



Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

Grão-Chanceler • Dom Walmor Oliveira de Azevedo

Reitor • Professor Dom Joaquim Giovanni Mol Guimarães

Vice-Reitora • Professora Patrícia Bernardes

Assessor Especial da Reitoria • Professor José Tarcísio Amorim

Chefe de Gabinete do Reitor • Professor Paulo Roberto de Sousa

Consultora Jurídica • Professora Natália de Miranda Freire

Pró-reitorias e Secretarias • Graduação (PROGRAD) - Professora Maria Inês Martins; Extensão (PROEX) - Professor Wanderley Chieppe Felipe; Gestão Financeira (PROGEF) - Professor Paulo Sérgio Gontijo do Carmo; Logística e Infraestrutura (PROINFRA) - Professor Rômulo Albertini Rigueira; Pesquisa e de Pós-graduação (PROPPG) - Professor Sérgio de Moraes Hanriot; Planejamento e Desenvolvimento Institucional (SEPLAN) - Professor Carlos Barreto Ribas; Recursos Humanos (PRORH) - Professor Sérgio Silveira Martins; Comunicação - Professor Mozahir Salomão Bruck; Cultura e Assuntos Comunitários (SECAC) - Professora Maria Beatriz Rocha Cardoso; Geral - Professor Ronaldo Rajão Santiago; Arcos - Professor Jorge Sündermann; Barreiro - Professora Lucila Ishitani; Betim - Professor Eugenio Batista Leite; Contagem - Professor Robson dos Santos Marques; Poços de Caldas - Professor Iran Calixto Abrão; São Gabriel - Professor Alexandre Rezende Guimarães; Serro e Guanhães - Professor Ronaldo Rajão Santiago.

Editora PUC Minas

Diretor • Paulo Agostinho Nogueira Baptista

Coordenação editorial • Cláudia Teles de Menezes Teixeira

Assistente editorial • Maria Cristina Araújo Rabelo

Conselho editorial • Edil Carvalho Guedes Filho, Eliane Scheid Gazire, Flávio de Jesus Resende, Leonardo César Souza Ramos, Lucas de Alvarenga Gontijo, Luciana Kind do Nascimento, Luciana Lemos de Azevedo, Márcio de Vasconcelos Serelle, Pedro Paiva Brito, Renato Alves de Oliveira, Rita de Cássia Fazzi, Rodrigo Baroni de Carvalho, Sérgio de Moraes Hanriot, William César Bento Régis.

Contato:

Rua Dom Lúcio Antunes, 180 • Coração Eucarístico • 30535-630 • Belo Horizonte • Minas Gerais • Brasil

Tel.: (31) 3319.9904 • e-mail: editora@pucminas.br

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Chefe • Maria Elisa Baptista

Colegiado • Anna Christina Miana, Antonio Grillo, José Martins dos Santos Neto

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

Editor • Antonio Grillo

Assistente editorial • Sarah de Souza Nascimento / Leila Freitas Villela

Conselho Editorial Científico • Jeanne Marie Ferreira Freitas (PUC Minas - Presidente), Aurélio Muzzarelli (Università di Bologna / Itália), Brian Lawson (The University of Sheffield / Inglaterra), Carlos Antônio Leite Brandão (UFMG), Cláudia Damasceno (Université de Paris / França), Cláudio Lister Marques Bahia (PUC Minas), Fernando Luiz Camargos Lara (University of Michigan / EUA), Heloísa Soares de Moura Costa (UFMG), Marcio Cotrim Cunha (UFPB), Paulo Ormino (UFBA), Ricardo Moretti (PUC Campinas), Silke Kapp (UFMG), Sônia Marques (UFRN).

Projeto gráfico • Antonio Grillo / Adilson Cruz Júnior / José Augusto Barros

Diagramação • Leila Freitas Villela

Revisão • Bruno Augusto Martins da Cruz

Contato • E-mail: cadernos.au@pucminas.br – Tel. / Fax: (0xx31) 3319 4264 – Endereço: Cadernos de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas • PUC Minas – Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Av. Dom José Gaspar 500 Prédio 47 sala 227 - Bairro Coração Eucarístico – 30535-901 – Belo Horizonte – MG – Minas Gerais – Brasil

Doações e permutas • Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais – Biblioteca Padre Alberto Antoniazzi / Setor de Periódicos – Av. Dom José Gaspar, 500 Prédio 26 – Bairro Coração Eucarístico – Belo Horizonte – Minas Gerais – Brasil – Tel/Fax: (0xx31)3319 4175 – e-mail: bibpe@pucminas.br

-
- C122 Cadernos de Arquitetura e Urbanismo. – v.1, n.1 (abr.. 1993-). –
Belo Horizonte: Ed. PUC Minas, 1993- .
v.
Semestral
ISSN 1413-2095 – versão impressa
ISSN 2316-1752 - versão eletrônica em 2003
1. Arquitetura - Periódicos. 2. Planejamento urbano – Periódicos.
I. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.
Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

CDU: 72(05)



Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

volume 23, número 33

2º semestre de 2016

ISSN 1413-2095 (versão impressa)

ISSN 2316-1752 (versão eletrônica)

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo

Versão digital

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

Produção

Os Cadernos de Arquitetura e Urbanismo são produzidos, desde 1993, pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas. O periódico semestral possui versão digital na íntegra.

Linha editorial

Os Cadernos dedicam-se à divulgação de trabalhos técnico-científicos relacionados à área de Arquitetura e Urbanismo, especialmente os vinculados às atividades de ensino, pesquisa, pós-graduação e extensão.

O periódico adota uma política de qualidade e diversidade temática. Publica artigos resultantes de projetos de pesquisa, decorrentes de dissertações de mestrado e teses de doutorado, relacionados ao ensino da Arquitetura e Urbanismo, artigos de revisão, resenhas de livros e entrevistas.

Esporadicamente, publica números temáticos, organizados com base em eventos, atividades específicas de ensino, extensão e pesquisa, ou temas comuns aos trabalhos aceitos.

Público-alvo

O público caracteriza-se por profissionais e estudantes da área de Arquitetura e Urbanismo e também, dada a característica multidisciplinar desse campo do saber, por aqueles de áreas correlatas, como Geografia, História, Sociologia, Filosofia, Engenharia Civil, entre outras.

Estrutura editorial

A seleção de trabalhos observa criteriosa tramitação, envolvendo processo contínuo de recebimento de artigos, avaliação às cegas por um corpo de pareceristas altamente qualificado, com submissão a, pelo menos, dois pareceristas, retorno aos autores, revisão de normalização e de linguagem, e verificação final pelos autores. Todo o processo editorial é gerenciado por meio do sistema SEER, no portal dos Cadernos.

Indexadores

O periódico está indexado nas bases: ICAP – Indexação Compartilhada de Artigos de Periódicos (<http://www.pergamum.pucpr.br/icap/index.php>) e Latindex – Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal (<http://www.latindex.unam.mx/>). Periódico preservado pela Rede Cariniana / Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT) / Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (<http://cariniana.ibict.br>).

Periódico cadastrado no CCN (Catálogo Coletivo Nacional), sob o nº 091873-3.

Visibilidade

Os acessos via portal eletrônico são monitorados pelo Google Analytics, que registram milhares de acessos mensais, provenientes de dezenas de países de todos os continentes.

Submissão de trabalhos / normas de apresentação

A submissão de trabalhos é feita por meio do Portal Eletrônico dos Cadernos, em <http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>, onde estão disponíveis, também em inglês e espanhol, as normas para a apresentação de trabalhos.

Parecerista deste volume (v.23, n.32 e 33)

Alfio Conti, Alícia Duarte Penna, Ana Carolina Bierrenbach, Ana Paola Araújo, Angelina Dias Costa, Antonio Grillo, Ayrton Portilho, Carolina Albuquerque, Daniele Caetano, Diogo Carvalho, Eduardo Bitencourt, Flávio Pereira Dias, Guilherme Maciel, Jeanne Marie Ferreira Freitas, Joelmir Silva, Junia Mortimer, Luciana Rocha, Luciana Teixeira, Marcela Lopes, Nelci Tinem, Pedro Rangel Filardo, Rachel de Castro, Raquel Julião, Roberta Vieira, Manoel Teixeira, Viviane Zerlotini, Samy Lanski, Sandra Pantaleão, Silvio Motta, Simone Tostes, Sulamita Fonseca Lino.

SUMÁRIO

Apresentação 7

ALTINO BARBOSA CALDEIRA

Ideais de Urbanismo: reflexões sobre seus princípios funcionalistas e a arquitetura do cotidiano 8

CAROLINE CRISTIANE ROCHA

Ideals of urbanismo: reflections on its functionalist principles and the everyday architecture • Ideales del urbanismo: reflexiones sobre sus principios funcionalistas y la arquitectura cotidiana

Concursos de Arquitetura: as divergências entre a qualidade do trabalho e a banalização da cultura arquitetônica 22

TAYNARA VIEIRA DEIRÓ

Architecture Competitions: The differences between the quality of work and the trivialization of architectural culture • Concurso de Arquitectura: Las diferencias entre la calidad del trabajo y la banalización de la cultura arquitetônica

Habitação e cidade: do São Vito em São Paulo ao Aleixo no Porto 32

MARLON PAIVA

MARIA CRISTINA SCHICCHI

Housing and city: from São Vito in São Paulo to Aleixo in Oporto • Vivienda y ciudad: de São Vito en São Paulo a Aleixo en Oporto

Energia solar fotovoltaica em edifícios históricos em Belém do Pará 58

MARCO VALÉRIO A. VINAGRE

FILOMENA MATA VIANNA LONGO

ANDRÉ CAVALCANTE DO NASCIMENTO

LUÍS CARLOS MACEDO BLASQUES

FRANCISCO R. R. FRANÇA

Photovoltaic solar energy in historic buildings in Belém do Pará • La energía solar fotovoltaica en edificios históricos en Belém do Pará

Cidades compactas e verdes: discussões acerca da qualidade de vida e sustentabilidade urbana 76

EDSON LEITE RIBEIRO

GEOVANY JESSÉ ALEXANDRE DA SILVA
JOSÉ AUGUSTO RIBEIRO DA SILVEIRA

Green and compact cities: discussions regarding quality of life and urban sustainability • Ciudades compactas y verdes: discusiones acerca de la calidad de vida y la sostenibilidad urbana

Evolução discursiva do Ethos no Prêmio Pritzker: entre 2006 e 2016..... 104

PAOLA CLAYR DE ARRUDA SILVEIRA
SÉRGIO ARRUDA DE MOURA

*Ethos discourse evolution in the Pritzker Prize: between 2006 and 2016
• Evolución discursiva a través del Ethos en el Premio Pritzker: entre 2006 y 2016*

Da praça à cidade: ocupação do espaço público e novas narrativas sobre a cidade 118

ELENA LUCÍA RIVERO

From the square to the city: occupation of public space and new narratives about the city • De la plaza a la ciudad: ocupación del espacio público y nuevas narrativas sobre la ciudad

As unidades de paisagem enquanto ferramenta de diagnóstico urbano ambiental e zoneamento da paisagem.....132

NAYARA AMORIM
GLAUCO COCOZZA

The landscape as urban units diagnostic tool environmental and zoning landscape • El paisaje urbano como unidades de herramienta de diagnóstico ambiental y paisaje zonificación

Normas para apresentação de trabalhos 154

Norms for submission of papers • Directrices para presentación de documentos

O presente volume traz preciosas discussões sobre o papel do arquiteto e urbanista na sua relação com o edifício e a cidade. Sinaliza, por meio da interdisciplinaridade e da pluralidade de ideias, as implicações existenciais do ser humano no mundo contemporâneo, contribuindo para o avanço do conhecimento em diversas áreas de estudo. Os leitores irão apreciar temas decorrentes de ações do poder público, ou da ausência delas, com exemplos de reabilitação e revitalização de áreas degradadas. São colocadas em foco discussões sobre o crescimento desordenado, a precariedade das moradias, a falta de infraestrutura urbana, o aumento do número de automóveis e a degradação ambiental. Há críticas sobre segregação e desigualdade social associada ao planejamento urbano, bem como sobre conflitos e gestão pública do território. Sucedem-se reflexões sobre o processo de expansão das cidades, considerando-se que a experiência arquitetônica e urbanística pode solucionar os problemas sociais e qualificar melhor o espaço urbano.

O leitor terá oportunidade de avaliar a importância do uso de fontes renováveis de energia em edifícios situados em áreas urbanas desenvolvidas, por meio do incentivo do uso de células fotovoltaicas inseridas no âmbito da preservação e da conservação de áreas urbanas. Recomenda-se, em certo ponto, a valorização dos concursos públicos, como forma de atender as reivindicações das comunidades, possibilitando a oferta de mais atratividade, economia e funcionalidade ao cotidiano das cidades. Utilizando-se de indicadores espaciais urbanísticos e de qualidade de vida da população, discute-se, também, a alternativa do “crescimento inteligente”, que inclui novas concepções sobre a atual dependência automotiva aliada ao alto grau de emissão de gases e o encarecimento da infraestrutura para a manutenção dos sistemas urbanos. Infere-se sobre o isolamento de comunidades e a pouca coesão social que caracterizam as cidades contemporâneas. Neste contexto, surgem narrativas que enfocam estes problemas, a partir dos discursos de entrega dos prêmios Pritzker, utilizando-os como fator de análise para se compreender o “modo de ser” dos indivíduos e da coletividade.

Discute-se, ainda, o conflito em torno dos espaços públicos e o direito à cidade pela população e aponta-se para a possibilidade de sua ocupação, não apenas como um cenário de conflitos, mas, também, como um espaço de encontros e de manifestações culturais. Concebe-se a cidadania para além do lugar de consumo e a cidade como uma obra humana coletiva, na qual cada indivíduo tem espaço para manifestar a sua diferença. Demonstra-se, no decorrer deste número, que o estudo da paisagem pode ser utilizado para se compreender melhor o conjunto das características que retratam a população e forma da ocupação do território, servindo como referência para direcionar o crescimento urbano. Investiga-se a paisagem de um lugar como o reflexo cultural da sociedade que ali habita. Pode-se concluir que os artigos aqui apresentados tratam, em sua essência, dos edifícios e das cidades como espaços fundamentais à vida humana.

1. Altino Barbosa Caldeira é pós-doutor pela Universidade de Bolonha/ Itália, Doutor (PhD.) pela Universidade de Sheffield/Inglaterra e professor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas.



IDEAIS DE URBANISMO: REFLEXÕES SOBRE OS SEUS PRINCÍPIOS FUNCIONALISTAS E A ARQUITETURA DO COTIDIANO

IDEALS OF URBANISM: REFLECTIONS ON ITS FUNCTIONALIST PRINCIPLES AND THE EVERYDAY ARCHITECTURE

IDEALES DEL URBANISMO: REFLEXIONES SOBRE SUS PRINCIPIOS FUNCIONALISTAS Y LA ARQUITECTURA COTIDIANA

Caroline Cristiane Rocha¹

Resumo

Pretende-se analisar neste artigo o porquê do urbanismo funcionalista do século XX não ter respondido às necessidades das cidades e ter culminado em uma perda das relações sociais no ambiente urbano. Além disso, será discorrido como a crítica feita pelo Team 10 (1954), principalmente por Alison Smithson (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003), contribuiu para o início das discussões sobre a arquitetura do cotidiano, as quais permanecem contemporâneas.

Palavras-chave: Arquitetura do cotidiano. Urbanismo funcionalista. Team 10. Alison e Peter Smithson. Cidade para pessoas..

Abstract

The object of this paper is to analyze why the functionalist 20th century urbanism didn't answer the needs of cities and culminated in a lost of social relations in the urban environment. On the other way, will be discussed about how the criticism made by Team 10, mainly by Alison Smithson (1928-1993) and Peter Smithson (1923-2003), contributed to the beginning of the discussions about the architecture of everyday life, which remain nowadays.

Keywords: Architecture of everyday life. Functionalism urbanism. Team 10. Alison e Peter Smithson. Cities for people.

Resumen

Pretendemos analizar aquí porque el urbanismo funcionalista del siglo XX no respondió a las necesidades de las ciudades y conduce a una pérdida de las relaciones sociales en el ambiente urbano. Por otro lado, se discurre como críticas por parte del Team 10, principalmente por Alison Smithson (1928-1993) y Peter Smithson (1923-2003), contribuyó el comienzo del debate sobre la arquitectura cotidiana, que siguen siendo una discusión necesaria a la contemporaneidad.

Palabras-claves: Arquitectura cotidiana. El urbanismo funcionalista. Team 10. Alison y Peter Smithson. Ciudad para la gente.

Introdução

Os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) eram realizados com o objetivo dos arquitetos e urbanistas compartilharem teorias e propostas que pudessem unificar os princípios do movimento moderno. O urbanismo racionalista trouxe temas importantes para as cidades no século XX. Como o ápice do modernismo na arquitetura, o CIAM de 1933 redigia a Carta de Atenas e definia os princípios que seriam utilizados no planejamento das cidades modernas. O IV CIAM (1933) foi exatamente o que determinou a problemática que se discutiria no X CIAM (1955) – a ideia de que as cidades modernas haviam perdido sua vida urbana. Assim como afirma Montaner:

O slogan que propuseram os membros do Team 10 no último CIAM, o da ruptura e dispersão final do CIAM, foi o de encontrar uma relação precisa entre forma física e necessidade social e psicológica das pessoas. Tratava-se de introduzir conceitos que permitissem à arquitetura refletir com maior exatidão a diversidade dos modelos sociais e culturais, propondo ideias como a <<identidade>>, modelo de associação, vizinhança, etc. Para isto era necessário provocar a crise definitiva dos princípios da Carta de Atenas e expor a complexidade da vida urbana. (MONTANER, 2001, p.30).

Trata-se principalmente de criar uma arquitetura mais sensível às diferenças, por isso do cotidiano, que vai analisar cada caso com suas especificidades. A obra do Team 10², em especial a dos arquitetos Alison e Peter Smithson, tratará sobre a ideia de aproximação da comunidade e recuperação da vida urbana. Esse ideal de cidade para pessoas ainda é presente, pois permanecem – e crescem – os problemas que os Smithson tentaram solucionar nos anos 50 e 60.

A Carta de Atenas

A industrialização europeia, iniciada no século XVIII e que se estendeu até o século XIX, trouxe graves consequências às cidades. A era da máquina e a velocidade do automóvel tomavam conta do cotidiano, e o ritmo crescente das indústrias resultou em péssimas condições de vida para seus moradores, com cidades desorganizadas, moradias precárias, falta de infraestrutura adequada e grande adensamento populacional.

Os cortiços se multiplicavam para tentar solucionar o problema de grande adensamento populacional e também se tornavam problema para a cidade. Isso porque nos cortiços havia pouco espaço para se morar, ausência de saneamento básico, decorrendo em altos índices de doenças, entre outros problemas. O crescimento de forma desordenada também trazia em si a degradação ambiental, já que as áreas verdes eram inexistentes nas cidades. Diante do automóvel, as ruas passaram a ser incompatíveis, sem flexibilidade, diversidade e adequação às novas necessidades citadinas. Por último, o trabalho se confrontava com a localização das fábricas – próximas aos centros, elas causavam danos à qualidade do ar, longe dos centros, causavam problemas de deslocamento.

Arquitetos viam nas cidades do século XIX a imagem do caos.

2. Team 10 ou Team X foi o nome dado ao grupo de arquitetos que organizaram o X CIAM em 1955. Podem ser considerados os seus integrantes mais importantes Alison Smithson (1928-1993), Peter Smithson (1923-2003), Aldo van Eyck (1918-1999), Jacob Bakema (1914-1981) e Shadrach Woods (1923-1973).

A cidade tinha perdido a sua função primordial – abrigar o homem de maneira adequada – e seu desenvolvimento ocorria de maneira irracional, desconsiderando a escala humana – escala das distâncias. Em meio a essa discussão, o IV CIAM, realizado em novembro de 1933, propôs o que seria a chave para o urbanismo moderno. Nesse congresso, redigiu-se a Carta de Planificação da Cidade, também conhecida como Carta de Atenas, na qual se definiu as funções básicas da cidade moderna: habitar, trabalhar, recrear e circular. De acordo com os princípios da carta:

O urbanismo tem quatro funções principais, que são: primeiramente, assegurar aos homens moradias saudáveis, isto é, locais onde o espaço, o ar puro e o sol, essas três, condições essenciais da natureza, lhe sejam largamente asseguradas; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de tal modo que, ao invés de serem uma sujeição penosa, eles retomem seu caráter de atividade humana natural; em terceiro lugar, prever instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contato entre essas diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma. (IPHAN, Carta de Atenas de 1933, p.29).

Esses novos princípios pareciam ser a resposta ideal para todos os problemas das cidades. Uma cidade funcional, totalmente pensada e planejada, desenvolver-se-ia de maneira equilibrada. A casa, elemento primordial da cidade, deveria ser o ponto de partida. Seriam necessárias a criação e a construção de unidades habitacionais para que os serviços comuns como educação, saúde e locais de lazer atendessem a todos os habitantes. Dessas unidades, seriam estabelecidos os espaços urbanos e os locais de trabalho, contemplados com uma melhor circulação.

Seguiram-se diversos projetos aplicando os princípios da Carta de Atenas, como o Plano de Buenos Aires (1949), de Antoni Bonet Castellana, e o Plano de Chandigarh, Índia (1951), de Le Corbusier. O Plano de Brasília (1956-1963), de Lúcio Costa, foi a obra tardia, construída ao mesmo tempo em que esses princípios começavam a entrar em crise.

As New Towns – novas cidades – inglesas, apesar de terem sido muito influenciadas pelo organicismo e novo empirismo, também apresentam, de certa maneira, características do urbanismo racionalista, como a segregação de funções e os espaços verdes entre as zonas. Para descongestionar Londres, foram criadas as New Towns baseadas no Greater London Plan (Plano da Grande Londres). O plano previa um processo de organização regional para o controle do crescimento de Londres, criando, para isso, cidades ao seu redor. Stevenage (1945) e Harlow (1947) são as principais cidades criadas nesse modelo.

As propostas teóricas de arquitetos como Alison e Peter Smithson eram baseadas, principalmente, na crítica a experiências como essas, que geram cidades sem vida urbana e sem identidade. Por que a cidade moderna já nascia com problemas? Porque criar cidades zoneadas, priorizando o automóvel, destrói a vida nas ruas. Dentro da realidade brasileira, para confirmar essa problemática, temos o exemplo de Brasília, que foi

planejada seguindo rigidamente os princípios modernistas. A circulação do automóvel como prioridade fez surgir centenas de quilômetros de autopistas que impedem o pedestre de caminhar pela cidade, pois as distâncias não estão em escala humana. O zoneamento das superquadras mostra claramente que a intenção era priorizar a permanência da elite no centro, onde estão concentrados os equipamentos urbanos, ou seja, o urbanismo racionalista aumenta a segregação e a desigualdade social.

Além disso, a Carta de Atenas tinha um caráter universal, e é justamente essa generalização que a tornava limitada, indicando apenas uma única tipologia residencial possível. As quatro funções propostas não levavam em conta as particularidades da vida urbana e nem as do lugar. Conceitos como associação, identidade e agrupamento são novas categorias de análise, propostas em contraponto com os princípios do urbanismo funcionalista, que buscam uma reflexão sobre a vida urbana. A grande preocupação dos Smithson foi preservar a identidade das comunidades, levando em consideração seus hábitos sociais e culturais.

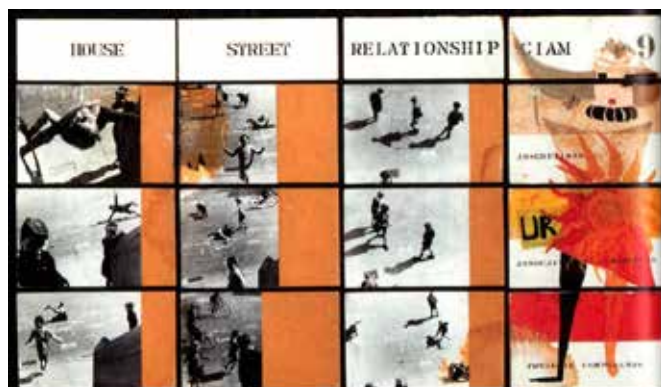


Figura 1 • Diagrama apresentado por Alison e Peter Smithson no IX CIAM (1953).

