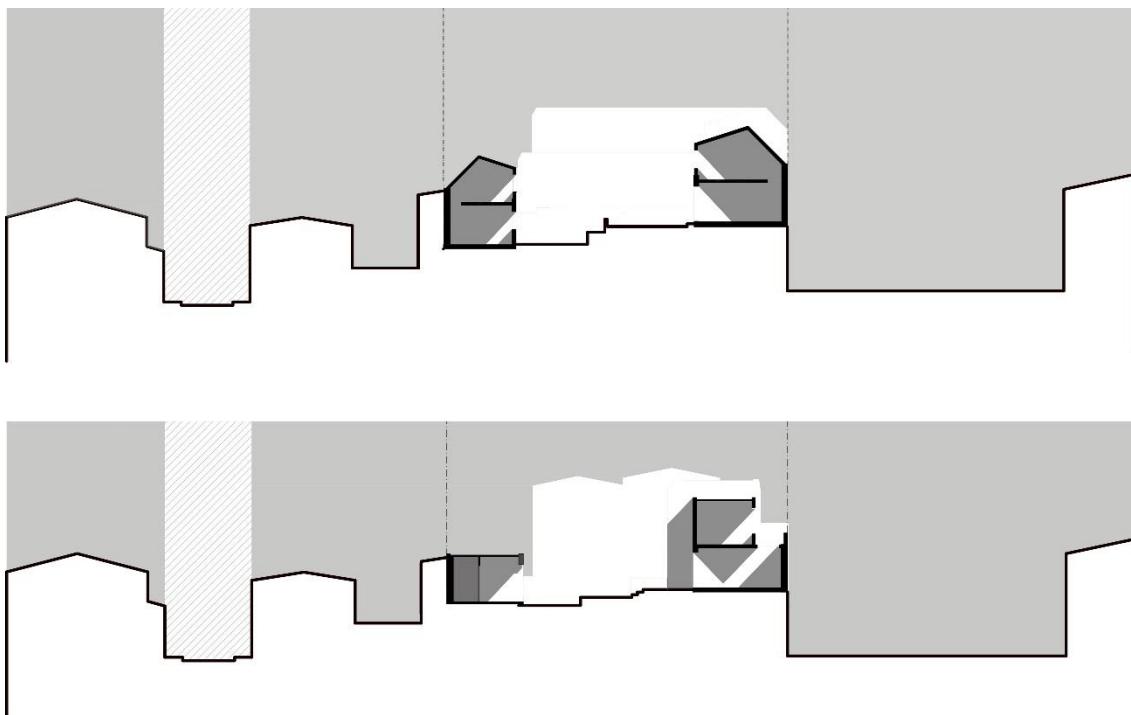


Figura 9. Esquema de ocupação em corte: relação do interior da ilha com a envolvente (fonte: autores).
Figura superior (A1): proposta realizada pela equipa Merooficina. Figura inferior (A2) proposta realizada pela equipa AmaisA arquitetos.



Figura 10. Esquema da organização do módulo (fonte: autores)

A segunda dimensão refere-se às relações de confronto entre a ilha e as parcelas adjacentes. A figura 9 mostra uma ilha onde a empena existente permitiu elevar a altura da habitação, contribuindo para a colmatação da parede de meação da ilha vizinha. A figura 10 ilustra duas soluções diferentes para uma mesma ilha, onde a necessidade de ampliar as áreas das habitações foi feita à custa do aumento da altura de algumas construções, sem alterar as alturas de meação preexistentes com as parcelas vizinhas, contudo:

- A solução apresentada em A) mostra o desenho de uma cobertura de duas águas irregulares, permitindo um pé direito confortável na grande maioria do piso superior, mas criando um problema de escoamento das águas pluviais, que não poderão ser drenadas para as parcelas vizinhas e se concentrarão naquela zona podendo criar fragilidades construtivas.
- A solução apresentada em B) resolve este problema afastando a volumetria do piso superior da parede de meação, contribuindo para uma melhor iluminação do compartimento do piso inferior, já que este afastamento permite abrir um vão horizontal.

A sistematização das soluções

Apesar as diferentes estratégias de ocupação da parcela produzirem morfologias diversificadas de ilhas muito condicionadas pela forma da parcela original, existe tendencialmente uma padronização da configuração das casas de ilha: espaços exíguos, posicionados lado-a-lado, com uma só fachada, construídos sobre as paredes de meação dos lotes. Não só estas características se repetem de ilha para ilha, mas dentro de cada ilha, por norma, cada casa repete as características das restantes. Esta padronização espacial permite sistematizar soluções que integrem os critérios já várias vezes mencionados neste artigo. Esta sistematização poderá originar soluções modulares que garantam a redução dos custos das intervenções.

Os casos estudados permitem avançar com duas ideias: por um lado, as soluções modulares, por agruparem cozinha e casa de banho, facilitam as questões infraestruturais da habitação; por outro lado, dentro das soluções modulares, é possível distinguir duas abordagens. As primeiras apostam no desenvolvimento do módulo paralelamente à fachada (ilhas A1 e D), o que permite concentrar mais áreas sociais e quartos junto da iluminação e a ventilação. As segundas

(ilhas C e A2) sugerem o desenvolvimento do módulo perpendicularmente à fachada, o que permite a iluminação das cozinhas a partir da fachada, deixando em aberto a possibilidade de ventilar as casas de banho a partir da cobertura.