Disponível em: <<http://p7.storage.canalblog.com/77/13/87793/15373955.jpg>>

Team 10 e a crítica ao urbanismo funcionalista

Os CIAMs seguiram com suas propostas funcionalistas até o IX CIAM, quando os arquitetos Alison e Peter Smithson, Aldo van Eyck, Jacob Bakema, Shadrach Woods, George Candilis, William Howell, John Voelcker e R. Gutmann começaram a criticar os princípios da Carta de Atenas sob a proposta de realizar um urbanismo investigativo, observando a identidade de cada local. Esses arquitetos formaram o Team 10 e conduziram o último CIAM, com o tema “Habitat humano”.

O principal questionamento do Team 10 era acerca da interação do homem com o meio urbano. Para esses arquitetos, era necessário expor a complexidade da vida urbana e considerar aspectos culturais do local. A arquitetura integrada ao meio ambiente deveria proporcionar espaços onde as pessoas, para além das funções básicas da vida, pudessem também se encontrar.

Em 1954 foi redigido o Manifesto de Doorn, um importante texto que iniciou o trabalho do Team 10 na busca de novas defini-

ções e princípios que pudessem englobar a complexidade da cidade dos anos 1950 e 1960. É nesse manifesto que aparece o conceito de “habitat”, que de acordo com Ramos “refere-se à casa específica num tipo particular de comunidade.” (RAMOS, 2013, p.166). Esse conceito está relacionado ao entendimento do ambiente – comunidade – no qual a habitação se encontra. Analisar a diversidade de ambientes era fundamental para que se parasse de construir as mesmas casas em todos os lugares. Como afirma Ana Cláudia C. Barone:

A noção de comunidade foi traduzida em arquitetura pelos arquitetos do Team 10 de diversas maneiras: pela valorização da ótica do usuário, pela consideração dos aspectos culturais envolvidos em arquitetura, pela leitura da cidade em termos dos diferentes níveis de associação humana, pelo retorno à valorização da rua como espaço de convivência, questões que haviam sido suprimidas pelos CIAM em nome da legitimação de uma solução universal para o problema urbano. (BARONE, 2002, p.188).

Nesse sentido, o ambiente a ser analisado era associado a uma escala de complexidade (figura 02). As relações cotidianas em uma cidade grande, em uma pequena cidade, em uma vila ou em comunidades isoladas são proporcionais à complexidade da escala. O conceito “field” (campo de ação) deve englobar essas complexidades e analisar de forma coerente cada ambiente. Quanto maior a comunidade, maior a complexidade da análise.

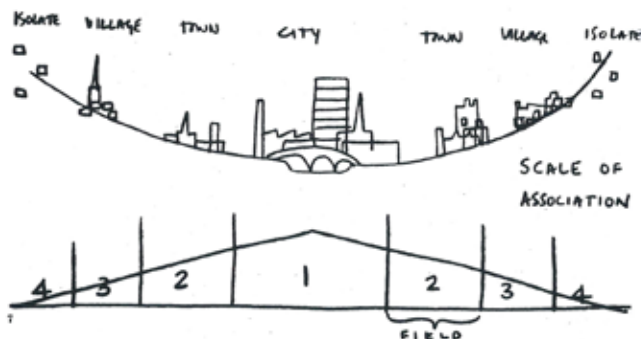


Figura 2 • Peter Smithson, diagrama “Valley Section” do Manifesto de Doorn (1954).

Disponível em: <<https://workdifferent.files.wordpress.com/2013/09/viviendas-the-valley-section-alison-peter-smithson-8.jpg>>.

O Manifesto de Doorn critica a Carta de Atenas dizendo que seus princípios tendem a produzir cidades que não representam as associações humanas, ou seja, elimina as relações nas comunidades. A proposta era estudar, de forma empírica, os diferentes graus de complexidade de cada comunidade, a habitação e os agrupamentos, assim como os sistemas viários para torná-los acessíveis.

Alison Smithson (1928-1993) e Peter Smithson (1923-2003)

Para compreender melhor os conceitos da arquitetura do cotidiano, deve-se analisar a obra de Alison e Peter Smithson, que se tornaram os membros mais ativos do Team 10. O casal criticou a invalidez da rua trazida pelo carro, mostrando a vitalidade nos bairros populares, trabalho esse evidenciado pelas fotografias de Nigel Henderson de 1952. As diversas discus-

sões no grupo de arquitetos, no qual os Smithson estiveram presentes, estavam relacionadas aos aspectos cotidianos na vida urbana, ou seja, nas escalas da casa, da rua e do bairro principalmente, como afirma Montaner:

E esta visão da cidade que defendem os Smithson, em sintonia com outros arquitetos ingleses e outros membros do Team 10, baseia-se na ideia de que a cidade, além de ser contemplada com os olhos disciplinares de técnico, deve ser entendida como um lugar de muitas outras manifestações humanas e materiais: o ambiente, a cor e a luz de cada canto da cidade, as pessoas e as crianças jogando, as cabines telefônicas. (MONTANER, 2001, p. 76). A obra da maioria dos arquitetos insere-se em países além dos seus de origem e local de trabalho. Entretanto, em pelo menos cinco casos, a internacionalização da obra acentuou-se após a premiação. Uma das características dessa internacionalização dos arquitetos foi a grande presença de países do Oriente Médio e de países emergentes como Singapura, Taiwan, Hong Kong, Coreia do Sul e China, que passam a ser atores importantes no cenário econômico mundial. A grande demanda por projetos de arquitetura na China, por exemplo, presente na obra de alguns arquitetos estudados como Koolhaas (OMA), Herzog e De Meuron, Zaha Hadid e Richard Rogers, parece refletir a média de crescimento real do PIB de 9,5% entre 1980 e 2004 do país.



Figura 3 • Fotos de Nigel Henderson que compõem o texto *Urban Structuring* (1949-52).

Disponível em: <http://independentgroup.org.uk/contributors/image_library/index.html>.

Em 1967, os Smithson publicaram o texto *Urban Structuring*,

que trazia as propostas discutidas pelo Team 10 sobre as intervenções urbanas. É nele que aparecem os novos conceitos que substituirão aqueles até então indiscutíveis da Carta de Atenas: associação, identidade, crescimento, cluster e mobilidade (FELICIANO, 2009). Para cada forma de associação existe um modelo de edifício, pois ela está inteiramente ligada à identidade do local e seus padrões de crescimento. O termo cluster indica um modelo específico de associação, como casa, rua, distrito, cidade. Qualquer reagrupamento é um cluster:

A noção de cluster é retomada a partir dos diversos elementos do projeto: unidades habitacionais agregadas em conjunto através de um sistema livre de circulação, reunidas em blocos articulados e com um forte símbolo de territorialidade, o núcleo central. Os padrões de associação, identidade, território e mobilidade propostos em Robin Hood Gardens constituem um exemplo construído das propostas dos Smithson para o tema do Habitat. (BARONE, 2002, p.144).

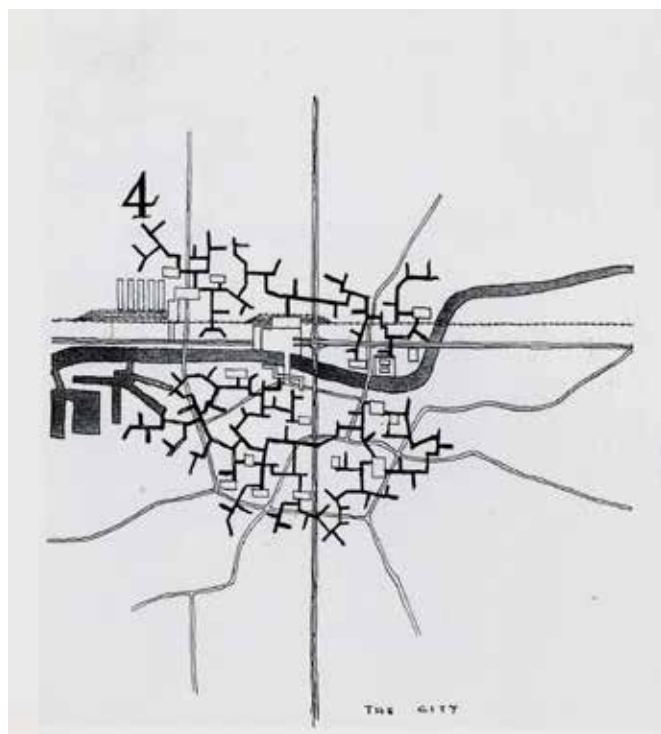


Figura 4 • Cluster, de Alison e Peter Smithson, 1952.

Fonte: MONTANER, 2001, p.30.

Robin Hood Gardens (1962-1972), Londres, dos Smithson, é talvez o exemplo mais completo da aplicação dos conceitos presentes em Urban Structuring. O projeto consiste em blocos, que se fecham para o entorno urbano com o intuito de reduzir os ruídos produzidos pelos carros, e se abrem para seu interior, que é um espaço central ajardinado. Os acessos aos apartamentos são feitos por corredores (ruas aéreas) que possuem uma escala diferente do corredor padrão do modernismo, que é estreito. Isso se torna um ganho, porque permite o contato direto dos moradores e uma dinamização do sistema de circu-

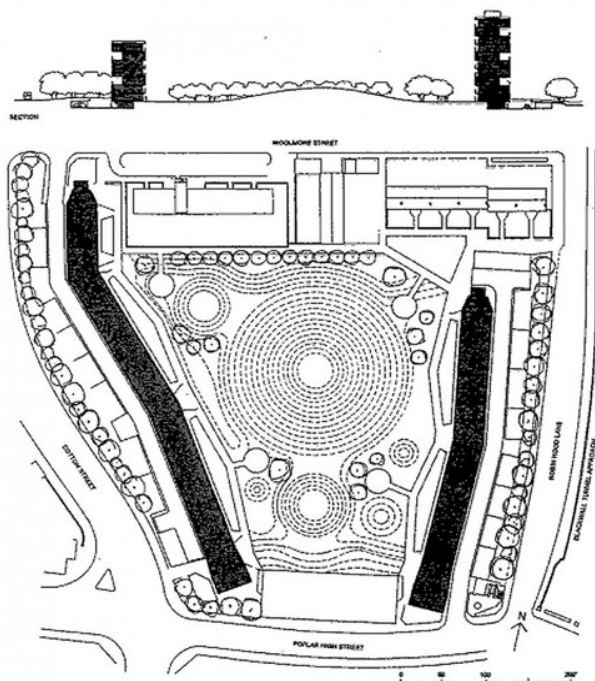


Figura 5 • Vista sul e planta de Robin Hood Gardens.

Fonte: VIDOTTO, 1997, p.123.

-lação, por ser transformado em um local de encontro e convivência. Toda a arquitetura em Robin Hood Gardens privilegia as passagens, os locais de encontro, recriando a complexidade da cidade na escala do edifício.



Figura 6 • Área do deck de Robin Hood Gardens.

Fonte: VIDOTTO, 1997, p.127.

Apesar dos Smithson não terem atuado diretamente no planejamento urbano, percebe-se que seus conceitos – espaços para circular, reunir-se, identificar-se – estão presentes em seus projetos de edifícios, os quais estão sempre conectados à malha urbana. O tema da habitação em larga escala é muito forte nos anos 50 devido principalmente ao aumento da população urbana (MONTANER, 2001). No Brasil, esse fenômeno será observado a partir dos anos 70. O “edifício como rua” é uma proposta que propicia o crescimento da vida cotidiana na cidade, significando uma grande contribuição ao urbanismo da metade do século XX. Além disso, o casal propõe uma cidade multi-

-nivelada, na qual há mistura e superposição de funções – residências, trabalho, comércio –, gerando um equilíbrio urbano, em que as zonas centrais não se terceirizam excessivamente, eliminando a vida cotidiana. Seus textos mostravam preocupação com a relação entre as pessoas, delas com a sua moradia e com a cidade. A rua é pensada como o lugar da relação social.

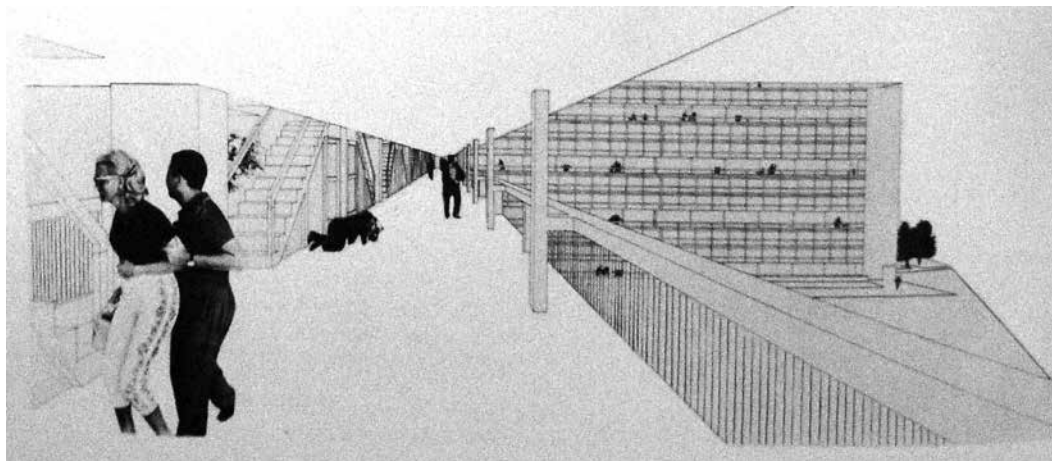


Figura 7 • Rua elevada, de Alison e Peter Smithson, 1953.

Reflexões sobre a cidade contemporânea

Como foi discorrido, a arquitetura do cotidiano trata, sobretudo, das relações sociais no espaço. Outros autores irão se utilizar do conceito para trazer discussões mais atuais. Deborah Berke, em *Architecture of the Everyday* (1997), irá questionar a relação entre o cotidiano e a cultura de massa, ou seja, Berke critica a arquitetura feita para a propaganda, feita para atrair a atenção da mídia e promover o arquiteto, sem que nada se relacione com o seu entorno. A autora afirma que o cotidiano tem se transformado, do comum e referente àquelas pessoas que vivem ali, ao rotulado pela marca, falsificado pela publicidade e que nada contribui para as relações sociais (BERKE, 1997 in SYKES, 2013). Para Berke, a arquitetura do cotidiano pode ser “anônima”, “comum”, “crua”. A arquitetura do cotidiano não se mostra, ela está ali como um coadjuvante, para que os atores principais brilhem. A presença das pessoas não é negada, mas sim incentivada, permitindo que a vida cotidiana aconteça. São praças cujos elementos arquitetônicos mais importantes são os bancos onde os amigos se reúnem para conversar, ou ruas cujas esquinas são convidativas pelo o que acontece no nível da calçada, e não pelo prédio de design icônico implantado. Dessa forma, a arquitetura só importa se ela estimular os usuários a formularem suas próprias impressões e se apropriarem do espaço.

Em *Morte e Vida de Grandes Cidades* (2011), Jane Jacobs tratará dessa perda da arquitetura do cotidiano nas cidades americanas da década de 1960. Escrevendo exatamente sobre o que os Smithson evidenciaram alguns anos antes, Jacobs aborda conceitos como a função do bairro no complexo organismo que é a cidade, a segurança nas ruas, a diversidade

Disponível em: <http://www.mixite.cat/wp-content/gallery/golden-lane/identidad_1.jpg>

de e a integração de funções na cidade e os usos das áreas públicas (parques e praças). A autora afirma que as cidades são locais necessariamente de encontro. As cidades que não proporcionam esses encontros estão com sérios problemas em seu planejamento urbano. Cada vez mais são vistos estes exemplos: os bairros perderam sua vitalidade porque antes perderam seus transeuntes, mas antes perderam seus atrativos, e assim as calçadas viraram apenas locais de passagem. O problema criado por essa situação é pontuado pela autora é que “ruas impessoais geram pessoas anônimas” (JACOBS, 2011, p.61), resultando em insegurança. Se ninguém se apropria das ruas, não existem relações sociais naquele espaço, o que causa uma circulação de pessoas desconhecidas, por isso a sensação de insegurança.

Herman Hertzberger também tratará do assunto em sua obra Lições de Arquitetura (2015). Segundo o autor, cresce cada vez mais o sentimento de que há perigo para além de nossas casas, gerando ruas cada vez mais vazias. A desvalorização da rua é atribuída ao aumento do tráfego motorizado, a anulação da rua como espaço comunitário, a densidade reduzida de moradias, entre outros. A rua deve ser de novo concebida como o lugar do contato social, assim como afirma o autor: “o conceito de que as relações sociais podem até ser estimuladas pela aplicação eficiente de recursos arquitetônicos pode ser encontrado em Team X [...]” (HERTZBERGER, 2015, p.48).

O estímulo às relações sociais deve estar presente em todas as etapas do urbanismo voltado para as pessoas. Também Jan Gehl, em Cidade para Pessoas (2013), tratará do tema. Segundo o arquiteto e urbanista dinamarquês, o espaço urbano precisa ser convidativo para o pedestre. O usuário deve sentir-se atraído a andar pela cidade e a viver o espaço público de forma além da passagem, ou seja, a vida na cidade deve ser reforçada a partir do tempo de permanência no espaço público. Isso é possível através do simples aumento de bancos nos espaços ou, de forma mais enfática, criando espaços versáteis (diversos usos por diversas pessoas em diversos horários) com riqueza de experiências. Como afirma o autor:

Em cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis, o pré-requisito para a existência da vida urbana é oferecer boas oportunidades de caminhar. Contudo, a perspectiva mais ampla é que uma infinidade de valiosas oportunidades sociais recreativas apareça quando se reforça a vida a pé. (GEHL, 2010, p.19).

Conclusão

O planejamento para o automóvel insiste em permanecer. Aquela mesma ideia dos anos 20 e início dos anos 30, que a vida deveria tomar a velocidade do automóvel, trouxe problemas para a vida nas cidades e que ainda, em especial no contexto brasileiro, não estão sendo enfrentados. Gehl (2013) lembra que o urbanismo contemporâneo restringiu (para fora das ruas) as oportunidades para o pedestrianismo e reduziu (em alguns casos, erradicou) a função do espaço da cidade

como local de encontro e fórum social para os moradores. Porém, deve-se retomar o que foi perdido³. Arquitetos, urbanistas e a sociedade em geral necessitam aprender que as ruas devem ser pensadas e projetadas para que a vida aconteça ali. Deve-se parar de tentar impor às cidades situações que não se aplicam à realidade. A ideia de que a rua é um lugar ruim e que as casas devem se cercar em seus próprios espaços de lazer deve ser abolida. O planejamento urbano não pode mais ignorar o centro e levar as pessoas para cada vez mais longe de seus locais de trabalho e convivência.

O mito de que a natureza se desintegra com a invasão de ruas e casas também deve ser combatido. O que são os ambientes de vivência se não a natureza? Se o ser humano se ocupa da terra, ela não deixou de ser natural. Se a natureza for vista como sendo aquelas míseras áreas verdes preservadas nos fundos dos condomínios fechados, as chances de viver a sustentabilidade serão mínimas, porque a sustentabilidade está na integração equilibrada entre cidade e recursos. Não se voltará o campo, porque é na cidade que as relações humanas acontecem de forma máxima. Então a preocupação deve estar voltada para como as relações estão ligadas a esse ambiente físico. Como a vida cotidiana relaciona-se com essa plataforma de constante experimentação?⁴ E mais, como é possível os técnicos trabalharem essa conciliação entre o ambiente constituído e o construído? O planejamento urbano voltado para as pessoas também terá que tratar da dita natureza.

Esse debate, iniciado talvez antes mesmo do urbanismo funcionalista da década de 1930, continua vivo. Debates e propostas são importantes para gerarem novas ideias e novos conceitos. Talvez a questão mais importante seja como irão viver tantas pessoas num mesmo lugar. Seriam bairros compactos e uso misto a solução? E para a mobilidade urbana, como dispor todos os equipamentos necessários de forma que o usuário tenha que percorrer pequenas distâncias, de preferência a pé? São inúmeros os pontos que devem ser pensados para que se planeje um urbanismo de qualidade.

Depois do que foi discutido nesse artigo, pode-se afirmar que um possível meio para se resolver esses problemas é encontrar uma relação entre forma física, espaço e necessidades sociais, que diz respeito às pessoas. O urbanismo deve, portanto, esforçar-se ao máximo, enquanto ciência, para compreender a diversidade dos modelos sociais e culturais e a complexidade da vida urbana.

Mas o mais interessante é que a arquitetura do cotidiano se diz “espontânea”, ou seja, nasce de acordo com incentivos deixados pelos técnicos. Assim, o cotidiano pode ser o lugar menos interferido por fatores que procuram limitar sua vitalidade. É no dia a dia que se tem a oportunidade de aproveitar os bons aspectos da vida cotidiana e de pensar os espaços como fomentadores disso, não como destruidores.

3. Como afirma o autor: “[...] nas cidades, há muito mais em caminhar do que simplesmente andar!” (GEHL, 2013, p.19)

4. Como escreve Jane Jacobs: “As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias.” (JACOBS, 2011, p.5).

Referências

BARONE, Ana Cláudia Castilho; Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo. Team 10: arquitetura como crítica. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2002. 199p.

BERKE, Deborah. Architecture of the Everyday. In: SYKES, Krista (Org.). O campo ampliado da arquitetura: antologia teórica (1993-2009). São Paulo: Cosac Naify, 2013. p. 59-63.

DAVI, Laura Mardini. Alison e Peter Smithson: uma arquitetura da realidade. 2009. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

FELICIANO, Ana Marta das Neves Santos. A redescoberta cultural da “Cidade Organística” proposta pelo “Team X”. [S.l]: Artitexto, n.08, 2009. 7p.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013. 262p.

HERTZBERGER, Herman. Lições de arquitetura. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2015. 272p.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Carta de Atenas. 1933. Assembléia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna. 38p.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011. 510p.

MONTANER, Josep Maria. Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001. 271p.

RAMOS, Fernando Vázquez. Team 10: Manifesto de Doorn. São Paulo: USJT, 2013.p.159-168.

VIDOTTO, Marco. Alison + Peter Smithson. Barcelona: Gustavo Gili, 1997. 231p.

Recebido em 03/02/2016
Aprovado em 28/12/2016



1. Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo da PUC Minas.
E-mail: taynara_deiro@hotmail.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p22

CONCURSOS DE ARQUITETURA: AS DIVERGÊNCIAS ENTRE A QUALIDADE DO TRABALHO E A BANALIZAÇÃO DA CULTURA ARQUITETÔNICA

ARCHITECTURE COMPETITIONS: THE DIFFERENCES BETWEEN THE QUALITY OF WORK AND THE TRIVIALIZATION OF ARCHITECTURAL CULTURE

CONCURSO DE ARQUITECTURA: LAS DIFERENCIAS ENTRE LA CALIDAD DEL TRABAJO Y LA BANALIZACIÓN DE LA CULTURA ARQUITETÓNICA

Taynara Vieira Deiró¹

Resumo

O objetivo deste ensaio é refletir sobre os concursos de arquitetura, no intuito de identificar a capacidade desse expediente de causar grandes impactos no meio urbano e discutir a qualidade dos pareceres e a possibilidade da participação popular no júri. Para isso será utilizada como fonte de análise a relação do Brasil com essa prática e a recente transformação da cidade colombiana de Medellín.

Palavras-chave: Concursos de Arquitetura. Medellín. Concursos e o Meio Ambiente. Brasil.

Abstract

This article aims to reflect upon the architecture contests trying to identify the capability of this expedient in causing huge impacts in the urban area and discuss the quality of reports along the possibility of popular participation in court. To achieve this objective it will be used as source of analysis the relation of Brazil with this exercise and the recent transformation of the Colombian city, Medellín.

Keywords: Architectural Contents. Medellín. Contents and the Urban Environment. Brazil.

Resumen

El propósito de este ensayo es reflexionar sobre los concursos de arquitectura, con el fin de identificar la capacidad de este dispositivo de causar grandes impactos en las zonas urbanas y discutir la calidad de los dictámenes y la posibilidad de participación popular en el jurado. Para lograr este objetivo se utilizará como fuente de análisis la relación de Brasil con este ejercicio y la reciente transformación de la ciudad colombiana, Medellín.

Palabras clave: Concursos de Arquitectura. Medellín. Concursos y la Calidad de las Ciudades. Brasil.

Introdução

De acordo com André Pachioni Baeta (2014)², concurso é um tipo de licitação³ para a escolha de um trabalho, seja técnico, científico ou artístico, mediante a instituição de prêmios para os vencedores, conforme os critérios previstos no edital. Em um concurso de arquitetura, os participantes enviam suas propostas em nível preliminar ou anteprojeto, que serão avaliadas por uma comissão técnica julgadora de acordo com os parâmetros estabelecidos no regulamento. Após a escolha, geralmente, o vencedor é premiado e contratado para desenvolver o projeto executivo. É necessário reforçar ainda que todos os critérios acima são determinados pela Lei 8.666/93 (BRASIL, 1993, art. 37), e recomendados pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) a todos os países membros da ONU (Organização das Nações Unidas).

Concursos no Brasil

No Brasil, os concursos de arquitetura geralmente são organizados e divulgados⁴ pelo IAB (Instituto dos Arquitetos do Brasil), mas também há casos em que empresas privadas selecionam alguns arquitetos de seu interesse para que esses profissionais apresentem suas propostas para determinado empreendimento. Nesse último caso, a participação é restrita para o grupo selecionado, entretanto esse não é o tipo de seleção que se pretende analisar neste texto, pois o enfoque deste ensaio será a relação do governo nacional com esses concursos.

A legislação brasileira diz o seguinte:

Ressalvados os casos de inexigibilidade de licitação, os contratos para a prestação de serviços técnicos profissionais especializados deverão, preferencialmente, ser celebrados mediante a realização de concurso, com estipulação prévia de prêmio ou remuneração.(grifo meu) (Lei 8.666/1993, Art. 13, Inciso I).

Apesar de a lei indicar a preferência pela realização de concursos de arquitetura para projetos de edifícios públicos em detrimento de qualquer outra forma, tal prática não é cotidiana no Brasil, ainda que tais competições propiciem benefícios como a revelação de novos talentos e oportunidade de grandes obras serem pensadas por arquitetos competentes que oferecerão arquitetura de qualidade estimulada pela vontade de se destacar na competição. Sem mencionar que poder pensar um espaço público é exercer a cidadania e ter a oportunidade de criar a cidade que se quer.

No ano de 2014, após o projeto vencedor ser selecionado para a nova Sede do BNDES no Rio de Janeiro, outro projeto executivo, que não o do vencedor, foi contratado segundo critérios de menor preço ou pregão⁵.Entretanto o ideal seria que o vencedor fosse contratado para dar continuidade ao seu projeto até que chegue em nível de execução.

2. www.concursosdeprojeto.org

3. Segundo o Dicionário Aurélio (2000), licitação significa efetuar (a administração pública) seleção de proposta mais vantajosa para fornecimento de bens ou prestação de serviços.

4. <http://www.iab.org.br/concursos>

5. SOBREIRA, Fabiano. Concursos de Arquitetura: um impasse jurídico. O Tribunal de Contas da União contra a qualidade da arquitetura pública?. 2014. Disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2014/03/16/concursos_de_arquitetura_um_impasse_juridico/#more-23999>. Acesso em: 15 out. 2015

Casos como o citado anteriormente são um dos fatores que prejudicam o andamento da prática dos concursos na nação brasileira, em que as poucas edições que acontecem não seguem a legislação em sua totalidade, prejudicando os participantes. Esse é um verdadeiro exemplo de quando a corrupção e o interesse comercial sobrepõem aos benefícios de se realizar tal atividade.

Outro fator desestimulante é a falta de pro labore nas competições brasileiras para suprir os gastos envolvidos. Os arquitetos precisam mobilizar seus escritórios e gastar tempo e dinheiro para criar uma proposta de projeto atrativa sem o menor retorno financeiro, o que torna os concursos uma atividade extra, arriscada e um provável investimento de tempo e dinheiro em vão, além de inviabilizar a participação daqueles que não possuem condições financeiras de financiar seu próprio trabalho. Dessa forma, o arquiteto tem sua função desvalorizada por seu próprio Instituto, que não oferece incentivo para que os profissionais possam se aventurar no universo dos concursos.

O que não acontece em países como a França, por exemplo, onde todas as obras públicas devem ser resultado de concurso⁶: a seleção começa com a análise dos currículos dos interessados em participar da competição, em seguida, os candidatos selecionados recebem seus honorários correspondentes ao desenvolvimento dos estudos preliminares.⁷

Analisando o processo francês, uma ressalva deve ser feita no sentido de que a seleção de participantes por meio da análise curricular restringe a participação de jovens arquitetos sem muita experiência. Portanto, vale a pena apontar que o modelo nacional que oferece oportunidade a todo profissional capacitado é mais justo e pode proporcionar novas ideias e reconhecimento para profissionais ainda em ascensão.

Na França, o incentivo vai além da valorização do trabalho do arquiteto, pois o país europeu costuma realizar cerca de 1200 concursos anuais, enquanto o Brasil somente 5.

Mesmo esses 5 concursos anuais deixam a desejar em sua função. Como exemplo tem-se a 22ª edição do concurso Opera Prima – Concurso Nacional de Trabalhos Finais de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, edição de 2010, organizado por revistas do ramo e apoiado pelo IAB, que busca dar notoriedade aos novos arquitetos que estão adentrando no mercado, por meio da seleção e premiação de trabalhos de conclusão de curso. Apesar da oportunidade de divulgação dos trabalhos desses novos profissionais ainda desconhecidos, as análises técnicas a respeito dos projetos são bastante superficiais e não demonstram o suposto conhecimento técnico dos jurados. Toma-se como exemplo o parecer do júri para um projeto dessa edição do concurso que trata da qualificação urbana em Brumadinho, feito pela ex-aluna da FUMEC em Belo Horizonte, Maria Paz de Moura Castro:

O projeto apresenta um ambiente paisagístico onde planos e objetos surgem como protagonistas. O alagamento periódico da área é resolvido como elevação de planos e há um estudo criterioso da situação local, do programa e dos sistemas construtivos. O PVC é usado de forma criativa como elemento

6. Lei nº 85-704/ 12 julho 1985.

7. SOBREIRA, Fabiano. Panorama – Concursos na França. 2009. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2009/01/27/panorama-concursos-na-franca/>>. Acesso em: 17 dez. 2016.

Mesmo sendo um dos projetos premiados, não há indicação dos pontos que possam ter sido negligenciados na proposta e nem questões que poderiam ter sido melhor apresentadas, muito menos a apresentação do motivo pelo qual esse projeto não foi o grande vencedor do ano. Esse tipo de análise vai contra a possibilidade de propiciar uma discussão de qualidade a respeito da arquitetura contemporânea, pois as análises superficiais dos avaliadores em nada acrescentam de conhecimento para se iniciar um debate consistente e muito menos propiciam um aprendizado mais amplo aos participantes que apenas ganham em experiência e, talvez, em prêmios.

O caso de Medellín

Outro exemplo bem-sucedido, além da França, é o da segunda maior cidade da Colômbia, Medellín. Antes famosa por ser a cidade mais violenta e desigual do mundo por conta do seu famoso cartel de drogas, a capital da província de Antioquia agora é exemplo de como a arquitetura e o urbanismo bem planejado podem ter um efeito transformador.

Um dos catalizadores da reforma foi a Lei 80/1993⁸, que determina que todos os projetos de uso público no território colombiano devem ser objeto de concurso de arquitetura, como forma de assegurar a qualidade desses projetos. Em Medellín, ao contrário do que é praticado no Brasil, as obras vencedoras se situam em áreas pobres e de difícil acesso, como forma de propiciar maior igualdade dentro do território, a fim de levar espaços públicos de qualidade para as regiões menos favorecidas da cidade e, com isso, fazer que a população dessas áreas se sinta parte integrante da estrutura urbana.

Apenas durante o mandato de Sergio Farjado (2004-2007) foram construídos em Medellín os Parques Biblioteca España e Leon de Grief (concursos vencidos pela equipe de Giancarlo Mazzanti), o Parque Biblioteca San Javier (concurso vencido por Javier Veras) e o Parque Biblioteca La Quintana (concurso vencido por Ricardo La Rotta Caballero)⁹. Outros concursos importantes foram o do parque linear ao longo da margem do rio Medellín (onde a cidade se desenvolve) e o do parque perimetral, que evidencia os limites de expansão do município. Todos são projetos de espaços públicos de lazer que contam com a intenção de tirar as pessoas de casa e de promover a relação entre os moradores, visando fazer com que a população colombiana perca o antigo medo de frequentar a rua – estratégia que utiliza a arquitetura para reduzir a insegurança e os altos índices de violência.

Para realizar todas as mudanças, a segunda maior cidade colombiana, assim como a capital do país, conta com uma autarquia municipal conhecida como EDU - Empresa de Desarrollo Urbano, que é responsável por dar continuidade aos projetos sem depender ou se deixar influenciar pelo governante que se encontra no poder. Outra instituição importante é a EPM (Empresa de Servicios Públicos da Colômbia), que disponibiliza 4 bilhões

8. COLOMBIA. Lei nº 80, de 28 de Outubro de 1993. Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Disponível em: < <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=304>>. Acesso em: 19 abr. 2017.

9. GHIONE, Roberto. Transformação social e urbanística em Medellín. 2014. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>>. Acesso em: 26 out. 2015.

de dólares em um intervalo de 3 anos para investimento em obras. Tais instituições têm a função de contornar os obstáculos que os concursos encontram na nação brasileira, como os interesses políticos que são capazes de iniciar obras para conquistar eleitores e paralisá-las quando não forem de interesse da administração atual.

Ao contrário do que ocorre no Brasil, em Medellín as propostas dos concursos são expostas em edifícios públicos para que as pessoas com muito (ou nenhum) interesse direto no assunto também possam conhecer os projetos. Dessa forma, a arquitetura é levada para as massas, sendo oferecida às pessoas a possibilidade de discutir as ideias apresentadas, aprender com elas e com isso começar a pensar não só a edificação em questão, mas também levar esse questionamento para os prédios e espaços públicos da cidade. Um povo que conhece e pensa a arquitetura não é só capaz de reivindicar melhores espaços de lazer, mas também começa a criticar o espaço em que vive, gerando assim discussões que possibilitam o desenvolvimento da arquitetura.

Apesar de ser completamente coerente que a banca de jurados dos concursos seja composta por profissionais dos setores envolvidos, também soa sem sentido que a população seja excluída do processo. Mesmo que os técnicos sejam os mais qualificados para analisar e escolher as propostas que melhor materializem a qualidade e distribuição desejada dos espaços, será o povo que irá frequentar essas futuras edificações, já que se tratam de instalações públicas. A arquitetura é feita por arquitetos para não-arquitetos, logo o principal cliente, que no caso é o povo, deveria ter o direito de opinar, por meio de assembleias participativas e durante o processo de escolha do projeto, em como será o espaço que ele irá frequentar. Mesmo que a opinião técnica vença, não é justo tirar-lhe o poder de posicionamento quanto aos espaços urbanos. Sem mencionar que dando essa oportunidade à população, ela poderá ter um ensejo semelhante à citada acima, de vivenciar e discutir a prática arquitetônica.

Com todos os bons exemplos disponíveis, já está mais do que na hora de o Brasil melhorar seu meio urbano por meio de uma arquitetura e urbanismo de qualidade alcançáveis por meio de concursos, que não custam mais caro do que os meios praticados no momento, mas que ao contrário desses, trazem inúmeros benefícios às cidades e aos seus habitantes. Tais concursos não precisam só se restringir aos grandes equipamentos públicos, mas também podem ser aplicados para a escolha de equipamentos menores, como delegacias, praças e mobiliário urbano, como no caso dos pontos de ônibus de Sabino Barroso em Brasília.

O desenho de Sabino Barroso conjuga simplicidade e robustez. É formado por peças concisas, elementos espaciais que servem de abrigo contra a chuva e sol para passageiros, mantendo a permeabilidade visual nos dois sentidos da pista. O revestimento é feito por placas cerâmicas que recebem todo tipo de intervenção: publicidade barata, ofertas de videntes, correções e melhoramento de monografia, excursões para Caldas Novas,

dentre outros. (LIMA, 2012).

Dando continuidade à análise dos pareceres dos jurados de concurso, pode-se observar que Carlos Henrique Lima enaltece os pontos positivos do mobiliário de forma mais poética, focando no ponto de vista do usuário, mas ainda assim peca em negligenciar sua inserção no meio urbano de uma cidade como Brasília e não comparar o mobiliário, fruto de um concurso, com os demais encontrados pelas cidades brasileiras que não seguem o mesmo exemplo.

Estender os concursos aos mobiliários urbanos é propiciar uma cidade completa em qualidade, onde todos os dispositivos públicos atendam à demanda da população da melhor forma possível e ainda ajudam na identidade do contexto urbano em que está inserido.

Toma-se como exemplo a iniciativa da prefeitura de São Paulo, que em 2016 propôs um concurso para a criação de mobiliários urbanos¹⁰ que partem desde quiosque multiuso até bebedouros e famílias de guarda-corpos. Ressalta-se que essa iniciativa não está restrita apenas a estudantes e a profissionais da área de arquitetura, mas também foram levadas em conta as propostas de outras áreas capacitadas para criar esse tipo de equipamento, como engenharia e vertentes do design, o que possibilita um resultado ainda mais rico por conta da multidisciplinariedade.

Conclusão

Como visto anteriormente, Medellín é uma grande referência quando se discute a validação dos concursos de arquitetura por meio da transformação urbana advinda das competições promovidas pelos órgãos públicos. A segunda maior cidade da Colômbia ainda apresenta um novo ponto a ser considerado, como exemplo, levar esses importantes equipamentos públicos para as áreas mais periféricas, com intuito de criar uma cidade mais distribuída em questões de infraestrutura e resgatar a já frágil relação da população com a rua.

Outro ponto importante é a questão da qualidade do parecer do júri, que deve ser vista com um olhar mais crítico, pois os atuais julgamentos brasileiros não refletem muito embasamento técnico, deixando os participantes carentes de justificativas mais elaboradas e com bons fundamentos e referências que reforcem as decisões supostamente capacitadas dos jurados. Essa deficiência só reforça a necessidade da participação popular no processo de seleção, que possibilitaria espaços e equipamentos que reflitam a ideia da cidade ideal dos moradores e a disseminação e o enriquecimento da discussão arquitetônica a partir dos mais diversos pontos de vista, sejam eles embasados em conhecimentos técnicos ou pelo olhar destreinado de seus futuros usuários.

Mesmo que o cidadão comum se defina como indiferente à prática arquitetônica e veja o arquiteto como um profissional inacessível, ele vivencia diversos tipos de espaços ao longo de toda a sua vida e detém, mesmo que de forma imperceptível, seus próprios ideais estéticos. Portanto, a oportunidade de opinar em como seria o espaço que ele frequentará em seu

10. CORTÉS, Luísa. Prefeitura de São Paulo Lança Concurso Público Nacional de Ideias para Mobiliário Urbano da Cidade. 2016. Disponível em: < <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/agenda/prefeitura-de-sao-paulo-lanca-concurso-publico-nacional-de-ideias-372816-1.aspx>>. Acesso em: 18 dez. 2016

dia a dia ou em como vai ser a fachada do prédio que verá pela janela todos os dias é tentadora. E além de fazer com que o futuro usuário se sinta importante em fazer parte daquela decisão, ele pode descobrir um interesse até então desconhecido pela organização dos espaços e do meio urbano e ainda contribuir com novos pontos de vista baseados em sua experiência de vida única, que poderá enriquecer os conhecimentos dos projetistas envolvidos, seja para o projeto em questão ou para trabalhos futuros.

Quando comparamos o número de concursos promovidos pelo governo federal com demais países, a média brasileira é preocupante. Porém, antes de começar a se preocupar em aumentar o número de concursos anuais para se equiparar a outros países, o Brasil precisa valorizar a cultura arquitetônica e entender que espaços de qualidade contribuem para o bem-estar urbano, e são até capazes de resolver problemas sociais, como já discutido no caso da cidade colombiana.

Outro benefício, em caso de curto prazo, é o desenvolvimento da habilidade de projetar de todos os envolvidos no desenho, já que todo projeto, principalmente de equipamentos públicos que possuem programas mais complexos e grandes escalas, impõem aos arquitetos uma série de desafios inéditos que contribuem para a capacidade de resolução de problemas tão essencial ao profissional da arquitetura. Sua habilidade de projetar também é estimulada por meio da competição com outros profissionais, pois cada participante deseja fazer o melhor e propor ideias inovadoras para atender às necessidades do programa da forma mais atrativa, econômica e funcional, com o objetivo de ser o vencedor.

Entretanto, enquanto não existir incentivo financeiro para que os concursos sejam uma prática democrática e recorrente no universo dos escritórios de arquitetura, enquanto for negado ao povo o direito de opinar e enquanto o arquiteto for visto apenas como um profissional de elite, permanecerá distante de nossa realidade todos os benefícios que a prática promove, que se materializa, na tão exaltada, pelos urbanistas, cidade de Medellín.

Em trabalhos nos quais a criatividade impera, estabelecer o critério de melhor preço é uma atitude inconsistente, principalmente quando há outra alternativa com benefícios que extrapolam o âmbito do projeto. Levar o menor preço como fator determinante pode não ser a melhor escolha até mesmo fora do território da arquitetura, ainda mais quando a qualidade de vida urbana está envolvida. Portanto, vale ressaltar que todos os fatores citados, como a participação popular, devem ser levados em consideração em detrimento do custo final em um processo de licitação para projetos públicos de arquitetura.

Referências

BAETA, André Pachioni. As vantagens dos concursos para a contratação de projetos. 2014. Disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2014/12/10/as_vantagens_dos_concur

sos_para_a_contratacao_de_projetos/>. Acesso em: 15 out. 2015

BRASIL. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art.37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666compilado.htm>. Acesso em: 17 dez. 2016

CORTÉS, Luísa. Prefeitura de São Paulo Lança Concurso Público Nacional de Ideias para Mobiliário Urbano da Cidade. 2016. Disponível em: < <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/agenda/prefeitura-de-sao-paulo-lanca-concurso-publico-nacional-de-ideias-372816-1.aspx>>. Acesso em: 18 dez. 2016

GHIONE, Roberto. Transformação social e urbanística em Medellín. Revistas, São Paulo, ano 14, n. 116.07, Vitruvius. 2014. Disponível em:<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/14.166/5177>>. Acesso em: 26 out. 2015

GRUNOW, Evelise. Opera Prima 2010. Projetando com PVC. Projeto Design, São Paulo, ed. 366, Arco web. 2010. Disponível em: <<http://arcoweb.com.br/projetodesign/especiais/opera-prima-2010-projetando-com-pvc-01-08-2010>>. Acesso em: 31 out. 2015.

LIMA, Carlos Henrique de. Outras aventuras do mobiliário. 2012. Disponível em: <<http://concursosdeprojeto.org/2012/06/27/outras-aventuras-do-mobiliario/#more-19372>>. Acesso em: 2 nov. 2015

SOBREIRA, Fabiano. Concursos de Arquitetura: um impasse jurídico. O Tribunal de Contas da União contra a qualidade da arquitetura pública?.2014. Disponível em: <http://concursosdeprojeto.org/2014/03/16/concursos_de_arquitetura_um_impasse_juridico/#more-23999>. Acesso em: 15 out. 2015

SOBREIRA, Fabiano. Panorama – Concursos na França. 2009. Disponível em: <<https://concursosdeprojeto.org/2009/01/27/panorama-concursos-na-franca/>>. Acesso em: 17 dez. 2016

Recebido em 15/02/2016
Aprovado em 16/12/2016



1. Arquiteto e Mestre em Arquitetura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Professor da Faculdade de Arquitectura e Urbanismo da PUC-Campinas.
E-mail: e-mail: marlon.paiva@puc-campinas.edu.br

2. Doutora, professora e pesquisadora do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PUC-Campinas.
E-mail: crisschicchi@gmail.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p32



HABITAÇÃO E CIDADE: DO SÃO VITO EM SÃO PAULO AO ALEIXO NO PORTO

HOUSING AND CITY: FROM SÃO VITO IN SÃO PAULO TO ALEIXO IN OPORTO

VIVIENDA Y CIUDAD: DE SÃO VITO EN SÃO PAULO A ALEIXO EN OPORTO

Marlon Paiva¹
Maria Cristina Schicchi²

Resumo

O presente trabalho aborda a trajetória de dois conjuntos de edifícios de habitação multifamiliar, o Edifício São Vito em São Paulo e o Grupo de Moradias Populares do Aleixo no Porto que, após passarem por processos de deterioração, foram demolidos. Ambos os processos implicaram a exclusão de população residente e, por extensão, do direito à cidade das classes sociais de menor renda. Busca-se analisar a produção habitacional e as formas de apropriação do espaço habitado nos dois contextos, a partir da demanda de programas de realojamento de famílias provenientes de sub-habitações de áreas centrais, caso do Aleixo, e da construção de unidades habitacionais voltadas para classes de renda média, caso do São Vito, com o objetivo de compreender as políticas urbanas e os contextos que as originaram e verificar as mudanças ocorridas no tecido urbano em que se inserem. A aproximação entre os dois contextos, até os dias atuais, permitiu a reflexão sobre os desígnios do conjunto e dos edifícios habitacionais, em grande parte, decorrentes de mudanças nas áreas centrais das respectivas cidades que, por sua vez, refletem uma forma de operar esses territórios, pelas gestões públicas, cujos resultados são contraditórios quando observados à luz dos discursos sobre inclusão social em áreas urbanas consolidadas, presentes nos programas e projetos contemporâneos.

Palavras-chave: Habitação Social. Desenvolvimento Urbano. Segregação Urbana. Políticas Urbanas.

Abstract

The present paper discusses the trajectory of two sets of multi-family residential buildings, the building São Vito in São Paulo and the Group of Affordable Housing Aleixo, in Porto, which after going through decay processes were demolished. Both cases involved the exclusion of resident population and, consequently, the right of these social classes with lower income to be part of the city. The aim is to analyze the housing production and the forms of appropriation of space inhabited in both contexts, starting from the demand for resettlement programs of families from sub-housing downtown areas, like the case of Aleixo, and the construction of housing units targeted for middle-income classes, like the case of São Vito, in order to understand the urbane policies and the contexts that gave rise to them and to check the changes occurred in the urbane cloth in which they are inserted. The approximation between two contexts up to the current days allowed the reflection on the purposes of the set and of the housing buildings, in great part, resulting from changes in the central areas of the respective cities that, for his time, reflect the form of operating these territories, for the public managements, which results are contradictory when observed by the light of the speeches on social inclusion in consolidated, present urbane areas in the programs and contemporary projects.

Keywords: Social Housing. Urban Development and Housing. Urban Segregation. Urbane policies.

Resumen

En este trabajo se analiza la trayectoria de los dos conjuntos de edificios de viviendas

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v.23, n.33, 2ª sem. 2016

multifamiliares, el Edificio San Vito en Sao Paulo y el Grupo de Viviendas Populares Aleixo en Oporto, que después de pasar por procesos de deterioración fueron demolidos. Ambos casos se referían a la exclusión de la población residente y, por extensión, del derecho a la ciudad de las clases de bajos ingresos. Buscase analizar la producción de viviendas y las formas de apropiación del espacio habitado en ambos contextos, desde la demanda de programas de reubicación familias egresas de las infraviviendas en las zonas centrales, caso del Aleixo, y la construcción de unidades de vivienda volcadas para las clases de ingresos medios, el caso de San Vito, con el propósito de comprender las políticas urbanas y los contextos en que se originaron y verificar los cambios en el tejido urbano en el que se insertan. El acercamiento entre los dos contextos hasta el día de hoy ha permitido una reflexión sobre los designios del conjunto y de los edificios de viviendas, en grande parte, decurrentes de cambios en las áreas centrales de las respectivas ciudades que, a su vez, repercuten una forma de operar esos territorios, por las gestiones públicas, cuyos resultados son contradictorios una vez observados a la luz de los discursos sobre inclusión social en áreas urbanas consolidadas, presentes en los programas y proyectos contemporáneos.

Palabras clave: Vivienda social. Desarrollo urbano. Segregación social. Políticas urbanas.

Introdução

A habitação coletiva já era uma questão que preocupava os governos no Brasil e na Europa quando foram construídos o Edifício São Vito (1954-59), em São Paulo, e o Grupo de Moradias Populares do Aleixo (1968-76), na cidade do Porto. Porém os edifícios que na década de 60 se localizavam no entorno das áreas centrais dessas cidades, ao findar o século, foram incorporados ao tecido urbano central e tornaram-se áreas de grande interesse imobiliário e especulativo, sofrendo pressões constantes para sua desapropriação. A dificuldade de operar com tais edifícios, de alta metragem quadrada construída, acabou por gerar sua desvalorização, seguida muitas vezes por abandono ou por uma ocupação irregular por classes de menor renda, condição que apenas políticas públicas governamentais poderiam reverter.