Conclusões e interrogações

Na base deste artigo reside uma ideia força: o direito à habitação não está na circunstância de todos terem à sua disposição alojamento de acordo com as suas capacidades económicas, mas antes no facto de todos terem garantido o acesso a habitações que outorguem direitos e garantias em pé de igualdade. A reabilitação urbana deveria ser um nivelador social onde a qualificação do território, a equiparação das condições de habitabilidade aos standards e a fixação das populações em áreas de centralidade são três elementos que devem acontecer em simultâneo, sendo esse o campo de atuação em que faz sentido o investimento de recursos públicos, financiando projetos e obras.

Ao longo do texto, foram evidenciados três aspetos estruturantes deste plano de ação: um, o papel que o poder público pode ter para desencadear estes processos; dois, a possibilidade de usar as ferramentas existentes para viabilizar as operações; três, o variado leque de soluções possíveis e de qualidade. A partir de casos específicos, foi ilustrado de que maneira emerge o quadro de avaliação proposto, o que serviu para demonstrar que as ilhas podem continuar a contribuir para a diversidade física e social sem ter de abdicar de cumprir parâmetros que garantem áreas mínimas, condições de iluminação e ventilação, segurança estrutural e contra incêndios, bem como soluções tipológicas que trazem para as operações mais valias em qualidade espacial e habitabilidade (figura 11).

Contudo, apesar da diversidade e rigor das soluções apresentadas estes exemplos estão ainda longe de serem materializados ou de darem resposta a todas as situações que encontramos no território. Como afirma Kzure-Cerquera: “Com o propósito de desenvolver práticas de urbanização em que

o indivíduo e a urbe interajam – para a construção e uma melhor qualidade das relações sociais, do meio ambiente e garantia da identidade e da memória do lugar- torna-se urgente para o planeamento urbano reconhecer as diferentes conexões entre os fragmentos da cidade associando, também, procedimentos de mobilização social aos instrumentos e parâmetros urbanísticos dispostos em legislações flexíveis e modernas” (Kzure-Cequera em Silveira, Fernandes e Pellegrini, 2014).

Emergem, desta maneira, três linhas de ação futuras para tentar exponenciar o impacto desta estratégia no terreno:

- Por um lado, um trabalho na área do projeto, no sentido de inovar, acumular, sistematizar e transmitir conhecimento que permita responder de maneira assertiva ao atual aumento dos preços da construção, sendo o trabalho nas áreas da arquitetura e da engenharia essencial para evitar que o ónus não caia sobre a qualidade espacial das soluções.
- Por outro lado, a diversificação do leque de soluções à disposição do cidadão comum. As oportunidades existentes são vastíssimas e garantir o acesso a essas oportunidades passa por reduzir as distâncias entre o território e as instituições, promovendo um diálogo contínuo que garanta o acesso às ferramentas existentes e a criação de novas alternativas ao abandono ou venda da propriedade.
- Finalmente, a estabilização do quadro de referência legal, regulamentar e fiscal, de modo a que a definição das estratégias de abordagem às operações de reabilitação seja mais simples, permitindo uma maior clareza, assertividade e previsibilidade na comunicação com os diversos intervenientes, garantindo a sua confiança e adesão. O objetivo último deste trabalho é que deixe de ser necessário, ou seja, que a resolução deste problema deixe de ter o caráter de exceção.



Figura 11. Gênese, evolução e proposta de intervenção para um caso específico da ilha na rua das Antas, n.º 52 (fontes: Lemos, 1914; José Pedro Silva, 2017; Tiago Delgado, 2018; Merooficina, 2018).

Agradecimentos

Aos estudantes finalistas do mestrado de arquitectura da FAUP, integrantes na linha de investigação PePOL: João Gonçalves, Jorge Guimarães, Paula Reis, Sara Oliveira e Vitor Almeida; às arquitetas Ana Pinheiro e Rita Lopes e ao Dr. João Magalhães.

Créditos

As peças gráficas edificadas por “elaboração própria” foram produzidas pelos seguintes membros: João Gonçalves, Jorge Guimarães, Paula Reis, Sara Oliveira e Vitor Almeida. Estes elementos integram a linha de investigação PePOL – Práticas e Políticas para o Desenvolvimento Local, pertencente ao grupo Morfologias e Dinâmicas do Território do Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismos da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Notas

¹ Sublinhe-se que o afastamento das ilhas face à rua, tornando-as invisíveis em relação ao espaço público, contribuiu tanto para acentuar a

segregação socio-espacial como para a proliferação de ampliações clandestinas que, apesar de darem resposta a necessidades básicas dos moradores, consolidaram um habitat precário, pouco salubre, sem privacidade nem comodidade.

² Plano público que teve por objectivo promover a construção de um conjunto de bairros de habitação social, num total de 6000 fogos, maioritariamente em áreas de futura expansão urbana para realojamento de população retirada de ilhas a demolir (CMP, 1966).

³ Ação municipal desenvolvida entre 1940 e 1943 caracterizada pela demolição de uma casa de ilha em cada três, com o objetivo de garantir a cada casa duas fachadas ventiladas (CMP, 1956).