Este trabalho desenvolve uma abordagem histórica do surgimento das *ilhas*³ e dos *cortiços*⁴ nas áreas centrais – ditos como insalubres e impróprios para moradia – e sua substituição por edifícios modernos localizados em áreas periféricas da cidade do Porto, bem como de processos análogos ocorridos no centro da cidade de São Paulo. Em ambos os contextos, os edifícios sofreram intervenções que, ao final, culminaram em processos de demolição, implicando o deslocamento ou a expulsão da população já residente. A proximidade entre os contextos de construção de ambos e o desfecho similar de demolição foram os motivos que animaram tal discussão em paralelo. Foram estudadas as torres do Grupo de Moradias Populares do Aleixo, uma proposta *camarária*⁵ de requalificação de um território desgastado na cidade do Porto, e o processo análogo de intervenção de reabilitação do Edifício São Vito, na metrópole paulistana.

Embora os contextos sejam distintos, ao analisar as trajetórias recentes dos dois edifícios, busca-se refletir acerca da questão social frente ao desenvolvimento urbano, bem como sobre as mudanças de apropriação e de imagem dos edifícios. Como metodologia, foram elaborados quadros cronológicos compa-

3. O termo “ilhas” é utilizado em Portugal para definir um modo de habitar que surge nos finais do séc. XVIII, fruto do processo de industrialização e da falta de moradia da classe laboriosa.

4. O termo “cortiço” é utilizado no Brasil e definido como habitação tipicamente popular, semelhante ao das “ilhas” em Portugal, enquanto padrão tipológico e apropriação por parte da população.

5. O termo “camarária” refere-se à Câmara Municipal que, em Portugal, representa a sede do poder executivo do município (semelhante à Prefeitura Municipal, no Brasil).

rativos sobre os contextos históricos e as mudanças ocorridas nas áreas centrais das respectivas cidades, procurando estabelecer paralelos com outras estratégias de habitar ainda existentes no Porto e em São Paulo. Buscou-se, ainda, compreender os processos de expansão urbana das duas cidades, que resultaram em mudanças na paisagem do entorno dos edifícios, ao longo do tempo, desde o momento de sua construção até a sua demolição, e os processos urbanos recentes a que estiveram submetidos.

Assim, a abordagem comparativa entre as cidades do Porto e São Paulo pretende ser mais do que um traçado de histórias paralelas ao buscar entrelaçar vários aspectos: os discursos sobre as condições dos edifícios, os programas funcionais propostos em seus projetos e os problemas decorrentes de ações do poder público ou da ausência delas, como a segregação social e o seu desgaste físico, além da assimilação e da valorização dessas áreas decorrentes do avanço dos tecidos urbanos centrais e da especulação imobiliária.

A demolição do edifício São Vito fez parte das ações desenvolvidas para a região da Luz em São Paulo entre 2010 e 2011, a do bairro do Aleixo teve seu desfecho também em 2011, após um longo processo de discussão sobre o destino da área como parte da estratégia de um programa de reabilitação urbana. Procurou-se também estabelecer um paralelo entre as políticas adotadas em ambos os centros e sobre as condições de suas populações residentes.

Arquitetura e cidade

A conjuntura econômica favorável que se instalou rapidamente no decorrer da década de 60, relacionada com os planos de desenvolvimento nacional, constituiu um ponto de inflexão entre as políticas públicas e o surgimento de novos modelos para suprir a demanda por habitação, com grande repercussão nas áreas urbanas das cidades. Portugal e Brasil experimentaram esse impulso desenvolvimentista através dos Planos de Fomento (1953-79), no primeiro caso, e dos Planos de Metas (1956-61), no segundo, que marcaram o início de fortes investimentos em programas sociais, a partir da criação dos bairros camarários e edifícios habitacionais que vão ocupando interstícios territoriais centrais e periféricos, em grande parte devido à valorização da propriedade e à especulação imobiliária.

Nesse contexto, o estudo comparativo entre os edifícios São Vito (1954-59), em São Paulo, e o Grupo de Moradias Populares do Aleixo (1968-76), no Porto, por meio das diferenças e/ou semelhanças que suscitam, tendo como pano de fundo as dinâmicas urbanas e políticas habitacionais nos dois países, foi realizado a partir da leitura da escala da cidade para a escala do edifício.

O Aleixo, no Porto, é um conjunto arquitetônico que em princípio procurava responder à questão da moradia popular por meio de uma promoção camarária na década de 70. Entretanto, refletiu, ao longo do tempo, a ausência de investi-

mento do poder público (proprietário do conjunto) na gestão do condomínio. Esse problema foi agravado pela questão do comércio ilegal e pelas formas de apropriação informais que, nesse caso, muito se aproximam dos processos de formação das antigas ilhas da cidade, embora tratem-se de edifícios verticais.

O edifício São Vito, em São Paulo, iniciativa do poder privado no campo da habitação, veio ao encontro de um novo tipo de habitante metropolitano na década de 60. Contudo, com o passar dos anos, traduziu-se em alterações profundas nas formas de apropriação do edifício que, assim como no caso do Aleixo, foi objeto de ocupações e informalidades típicas geradas pelas condições precárias de conservação do edifício. A partir de 2003, políticas de intervenção na área central promoveram o deslocamento da população residente. Ainda que, num primeiro momento, o intuito da desocupação fosse viabilizar a intervenção física para melhoria do edifício, com previsão de retorno da população após a sua conclusão, o processo, ao se estender para a gestão seguinte, culminou na demolição do edifício, com claro intuito de “apagar” da área o estigma da grande “cortiço vertical”⁶.

Tendo em vista a adoção de método comparativo entre objetos distintos, faz-se necessário demarcar dois aspectos relevantes e referenciais para estabelecer essa aproximação. Primeiro, a diferença de modelos de gestão habitacional que se pode identificar entre o caso português e o brasileiro, sendo que neste último trata-se de empreendimento privado de habitação na área central, enquanto no caso português, o conjunto é resultado da erradicação e da transferência de populações para áreas, então, periféricas na Cidade do Porto, passando da produção de unidades horizontais para verticais. Segundo, já em período recente, a aproximação faz-se a partir da análise dos programas de intervenção, no Aleixo e no São Vito, visando compreender os fatores que levaram ao desfecho comum: a demolição.

Das Ilhas do Porto aos Cortiços em São Paulo

A reprodução do modelo de habitação em ilhas, presente na cidade do Porto, ocorre no Brasil, de maneira mais evidente, a partir da imigração portuguesa, nomeadamente para a cidade do Rio de Janeiro, ainda no século XIX (TEIXEIRA, 1994). Contudo não seria descabido referir que muitas dessas populações imigrantes também se locomovem pelo território brasileiro em busca de novas frentes de trabalho. Assim, ao chegar ao Porto de Santos, migram para a principal capital em desenvolvimento, São Paulo, levando consigo formas do habitar popular presentes nas cidades lusitanas.

Tal como as ilhas na cidade do Porto, que consistem em filas de pequenas casas térreas, com uma média de 16m², construídas ao longo de um corredor e nos quintais de fundos de antigas habitações das classes médias, os cortiços na cidade de São Paulo se apresentam, ainda hoje, como uma forma de habitação coletiva que consiste numa sucessão de pequenas casas, constituídas

6. O período mencionado abrange as gestões de Marta Suplicy (2001-2004), José Serra (2005-2006) e Gilberto Kassab (2006-2008 e 2009-2012). Efetivamente, o deslocamento da população foi realizado no governo Marta Suplicy, mas foi na última gestão do prefeito Gilberto Kassab, em 2011, que o edifício foi finalmente demolido. Sobre o estigma que pairava sobre o edifício como “cortiço vertical”, ver reportagem do Jornal O Estado de S. Paulo de 23/11/2010, sob o título “Mercadão vai ganhar puxadinho no São Vito”. Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,mercadao-vai-ganhar-puxadinho-no-sao-vito-imp-,643828>. Acesso em: 11/12/2016.

pelas chamadas “porta e janela,” por vezes reduzidas a simples cômodos, que eram construídos em um ou em ambos os lados de um pátio ou de um lote longitudinal, também em forma de pátios. Como afirma Manuel Teixeira (1994):

(...) o cortiço era descrito como um tipo de habitação popular composto de fileiras de casas pequeninas – às vezes mesmo apenas de quartos - edificadas ao longo de um terreno mais profundo, abrindo para um pátio ou corredor, com feição de ruela. Nesses casos era frequente a existência de um só conjunto de instalações sanitárias e tanques, dispostos no pátio, para uso comum. Esta podia ser uma descrição fiel de uma ilha do Porto, sendo evidentes as semelhanças de forma (TEIXEIRA, 1994, p. 572).

No caso específico do Porto, a maioria das ilhas (fig. 01) localiza-se em antigas zonas de habitação burguesa, construídas na primeira metade do século XIX, ou em áreas da cidade que, embora próximas ao centro, ainda não estavam totalmente ocupadas na segunda metade do século XX (fig. 02). Nos dois casos, as ilhas localizavam-se em zonas que tinham deixado de ser atrativas como locais de residência para a classe média, principalmente devido à localização de indústrias ou de outras zonas de habitação operária na vizinhança. O declínio social desses bairros era seguido de perto pelo seu declínio econômico, criando-se, assim, as condições necessárias para a construção das ilhas (TEIXEIRA, 1994, p. 562).



Figura 1 • Ilha na Rua das Antas, Porto/ PT.

Fonte: Acervo da pesquisa, 2010.



Figura 2 • Mancha da área urbanizada da cidade do Porto na década de 60.

Fonte: CMP, 2005, com intervenção dos autores.

Já no caso brasileiro, a abolição da escravidão em 1888, seguida pelas iniciativas estatais de se promover a imigração, correspondeu a um período de crise econômica em Portugal. A coincidência dos dois acontecimentos levou ao súbito aumento do número de imigrantes portugueses para o Brasil, sobretudo na passagem do século XIX para o XX. Nesse contexto, o cortiço, como habitação tipicamente popular, surge como um sucedâneo da senzala (BLAY, 1985) e instala-se um modo de habitação popular típico e semelhante ao das ilhas, no Porto, embora adaptadas ao contexto regional brasileiro e às novas tecnologias construtivas, ao substituir a pedra pela alvenaria de tijolos e outros elementos vernaculares.

É importante ressaltar que o surgimento do modo de habitar em cortiços não se traduz em uma transposição do modelo presente nas ilhas em Portugal. Grande parte da imigração para o Brasil, ocorrida durante esse período, foi de imigrantes italianos que, somados aos portugueses, espanhóis e cidadãos oriundos de outras nacionalidades, ocupavam os cortiços surgidos nesse momento, agregando culturas diversas e diferentes formas de apropriação do espaço habitado e de tipologias de cortiços (BLAY, 1985). Ainda assim, o modo de habitar em cortiços apresenta semelhanças, enquanto análise tipológica, quando comparado às ilhas:

(...) o cortiço ocupava comumente uma área no interior de um quarteirão: quase sempre um quintal de um prédio onde há estabelecida uma venda ou tasca qualquer. Um portão lateral dá entrada por estreito e comprido corredor que percorre as habitações (BLAY, 1985, p. 66).

O ponto em comum revelado por Teixeira (1994) e Blay (1985), nas formas de intervir sobre a localização e regulação do habitar popular que antecederam o período estudado, aproxima os casos de estudos do Grupo de Moradias

Populares do Aleixo (GMP do Aleixo) no Porto e do Edifício São Vito em São Paulo. Ambas lançaram mão da solução de localização, erradicação ou transferência de populações para áreas periféricas da cidade, naquele momento, constituindo a cisão entre moradia e local de trabalho – que, embora em outra proporção, ambas as cidades vivenciaram.

Porém cabe aqui uma ressalva sobre o conceito de “áreas periféricas”, indicado acima, a partir do contexto da época de construção dos diferentes edifícios e sua relação com as dinâmicas de expansão urbana nas cidades apresentadas.

O Aleixo (fig. 03) começou a ser implantado em um local periférico, eminentemente rural e de grande depressão topográfica da cidade do Porto no início dos anos 70, constituindo uma iniciativa do Estado Novo a favor de uma urbanização e modernização das cidades portuguesas. Ao contrário do que era previsto, o espaço urbano ou envolvente correspondente ao G.M.P. do Aleixo não foi totalmente configurado, ainda que durante o Estado Novo tenham surgido projetos para reverter o caráter marginal apresentado nesse ponto da cidade. A partir da Revolução de 25 de Abril de 1974, devido a mudanças de conduta das sucessivas gestões, o Aleixo permaneceria durante cerca de 40 anos sem grandes investimentos públicos para sua conservação. O poder público restringiu-se a realizar apenas as melhorias básicas para atender às necessidades dos seus inquilinos, como era feito comumente nos bairros e agrupamentos de propriedade estatal e/ou camarárias. Não obstante, o avanço do comércio ilegal (em especial, o de drogas) no conjunto explica o aprofundamento de sua segregação e o desgaste físico nos dias atuais, e foi a justificativa utilizada nas iniciativas camarárias para a sua demolição a partir de 2013.



Figura 3 • G.M.P. do Aleixo.

Fonte: Acervo da pesquisa, 2010.

Em contrapartida, no contexto dos anos 2000, principalmente a partir da dinâmica de expansão do centro em direção à área do Aleixo, através do eixo da Avenida da Boavista e da Rua do Campo Alegre – em direção à Foz e a zona balnear –, intensamente

valorizadas do ponto de vista imobiliário, o Aleixo constituía o retrato da permanência de habitações populares em plena malha contígua ao centro e muito próxima às antigas ilhas do Porto.

Já no caso do São Vito, implantado em uma área de várzea do Rio Tamanduateí, no Parque D. Pedro I (fig. 04), embora não se trate de uma área periférica plena como a entendida a partir da atual leitura da expansão em “mancha de óleo,” apresentada pela então metrópole sul-americana, de fato, o edifício construído nos finais dos anos 50, tangente ao Plano de Avenidas de 1930, relaciona-se a uma área que já possuía o estigma de ser um território de transição entre a cidade burguesa situada na colina do centro histórico e os bairros proletários da zona leste paulista (Brás, Pará, Mooca, Belém). Desde o final do século XIX e ao longo do século XX, essa área recebeu projetos que buscavam reverter o seu caráter marginal. O edifício, assim com sua história que percorreu cerca de 50 anos, testemunha o desprestígio causado por diversas funções que ali se instalaram: o hospício, todos os mercados da cidade, as várias intervenções viárias para solucionar a transposição leste-oeste por intermédio da construção de inúmeros viadutos e alças de acesso sobre o Parque D. Pedro I, terminais rodoviários e de baldeação (CAMPOS, 2004).



Todos esses fatores acabaram por selar o destino daquela área como um território periférico, embora contíguo à colina central. Foi essa condição periférica que permitiu, em meados dos anos 70, que o edifício fosse ocupado de forma irregular, com instalações clandestinas, sobrelotação dos apartamentos, sublocação, redução drástica do número de proprietários iniciais que foram se alojando em outras áreas da cidade, assim como a constituição de um ambiente de abrigo de moradores de rua e de comércio ilegal. Desse modo, o tráfico de drogas presente em sua proximidade, na região da Luz – a chamada Cracolân-

Figura 4 • Mapa do centro da Cidade de São Paulo e área de implantação do Ed. São Vito.

Fonte: GEOSAMPA/PMSP, 2016 – Mapeamento realizado no ano de 1954 pela Empresa Vasp Cruzeiro, com intervenção dos autores.

dia⁷ – explica o perfil de alguns moradores que vieram se juntar a um público diversificado composto por antigos residentes, novos agregados familiares migrantes de outras regiões, assalariados que trabalham no centro, prostitutas, travestis, entre outros que percorriam os 29 pavimentos do São Vito. Essas questões redundaram no aprofundamento de sua segregação e desgaste físico na chegada aos dias atuais, que o fizeram objeto de projeto de reabilitação e que, mais tarde, contraditoriamente, resultou em sua demolição completa em 2011 (fig. 05).

7. O termo “Cracolândia” é uma denominação popular e midiática para uma região no centro da cidade de São Paulo, nas imediações das avenidas Duque de Caxias, Ipiranga, Rio Branco, Cásper Libero e a rua Mauá, onde historicamente se desenvolveu intenso tráfico de drogas (sobretudo do crack) e o meretrício.

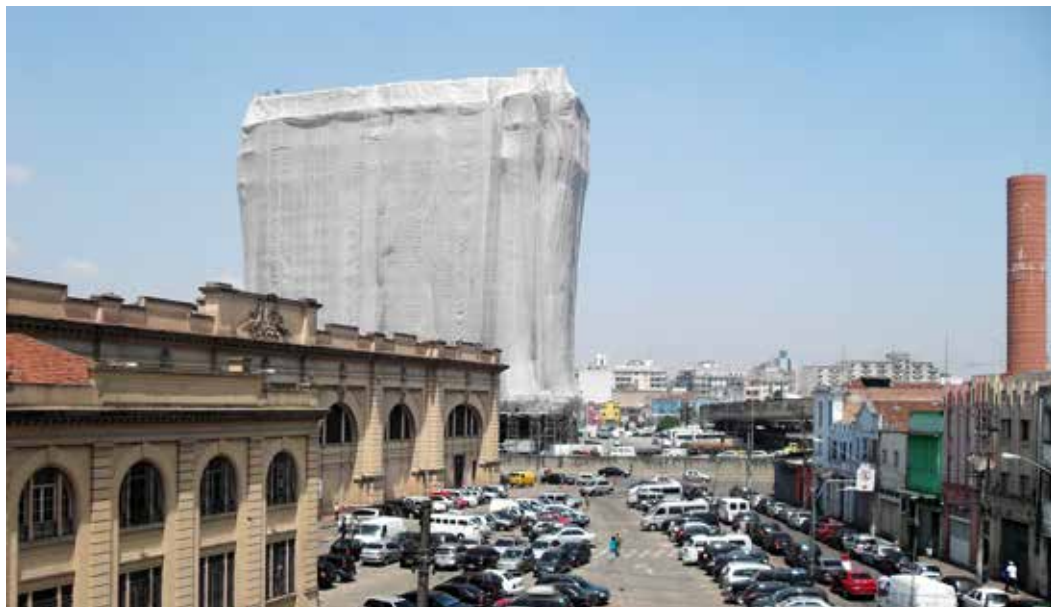


Figura 5 • Edifício São Vito em demolição.

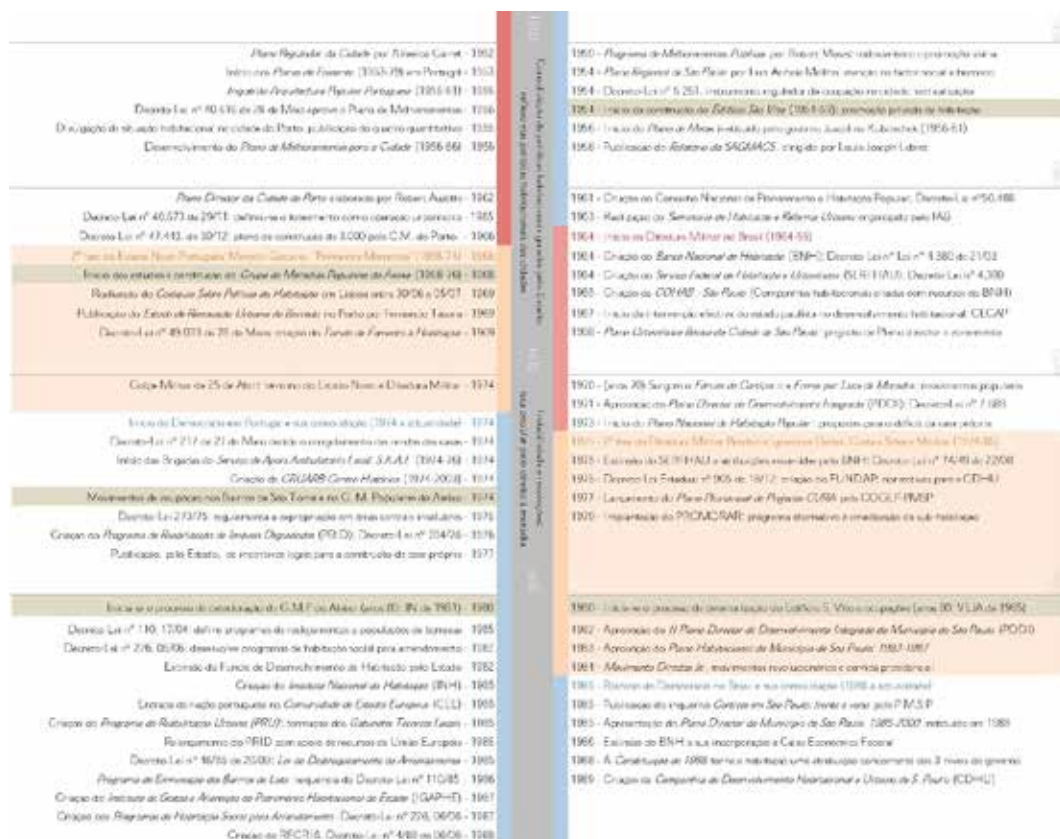
Fonte: Acervo da pesquisa, 2011.

Também nos anos 2000, a partir de ações implantadas no centro de São Paulo (da Associação Viva o Centro, a partir da Operação Urbana Centro), as quais evidenciaram a existência de uma cidade “rica” (empresarial) em oposição a uma cidade “proletária” (associações de moradia do centro), para além das questões imobiliárias relacionadas ao desejo de se ocupar um solo urbano fortemente valorizado, o Edifício São Vito tornou-se o retrato da permanência/resistência de habitações populares em plena malha contígua ao centro da cidade. Assim como no caso do Porto, essa realidade esteve muito próxima da apresentada pelos antigos cortiços de São Paulo.

Portanto, ainda que resumidamente, pode-se aqui indicar três pontos que aproximam o caso do Aleixo no Porto ao do São Vito em São Paulo. Primeiro, as formas de apropriação dos edifícios a partir de estratégias do habitar muito próximas tanto nas ilhas quanto nos cortiços. Segundo, as semelhanças e as diferenças dos sítios onde se implantaram os edifícios, que os tornaram emblemáticos do ponto de vista urbanístico, quer seja pela depressão topográfica, no caso do Aleixo, quer pela planície inundável da várzea do rio Tamanduateí, no caso do São Vito, com a característica de ser nomeadamente área central, neste último caso. Terceiro, por ambos se apresentarem, na atualidade, implantados num espaço considerado como um “território liminar”, conforme definido

por Antônio Arantes (1994), na transição entre os espaços relegados às classes populares e os espaços simbólicos situados do outro lado das fronteiras, das classes dominantes.

Mesmo sendo distintos, os casos possuem trajetórias bastante similares, confirmadas por vários indicadores, constituindo, no limite, espaços de resistência e de apropriação popular. Assim, a desvalorização de ambos os conjuntos, tão próximos aos centros das respectivas cidades, é o elemento chave para o entendimento dos fenômenos urbanos ocorridos, que estão relacionados ao modelo de crescimento em extensão, passando pela manutenção de territórios centrais vazios, como estratégia de valorização ao longo do tempo e formas de ocupação “efêmeras” ou informais dessas áreas de interstícios por uma população de baixa renda (fig. 06).



Do São Vito ao Aleixo

Como método de trabalho, partiu-se do Edifício São Vito, em São Paulo, para o Grupo de Moradias Populares do Aleixo, no Porto, direcionando o olhar para as componentes tipológicas dos edifícios, bem como a análise comparativa de sua morfologia, na procura por outros indícios que os aproximem e permitam aprofundar a análise de suas características arquitetônicas e da condição de obsolescência de

Figura 6 • Linha cronológica com o percurso em paralelo das histórias das duas Cidades. Enfoque às áreas de implantação de ambos os estudos de caso.

Fonte: Elaborado pelos autores, 2011.

seus programas na atualidade, diante dos novos padrões habitacionais, quanto das estratégias atuais de ocupação.

O Edifício São Vito, embora não tenha sido construído por uma promoção estatal como aconteceu no caso do Aleixo, visava atender a um empreendimento privado, com a maioria dos apartamentos, “kitchenettes”, com áreas entre 28 e 30 m². Popularmente conhecido por “Treme-Treme”, o São Vito foi projetado pelo engenheiro-arquiteto Aron Kogan, em 1954, como um empreendimento da Construtora Zarzur & Kogan Ltda, em incorporação com as Indústrias Matarazzo, de maneira a diversificar o capital industrial paulista consolidado no final da década de 50 (SEHAB-PMSP, 2003). O São Vito, geminado ao Edifício Mercúrio (1952-55), foi concebido não para uma classe de renda mais baixa, como acabou por vir a configurar sua ocupação recente, mas para um tipo de morador da metrópole em desenvolvimento. Dessa forma, em seus 27 andares, foi concebido dentro do padrão de moradia que se implantava desde o início da década no centro. O empreendimento buscava atender ao novo perfil da demanda por habitação no centro, fruto da migração de trabalhadores para a cidade, demonstrando a pouca valorização apresentada nos limites do “Centro Velho”⁸– Parque D. Pedro I, Brás, Pará, Mooca, Belém – em relação a outros setores mais valorizados, sobretudo na proximidade ao “Centro Novo”⁹. Com isso, a implantação do empreendimento fez parte de um cinturão periférico, o Perímetro de Irradiação, indicado no Plano de Avenidas, apresentado por Prestes Maia em 1930¹⁰.

Já o Grupo de Moradias Populares do Aleixo, concluído em 1976, ou seja, cerca de vinte anos depois do São Vito, constituiu um empreendimento camarário que procurava atender às famílias removidas da Ribeira/Barredo, a partir de um programa de transferência e erradicação das ilhas, ao promover a reabilitação e salubridade das áreas centrais da cidade do Porto (TELLES, 1969). Localizado na freguesia de Lordelo do Ouro, entre a marginal do rio Douro e a Rua do Campo Alegre, o Aleixo esteve inserido no plano de construção de 3.000 habitações que se destinariam à substituição de casas insalubres do tipo ilhas e renovação urbana de áreas degradadas na zona da Ribeira/Barredo: atual área classificada como Patrimônio Mundial pela UNESCO. Sob propriedade da Câmara Municipal e de autoria do arquiteto Manuel Teles, os edifícios foram realizados no âmbito do concurso público para a execução da “Empreitada de Construção e Urbanização do Grupo de Moradias Populares do Aleixo”, datado de 1968 (TELLES, 1969), correspondendo a um momento de concepção de novas unidades habitacionais em antigas zonas rurais, com a proposta de autossuficiência urbanística dos novos empreendimentos.

Além de representar uma promoção estatal, diferentemente do São Vito, o Aleixo é representativo também do tipo de promoção de habitação popular presente no novo regime político autoritário português¹¹, o Estado Novo (1933-1975) (PEREIRA & QUEIRÓS, 2009).

8. Ao Centro Velho, atribuem-se hoje o cenário de forte apropriação das classes trabalhadoras e as formas marginais do habitar (cortiços, estratégias informais de habitação, ocupação de edifícios degradados), dada a necessidade de proximidade física ao local de trabalho (CAMPOS, 2004).

9. O Centro Novo, constituído a oeste do Rio Anhangabaú no eixo entre as Avenidas São João e Avenida Ipiranga, abriga um processo que entre as décadas de 1940 e 1960 inaugurou uma grande terciarização de usos atrativos ao morador da metrópole, ao concentrar a vida noturna e comércio de luxo, novos centros empresariais e financeiros, espaços de lazer e ambientes culturais (CAMPOS, 2004).

10. O Plano de Avenidas da Cidade de São Paulo se propunha estruturar a expansão do centro da Cidade de São Paulo em grande escala, através de um anel viário formado por largas avenidas que circundariam o centro histórico sem penetrá-lo. Assim, articularam-se artérias radiais que permitem o acesso, ainda na atualidade, aos diferentes quadrantes da cidade, abrindo-se a novas frentes de verticalização e ocupação terciária (ANELLI, 2007). Embora esse plano tenha sido apresentado por Prestes Maia em 1930, este só foi implantado e configurado em 1945, portanto cerca de dez anos antes do início da construção do Edifício São Vito. Mais tarde, em 1955, Prestes Maia defenderia a construção de uma “Segunda Perimetral”, dado o avanço do perímetro central sobre o primeiro anel (SCHICCHI, 2010). Esse momento coincide com a construção do Edifício São Vito.

11. O ano de 1932 marca o término do período da Ditadura Militar com a saída no golpe de 28 de maio de 1926. Nesse ano, institui-se o Estado Novo como um regime político autoritário, com larga influência da Itália de Mussolini. Salazar, a partir de 1932, irá pôr em prática os mecanismos que lhe permitirão o controle quase total de todos os aspectos da vida nacional, inclusive aos relacionados ao desenvolvimento das cidades portuguesas nesse período (LÔBO, 1995).

Esse longo período sob o controle do Estado Novo é marcado por uma ampla política de obras públicas que se inicia na cidade do Porto ainda durante a década de 1940, por meio da implementação de diversas propostas urbanísticas, sobretudo as relativas à construção de novos ramais de conexão interurbana, assim como à monumentalização de sua área central (GUNTHER apud TAVARES, 1994-95).

Em consequência das diferentes gestões municipais do autoritário governo Salazarista (1933-1967), num primeiro momento, e Marcelista (1968-1974), num segundo, os planos urbanos para a Cidade do Porto¹² vão se desenhando por meio da criação de novas infraestruturas de comunicação viária e ferroviária interurbana, conectando a Cidade do Porto aos novos projetos de áreas residenciais, áreas verdes, zonas industriais e equipamentos públicos marcantes na nova estrutura da cidade. Além disso, tais planos acabaram por apresentar uma preocupação com o problema da falta de habitação para a classe trabalhadora e a realidade insalubre das ilhas, visando controlar o desenvolvimento urbano da cidade do Porto¹³.

Esclarecidas as premissas, elementares para o entendimento dos diferentes casos de estudo, destacam-se outros três pontos que indicam uma ligação entre os objetos: primeiro, a questão do crescimento econômico que repercute no período de implantação de cada conjunto; segundo, os ideais de revisão do Estilo Internacional presentes em suas tipologias; terceiro, uma avaliação a partir dos aspectos funcionais e sócio morfológicos à luz das propostas de intervenção de reabilitação dos edifícios.

Sobre o crescimento econômico nas cidades: Porto e São Paulo

Os planos de desenvolvimento nacionais, apresentados no decorrer da década de 60, tanto no Brasil quanto em Portugal, representaram um momento de expansão industrial, comercial e agrícola, resultando em parte do surto demográfico que caracterizou essas nações, promovendo um aumento da procura por habitação com particular incidência em suas principais cidades.

No caso brasileiro, o auge econômico é ainda mais evidente durante o governo autoritário de 1968, quando a região metropolitana de São Paulo apresentava um papel importante na economia do país, tanto pelo seu desempenho econômico quanto pela sua articulação global, ao se transformar em um centro básico de controle e acumulação do capitalismo em nível internacional (CORDEIRO, 1994). Esses fatores repercutem no período de construção do Edifício São Vito (1954-59) por dois motivos. Num primeiro momento, concomitantemente à concepção de seu projeto, são lançados os Planos de Metas (1956) pelo governo Juscelino Kubitschek (1956-61), ao mesmo tempo em que o grande desenvolvimento econômico permite a intensificação do processo de

12. O Professor Ezequiel de Campos (1874-1965), associado ao Estado autoritário de Salazar, desenvolve o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto em 1932 a partir de ideias influenciadas pelas operações urbanas e intervenções de Haussmann, em Paris, paradigmáticas para sua época e que deu início ao lançamento das diretrizes aos chamados Planos Reguladores da Cidade do Porto. O Plano Regulador da Cidade do Porto (1939-1943) – desenvolvido à luz do Decreto nº 40802 de 21/12/1934, que obrigava os gestores municipais à elaboração de Planos de Urbanização até 1939 – foi desenvolvido com a colaboração do arquiteto italiano Marcelo Piacentini; numa segunda fase, substituído pelo arquiteto italiano Giovanni Muzio em 1940. Esse primeiro plano enquadra-se na tentativa de controlar o crescimento das cidades de acordo com a política propagandista do Estado Novo de monumentalizar as áreas centrais e da criação de novos eixos no sentido da foz do Rio Douro. Em seguida, estabelecem-se o Plano Regulador da Cidade do Porto (1947-1952) e o Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto (1956-66), que refletem, para além das questões urbanas e de crescimento da Cidade, as questões relacionadas à falta de moradia para a classe de menor renda – último plano (1956-66) (LÔBO, 1995).

13. Durante o Estado Novo apresentam-se propostas para tornar salubres as habitações precárias existentes, bem como seu espaço comum, por meio das medidas profiláticas e da construção de 6.000 habitações econômicas – diretriz apresentada no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto (1956-66) e promovida pela Federação de Caixas e Previdência. Surgida em 1947, em seus vinte e cinco anos de existência, essa federação foi a maior promotora de habitação não lucrativa, possuindo um papel fundamental na parceria com as autarquias municipais para o desenvolvimento de novos projetos habitacionais como o da Unidade Residencial de Ramalde (1952-60), concebido pelo arquiteto Fernando Távora, bem como o Grupo de Moradias Populares do Aleixo (1968-76), concebido pelo arquiteto Manuel Telles (Decreto-Lei nº 35611/47 apud Portas, 1971).

verticalização do centro histórico de São Paulo, sobretudo ao amparo do Código de Obras Arthur Saboya, que vinha sendo reformulado desde 1920 (VILLAÇA, 1998), e a ausência de zoneamento e de legislação mais restritiva de uso e ocupação do solo¹⁴. Num segundo momento, com o desenvolvimento econômico gerado a partir das políticas lançadas pelos governos militares no Brasil (1964-85), no decorrer da década de 70, quando chega a São Paulo uma corrente de migrantes de outras regiões da federação, atraídos pelas possibilidades de emprego, gerando um aumento na procura por habitação. Desse modo, o Edifício São Vito, assim como outros grandes edifícios compostos por “kitchenettes”, surge como atrativo para esses novos moradores da metrópole, sobretudo na região central ou mesmo próximo às áreas de trabalho.

No caso português, seria também a partir dos anos 1950 que a conjuntura econômica sofreria mudanças rapidamente, relacionadas aos vastos planos de desenvolvimento nacional, como os Planos de Fomento, já citados, iniciados em 1954 ainda durante o Estado Novo, repercutindo na economia portuguesa até a chegada da democracia em 1974 (MATOS, 1994). O primeiro Plano (1953-58) lançou um conjunto de investimentos orientados para a construção de infraestruturas. Após esse primeiro plano, são lançados ainda o II Plano de Fomento (1959-64), o Plano Intercalar (1965-66), o III Plano de Fomento (1967-73) e o IV Plano de Fomento (1974-79), os quais terão repercussões no desenvolvimento das principais cidades portuguesas, nomeadamente Porto e Lisboa, resultando num surto demográfico e na migração populacional de áreas rurais para áreas urbanas.

Essa questão também se refletiu nas políticas públicas, elaboradas para atender esse novo contingente populacional por meio da oferta de habitação, promovida, sobretudo, pelo Estado, por meio dos bairros criados tanto pelo Estado central, os Bairros de Casas Econômicas, quanto os criados por iniciativa camarária, os Grupos de Moradias Populares. Nesse sentido, o Aleixo é representativo das políticas habitacionais durante a década de 70, implantadas por meio do Decreto-Lei nº 47.443, ao decreto 40.616, responsáveis pelo sucesso do Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto (1956-66). O plano programou 6.057 unidades habitacionais por toda a cidade (TORRES, 1966; CMP, 1998, p. 8).

Além disso, como se verá a seguir, a prática de reprodução de modelos de edifícios, em períodos próximos ao da implantação do G.M.P. do Aleixo, buscava conceitos modernos e racionalistas para a implantação dos blocos – geralmente constituídos por térreo mais quatro pavimentos, o que dispensava o uso de elevadores e diminuía o custo com a manutenção do conjunto pelo Estado. Na maior parte dos casos, havia a previsão de equipamentos coletivos no térreo ou em blocos anexos. Contudo, assim como o Aleixo e semelhante ao ocorrido em outros conjuntos de habitação¹⁵, muitos desses equipamentos de apoio como centros sociais, escolas e áreas de recreação para crianças acabaram por não se configurar, gerando impactos negativos para os moradores que,

14. A primeira legislação restritiva ao avanço da verticalização seria promulgada durante a construção do Edifício São Vito – a lei 5261/57 – elaborada sob a coordenação do Engenheiro Arquiteto Luiz de Anhaia Mello. Tal lei causou muita polêmica e discussões sobre como deveria ser o controle e qual seria o perfil de adensamento para a cidade (BRESCIANI, SCHICCHI, 2016).

15. O G.M.P. do Aleixo constituiu um dos projetos implantados pela Câmara Municipal do Porto como solução ao seu déficit habitacional. Entretanto, é a única solução que ultrapassa a tipologia de térreo mais quatro pavimentos, chegando a doze pavimentos. Outros exemplos como o Edifício Costa Cabral (desenvolvido pelo arquiteto Viana de Lima em 1950), o Bairro de Ramalde (desenvolvido pelo arquiteto Fernando Távora em 1952) e o Conjunto Habitacional da Pasteleira (implantado pela Câmara Municipal do Porto em 1956) são todos edifícios modernos que se configuram pela mesma tipologia para a solução da habitação mínima na Cidade do Porto. Contudo, em Lisboa, a partir dos anos 50, começam a ser implantados edifícios dentro de outra lógica, propondo conjuntos de edifícios que adotam tipologias com até dez pavimentos: como é o caso do Conjunto Habitacional da Av. EUA (Arq. Manuel Lajinha, 1956), com térreo mais nove pavimentos, o Conjunto Habitacional da Av. Brasil (Arq. Jorge Segurado, 1958), com térreo mais sete pavimentos, a Torre Olivais Norte (Arq. Nuno Tetónio Pereira, 1959), com térreo mais oito pavimentos, entre outros edifícios lisboetas desenvolvidos para habitação de interesse social.

por sua vez, passavam a depender de grandes deslocamentos para o uso de serviços essenciais (MATOS; RAMOS, 2006).

Além dos elementos apontados, os contextos econômicos e de implantação de novas tipologias e o aumento das densidades populacionais em ambos os casos, é possível apontar outras questões que repercutiram na concepção dos principais projetos aqui apresentados. De um lado, tem-se o novo morador da metrópole que é atendido pela oferta de edifícios promovidos pela iniciativa privada. De outro, são os moradores de áreas centrais insalubres, muitas vezes provenientes do campo à procura de trabalho na cidade, que passam a ser atendidos por políticas estatais de promoção habitacional, seja por meio da transferência para a higienização das ilhas ou mesmo pela oferta de habitação camarária para as classes insolventes.

Revisão dos preceitos modernos – o programa dos edifícios

Retomando o segundo ponto estabelecido para a análise dos casos de estudo, procurou-se indicar que o processo de revisão do Movimento Moderno, ou seja, do Estilo Internacional, também esteve presente na edificação de São Vito e na de Aleixo.

A abertura aos ideais do Movimento Moderno, em sua consagração em nível nacional por meio de atuações de arquitetos como Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, disseminou de maneira mais rápida e intensa no Brasil, em consonância com o ciclo de expansão do movimento no interior da Europa. Essa questão se reflete, sobretudo, a partir do lançamento do Plano Piloto para a nova capital brasileira, em 1957, ao afirmar conceitos e defender uma arquitetura que se imaginava possível pelos postulados modernos. Já em Portugal, dado o bloqueio inicial imposto pelo Salazarismo, ainda que os arquitetos modernos como Viana de Lima, Keil do Amaral e Fernando Távora estivessem estudando ou mesmo colocando em prática a arquitetura moderna no país, os ideais do Estilo Internacional, enquanto prática no contexto do regime político português, manteve-se em relativo atraso quando comparado ao desenvolvimento apresentado no restante da Europa (MILHEIRO, 2006).

A experiência moderna Brasileira, para além do contato com o Modernismo Europeu por meio dos congressos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna), chegava a Portugal pela revista *Architecture d'Aujourd'hui*, principalmente, pela publicação *Brazil Builds* em 1943 (Goodwin, 1943)¹⁶, que apresentava os edifícios de Lúcio Costa, Oscar Niemeyer, entre outros, pioneiros no sentido do diálogo entre a linguagem arquitetônica moderna e a cidade tradicional: tradição essa de origem lusófona e que constitui a ponte necessária para a revisão da sua própria arquitetura. Se durante os anos 50 os arquitetos portugueses começam a manipular a arquitetura moderna corrente, na década seguinte, correspondente à divulgação do Plano Piloto de Brasília (MILHEIRO, 2006), ocor-

16. A revista *Brazil Builds* representa uma das mais importantes obras publicadas sobre a arquitetura moderna brasileira. Publicação realizada pelo MoMA/NY, em 1943, instaura uma matriz historiográfica para a arquitetura brasileira, vinculando a arquitetura tradicional com as realizações dos arquitetos modernos. Trata-se do redirecionamento da cultura nacional, na primeira metade do século XX, especificamente em relação à política cultural levada a cabo pelo ministro Gustavo Capanema, durante a República Nova e sua decorrência no campo da arquitetura.

re um momento de transição e revisão de certos valores do Estilo Internacional.

Nuno Portas sintetiza como

um momento muito particular porque encerra, num espaço de tempo muito curto, duas condições extremadas e, noutros contextos, radicalizadas: a da construção e a da crise da modernidade. Trata-se de uma passagem urgente e célebre que fará os portugueses integrantes da 'terceira via', sem exatamente terem passado por um teste real às implicações dos discursos modernos pioneiros. Assim, o agilizar de um modelo moderno coerente em Portugal coincide quase simultaneamente com o seu 'abandono' (PORTAS apud MILHEIRO, 2006, p. 313).

Nas décadas que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, assistiu-se ao investimento numa diversidade de propostas de natureza moderna, em que a valorização da expressividade local foi um dos temas disseminados em Portugal. A revisão do Estilo Internacional deu lugar a formas de expressão mais robustas, nas quais o tijolo, o concreto, os muros e os planos de grande densidade desempenhavam um importante papel. Assim, a disseminação dos temas modernos nos diversos países foi sendo acompanhada pela valorização dessa expressividade local, vernácula ou regionalista (CORREIA, 2008).

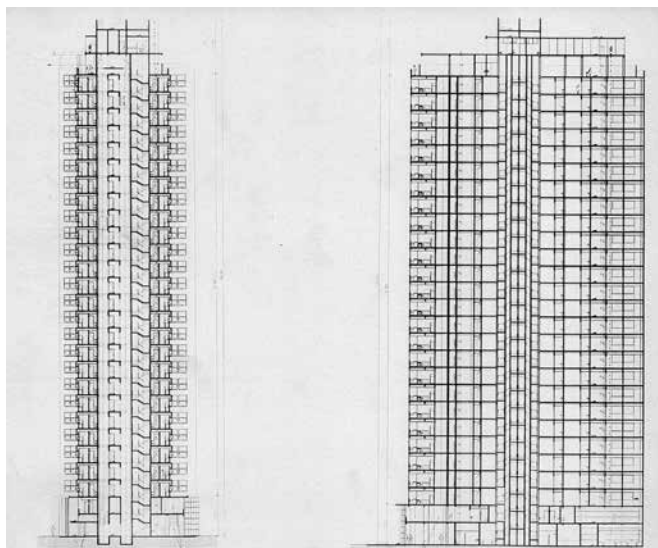
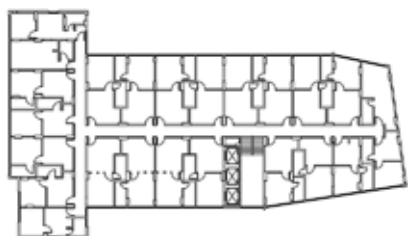
Na perspectiva dessa problemática, deve-se compreender que as décadas que se seguiram ao segundo pós-guerra assistem a um período de atualização das propostas modernas, tanto em seus centros de origem quanto por parte dos próprios autores e mestres (CORREIA, 2008). Repercutindo também nos dois casos de estudo, brasileiro e português, São Vito e Aleixo, Correia afirma que:

os próprios mestres modernos sentiram a necessidade de experimentar ou evoluir e os seus trabalhos desta época revelam-no e provam ter uma extensão mundial: as estruturas metálicas que Mies van der Rohe constrói nos anos 50 em Chicago tornam-se modelos para a arquitetura corrente e a Unidade de Habitação de Marseille de Le Corbusier serve um propósito semelhante (CORREIA, 2008, p. 193).

Assim, não seria demasiado reconhecer o mesmo conceito aplicado aos projetos elaborados tanto pelo engenheiro-arquiteto paulistano Aron Kogan (figs. 07 e 08) quanto pelo arquiteto portuense Manuel Telles (figs. 09 e 10), ao participarem desse período de revisão do Estilo Internacional, apontado por diversos autores (PORTAS, 1969; MILHEIRO, 2006; CORREIA, 2008).



Figura 7 • Edifício São Vito justaposto ao Edifício Mercúrio em 2009. Imagem disponível em: <<http://www.saopauloantiga.com.br/edificio-sao-vito/>>. Acesso em 30/11/2015.



No caso do Brasil, o desenvolvimento da arquitetura moderna, a partir da leitura do movimento internacional, enquanto atitude pragmática coetânea aos processos de mudança nacional, abriu portas à adoção de técnicas e de linguagens que

Figura 8 • Edifício São Vito (pav. tipo e cortes).

Fonte: SEHAB/PMSP, 2004.

se incorporaram à arquitetura vernácula local, conformando uma característica própria à arquitetura moderna brasileira. O Edifício São Vito representou o desenvolvimento de uma fase de atualização ao buscar elementos presentes no Estilo Internacional da década de 50, em consonância com a apresentada pelas Unité d' Habitation, desenvolvidas por Le Corbusier. No entanto o São Vito se alinhava ainda mais aos postulados estéticos do Brutalismo desenvolvido pela Escola Paulista. Apesar do reconhecimento da existência de uma grande variedade e amplitude possíveis por meio da arquitetura moderna internacional, Zein (2002) esclarece a necessidade de certa limitação às questões arquitetônicas, tendo em vista compreender bem as origens e o sentido do fenômeno brasileiro. Dessa forma, é preciso distinguir entre duas tendências essenciais: o brutalismo de Le Corbusier e o brutalismo inglês, resumindo, brevemente, as características de vocabulário e intenções conceituais de cada um.

Já o Grupo de Moradias Populares do Aleixo, embora não participe de uma tradução imediata do movimento brutalista – e evidente no caso do Edifício São Vito –, em seu projeto inicial indicava a configuração de um conjunto autossuficiente, ainda que não concretizada, com ligações diretas aos conceitos desenvolvidos pelo Movimento Moderno Internacional e sua atualização no contexto português. Além disso, é notável, no caso do Aleixo, certa tentativa de otimização dos elementos urbanísticos relacionados ao conjunto. Essa questão explicaria a alta densidade obtida pela adoção de edifícios verticais, ainda que essa tipologia tenha sido unicamente adotada para esse tipo de empreendimento camarário na cidade do Porto, como já dito, pois havia sido utilizada na capital, Lisboa. Esses edifícios lisboetas, com uma excessiva preocupação em comunicar uma imagem singular, indiferente ao contexto apresentado pela envolvente, tornaram-se genericamente reconhecíveis nos modelos habitacionais que conformaram, na Europa, por meio da adoção de aspectos projetuais de revisão dos preceitos modernos (PORTAS, 1969).



Figura 9 • G.M.P. do Aleixo (as cinco torres do conjunto).
Fonte: Acervo da pesquisa, 2010.