⁴ O Processo SAAL Norte seguiu um padrão de intervenção característico que abrangia várias fases: primeiro, a avaliação física e social dos locais a intervir; segundo, a identificação de terrenos públicos vagos onde se pudesse construir rapidamente edifícios novos que realojassem temporariamente os residentes nas ilhas; finalmente, a intervenção sobre as ilhas libertadas, no sentido de melhorar as suas condições de habitabilidade e aí alojar novamente inquilinos. Contudo, a brevidade do programa fez com que

só se chegassem a materializar os dois primeiros passos (a cujos resultados ficou associada a imagem do processo SAAL) não tendo sido concretizada, apesar de existirem projetos e estudos prévios, nenhuma intervenção sobre as ilhas (Varea Oro, 2014).

⁵ Processo Revolucionário em curso (1974-1976).

⁶ De facto, verifica-se um aumento da procura deste tipo de habitações, sendo que cerca de 20% dos actuais residentes em ilhas são-no há menos de cinco anos (Habitar Porto & CMP, 2019). Este aumento é, em parte, explicável pelas consequências que a crise económica iniciada em 2008 e, as políticas associadas ao Programa de Assistência Económica e Financeira que o país atravessou de seguida, assim como pelo recente aumento dos valores das rendas no Porto que, entre 2015 e 2018 subiram mais de 30% (consulta sobre índice de rendas residenciais no Porto, Confidencial Imobiliário).

⁷ Ver mais em: Varea, Viera (2018).

⁸ Foi o caso de iniciativas públicas como o programa das Casas Destinadas ao Alojamento de Classes Menos Abastadas que tentaram mobilizar, sem sucesso, a iniciativa privada (cf. Teixeira, 1992; De Matos, 1994; Pereira, 2003)

⁹ Autores como Alejandro Grimson denunciam os perigos da valorização de uma alegada comunidade e dos seus supostos modos de vida sem refletir sobre as desigualdades que estrutura a dita comunidade (Grimson, 2001).

¹⁰ “*Enquanto que em 1899 existiam 1048 ilhas, com 11129 casas, alojando 50000 pessoas, em 1909 o número de ilhas tinha aumentado para 1200, com 12000 fogos, e em 1929 o seu número tinha aumentado para 1301 ilhas com 14676 casas*”. Teixeira (1994).

Referências

Blog “Do Porto e não só” (n.d.). Disponível em doportoenaoso.blogspot.com [consultado em 2014].

Borges Pereira, V. (2003). Uma imensa espera de concre-tizações...: ilhas, bairros e classes laboriosas brevemente perspectivadas a partir da cidade do Porto. *Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, vol. 13.

CMP (1956). Plano de Salubridade das Ilhas do Porto. Porto, CMP.

CMP (1966). Plano de Melhoramentos: 1956-1966. Porto, CMP - Direção de Serviços do Plano de Melhoramentos.

Código Regulamentar do Município do Porto, na sua versão atual.

Confidencial Imobiliário (n.d.), *Dados estatísticos sobre preços de transacção e contratos de arrendamento de imóveis residenciais*. Disponível em: <https://confidencialimobiliario.com> [consultado em agosto de 2018].

De Matos, F. L. (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. *Análise Social*, pp. 677-695.

Filipe, B.C.S.M. (2019). Tese de mestrado integrado em Arquitetura, “A cidade de dentro: um futuro para o bairro do Silva”, FAUP.

Grimson, A. (2011). Los límites de la cultura. *Crítica de las teorías de la identidad*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Instituto Geográfico do Exército (n.d.). Voo 1974.

Kzure-Cerquera, H. em Silveira, C. B., Fernandes, T. M., Pellegrini, B. (2014). Cidades Saudáveis? Alguns olhares sobre o tema. Rio de Janeiro, Editora Fiocruz.

Lemos, A. G. F. (1914). Contribuição para o estudo da higiene do Porto – ilhas. Porto, Imprensa Nacional de Jayme Vasconcellos.

Plano Diretor Municipal do Porto, na sua versão atual.

RGEU - Regulamento Geral das Edificações Urbanas (1951). Decreto-Lei n.º 38382/51, de 7 de agosto, na sua versão atual.

RJUE - Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação (1999). Decreto-Lei n.º 555/1999, de 16 de dezembro, na sua versão atual.

RJRU - Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (2009). Decreto-Lei n.º 307/2009, de 23 de outubro, na sua versão atual

RERU - Regime Excecional para a Reabilitação Urbana (2014). Decreto-Lei n.º 53/2014, de 8 de abril.

Habitar Porto e CMP (2019). Relatório final do “Levantamento e caracterização de núcleos residenciais designados como ‘ilhas’, localizados na área da ARU de Campanhã – Estação”, realizado para a Direção Municipal de Urbanismo da CMP, Porto.

Silva, F. C. O. (2018). Projeto de reabilitação de ilha n.º52 da rua das Antas, na unidade curricular

de Projeto III, 2018/2019. Tese “Reabilitação (i)material da ilha: a ilha das Antas, nº 52”

Silva, J. M. (1905). DS Foto0119 – [Vista geral das casas]”. Referência PT/FIMS/MSMS/Foto0119. Disponível em <http://arquivoatom.up.pt/index.php/dqo80> [consultado a 15 de julho de 2019].