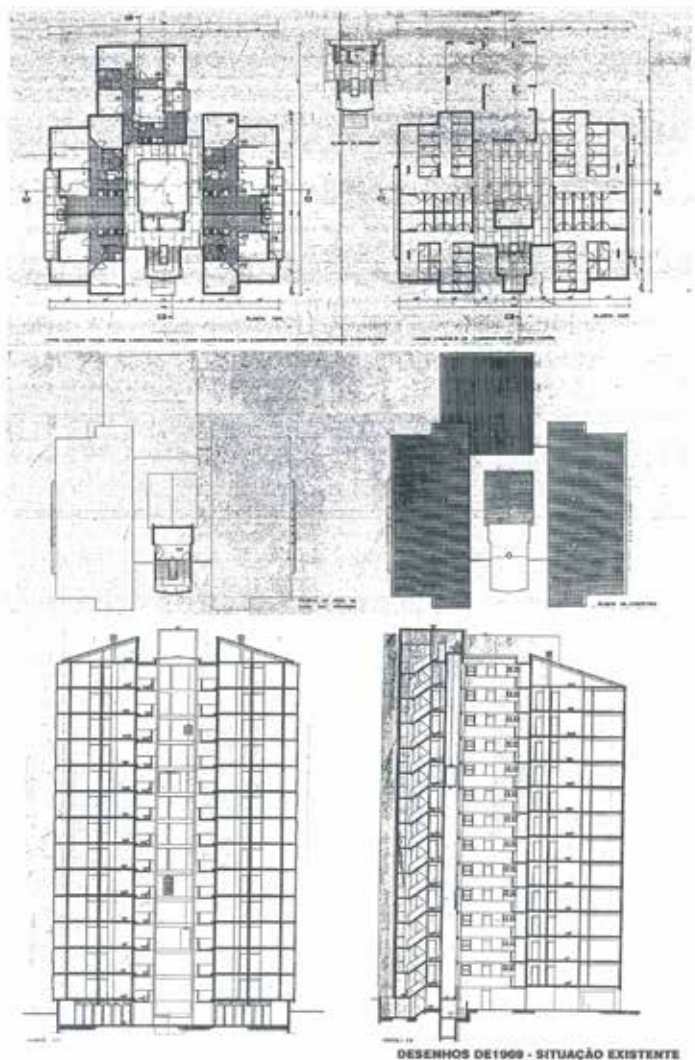


Figura 10 • G.M.P. do Aleixo (pav. tipo e corte e da Torre A). Tipologia com térreo a meio nível, contemplando funções coletivas, e treze pavimentos que acolhem cinco unidades de habitação. Destaque ao uso de elevadores – incomum na lógica de produção de habitação de interesse social da Cidade do Porto na época da construção dos edifícios.
Fonte: TELLES, 1969.

À luz do que foi exposto, pode-se afirmar que tanto o São Vito quanto o Aleixo possuem características relacionadas ao processo de atualização do Estilo Internacional em ambos os países. Mesmo que por motivos distintos, os edifícios foram pensados para uma situação urbana específica e, de certa forma, são emblemáticos: o Aleixo (fig. 11) como conjunto habitacional autossuficiente e o São Vito (fig. 12) como habitação para o novo perfil de habitante da cidade (que não poderia prescindir de seu entorno), não mais refletindo a concepção da unidade unifamiliar, e sim evocando o cosmopolitismo metropolitano e moderno.



Figura 11 • G.M.P. do Aleixo: implantação junto a foz do Rio Douro.
Fonte: Acervo da pesquisa, 2010.



Figura 12 • Edifício São Vito: implantação junto ao rio Tamanduateí e ao Mercado Municipal de São Paulo.
Fonte: Marcos Issa/Argosfoto, 2004.
Disponível em <http://argosfoto.photoshelter.com/image/I00000HHg>.
RKA.Tc, acesso em 30/11/2015.

As propostas de reabilitação: deslocamento, expulsão

Retomando o terceiro e último ponto, de modo a comparar ambos os projetos como exemplos que responderam às condicionantes urbanísticas, as quais não se sustentaram, dada a mudança de paradigma urbanístico no final dos anos 70 e início dos 80, quando ambas as cidades avançaram o perímetro urbano sobre o rural, o texto concentra-se agora sobre os aspectos funcionais e sociais que culminaram no desfecho comum da demolição, para o qual se elaborou um quadro comparativo (Quadro 01) entre os diferentes programas, apontando a aproximação entre os dois casos de estudo.

QUADRO DE COMPARAÇÃO DE PROGRAMAS:
Projectos Originais Antes da Demolição

Edifícios São Vito

Localização: Avenida do Estado nº 3.179, esquina com a Praça São Vito e Rua Luiz de Camões, São Paulo / Brasil

Grupo de Moradias Populares do Aleixo

Localização: Torres A, B, C, D, e E situadas entre a Rua do Campo Alegre e Rua do Ouro na freguesia de Lousã do Ouro, Porto / Portugal

DESCRIÇÃO	EDIFÍCIO SÃO VITO	G.M.P. DO ALEIXO
Construção e incorporação	Zarzur e Kogan	Câmara Municipal do Porto
Ano do projecto	1954	1968
Ano de declaração do <i>Habitar-se</i> e/ou finalização do edifício	1959	1976
Época aproximada do início da deterioração do edifício	anos 80 (1)	anos 80 (2)
Finalidade principal do empreendimento	Privado	Público
Principais tipos de uso	Misto Habitação/Comércio	Habitacional
Quantidade de edifícios	1 (3)	5
Equipamentos comercial e/ou social de apoio	0	3
Condomínio	1	1
Gestão do condomínio	Privada	Pública
Total de pavimentos (habitação, térreo, sobreloja, cobertura)	29	14
Total de pavimentos habitacionais (pavimento-tipo)	25	13
Total de fogos por pavimento habitacional	24	5
Total de fogos no edifício	624 unidades (T0)	320 unidades (T2, T3 e T4)
População atendida no projecto original (nº de habitantes)	1248 (4)	1.720
População actual aproximada no conjunto (nº de habitantes)	3.000 (5)	963 (6)
Dimensionamento aproximado dos fogos (m²)	entre 28 e 30	entre 63 e 90
Área útil aproximada por habitante (m²)	entre 14 e 15	entre 10 e 11
Área do terreno (m²)	784,17	33.613,00
Área total construída (total aproximado em m²)	21.000	18.000
Altura dos edifícios (em metros)	70	52
Área total das galerias por edifício (m²)	76,15	91,89
Largura das galerias de distribuição (em metros)	1,10	1,80
Unidades comerciais na sobreloja	13	0
Unidades comerciais no térreo	15	0
Cobertura: uso 1	1 salão	0
Cobertura: uso 2	1 auditório	0
Circulação vertical: elevadores	3	2 por edifício
Circulação vertical: caixas de escada	1	1 por edifício
Iluminação do hall de distribuição	não existe / insuficiente	existe / suficiente
Solução estrutural	betão armado e tijolo	betão armado e tijolo
Lógica de implantação	concentrada	distribuída
Lógica de orientação dos alçados	heliotérmica	heliotérmica
Lógica de distribuição dos fogos pela galeria	linear	a volta do átrio central
Valor aproximado dos terrenos dos edifícios em 2011	7 milhões de euros (7)	15 milhões de euros

(1) Foi considerada como referência a publicação feita sobre o estado do Edifício São Vito na *Revista Veja* em São Paulo de 03/10/1985;

(2) Foi considerada como referência a publicação feita sobre o estado do conjunto do G.M.P. do Aleixo na *Revista de Notícias* de 19/02/1981;

(3) Para efeito de comparação entre os casos de estudo não está a ser considerado o Edifício Mercator, gerido no Edifício São Vito;

(4) Para efeito de comparação entre os casos de estudo está a ser considerado o limite máximo inicial proposto para cada unidade: 2 habitantes;

(5) Dados estatísticos apresentados antes do processo de retirada da população residente em 2003, segundo a Secretaria de Habitação da PMSP;

(6) Dados estatísticos apresentados antes do processo de transferência da população para outros bairros camarietas iniciados em 2010;

(7) Dados apresentados em 2008, segundo Democensical, Empresa de Habitação da CMP;

(8) Para efeitos de comparação foi utilizada a média cambial em 2011 no valor de 2,25 reais (moeda brasileira) para cada 1 euro (moeda portuguesa);

Quadro 1 • Estudo comparativo dos Edifícios. Levantamento e sistematização de dados da pesquisa. Fonte: TELLES, 1969; LOEB & CAPOTE, 2010.

Segundo os dados obtidos por meio da leitura dos respectivos projetos originais, ambos estariam capacitados a receber um número equivalente de moradores. A relação do perfil dessas populações residentes, com o contexto das respectivas cidades, também se mostrou relativamente semelhante: trabalhadores da região central, em subempregos ou empregos temporários, indivíduos constantemente desempregados e dependentes de benefícios sociais, aumento do comércio ilegal, prostituição, superlotação no interior do edifício, no caso do São Vito e, em especial, no interior da torre A, no caso do Aleixo (SEHAB/PMSP, 2001; CMP, 2008).

Sobre a implantação dos edifícios nos respectivos sítios, há alguns pontos de conexão que merecem ser apontados. Tanto o São Vito quanto o conjunto do Aleixo possuem um total geral de área construída relativamente próxima: 21.000m² e 18.000m², respectivamente. Contudo, ao contrário do empreendimento paulistano, que buscou a ocupação máxima do solo urbano de sua propriedade, aproximadamente 784m², o empreendimento portuense distribui-se por um terreno de aproximadamente

33.613m². Essa questão se relaciona ao modo de apropriação do sítio através das possibilidades de ocupação privada ou estatal, assim como as limitações geológicas de cada terreno: de um lado, o sítio plano e alagável na região do Parque D. Pedro I; de outro, a formação depressiva e acidentada ao sul de Lordelo do Ouro a partir de grandes recortes rochosos.

Mesmo com áreas e tipologias de unidades diversas entre os respectivos casos de estudo, a porção de área útil atribuída a cada habitante é relativamente próxima: entre 14 e 15m²/hab, no São Vito, e entre 10 e 11m²/hab, no Aleixo. Diante disso, a leitura entre a tipologia e sua ocupação revelou-se outro ponto de contato. Embora o Aleixo fosse formado por 5 edifícios, o São Vito possuía cerca de 3 vezes a população deste, podendo equivaler a um bairro camarário da cidade do Porto e, apenas por essa perspectiva, seria passível de comparação em termos de dimensão e complexidade.

Ao longo do tempo, ambos começam a sofrer um processo de desgaste a partir da redução de investimentos para sua manutenção, sobretudo a partir dos anos 80, coincidindo com o processo de desprestígio de morar nos centros históricos, ocorrido a partir do final da década de 70.

A demolição do São Vito (2010-2011) é o resultado de um processo que teve diversos momentos: da condenação do edifício privado, que sofreu uma deterioração física ainda nos anos 80, à incorporação pela Prefeitura Municipal de São Paulo, como imóvel de Interesse Social em 2003. Desse modo, o edifício ganhou a possibilidade da reabilitação por meio de um projeto aprovado em concurso público (fig. 12), o Habita Sampa¹⁷, e um plano de desocupação e realojamento da população residente em outras edificações no centro da cidade, a partir de subsídios e programas de moradia transitória oferecidos pelo município durante as obras (EMURB/PMSP, 2003; SEHAB/PMSP, 2004). Contudo, após a mudança de gestão na prefeitura entre 2004 e 2005¹⁸, o discurso se inverteu, promovendo-se a defesa da sua demolição e desconsiderando por completo a indicação do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (2002 – 2012) de manter a área como Zona Especial de Interesse Social (SEMP/PMSP, 2001).

Partindo agora do São Vito em São Paulo para o Aleixo no Porto, encontra-se o mesmo discurso. O desfecho previsto para a demolição do Aleixo em 2013 é também o resultado de diversos momentos, que também partem da condenação do conjunto de edifícios e seu respectivo processo de desgaste e obsolescência física, ainda nos anos 80 (MATOSO, 2000). Entretanto, diferentemente do São Vito, que teve um projeto de reabilitação por meio de propostas lançadas em concurso público, a Câmara Municipal do Porto procurou apenas investir nas necessidades básicas e estruturais de seus edifícios arrendados. Por outro lado, o processo atribuído ao Aleixo é ainda mais delicado ao envolver questões relacionadas à implementação de parcerias público-privadas, que refletem interesses privados pelos valorizados terrenos do atual grupo de moradias. Vale também

17. Em 2002, a SEHAB lançou o Concurso Habita Sampa, que pretendia oferecer uma discussão pública de projetos para reforma de edifícios já existentes ou novos. Neste contexto, desenvolveu-se o anteprojeto para a reforma do Edifício São Vito, pelo escritório Roberto Loeb e Arquitetos Associados.

18. Com a mudança administrativa da P.M.S.P, a partir da entrada do prefeito José Serra (2004-2005), identifica-se o cancelamento de muitas das políticas públicas, assim como a paralisação dos projetos em agenda elaborados pela gestão anterior de Marta Suplicy.

lembrar que, segundo o Plano Diretor do Município do Porto, aprovado em 2005 (CMP, 2005), a área é considerada Zona Especial para Habitação, o que acaba por aproximar mais uma vez este caso ao de São Paulo. Já o atual plano de desocupação e realojamento da população residente em outras edificações no centro da cidade, indicado como solução pela Câmara Municipal e que já estava em curso desde 2010, consiste em três opções: realojamento nos novos edifícios a serem construídos junto à malha central, realojamento em bairros camarários já existentes ou a possibilidade de se arrendarem imóveis reabilitados e de propriedade camarária na área central do Porto.

Curiosamente, o que se propõe, em parte, é o regresso das populações que antes habitavam a Ribeira/Barredo às suas antigas zonas de origem, as ilhas, porém desfiguradas e com novas dinâmicas urbanas que diferem das do sítio onde se localizava o Aleixo.

Também no caso do edifício São Vito, a proposta de reabilitação se iniciou a partir do deslocamento de população moradora para outras formas de habitação social, no próprio centro, o que, dada a restrição econômica e insuficiência de recursos para pagamento de habitações individuais, levou grande parte da população de volta para os antigos cortiços ou pensões, mesmo que essa estratégia tenha sido concebida como temporária, apenas até que a recuperação do edifício fosse concluída.

Considerações finais

Os casos estudados possuem problemas sociais similares e são edifícios emblemáticos do ponto de vista da resistência das camadas de baixa renda em se deslocar do território central, ainda que em contextos diversos. Este estudo comparativo revelou-se de grande importância para o reconhecimento de processos contemporâneos que envolvem as políticas públicas de desenvolvimento das duas cidades, em distintos continentes, em especial, as habitacionais.

De um lado, os aspectos aqui analisados, decorrentes das transformações urbanas, bem como as políticas que possibilitaram a construção dos edifícios e, finalmente, o desfecho representado pela demolição de ambos, evidenciados a partir da comparação de diversos elementos, confirmam os efeitos negativos da descontinuidade de programas e propostas. Por outro lado, em relação ao papel do Estado diante do problema da habitação e das dinâmicas que promoveram os processos de deslocamento ou substituição de população nessas áreas, também análogos, evidencia-se o alinhamento das políticas públicas com os interesses do mercado imobiliário em ambos os contextos.

O estudo do Edifício São Vito em São Paulo, sobretudo a partir da análise dos diferentes planos desenvolvidos pela Prefeitura Municipal, com ênfase no período 2000-2004, foi

fundamental, por exemplo, para o dimensionamento da extensão do problema social encontrado no Aleixo, assim como de possíveis soluções. Do discurso sobre o São Vito, destacam-se, ainda, ideias que poderiam fundamentar a defesa da reabilitação do Aleixo, embora os interesses políticos e imobiliários na gestão municipal (2005-2011) tenham selado o destino do edifício com a sua demolição em 2011 (fig. 13).

Da mesma forma, nos discursos em defesa da demolição do Aleixo, seria possível vislumbrar, mesmo antes do desfecho em São Paulo, a fragilidade das políticas de inclusão social presentes nos projetos recentes de reabilitação contemporâneos de ambas cidades.



Referências

ANELLI, R. L. S. Redes de mobilidade e urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional do PUB. Revista Eletrônica Vitruvius, nº 82, ano VII. São Paulo: mar. 2007.

ARANTES, A. A. A Guerra dos Lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, nº23. Brasília: IPHAN, 1994.

BLAY, Eva A. Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cida-

Figura 13 • Demolição do Edifício São Vito.

Fonte: Almeida Rocha/Folhapress.

Disponível em: www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff2311201021.htm. Acesso em: 05/11/2011

de de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.

BRESCIANI, M. S.; SCHICCHI, M.C. Luiz de Anhaia Mello: ensino, política e presença pública. Revista Risco. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo. São Carlos: IAU USP, 2016 (no prelo).

CAMPOS, C. M. Construção e desconstrução do centro de São Paulo. Revista da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), vol. 56, nº 02. São Paulo: 2004.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. Plano Director Municipal. Porto: CMP, 2005.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO. Bairro do Aleixo: estado do sítio. Revista Porto Sempre nº 20, p. 14-20. Porto: CMP, out. 2008.

CORDEIRO, H. A cidade mundial de São Paulo e a recente expansão do seu centro metropolitano. Revista Brasileira de Geografia da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro: IBGE, 1994.

CORREIA, G. Ruy D'Athouguia: a modernidade em aberto. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2008.

EMURB - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Ação Centro: dossiê de alguns dos componentes. São Paulo: PMSP, 2003.

GOODWIN, P. L.; Brazil Builds: architecture new and old, 1652-1942, Fotografias de G. E. Kidder Smith. New York, The museum of Modern Art, 1943.

GUNTHER, Anni; TAVARES, Rui. Atlas histórico das cidades europeias: Península Ibérica, França. Barcelona: Salvat, 1994-95.

LÔBO, Margarida Souza. Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco. Porto: FAUP, 1995.

LOEB, R.; CAPOTE, L. Documento de levantamento do edifício São Vito para elaboração do anteprojeto de reforma. Disponibilizado pelo arquiteto Luiz Capote, do escritório Roberto Loeb e Associados Ltda. São Paulo. Entrevista realizada com o arquiteto em 06/12/2010.

MATOSO, C. Projecto integrado do Bairro do Aleixo: uma experiência comunitária. Porto: Agência de Desenvolvimento Integrado de Lordelo do Ouro / Domussocial, 2000.

MATOS, F. L. Os Bairros Sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. Análise Social, Vol. XXIX, nº 127. Porto: FLUP, 1994.

MATOS, M; RAMOS T. Estrutura Física e Social na Habitação Coletiva: Brasil e Portugal. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Belo Horizonte, v. 13, n. 14, p. 183-204, dez. 2006.

MILHEIRO, Ana Vaz. A Construção do Brasil: relações com a cultura arquitetônica portuguesa. Porto: FAUP Publicações, 2006.

PEREIRA; V. B; QUEIRÓS; J. Housing Assets, Housing People. In: ISA Housing Conference. Glasgow: set. 2009.

PORTAS, Nuno. A cidade como Arquitetura. Lisboa: Livros Horizonte, 1969.

PMSP - PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Ante-projeto de um sistema de transporte rápido metropolitano. São Paulo, 1956.

SCHICCHI, M.C. A Discussão sobre o Centro, os Subcentros e a criação de Novas Centralidades em São Paulo a partir de meados do Século XX – A Segunda Perimetral e o anteprojeto de um sistema de transporte rápido metropolitano – Prestes Maia, 1956. In SALGADO, I.; BERTONI, Angelo. Da Construção do Território ao planejamento das cidades – competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930). São Carlos: RiMa Editora, 2010.

SEMPA - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, 2002-2012. São Paulo: Editora Senac, 2001.

SEHAB - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Edifício São Vito: diagnóstico integrado e participativo. São Paulo, Empresa Diagonal Urbana. abr. 2003.

SEHAB - PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. Programa Morar no Centro. São Paulo: SEHAB, 2004.

TEIXEIRA, M. C. 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, nº 127, p. 555-579. Porto: FLUP, 1994.

TELLES, M. Memória descritiva para o Grupo de Moradias Populares do Aleixo. Porto: CMP, 1969.

TORRES, Nuno P; Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto: 1956-66. Porto: CMP, 1966.

VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1998.

ZEIN, R. V. Brutalismo e Escola Paulista: entre o ser e o não ser. *Revista Arq.* nº 02. São Paulo: jan. 2002.

Recebido em 11/02/2016
Aprovado em 28/11/2016



1. Doutor em Engenharia de Recursos naturais da Amazônia (UFPA). Professor da Universidade da Amazônia (UNAMA).
E-mail: valeriovinagre@gmail.com

2. Mestre em arquitetura. Professora na UNAMA.
E-mail: menamata@gmail.com

3. Doutor em engenharia elétrica (UFPA). Professor do instituto Federal do Pará (IFPA).
E-mail: andrecavnas@gmail.com

4. Engenheiro Elétrico. Doutor em sistemas de energia elétrica (UFPA).
E-mail: blasques@ifpa.edu.br

5. Mestre em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina.
E-mail: francisrober@terra.com.br

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p58

ENERGIA SOLAR FOTOVOLTAICA EM EDIFÍCIOS HISTÓRICOS EM BELÉM DO PARÁ

PHOTOVOLTAIC SOLAR ENERGY IN HISTORIC BUILDINGS IN BELÉM DO PARÁ

LA ENERGÍA SOLAR FOTOVOLTAICA EN EDIFICIOS HISTÓRICOS EN BELÉM DO PARÁ

Marco valério A. Vinagre¹
Filomena Mata Vianna Longo²
André Cavalcante do Nascimento³
Luís Carlos Macedo Blasques⁴
Francisco R.R. França⁵

Resumo

Este trabalho apresenta uma metodologia com orientações técnicas arquitetônicas e de engenharia para a integração da energia solar fotovoltaica (PV) em edifícios históricos localizados no Estado do Pará, na região norte do Brasil. A metodologia proposta tem como objetivo avaliar o impacto da integração PV em edifícios históricos, em termos de arquitetura e desempenho energético, a fim de minimizar o empenho das características culturais dos edifícios históricos e protegidos e maximizar a geração de eletricidade PV.

Palavras-chave: Edifício Integrado fotovoltaicos (BIPV). Arquitetura Solar. Edifícios históricos. Sistemas de cobertura.

Abstract

This paper presents a methodology with architectural and engineering technical guidelines for integrating solar photovoltaic (PV) in historic buildings located in the State of Pará, in northern Brazil. The proposed methodology aims to evaluate the impact of PV integration in historic buildings in terms of architecture and energy performance in order to minimize the commitment of the cultural characteristics of the historical and protected buildings and maximizing the generation of PV electricity.

Keywords: Building Integrated Photovoltaic (BIPV). Solar Architecture. Historic buildings. Roofing systems.

Resumen

Este trabajo presenta una metodología con las directrices técnicas de arquitectura e ingeniería para la integración de la energía solar fotovoltaica (PV) en edificios históricos ubicados en el Estado de Pará, en el norte de Brasil. La metodología propuesta tiene como objetivo evaluar el impacto de la integración fotovoltaica en edificios históricos en términos de arquitectura y rendimiento de energía con el fin de minimizar el compromiso de las características culturales de los edificios históricos y protegidos y maximizar la generación de electricidad fotovoltaica.

Palabras clave: Fovotvovticos integrados en edificios (BIPV). Arquitectura Solar. Edificios históricos. Sistemas de techado.

Introdução

A preocupação com a economia e a conservação de energia têm influenciado o campo de intervenção na proteção de prédios históricos. Essa preocupação ocorre devido ao constante crescimento que intensificou o incentivo e o uso de energias renováveis para a preservação e conservação nas áreas urbanas onde estão inseridos. Outro importante fator é o uso para o qual esses prédios antigos estão destinados, pois o mesmo é um dos requisitos básicos para a sua preservação.

Em particular, com as mudanças de uso ou com a necessidade de aumentar o nível de conforto, alternativas energéticas são necessárias nos prédios históricos, protegidos ou não por leis públicas. Caso essas alternativas afetem o sistema construtivo e/ou a aparência do prédio, a medida deve

Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, v.23, n.33, 2º sem. 2016

apresentar conceitos de reversibilidade. A experiência demonstra, entretanto, que qualquer tipo de intervenção provoca impactos no edifício, portanto, diferentes especialistas devem trabalhar juntos no planejamento e desenvolvimento de outras estratégias passivas para atingir um melhor desempenho tanto dos painéis quanto do conforto ambiental interno [1].

Nesse contexto, os arquitetos, principalmente os restauradores, são encorajados a pensar sobre o problema do consumo de eletricidade e como inserir, nessa categoria de edifício, as novas tecnologias de produção de eletricidade, com base em fontes renováveis, como a energia solar fotovoltaica (PV). Os resultados apresentados por várias pesquisas desenvolvidas na última década mostram que é um grande desafio, especialmente para os restauradores e projetistas, a integração ou adaptação de módulos fotovoltaicos em edifícios históricos protegidos [2].