Silveira, C. B., Fernandes, T. M., Pellegrini, B. (2014). Cidades Saudáveis? Alguns olhares sobre o tema. Rio de Janeiro, Editora Fiocruz, pp.59.

Teixeira, M. C. (1992). As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940. *Análise Social*, pp. 65-89.

Teixeira, M. C. (1994). A habitação popular no século XIX – características morfológicas, a transmissão de modelos: as ilhas do Porto e os cortiços do Rio de Janeiro. *Análise Social*, vol. XXIX (127).

Teixeira, M. C. (1996). Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Turner, J. F. C. (1976). *Housing by people*. London, Marion Boyars.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

Neither perpetuate nor eradicate: a transitional proposal for the ilhas of Porto

Abstract. *The ilhas of Porto are housing structures which have arisen with the industrial revolution and remain in this city with a large presence. We estimate that, nowadays, these structures accommodate around 10.000 people with low resources and precarious conditions that would not find dwelling neither on the private markets nor on social lease. This article will dismantle a common conceptual idea: in the interventions on these urban structures, it is more democratic and culturally interesting to avoid the urban regulation parameters and procedures, that are unavoidable in other morfo-typologies. We defend that is exactly the fulfillment of these parameters, and not so much the alleged respect to the lifestyle, the factor that allows greater fairness in the clear access to social rights. This article presents a preliminary analysis and conclusions, based on real cases in progress, that support the creation of a set of guiding principles for urban analysis on ilhas. These principles are being developed by the City Council in partnership with an academic entity and a non-profit organization. These guidelines aim to support technicians involved in the design and licensing procedures associated with the rehabilitation on ilhas. Thus, leveraging on the already existing urban centrality, these aim at guaranteeing minimal conditions of health, safety and accessibility.*

Keywords: *Ilhas of Porto, spatial and social segregation, urban rehabilitation, social rights, adequate housing.*

Editor responsável pela submissão: Julio C. Borello Vargas.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.



PERSPETIVAS

Debate sobre temas fundamentais
em morfologia urbana

A Arquitetura como organismo e processo

Giuseppe Strappa. Università degli Studi "La Sapienza" di Roma, Itália.

Tradução: **Higor Ribeiro da Costa.**  Universidade Estadual de Maringá, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Maringá, PR, Brasil. E-mail: chr94@outlook.com

O texto a seguir foi publicado no livro 'Nuovo Realismo/Postmodernismo. Dibattito aperto fra Architettura e Filosofia' (fig. 1), de Paola Gregory (Roma, Officina Edizioni, 2016, pp. 163-172). Seu autor, Giuseppe Strappa, é hoje um dos nomes mais proeminentes da escola italiana de morfologia urbana. Neste texto, Strappa demonstra como a arquitetura faz parte de um contexto amplo, em que as edificações e as cidades são geradas por meio de processos formativos em diferentes escalas, e que é necessário compreender e sintetizar o legado arquitetônico que recebemos do passado, e os novos materiais e tecnologias que surgem a cada dia (nota do tradutor).

A Arquitetura como Organismo e Processo

Participo deste debate como arquiteto e docente de projeto. Portanto, resguardo-me de entrar no mérito de considerações que dizem respeito a uma disciplina complexa e muito diferente da minha, como a filosofia. Gostaria, porém, de fazer algumas considerações que podem expor o ponto de vista, certamente parcial, de um projetista.

Direi desde já que sempre desconfiei um pouco do recente entusiasmo pelas disciplinas filosóficas, muitas vezes demonstrado pelos arquitetos. Não que a filosofia não tenha que ver com a arquitetura, obviamente. Uma vasta literatura demonstra o contrário, das reflexões de Ludwig Wittgenstein àquelas de Martin Heidegger e às de Jaques Derrida. Ou como o trabalho de alguns colegas que se dedicaram com grande competência ao tema, como Paola Gregory. Certamente a filosofia também tem lugar certo no grande crisol dos materiais que os arquitetos empregam, mais ou menos desenvolvendo, para construir o próprio *corpus* disciplinar – que hoje, todavia, parece um *collage* bizarro de conhecimentos discrepantes.

Observando bem, no mundo em que vivemos nada é estranho à arquitetura, que possui uma natureza própria, apaixonada, empática, indagadora, formada através de uma prática que, sintetizando coisas e ideias, talvez seja a característica específica da nossa área, do nosso 'ofício'! Por essa razão, penso que a verdadeira questão epistemológica na arquitetura não é tanto a busca ansiosa pelo

escambo entre as disciplinas – para nós desde sempre necessário e inevitável –, quanto uma delimitação, um reconhecimento lógico e metodológico do cerne científico da pesquisa e da prática projetual.

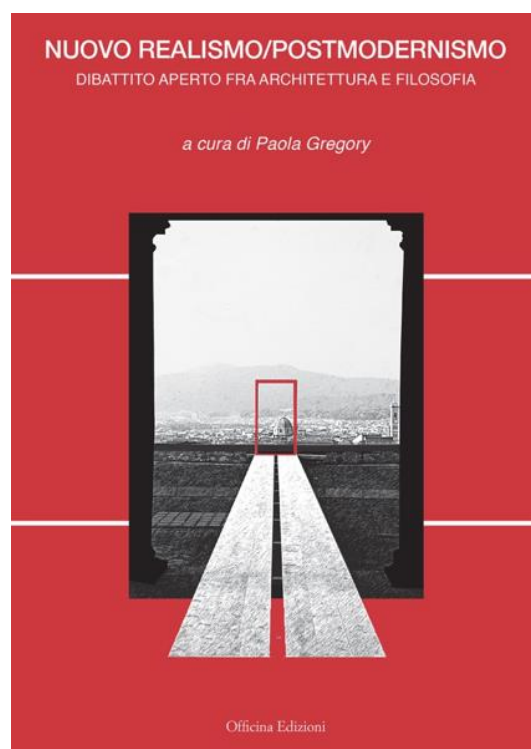


Figura 1. Capa do livro de Paola Gregory (editado pelo autor) (fonte:

<http://www.philarch.org/it/>. Consultado em junho de 2019).

Por isso, creio que o tema abordado neste encontro – o relacionamento com a realidade, da qual a arquitetura não pode ser um mero espelhamento – se coloque em uma zona historicamente determinada e acometa diretamente nosso trabalho. Isso diz respeito, a meu ver, às condições nas quais

trabalhamos diariamente – e sobre as quais ocorre fazer uma séria reflexão.

Há poucos dias, por ocasião da abertura do ano acadêmico na Normale di Pisa,¹ Salvatore Settis colocava o problema das formas de comunicação – reais ou virtuais – a propósito dos objetos expostos nos museus. Citando o livro do historiador Steven Conn – intitulado nada menos que *‘Do museums still need objects?’* –,² Settis laicamente notava a crescente desconfiança na capacidade do objeto de transmitir conhecimento. Segundo ele, as tecnologias informáticas possuem uma verdade que não quer ser equivalente àquela da coisa real; uma verdade que pretende pôr-se como uma realidade de grau superior. Assim, defronte ao turbilhão de informações que um simples computador pode fornecer, o objeto torna-se monótono, no sentido literal do termo.

Provavelmente isso é verdadeiro; e, como notado, considerações como essas parecem ter aberto – por extensão – novos horizontes às pesquisas feitas por arquitetos. Pesquisas, porém, que se concluem, invariavelmente, em êxitos analógicos, sem atacar a essência do problema.

Se essa estrada é oportuna ou não, depende da definição que damos à arquitetura. Em sua participação, Renato Capozzi afirmou que devemos ter a coragem de exprimir a nossa própria definição de arquitetura – pois, de outro modo, não nos entendemos. Assim, buscarei fazê-lo.

Sei que a minha opinião a esse respeito não é compartilhada por alguns colegas, mas creio que a dificuldade deste debate esteja precisamente na explicação do papel da arquitetura como disciplina. Por definição, a arquitetura é estritamente ligada à noção de materialidade do nosso ofício – noção complementar àquela de processualidade; ligada ao valor do ato julgado enquanto concluído, independentemente de propósitos e conjunturas que o determinam.

Podemos discutir se esse liame pode se chamar de realismo ou não – e como esse liame se coloca entre outros tantos ‘realismos’. Porém, creio que o evidente processo de abstração dos dados concretos – próprio da nossa área – não constitui uma nova estrada, mas um dos problemas ainda urgentes da arquitetura contemporânea.

Certamente a arquitetura *também* é comunicação, arte, mercado. Mas, por definição, a arquitetura não representa, comunica ou reflete a realidade: *ela é a realidade*. Arquiteturas são os espaços e as paisagens dentro das quais nós vivemos. São as construções, as estradas, as praças que nós habitamos.

Mesmo o desenho mais abstrato tem sentido arquitetônico se se relaciona com um projeto de transformação, com uma ideia de futuro. O valor que possui em si é uma outra coisa.

Creio que, por mais fluido que possa ser hoje o centro das disciplinas, e por mais incertos que possam ser seus limites, a arquitetura – mais do que outras áreas do conhecimento – deve redefinir seu próprio estatuto e suas especificidades.

Para podermos cultivar novas formas de combinação entre as diversas áreas, devemos refletir sobre as especificidades, sobre os caracteres que distinguem o nosso trabalho. E isso, precisamente, porque sua natureza sincrética corre o risco de se perder sob o ataque de tantas especializações com os quais ela tende a se identificar. O fascínio que estas áreas específicas exercem sobre os arquitetos é mais um dos nossos problemas.

Naturalmente, o projeto também está dentro dessa especificidade concreta da arquitetura. O projeto faz parte da realidade da arquitetura.

Peço permissão aos filósofos para, nesse momento, tentar interpretar o papel do projeto – à luz do que foi dito aqui por Maurizio Ferraris sobre a noção de documentalidade.³ Sob esse ponto de vista, o projeto é um objeto social, mas é-o somente enquanto produto que não resulta apenas do trabalho do arquiteto – como observava Franco Purini. Diversos atores, como setor financeiro, contratantes, normativas, intervêm na definição de um projeto, segundo um procedimento que tem seus próprios costumes, regras e rituais como prática de negociação e mediação. A arquitetura não é apenas processo, mas também procedimento; e se insere numa sequência de normas e formalidades. Às vezes, os usuários finais intervêm em algo, e, só por último, o arquiteto. A conclusão é um contrato. Essa é, se quisermos colocar assim, a parte imaterial – e nem por isso menos concreta – da realidade da arquitetura, que,

no fim, é traduzida pelo projeto e registrada criticamente em sua redação gráfica.