O bioma Amazônia abrange uma área total de quase 6,3 milhões de km², atingindo nove diferentes países da América do Sul. 4,1 milhões de km², a maior parte da área total da Amazônia, encontra-se em território brasileiro, alcançando nove estados [3]. Dois desses estados, Amazonas e Pará, contém a maior parte da riqueza natural desse bioma, incluindo o potencial solar que atinge anualmente a Amazônia [4].

No Brasil, os custos de eletricidade estão constantemente aumentando, esse é outro problema que os projetistas têm de enfrentar. A integração de um sistema fotovoltaico em um edifício histórico, se feito para minimizar o impacto arquitetônico e maximizar o desempenho energético, pode ser uma opção interessante para adicionar valor para o edifício e para reduzir seus custos operacionais.

Potencial solar na região amazônica

Considerando-se o Estado do Pará, mais especificamente a sua principal cidade, Belém, onde o presente estudo foi desenvolvido, diferentes fontes consideram a cidade como aquela que detém o melhor potencial de energia solar das principais cidades da região amazônica brasileira.

A aplicação SUNDATA [5], uma ferramenta nacional, indica um total de radiação anual de 1.847 kWh / m² numa superfície idealmente orientada e inclinada, com azimute (γ) de 180° (orientada ao norte) e inclinação (β) de 3°, resultando em uma média diária de 5,06 kWh / m².

O software METEONORM [6], um banco mundial de dados meteorológicos amplamente utilizado por especialistas de PV, indica valores semelhantes, com radiação anual total de 1.851 kWh / m² e média diária de 5,07 kWh / m², considerando $\gamma = 180^\circ$ (orientada ao norte) e $\beta = 6^\circ$ -valores ideais consideradas pelo software.

Ressaltam-se duas características particulares do clima da cidade de Belém que afetam a instalação e o desempenho do sistema PV. A primeira é a baixa variabilidade mensal de incidência solar. O melhor mês considerado pelo Meteonorm,

agosto, com a mesma orientação e ângulos de inclinação acima mencionados, apresenta uma média diária de 6,19 kWh / m², apenas 18% mais elevada do que a média diária anual e 34% mais elevada do que a média diária do pior mês, fevereiro, com 4,07 kWh / m².

Outra característica, comum a todas as cidades de baixa latitude, é a indicação de baixos ângulos de inclinação para a instalação de módulos fotovoltaicos, como pode ser visto a partir dos ângulos β indicados para instalações ideais (3° pelo SUNDATA e 6° pelo Meteonorm). As Instalações de fachada, portanto, apresentam uma considerável perda de desempenho do sistema. Por outro lado, mesmo a orientação norte sendo apontada como o ideal, a latitude muito baixa (1.456° Sul) de Belém indica que uma superfície orientada para sul apresenta uma perda quase insignificante de desempenho em comparação com superfícies orientadas para o norte. Para ilustrar essa característica, muito importante para a metodologia proposta neste trabalho, a Figura 1 apresenta o desempenho do sistema em comparação com uma instalação ideal (100% para $\gamma = 180^\circ$ e $\beta = 6^\circ$).

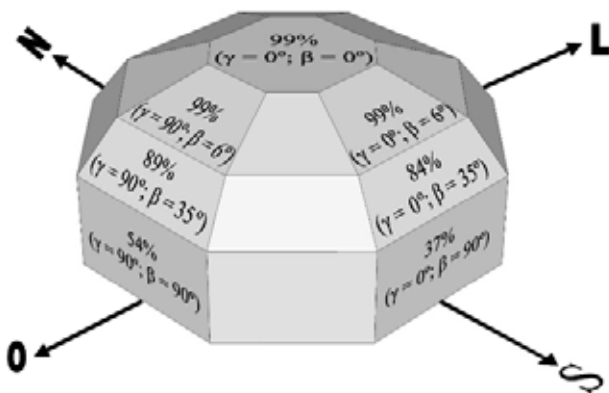


Figura 1 • O desempenho do sistema PV para a cidade de Belém, de acordo com diferentes ângulos de orientação e inclinação.

Fonte: Autores, 2014.

Considerações sobre edifícios históricos e protegidos

O edifício histórico protegido surge como um resultado da dinâmica da vida e do esforço coletivo, como elemento fundamental para preservar a memória que caracteriza a sociedade e, de certa forma, traz referências do passado para o presente. O entendimento de que todos os edifícios históricos protegidos devem ser preservados em sua totalidade é um ponto de vista romântico, da mesma forma que não reconhecer o valor de sua preservação é um pensamento inadequado. A dinâmica da vida muda continuamente os edifícios, as cidades e o ambiente, e às vezes o “velho” tem de ser substituído pelo “novo”. Atualmente, essas mudanças, sobretudo nas grandes cidades, ocorrem em um ritmo nunca antes visto [7].

A grande dinâmica dessas mudanças impõe aos edifícios históricos e aos monumentos impactos de alta proporção. No entanto, esses edifícios não têm de estar parados no tempo, caso contrário, eles seriam preservados apenas como um va-

lor cultural, e não como uma mercadoria, o que ajuda a garantir a sua existência [8].

Com o objetivo de atender a esses dois aspectos, o valor cultural e da mercadoria, a metodologia proposta neste trabalho demonstra que os sistemas fotovoltaicos são possíveis de instalar em edifícios e monumentos históricos, considerando o aspecto visual e as suas características construtivas, sem violar as leis de restauro, de preservação e regulamentos. O principal objetivo de qualquer trabalho de restauração de edifícios históricos é a conservação das características construtivas do monumento, bem como a manutenção de sua aparência [1].

Edifícios históricos na Amazônia brasileira

A manutenção do patrimônio cultural da região norte do Brasil, derivada da colonização Portuguesa, é uma importante ação social que atualmente está se transformando em uma ação econômica pelo efeito multiplicador que ele oferece, especialmente para o setor do turismo. Nas últimas três décadas, os edifícios históricos protegidos pelas leis públicas de Belém, capital do estado do Pará, localizada na região Norte do Brasil, passaram por intervenções para se tornarem centros de referência e atração para moradores e turistas.

A origem da cidade de Belém remonta ao ano de 1616 e sua configuração urbana começou com a formação de duas bases originais representadas pelos bairros chamados “Cidade Velha” e “Campina”. Essas duas regiões, como se mostra na Figura 2, constituem o sítio histórico da cidade, onde há concentração expressiva de patrimônio arquitetônico, urbanístico e paisagístico. Essa área é protegida por leis públicas e sua malha urbana é composta por 146 quarteirões, com lotes pequenos e edifícios históricos construídos no alinhamento do lote sem folgas laterais, ruas estreitas e topografia regular [9].



Figura 2 • Mapa do centro histórico de Belém.

Fonte: IPHAN(2011) [10].

A arquitetura varia com predominância de casas térreas e sobrados e a presença constante de cemitérios em frente aos edifícios religiosos e palácios. Os edifícios inseridos em lotes estreitos

sem recuo ainda são caracterizados pela presença de telhados com telhas cerâmicas do tipo “Colmar”. A Figura 3 apresenta edifícios históricos do bairro Cidade Velha, em Belém do Pará.



Figura 3 • Edifícios históricos na região de Belém.

Fonte: Autores, 2016.

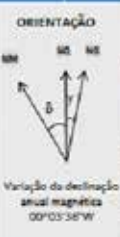
Metodologia proposta

O procedimento metodológico proposto visa atingir todos os tipos de edifícios históricos, protegidos ou não por leis públicas e, inicialmente, é aplicado em edifícios da região norte do Brasil, especialmente na cidade de Belém. No entanto, é importante mencionar que os resultados do método poderão ser utilizados para ajustar a sua aplicação em edifícios históricos de qualquer outra região do mundo. A metodologia é dividida em quatro etapas, a seguir apresentadas:

Características gerais

O primeiro passo tem como objetivo pesquisar e analisar dados referentes às características arquitetônicas do edifício histórico e do espaço urbano em que ele se insere. Esta pesquisa identifica a localização exata do edifício, a tipologia das ruas que o cercam, a sua orientação geográfica, sua escala de proteção, as suas características arquitetônicas, o material de construção, a área de plano da construção do telhado e sua inclinação. A Figura 4 apresenta um exemplo desta pesquisa para um edifício histórico de Belém.

1. REGISTRO DAS CARACTERÍSTICAS

PALÁCIO ANTÔNIO LEMOS		
Localização: Praça Dom Pedro II, s/n – Bairro Cidade Velha.		Orientação: Latitude: 1°27'20.90"S e Longitude: 48°30'08.20"W
		
CARACTERÍSTICAS	Salvaguarda: Decreto-Lei nº25/1937 - IPHAN	
	Plano de cobertura: Telha cerâmica tipo capa canal e sem presença de platibanda.	
ANÁLISE DO ENTORNO	Inclinação dos planos de cobertura: 25°	
	Área de cobertura (plana): 3.160,28 m²	
	NW	Via com largura de aproximadamente 16m e da Praça D. Pedro II com vegetação de pequeno e médio porte.
	NE	Via com largura de aproximadamente 11m, na sua lateral há edificações com o gabarito semelhante ao do Palácio Antônio Lemos.
	SE	Nesta face há uma via de aproximadamente 16m e a Praça Felipe Patroni com pouca vegetação de médio e pequeno porte.
	SW	Na sua lateral há vegetação de médio porte e uma via com largura de aproximadamente 17m onde a sua lateral oposta há o Palácio Lauro Sodré com o mesmo gabarito.
Com base nas observações descritas acima, pode-se observar que no entorno da edificação não há edificações que projetem sombra		

Impacto visual

O segundo passo analisa o impacto visual da eventual integração dos módulos fotovoltaicos em edifícios históricos. A metodologia desta etapa trabalha com três fatores condicionantes que estão relacionados com a imagem do edifício histórico e são importantes para a instalação dos sistemas fotovoltaicos. Esses três fatores são a visibilidade, a identidade e a estrutura visual [11].

O fator de visibilidade está associado especialmente à qualidade visual do edifício, ou seja, à capacidade do observador externo de reconhecer e organizar de forma coerente a envoltória do edifício (fachadas, telhados, janelas e outros). O fator imageabilidade, figurativamente chamado como visibilidade, concentra-se nas qualidades físicas do edifício, relacionando-as com os atributos da identidade e da estrutura da imagem. Por definição, imageabilidade é característica da edificação que possibilita aos indivíduos de uma sociedade evocar uma forte imagem do edifício.

Esses fatores acima explicados serão analisados pela metodologia através de várias vistas exteriores ao edifício, necessárias para investigar o nível de impacto visual que a possível integração PV pode causar sobre a legibilidade e a imageabilidade do edifício. A identidade é o fator que relaciona o significado individual ou particular do edifício histórico e sua relação estrutural ou espacial com a cidade. É o significado do edifício histórico, ou seja, a sua relação com a cidade, seja prático, tecnológico, emocional ou outra forma, diferente da relação

Figura 4 • Dados de identificação e classificação do edifício sob investigação e os seus arredores urbanos.

Fonte: Autores, 2014.

estrutural. Esse significado não é facilmente influenciado por manipulação física. Esse requisito é representado na metodologia pelo nível de conservação do edifício e é estudada no primeiro passo do método – as características gerais.

Com base nessa informação inicial, a identificação e a análise dos dados dessa etapa estão relacionadas com a avaliação de visibilidade do plano de coberturas no espaço urbano. Essa etapa da metodologia tem como objetivo identificar o impacto visual da instalação de módulos fotovoltaicos em cada face do telhado do edifício histórico, classificado como: (1) impacto visual alto, quando a face do telhado é vista por qualquer observador no espaço urbano; (2) o impacto visual moderado, quando a face do telhado é vista por observadores dentro da área do edifício; e (3) impacto visual baixo, quando a face do telhado não pode ser vista por observadores a pé, apenas em vistas aéreas.

Esse é o primeiro fator de análise, chamado F1, e tem as seguintes pontuações: 0,50 ponto por impactos visuais altos; 0,75 ponto para impactos visuais moderados; e 1,00 ponto para impactos visuais baixos. O estudo de caso hipotético apresentado na subseção 4.5 explica a influência dessa pontuação no resultado da análise.

É importante mencionar que, especificamente, para a cidade de Belém não é considerada a integração em fachada de módulos fotovoltaicos, uma vez que os autores concluem que esse tipo de integração acaba deteriorando consideravelmente a imagem do edifício, com base no perfil dos edifícios históricos estudados (Palácio Antônio Lemos e São José Liberto). Isso explica o fato de que a metodologia considera apenas a área de coberturas dos edifícios para a instalação de módulos fotovoltaicos.

A pesquisa de dados para essa etapa é baseada em diferentes pontos de vista do edifício. Para analisar cada ponto de vista, alguns fatores importantes são considerados, tais como a topografia da área urbana, onde é inserido o edifício, uma vez que esse fator influencia a relação entre a imagem do edifício e o que os observadores assimilam diante os planos de rua e possíveis rotas do observador para chegar ao edifício em estudo. O produto desse passo, chamado fator F1, é então definido pela análise de uma planilha que contém todas as informações apresentadas acima. A Figura 5 mostra uma dessas planilhas para um edifício histórico de Belém.

2. ANÁLISE DO IMPACTO VISUAL DA INTEGRAÇÃO DE FV NAS ÁREAS DE COBERTA



Potencial solar disponível em planos inclinados de telhado

Esse passo da metodologia tem como objetivo avaliar o potencial solar disponível em cada face do telhado do edifício, com diferentes ângulos de orientação e de inclinação, e compará-lo a um caso ideal em uma base percentual. As fases desse cálculo serão as avaliações do potencial ideal solar para uma determinada região, com base no azimute e na inclinação dos ângulos, que proporcione as melhores médias, e na avaliação do potencial solar, especificamente na face do telhado sob avaliação. O resultado desse cálculo, chamado de fator $F2$, é apresentado na equação (1), em que H_{ref} são as horas de sol anuais para a instalação ideal e H_i corresponde às incidências solares anuais verificados na face do telhado.

$$F2 = \frac{H_i}{H_{ref}} \quad (1)$$

É importante mencionar que o potencial solar pode ser avaliado a partir de uma base de dados histórica (software, atlas ou estações meteorológicas instaladas longe do prédio) ou ser medido no local de interesse. Para ambos os casos, deve ser observado que a presença de qualquer obstáculo que bloqueia a radiação incidente será considerada e o valor de H_i deverá ser corrigido, considerando o sombreamento.

Figura 5 • Dados necessários para análise do impacto visual da possível integração dos módulos fotovoltaicos, baseado no ponto de vista do observador a partir da rua.

Fonte: Autores, 2014.

Área disponível para a instalação do sistema fotovoltaico e sua relação com as indispensabilidades elétricas da edificação

Essa etapa visa associar qual a área da face do telhado disponível para a instalação fotovoltaica e a necessidade de eletricidade do edifício. A face do telhado com área suficiente para atender ao consumo de eletricidade vai ter uma maior pontuação nessa etapa. A relação é calculada de acordo com a geração de eletricidade anual média estimada se toda a área do telhado for coberta por módulos fotovoltaicos e o impacto dessa geração na média de consumo anual de eletricidade do edifício. As equações (2) e (3) ilustram o cálculo para determinar o fator F3, o terceiro passo do método proposto.

$$E_g = H_t \cdot A \cdot PR \cdot P - A \quad (2)$$

$$F3 = \frac{E_g}{E_c} \quad (3)$$

A geração fotovoltaica estimada e o consumo de eletricidade do edifício são dadas em kWh; A é a área de superfície do telhado disponível para a instalação de fotovoltaica, em m²; PR é a proporção estimada do desempenho do sistema, numa base decimal; e o termo P-A é a potência média kWp fotovoltaica instalada por m² de área de telhado, que dependem basicamente da eficiência da tecnologia fotovoltaica considerada. A tecnologia de célula cristalina apresenta um P-A mais elevado do que a tecnologia de película fina. Valores de eficiência prática da tecnologia monocristalina situam-se na faixa dos 16%, a policristalina, um pouco menor, e a de filme fino, menos ainda. Atualmente estão sendo pesquisadas tecnologias de células multijunção que aproveitem melhor o espectro da radiação, com eficiência da ordem de 40% [12].

Estudos de casos

Esta seção apresenta dois estudos de caso com importantes diferenças entre si. O primeiro considera um edifício localizado em Belém, que é utilizado como um processo de referência com o objetivo de apresentar a metodologia em detalhe. O segundo caso trata de estudos desenvolvidos em edifícios históricos reais da cidade de Belém.

Caso hipotético

O edifício hipotético tem 775 m² de área total de telhado, distribuídos ao longo das seis faces do telhado com diferentes áreas, azimute e ângulos de inclinação. A Figura 6 ilustra esse edifício.

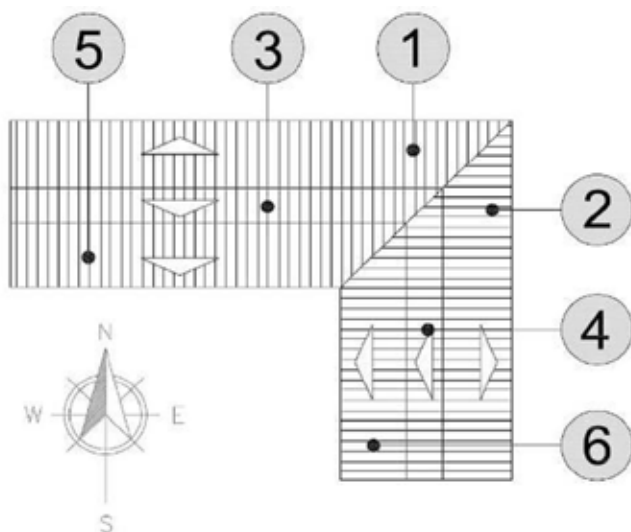


Figura 6 • Identificação e orientação das 6 faces do telhado do edifício hipotético.
Fonte: Autores, 2014.

A Tabela 1 apresenta o primeiro grupo de dados de interesse. As horas de sol anuais (H_{ref}) para uma instalação ideal em Belém, apresentada na seção 3, e o valor obtido a partir de Meteonorm é de 1.851 h.

Face	Orientação	$\gamma(^{\circ})$	$\beta(^{\circ})$	Área (m ²)	H_i (h)
1	Norte	180	6	185,72	1,851
2	Leste	-90	6	133,22	1,838
3	Sul	0	45	86,3	1,411
4	Oeste	90	45	58,8	1,565
5	Sul	0	25	137,5	1,187
6	Oeste	90	25	87,5	1,399

Tabela 1 • Primeiro grupo de dados da metodologia.
Fonte: Autores, 2014.

É importante notar que os valores de H_i para as faces 5 e 6 são influenciados negativamente pela presença de árvores no jardim interno do edifício, como mostrado pela Figura 6, que apresenta também a posição do edifício em relação à rua, importante na análise do impacto visual de cada face do telhado.



Figura 7 • Vista do edifício, mostrando a influência do sombreamento em duas faces do telhado.
Fonte: Autores, 2014.

O consumo anual de eletricidade do edifício é de 59.000 kWh. O impacto visual, o primeiro fator de análise, leva em consideração o impacto causado pelos módulos fotovoltaicos vistos do ponto de vista do observador, como explicado na seção 4.2. Nesse caso hipotético, o observador é alguém que está andando pela rua ou na calçada perto do edifício. O fator F1 é, portanto, alto nas faces 1 e 2 do telhado, sendo visto por qualquer observador na rua; é moderado nas faces 5 e 6 do telhado, sendo visto apenas por observadores dentro da área do edifício, no jardim; é baixo nas faces 3 e 4 do telhado, sendo visto apenas por uma visão área. A Tabela 2 apresenta o resultado principal da metodologia, com os valores dos três fatores e a pontuação final de cada face do telhado. O resultado final é obtido pela simples soma dos três fatores. Quanto maior a pontuação final, mais adequada é a face do telhado para a instalação fotovoltaica.

Os resultados apresentados na Tabela 2 indicam que a face 1 do telhado é a mais apropriada para a instalação fotovoltaica, seguida pelas faces 4, 3, 2, 6 e 5. Os valores do fator F3 indicam que um sistema fotovoltaico cobrindo as três melhores faces é suficiente para atender a todo o consumo de energia elétrica do edifício. Os resultados indicam que, mesmo as faces 3 e 4 tendo um impacto visual baixo, que é o fator mais impactante da análise, a face 1 do telhado é indicada como a mais adequada, pois apresenta azimute e inclinação de ângulos ideais e tem uma grande área de cobertura. As faces 5 e 6 são as menos adequadas devido ao sombreamento, mesmo apresentando um impacto visual moderado.

Face	Eg. P/ ano (kwh)	F1	F2	F3	Resultados
1	41.229,84	0,50	1,00	0,70	2,20
2	29.383,00	0,50	0,99	0,50	1,99
3	14.612,32	1,00	0,76	0,25	2,01
4	11.042,64	1,00	0,85	0,19	2,03
5	19.585,50	0,75	0,64	0,33	1,72
6	14.689,50	0,75	0,76	0,25	1,75

Tabela 2 • Resultados apresentados sobre sistemas fotovoltaicos.

Fonte: Autores, 2014.

Caso “Palácio Antônio Lemos”

O Palácio Antônio Lemos foi erigido no Século XIX para sediar o poder municipal. Está localizado no bairro da Cidade Velha e é tombado pelas esferas federal, estadual e municipal. Ao longo de sua existência, abrigou o Tribunal de Relação, Junta Comercial, Conselho Municipal e Câmara de Deputados. Atualmente o prédio sedia o Museu de Arte de Belém. A Figura 8 ilustra o edifício do Palácio Antônio Lemos, que tem 19 faces diferentes do telhado com uma área total de cobertura de 3.034 m². Seu consumo anual de eletricidade é 316.422 kWh, Href é igual a 1851, o telhado apresenta baixos ângulos de inclinação, variando entre 20° e 28°, e inexistem obstáculos sombreando qualquer área da cobertura do edifício.

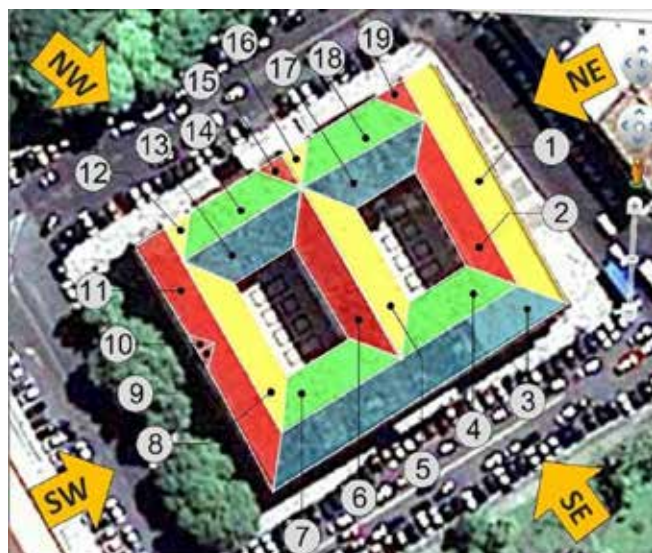


Figura 8 • Identificação e orientação das 19 faces do telhado do edifício Palácio Antônio Lemos.

Fonte: Autores, 2014.

A Tabela 3 indica as faces 4, 7 e 2 do telhado como aquelas com os melhores resultados, com diferenças pouco significativas entre elas, seguidas das faces 6, 17, 13, 8 e 5. Essas oito faces do telhado são suficientes para receber os módulos fotovoltaicos para subsidiar o consumo de eletricidade do edifício inteiro. Aos resultados classificados como insatisfatórios correspondem as faces 12, 16, 15, 19, 9 e 10.

Face	<u>E_{g.p}</u> /ano(kWh)	F1	F2	F3	Resultados
1	59.738,58	0,50	0,92	0,19	1,61
2	45.981,72	0,75	0,93	0,15	1,83
3	87.868,80	0,50	0,92	0,28	1,69
4	40.387,86	0,75	0,96	0,13	1,83
5	39.927,42	0,75	0,92	0,13	1,79
6	40.935,80	0,75	0,93	0,13	1,81
7	40.058,64	0,75	0,96	0,13	1,83
8	41.676,66	0,75	0,92	0,13	1,80
9	1.867,32	0,50	0,93	0,01	1,44
10	1.867,32	0,50	0,93	0,01	1,44
11	59.148,40	0,50	0,93	0,19	1,62
12	7.312,93	0,50	0,96	0,02	1,48
13	30.128,94	0,75	0,96	0,10	1,80
14	38.869,74	0,50	0,92	0,12	1,54
15	7.104,78	0,50	0,96	0,02	1,48
16	7.310,81	0,50	0,96	0,02	1,48
17	30.377,45	0,75	0,96	0,10	1,80
18	39.713,85	0,5	0,92	0,13	1,54
19	7.100,53	0,5	0,96	0,02	1,48

Tabela 3 • Resultados para o Palácio Antônio Lemos.