Tal representação gráfica é um registro que tem diversas formas de circulação. Uma das possíveis formas de comunicação e escambo é aquela administrativo-burocrática. Outras formas de circulação também ocorrem, como aquela técnico-administrativa, ou como aquela estético-artística, que tem um circuito próprio – que é o da crítica, das publicações, etc. Certamente todas são formas de registro. Porém, para o arquiteto, o artefato é uma outra coisa: é o modo através do qual a imaterialidade do contrato torna-se, concretamente, uma matéria à qual dar forma.

E, assim, chegamos ao cerne do problema. Nós nos ocupamos de *forma*. Isso sob dois aspectos aparentemente divergentes.

O primeiro é aquele da percepção, da αἴσθησις (aísthēsis), que, hoje, é o mais cultivado pelos arquitetos em suas modas. Modas que, de tempos em tempos, são ligadas à arte ou à ciência. Veja-se, por exemplo, a recente tendência em direção às neurociências. O segundo aspecto, bem mais complexo e menos cativante, é o da morfologia, do λόγος (loghos), do estudo da forma como aspecto visível de uma estrutura e das escolhas que dela derivam; a forma como *formação* que pressupõe um *processo formativo* que pode ser conhecido e indagado racionalmente.⁴

Essa subdivisão, porém, é reducionista. Ela exprime, na realidade, os polos de uma díade de termos opostos e complementares. Uma das definições de forma mais pertinentes aos estudos de morfologia – proposta precisamente por um estudioso de estética, Luigi Pareyson – demonstra isso.

Para ele, a forma é um organismo e, enquanto tal, é *formada e formante*, com leis próprias, internas, que ligam as partes em uma unidade. Para nós, esta definição é de grande interesse; e é tudo, menos neutra.

Isso significa ler o território como organismo territorial – como arquitetura na qual cada elemento se vincula ao outro numa relação de necessidade – ligado ao relevo e ao uso do solo. Significa reconhecer as capacidades formativas próprias do território, mesmo que suas condições estejam aparentemente fragmentadas e dispersas; reconhecer a atitude de reconstruir uma nova organicidade,

ainda que instável. E isso considerando a paisagem não apenas em seus aspectos ligados à percepção, mas como aspecto visível de estruturas territoriais em transformação.

O mesmo vale para o organismo urbano – em diversas escalas –, para os tecidos edificados, para os edifícios: a forma da cidade como processo em desenvolvimento e em contínua evolução. Mesmo os edifícios podem ser vistos como organismos edilícios, nos quais a forma é o êxito de um processo permanente de transformação. Isso da matéria ao material, aos elementos, estruturas e sistemas que colaboram entre si para formar – *dar forma* – à realidade construída.

Portanto, o aspecto da arquitetura que percebemos pode ser considerado como um estado provisório de equilíbrio dentro de um desenvolvimento contínuo, de um processo de transformações que não para. A obra arquitetônica é seu próprio processo de formação – que não se interrompe, mas que encontra uma unidade e completude temporárias, um momento de equilíbrio no qual ‘a forma se acalma e se recolhe em seu conjunto’.⁵

Esta noção de forma-formação tem consequências diretas no projeto e no ensino de projeção. Buscarei expor o problema precisamente de um ponto de vista didático – aspecto particular que, a meu ver, explica bem as condições gerais nas quais operamos.

Nossos livros de arquitetura moderna e contemporânea deveriam expor aos estudantes como os modos de produção atuais se formaram e quais os seus problemas. Porém, na realidade, tais livros constituem interpretações de interpretações desvinculadas dos dados concretos. No cerne de tais livros, raramente encontramos a fisicidade das obras de arquitetura, de construções inseridas no grande fluxo das transformações em andamento. Ao contrário, encontramos figuras exemplares de arquitetos e seu modo pessoal, heroico, de produzir ideias e intuições – de produzir o conceito que outros irão traduzir em construção. Ou seja, essa ainda é a história consoladora, a ‘história monumental’ de que falava Nietzsche: a história do passado exemplar, mesmo recente, e dos modelos a imitar. Ao invés disso, seria útil conhecer a realidade construída em sua evolução concreta, prática.

Refletindo sobre ela, é possível construir a teoria – como tentarei explicar.

Nesse ponto, nossa Faculdade possui uma grande tradição. Tradição, porém, já abandonada na prática.

A ‘crítica operativa’ de Bruno Zevi e a ‘história operante’ de Saverio Muratori são aspectos diversos do problema comum de leitura da história. História que também é história do espírito, mas voltada ao mundo material das ações humanas. Voltada aos acúmulos de experiências, explorações e experimentos sobre o modo de edificar e habitar o espaço.

Na realidade, há algum tempo, também a arquitetura se tornou a sede de um processo de progressiva separação – assim como os objetos de museu discutidos por Settis. Nós nos afastamos gradualmente das coisas que deveriam ser a matéria mesma da interpretação.

Esse fenômeno não é de hoje. A *exegese* do texto desapareceu. O estudo do construído de fato, do edifício, a análise da formação do seu significado – que muitas vezes contém também a explicação de sua poesia – jamais aparece, se não com poucas exceções. Essa operação, em teoria, é delegada a outras disciplinas, ‘complementares’ ao projeto.

Além disso, mesmo que a arquitetura seja sincrética por natureza, a sua ciência não é a soma de outras ciências. Por isso, o arquiteto deveria extrair um sistema próprio de conhecimento a partir da *exegese* do texto. Texto que, para nós, é o mundo construído em desenvolvimento, as cidades, o território, vistos em seu contexto histórico e social. Isso serviria para retornar à origem das coisas, aos verdadeiros problemas da nossa atividade. Talvez nossos amigos filósofos fiquem horrorizados, mas, para os arquitetos, a teoria não é uma série de princípios gerais, racionalizados e rigidamente coerentes entre si; princípios dos quais deduzir logicamente indicações de como agir. É uma coisa muito menos cristalina. É estratificação de experiências, generalização daquilo que se faz, que serve em um certo momento da atividade positiva do projetar: é útil para refletir sobre o próprio agir, para dar coerência e também para explicar aquilo que se está produzindo.

Em última análise, para um arquiteto, a teoria é ainda a tentativa de sistematização da

experiência que, com muito trabalho, tenta trazer o aspecto fragmentado e particular de cada gesto à totalidade do conhecimento, por mais mutável e contraditório que esse trabalho possa ser na condição contemporânea.

Não é por acaso que, no passado, cada teoria tinha sempre uma reflexão prática – cada tratado apresentava uma parte de manualística.

É certo que o esforço de transformar em *cosmos* ordenado o *caos* indomável das coisas, que não se deixam engaiolar em alguma taxonomia ou lei, é fadado ao fracasso – sempre foi, não apenas na condição contemporânea. Mas o desejo por aquela ordem – que, de todo modo, termina por incidir sobre a realidade, ordem da qual se espera uma forma de felicidade qualquer – é a essência pungente e irrenunciável do projeto. Essência sem a qual cada esforço é destinado a se perder, e sem a qual toda escritura se destina a não deixar vestígios.

As múltiplas maneiras de ver as coisas que a teoria contém e exprime – com todas as incoerências que pode conter – são todas verdadeiras de algum modo, são uma constatação. Tenho comigo que a atual renúncia à *generalidade* é uma dolorosa perda para nossa disciplina. Generalidade que é capaz de produzir *gêneros* e, a partir deles, *gerar* o particular; e renúncia em nome da impossibilidade – no mundo contemporâneo – de um sistema unificador.

Para sustentar essa afirmação, trarei, em termos concretos, um exemplo que diz respeito aos materiais e às técnicas de arquitetura.

Foi precisamente esse processo de crescente abstração do mundo com o qual a arquitetura se comunica, junto com a progressiva especialização das disciplinas que concorrem para o projeto, que induziu a considerar os materiais, os elementos, as estruturas que dão forma à arquitetura como meras traduções de um processo ideativo: execução e realização. A consequência é que os estudantes – na falta de uma visão geral do problema – ‘sofrem’ hoje a técnica como um pesado comprometimento [de suas ideias], uma sofrida dicotomia entre a subjetividade da ideação e a objetividade da realidade material.

Ao contrário, o reconhecimento de uma ineludível materialidade da arquitetura deve nos levar à realidade concreta do nosso ofício. Realidade da qual, hoje, ocorre recomençar. Creio que estamos diante de uma potencial regeneração da arquitetura – regeneração da qual nem sempre temos plena consciência. Hoje, a indústria produz uma espécie de segunda natureza. Não produz apenas materiais, mas produz matéria. Matéria parcialmente desconhecida, mas na qual nossa consciência deveria reconhecer a atitude, a predisposição de fazer parte do ciclo da arquitetura. Estamos diante das condições do homem primitivo em face do ambiente desconhecido que o circunda. Ele pôde reconhecer na argila a atitude de se tornar tijolo, ele reconheceu a disposição da pedra em se fazer parede – o que originou uma cultura plástico-muraria –, e distinguiu nas árvores possíveis pilares e traves – que propiciaram a formação de um mundo elástico-lígneo. É a consciência do homem que deveria hoje, mais uma vez, decidir que aquela matéria tornar-se-á ‘matéria assinalada’, material cuja finalidade é definida pelo uso, designado por um projeto. Processo que não é simplesmente de transformação física! Os materiais modernos deixarão vestígios se os soubermos inserir criticamente no grande processo de transformações artificiais da natureza – processo que é contínuo, vital –, reconhecendo seu profundo valor cultural.

Mesmo na história da arquitetura moderna, as grandes mudanças ocorreram por meio de um processo cultural, e não simplesmente através de descobertas e invenções. Foi o caso do concreto.

Não fora por acaso que a pesquisa de François Hennebique – reconhecidamente o pai do concreto armado – tenha começado do seu trabalho como restaurador de catedrais medievais, precisamente no coração de um contexto pertencente ao mundo gótico e a uma área cultural elástico-lígnea. Hennebique empregava os primeiros elementos pré-fabricados em concreto para substituir as traves de madeira dentro de sistemas discretos e seriais. Através da relação direta com os materiais, ele progressivamente tomou consciência de como a nova matéria – uma pedra artificial –, unida ao ferro, poderia dar origem a um material diferente e novo. Tomou consciência de como era possível estabelecer uma relação

de colaboração e solidariedade entre os diversos elementos. Tomou consciência de como a nova solidariedade entre as partes dava origem à transmissão de novas solicitações mais complexas, que requeriam que cada elemento fosse ainda mais congruente e proporcional ao próprio papel. Observação que permitiu a solução dos novos sistemas hiperestáticos.

Congruência e proporção: os mesmos termos e critérios que o arquiteto-artista da época – pouco interessado com problemas estruturais – empregava na composição de fachadas e plantas estavam para ser usados também pelos engenheiros no dimensionamento das estruturas; demonstrando a substancial unidade da operação projetual. As mesmas definições podiam ser empregadas para ler a gradual predisposição à colaboração dos elementos da arquitetura e a sua progressão de organicidade.

Creio que a cultura arquitetônica tenha perdido, naquele momento, uma ocasião de reconciliação entre as suas duas almas, entre a materialidade da construção e a abstração do desenho artístico.

No fim do século XIX – quando se desenvolviam os estudos sobre a elasticidade dos materiais, na esteira da interpretação ‘arquitetônica’ do problema proposta por Claude-Louis Navier –, arquitetos e engenheiros não souberam (ou não puderam) compreender como seu trabalho poderia ser não apenas complementar, mas substancialmente idêntico.

O termo físico de ‘congruência’ – que os engenheiros começavam a empregar na solução de problemas científicos – juntava ao mesmo tempo análise do comportamento dos materiais e forma arquitetônica, juntava solicitações e deformações ao desenho da obra. Outros aspectos do conhecimento científico pareciam propiciar uma nova unidade de conhecimentos que, sob o impulso da especialização, porém, percorriam estradas paralelas e rigorosamente autônomas; como, por exemplo, a noção de vínculo, que contribuía para explicar em termos racionais um dos aspectos da ideia de nó que os arquitetos sempre tinham percebido e definido em termos de linguagem e códigos.

Muitas das considerações sobre a conformidade e sobre a medida entre as partes de uma construção – elaboradas pelos

tratadistas por séculos – encontravam, também, uma relação com a física e com a matemática – ainda que parcial. Demonstravam como intuição e ciência podiam se tornar dois aspectos de um mesmo processo de conhecimento: expressão da ‘arte da construção’. A incapacidade de compreender esse momento de síntese em potencial era, na realidade, a consequência de uma transmissão de conhecimentos fundada sobre uma divisão funcional de novos equilíbrios sociais e econômicos, como Schopenhauer destacava com profética clareza.⁶

Se realmente quiséssemos renovar as escolas de arquitetura, o seu estudo deveria indicar o retorno à realidade, deveria demonstrar como a matéria é parte constituinte da própria invenção. O projeto como expressão artística. Não apenas manifestação romântica do ‘eu’ individual, mas a arte da síntese, da capacidade ativa de, *ao mesmo tempo*, conhecer e interpretar.

Ainda assim, hoje, mesmo nos estudos especializados sobre construção, os termos físicos do problema que estão diretamente ligados à forma são sempre mais mediados e escondidos pelo aspecto matemático.

Gostaria de concluir recordando uma conferência de Edoardo Benvenuto no Politecnico di Milano. Benvenuto, teólogo e especialista em estruturas, autor de obras de filosofia da ciência singulares,⁷ afirmava que ‘(...) a integração entre arquitetura e racionalidade científica supera o momento

instrumental e mira no próprio significado da obra arquitetônica’.

Benvenuto sustentava a ideia de que o arquiteto deve retornar ao contato direto com as coisas mais elementares, convocando-se a uma espécie de nova física aristotélica. Sustentava que há um mundo vasto e novo por descobrir nos simples elementos da arquitetura, na trave e no pilar, no seu sentido construído e simbólico – mesmo que, a respeito de traves e pilares, tudo já tenha sido escrito por físicos e engenheiros.

Notas

¹ S. Settis, Reale o virtuale?, <https://www.youtube.com/watch?v=LpBXuyJXYWY>.

² S. Conn, Do Museums Still Need Objects? The Arts and Intellectual Life in Modern America, University of Pennsylvania 2010.

³ Cfr. M. Ferraris, Documentalità. Perché è necessario lasciar tracce, Roma–Bari 2009.

⁴ Cfr. G. Strappa, L’architettura come processo. Il mondo plastico murario in divenire, Milano 2014.

⁵ L. Pareyson, Estetica. Teoria della formatività, Firenze 1974.

⁶ A. Schopenhauer, Ueber die Universitäts-Philosophie, Berlin 1851 (trad. it. La filosofia delle università, Milano 1992).

⁷ E. Benvenuto, Materialismo e pensiero scientifico, Milano 1974; Id., La scienza delle costruzioni e il suo sviluppo storico, Firenze 1981.

Referências

Strappa, G. (2016) L’Architettura come organismo e processo. Em: Gregory, P. (ed.) *Nuovo Realismo/Postmodernismo. Dibattito aperto fra Architettura e Filosofia*. Roma, Officina Edizioni, pp. 163-172. Disponível em: https://www.academia.edu/35319582/LARCHITETTURA_COME_ORGANISMO_E_PROCESSO_in_P._Gregory_editor_Nuovo_realismo_postmodernismo._Dibattito_aperto_tra_architettura_e_filosofia._Officina_Roma_2016 [Consultado em: junho de 2019].