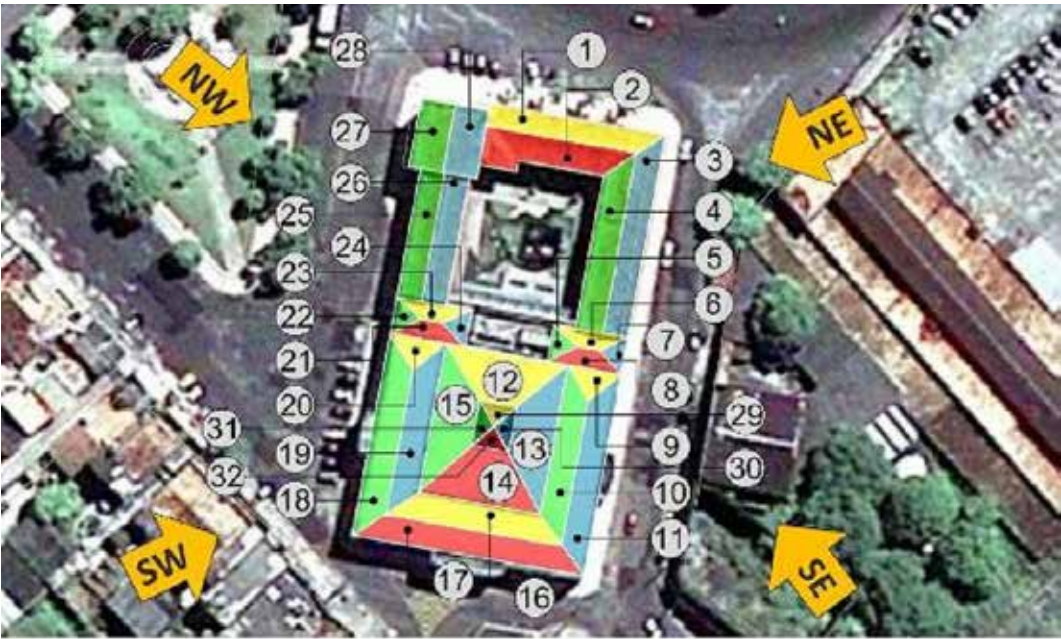
Fonte: Autores, 2014.

Ao contrário dos resultados obtidos para a construção hipotética, que apresenta um telhado com diferentes ângulos de inclinação e condições de sombreamento, o Palácio Antônio Lemos apresenta um telhado com ângulos de inclinação semelhantes e nenhuma sombra, por essa razão o fator de maior impacto visual é decisivo para a pontuação final. As faces do telhado com melhor classificação têm em comum o fato de

que elas apresentam impacto visual moderado e têm uma boa área de cobertura, condições opostas apresentadas pelas faces do telhado com a pior classificação.

Caso “São José Liberto”

O edifício São José Liberto possui área total de 2198 m² de cobertura e tem 32 faces do telhado diferentes para a análise. É uma importante edificação histórica com uso cultural. O prédio principal, data de 1749, foi erguido para ser o convento de São José. Com a expulsão dos jesuítas do Brasil, o prédio abrigou, ao longo de mais de dois séculos de existência, olaria, quartel, depósito de pólvora, hospital, cadeia pública e presídio. Ao final do século passado, o presídio foi desativado e renasceu como Espaço São José Liberto, em 2002, abrigando o Museu de Gemas do Pará, o Polo Joalheiro, Casa do Artesão, o Memorial da Cela, o Jardim da Liberdade, a Capela São José, o Anfiteatro Coliseu das Artes, Espaço Gourmet, seis Lojas de Joias, duas ilhas com serviços especializados em ourivesaria e lapidação, escola de ourivesaria, auditório e mezanino. A Figura 9 mostra a vista superior do edifício, com sua cobertura.



A edificação tem consumo anual de energia elétrica de 894.494 kWh e sua localização geográfica apresenta Href de 1851 h. O telhado apresenta baixos ângulos de inclinação, variando entre 13 e 25°, sem obstáculos de sombra em qualquer área de cobertura do edifício.

A Tabela 4 apresenta os resultados da análise do edifício São José Liberto.

Figura 9 • Identificação e orientação das 32 faces do telhado do edifício São José Liberto.

Fonte: Autores, 2014.

Face	$E_{c,p}/ano(kWh)$	F1	F2	F3	Resultados
1	35.118,22	0,50	0,96	0,04	1,50
2	32,04	0,75	0,96	0,04	1,74
3	38.532,95	0,50	0,94	0,04	1,48
4	33.854,61	0,75	0,96	0,04	1,75
5	3.658,05	1,00	0,95	0,00	1,95
6	7.963,11	1,00	0,92	0,01	1,93
7	3.524,92	1,00	0,92	0,00	1,92
8	7.957,63	1,00	0,92	0,01	1,93
9	3.700,18	1,00	0,97	0,00	1,98
10	23.322,75	1,00	0,99	0,03	2,01
11	26.484,16	1,00	0,97	0,03	2,00
12	8.447,00	0,50	0,97	0,01	1,48
13	3.685,05	0,50	0,96	0,00	1,46
14	8.150,00	0,50	0,94	0,01	1,45
15	3.712,15	0,50	0,96	0,00	1,47
16	25.540,76	1,00	0,97	0,03	2,00
17	32.693,76	1,00	0,97	0,04	2,01
18	27.054,22	1,00	0,99	0,03	2,02
19	23.135,86	1,00	0,97	0,03	2,00
20	3.171,28	1,00	0,97	0,00	1,98
21	7.855,87	0,50	0,92	0,01	1,43
22	3.280,43	0,75	0,95	0,00	1,70
23	7.851,24	0,75	0,92	0,01	1,67
24	3.358,13	1,00	0,92	0,00	1,92
25	23.602,32	0,50	0,96	0,03	1,49
26	22.967,28	0,75	0,94	0,03	1,71
27	17.661,60	0,50	0,96	0,02	1,48
28	17.661,60	0,50	0,96	0,02	1,48
29	3.081,12	0,50	0,99	0,00	1,49
30	3.042,48	0,50	0,98	0,00	1,48
31	3.012,24	0,50	0,97	0,00	1,47
32	3.060,96	0,50	0,98	0,00	1,49

Tabela 4 • Resultados do edifício São José Liberto.

Fonte: Autores, 2014.

A Tabela 4 indica a face 18 do telhado como aquela com os melhores resultados, seguida das faces 10, 17, 11, 16 e 19. A diferença entre elas é muito pequena. As piores classificadas são as faces 31, 15, 13, 28, 14 e 21.

As conclusões apresentadas para o edifício do Palácio Antônio Lemos também podem ser aplicadas a esse caso. A única diferença é o fato de que a construção em estudo tem um maior consumo de energia elétrica, tornando o fator F3 menos significativo para a análise. Se toda a área de cobertura do edifício São José Liberto for coberta com módulos fotovoltaicos, a geração PV atenderá a apenas metade do consumo de energia elétrica do edifício.

Conclusão

No Brasil, a disseminação de sistemas fotovoltaicos não se encontra no mesmo estágio de outros países, como a Alemanha, a Espanha ou os EUA. Entretanto o público local e agentes privados compreendem a importância de fontes renováveis fotovoltaicas para a matriz elétrica nacional, principalmente nas instalações integradas para edifícios em áreas urbanas desenvolvidas.

Embora algumas barreiras necessitem ser superadas para que se alcancem melhores resultados na integração fotovoltaica, especialmente quando aplicada a edifícios já existentes., a integração arquitetônica correta é uma dessas barreiras, talvez a mais importante para algumas categorias de edifícios, como os edifícios históricos e protegidos. A complexidade dessa discussão necessita de um esforço de pesquisa para permitir a integração fotovoltaica no atendimento a todas ou parte das suas necessidades elétricas. O presente trabalho demonstra que a integração fotovoltaica em edifícios históricos deve ser analisada por arquitetos e engenheiros de uma maneira muito próxima, considerando diferentes fatores, tanto de arquitetura, quanto energéticos.

Agradecimentos

Os autores deste trabalho gostariam de agradecer o apoio dos patrocinadores do projeto de P&D, a Eletrobras-Eletronorte, empresa responsável pela geração e transmissão de eletricidade na região norte do Brasil e ANEEL, Agência Nacional de Energia Elétrica.

Referências

- [1] HAAS, F. Solar energy and conservation of monuments - A contradiction? Proceedings Energy Fórum on Advanced Building Skins, 2013. p. 189-194.
- [2] SCOGNAMIGLIO, A.; MUNNO, E. Di; TEMPORIN V.; PALUMBO, M.L. Use of Photovoltaics in historical buildings: an architectural approach, Proceedings 24th European Photovoltaic Solar Energy Conference, 2009. p. 3922-3930.
- [3] ANDRADE, C.S.; ROSA, L.P.; SILVA, N.F. da. Generation of electric energy in isolated rural communities in the Amazon Region: a proposal for the autonomy and sustainability of the local populations, Renewable and Sustainable Energy Reviews 15, 2011. p. 493-503.
- [4] PEREIRA, E.B.; MARTINS F.R.; ABREU, S.L.; RÜTHER, R. Brazilian Solar Energy Atlas (Original title in Portuguese: Atlas Brasileiro de Energia Solar). São José dos Campos: Inpe, 2006. 60 p.
- [5] SUNDATA. Database. Disponível em: <<http://www.cresesb.cepel.br/sundata>>. Acesso em 25 ago. 2014.
- [6] METEONORM. Software. Disponível em: <<http://meteonorm.com>>. Acesso em 25 ago. 2014.
- [7] GALLO, H.; CARRILHO, M.; MAGALHÃES, F. O trabalho de restauro em Arquitetura. In L. Diaféria et al. Um século de luz. [S.l.]: Scipione, 2001. 223 p.

[8] LYRA, C.C. The matter of use in buildings of cultural value (Original title in Portuguese: Casa abandonada, ruína anunciada: a questão do uso nas edificações de valor cultural). Technical papers: Working Group IPHAN/BID- Monumenta Program, n. 1, 2000. 23 p.

[9] BELÉM CITY MUNICIPAL COUNCIL. Technical Multipurpose Cadaster of Belém city (Original title in Portuguese: Cadastro Técnico Multifinalitário do Município de Belém), 2000.

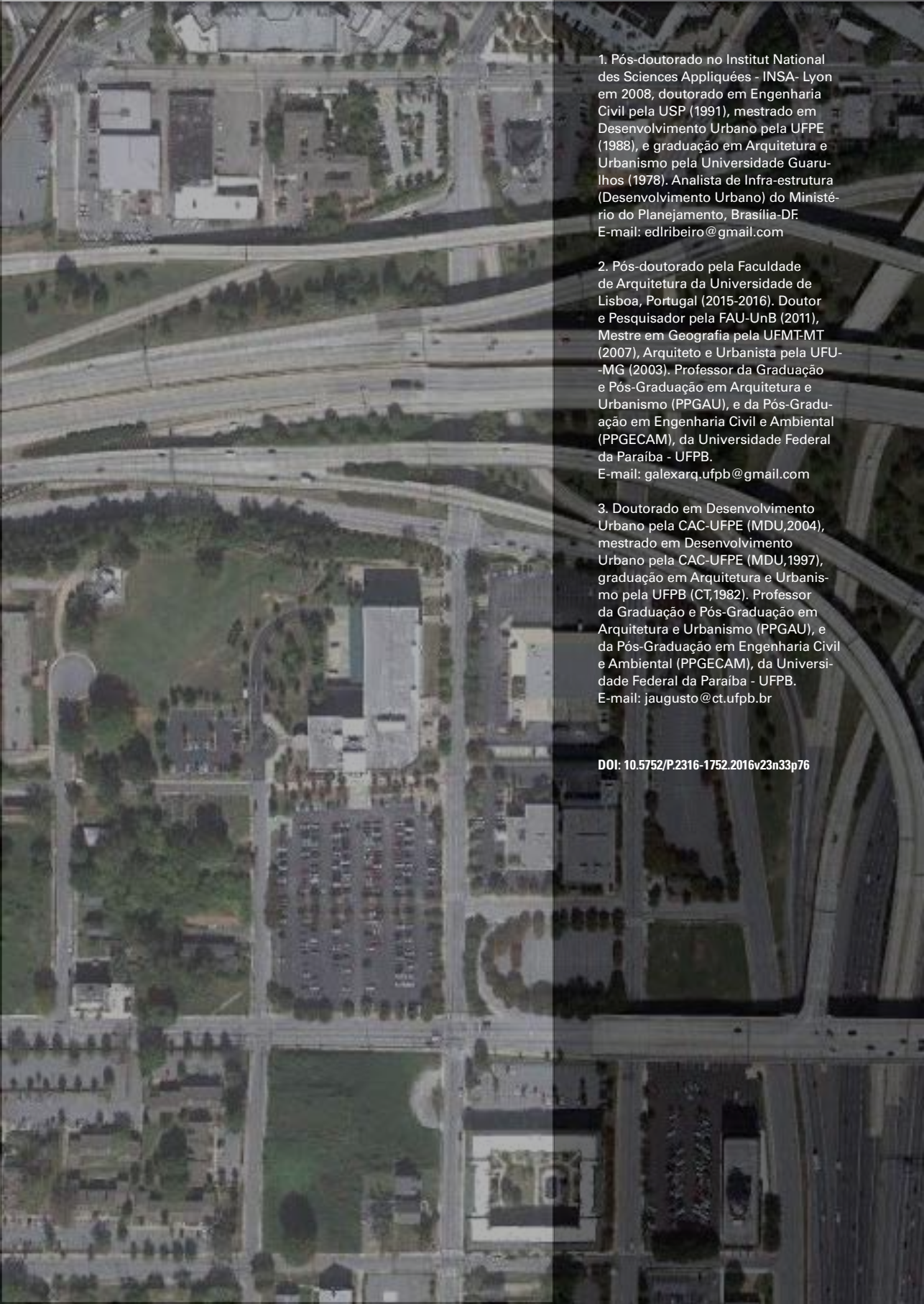
[10] IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Edital Processo nº 01492.000386/2011-99, de 14 de dezembro de 2011. Contratação de serviço de Pessoa Jurídica para Revisão, Complementação e Produção de Material para Subsidiar a Elaboração de Normas de Preservação dos Conjuntos Arquitetônicos, Urbanos e Paisagísticos tombados pelo IPHAN em Belém/Pará.

[11] LYNCH, K. The image of the city. Series: Harvard-MIT Joint Center for Urban Studies Series. The MIT Press; 1st edition, 1960. 194p.

[12] BLASQUES, L. C. M. Sistemas de Energia Solar Fotovoltaica Conectados à Rede Elétrica: Conceitos e Aplicações Visando à Sustentabilidade das Edificações, vol. 1. Apostila de curso. Belém: [s.n.], 2015.

Recebido em 01/03/2016

Aprovado em 23/08/2016



1. Pós-doutorado no Institut National des Sciences Appliquées - INSA- Lyon em 2008, doutorado em Engenharia Civil pela USP (1991), mestrado em Desenvolvimento Urbano pela UFPE (1988), e graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Guarulhos (1978). Analista de Infra-estrutura (Desenvolvimento Urbano) do Ministério do Planejamento, Brasília-DF. E-mail: edlribeiro@gmail.com

2. Pós-doutorado pela Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, Portugal (2015-2016). Doutor e Pesquisador pela FAU-UnB (2011), Mestre em Geografia pela UFMG (2007), Arquiteto e Urbanista pela UFU-MG (2003). Professor da Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), e da Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM), da Universidade Federal da Paraíba - UFPB. E-mail: galexarq.ufpb@gmail.com

3. Doutorado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE (MDU,2004), mestrado em Desenvolvimento Urbano pela CAC-UFPE (MDU,1997), graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFPB (CT,1982). Professor da Graduação e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU), e da Pós-Graduação em Engenharia Civil e Ambiental (PPGECAM), da Universidade Federal da Paraíba - UFPB. E-mail: jaugusto@ct.ufpb.br

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p76

CIDADES COMPACTAS E VERDES: DISCUSSÕES ACERCA DA QUALIDADE DE VIDA E SUSTENTABILIDADE URBANA

GREEN AND COMPACT CITIES: DISCUSSIONS REGARDING QUALITY OF LIFE AND URBAN SUSTAINABILITY

CIUDADES COMPACTAS Y VERDES: DISCUSIONES ACERCA DE LA CALIDAD DE VIDA Y LA SOSTENIBILIDAD URBANA

Edson Leite Ribeiro¹
Geovany Jessé Alexandre Da Silva²
José Augusto Ribeiro Da Silveira³

Resumo

No contexto contemporâneo, em que a dispersão (sprawl) e a fragmentação urbana se disseminam, afetando inclusive algumas cidades europeias tradicionalmente mais compactas e densas, o paradigma da cidade compacta pode vir a se apresentar como uma alternativa viável, embora não lhe faltem críticos. Este estudo analisa vantagens e desvantagens do modelo compacto em relação à proposição norte-americana do smart growth. A pesquisa objetivou examinar os dois modelos por meio de uma comparação dos impactos urbanos sobre a natureza, incluindo o consumo energético, os espaços naturais e a qualidade de vida da população, utilizando-se indicadores espaciais urbanísticos e de qualidade de vida da população. Como procedimento metodológico, partiu-se de algumas hipóteses construídas a partir da teoria existente e adotaram-se alguns modelos de índices de compactação urbana utilizados internacionalmente. Por intermédio de simulações, chegou-se a conclusões referentes à disponibilidade e à acessibilidade a elementos qualitativos urbanos, bem como à simulação da percepção desses mesmos elementos por parte da comunidade. Como resultado, verificou-se que, embora em alguns casos, os indicadores quanti-qualitativos de um modelo urbano mais expansivo pareçam melhores pela quantidade disponibilizada de espaços (áreas verdes, por exemplo), por outro lado, a sua efetiva utilização pode ocorrer melhor e mais eficientemente em cidades mais compactas, seja pela possibilidade de melhor distribuição espacial e acessibilidade, seja pelo dimensionamento mais apropriado (por exemplo, à escala humana), o que torna o seu potencial de utilização mais otimizado. Os resultados permitem desmistificar os argumentos de uma suposta qualidade ambiental e disponibilidade real em uma estruturação mais extensiva, oferecendo respostas objetivas à escolha de princípios de desenho urbano mais sintético, denso, verde e sustentável.

Palavras-chave: Cidades Compactas e Verdes. Qualidade de Vida Urbana. Sustentabilidade Urbana.

Abstract

In the contemporary context, where the dispersion (sprawl) and urban fragmentation spread, affecting even some European cities traditionally more compact and dense, the paradigm of compact city can come to present itself as a viable alternative, although there are many critics. This study examines the advantages and disadvantages of compact model in relation to the US proposition of smart growth. The research aimed to examine both models through a comparison of urban impacts on nature, including energy consumption, natural spaces and the population's quality of life, using urban space indicators and people's quality of life. As methodological procedure, started by some hypotheses diagnosed from the existing theory and adopted to some models of urban compression ratios used internationally. Through simulations, we reached conclusions regarding the availability and accessibility to urban qualitative elements as well as the simulation of the perception of these same elements from the community. As a result, it was found that even if in some cases the quantitative and qualitative indicators of a more expansive urban model may look better by the amount of available space (e.g. green areas), in other respects, their effective use can occur better more efficiently and more compact cities, is the possibility of better spatial distribution and accessibility, is the most appropriate sizing (e.g., human scale), which makes its potential use more optimized. The results allow demystify the arguments of an alleged environmental quality and real availability in more extensive structuring, offering objective responses to the choice of principles of urban design more synthetic, dense, green and sustainable.

Keywords: Compact and Green Cities. Quality of Urban Life. Sustainable Urban.

Resumen

En el contexto actual, donde la dispersión (sprawl) y la fragmentación urbana se propagan, afectando incluso a algunas ciudades europeas tradicionalmente más compactas y densas, el paradigma de la ciudad compacta pueden llegar a presentarse como una alternativa viable, aunque no carece de sus críticos. Este estudio examina las ventajas y desventajas del modelo compacto en relación con la propuesta norteamericana de un crecimiento inteligente. La investigación tuvo como objetivo examinar los dos modelos, a través de una comparación de los impactos urbanos en la naturaleza, incluyendo el consumo de energía, de los espacios naturales y sobre la calidad de vida de la población, a través de indicadores de ordenación urbana y calidad de vida de las personas. Como procedimiento metodológico, empezamos con algunas hipótesis construidas a partir de la teoría existente y adoptadas para algunos modelos de relaciones de compresión urbanas utilizadas internacionalmente. A través de simulaciones, llegamos a conclusiones con respecto a la disponibilidad y accesibilidad a los elementos cualitativos urbanas, así como la simulación de la percepción de estos elementos por parte de la comunidad. Como resultado, se encontró que, aunque en algunos casos los indicadores cuantitativos y cualitativos de un modelo urbano más expansivo se ven mejor sobre la cantidad disponible de espacio (zonas verdes, por ejemplo), por otra parte, su uso real puede ocurrir mejor y de manera más eficiente en las ciudades más compactas, sea por la posibilidad de una mejor distribución espacial y la accesibilidad, sea por el tamaño más apropiado (por ejemplo, a escala humana), lo que hace su uso potencial más optimizado. Los resultados nos permiten desmitificar los argumentos de una supuesta calidad ambiental y la disponibilidad real de una estructuración más extensiva, proporcionando respuestas objetivas a la elección de los principios de diseño urbano más sintéticos, densos, verdes y sostenibles.

Palabras clave: Ciudades compactas y verdes. Calidad de vida urbana. Urbanismo sostenible.

Introdução

Nas últimas décadas, a adesão à proposta da compactação urbana tem crescido significativamente entre os urbanistas do mundo, particularmente na Europa continental, onde o sprawl urbano, embora ocorrido com voracidade menor que nos Estados Unidos e outras regiões do mundo, tem sido indesejado, em função do alto impacto negativo que tem provocado sobre

o espaço rural e o entorno natural, incluindo as culturas agrícolas tradicionais como os vinhedos e as atividades vinhateiras, importante elemento da cultura e da economia rural de vários países do continente europeu. A dependência automotiva é outro fator importante nesse processo, uma vez que se produz um vasto território urbano de baixa densidade (de unidades habitacionais unifamiliares) e de separação de usos e há uma dissolução da escala humana (pedonal) para acesso às partes da cidade, distanciando a relação entre o habitar, o trabalho e o lazer/recreio, em decorrência da necessidade de circulação. Diversos outros fatores podem ser elencados, tais como a segregação socioespacial, o encarecimento da infraestrutura e a manutenção dos sistemas urbanos, o isolamento de comunidades, a pouca coesão social, o alto grau de emissão de gases e a maior demanda de recursos, resíduos e energias.

Muitos estudos preconizam ou colocam a cidade compacta como um modelo adequado à sustentabilidade urbana, embora se deva considerar que essa hipótese não é consensual. Em parte, porque alguns estudos não tiveram sucesso em demonstrar, com clareza, o seu melhor desempenho ambiental ou sustentável em relação à cidade dispersa. Outros autores buscam uma solução alternativa entre o *sprawl* e a cidade compacta, propondo o *smart growth*. Nessa última proposta, tenta-se apresentar alternativas de composição entre estruturas urbanas difusas, com assentamentos mais nucleados e com possibilidades pontuais de redução do uso da circulação veicular individual. A contradição está no fato de que essas propostas não dão uma resposta sistêmica ao funcionamento da cidade, como um todo, mas de forma fragmentada, apresentando soluções somente acessíveis por meio do mercado imobiliário de luxo. As estruturas resultantes parecem mais uma *collage* do que um sistema coerente. Nesse âmbito estão também as propostas enquadradas no “Novo Urbanismo” norte-americano, que aparentam certa coerência interna, no entanto representam apenas simulações de um suposto sistema espacial equilibrado, sem apresentar boa sinergia sistêmica com o restante da cidade. Todavia, é uma proposta de intensificação do uso urbano em um espaço de cidade dispersa.

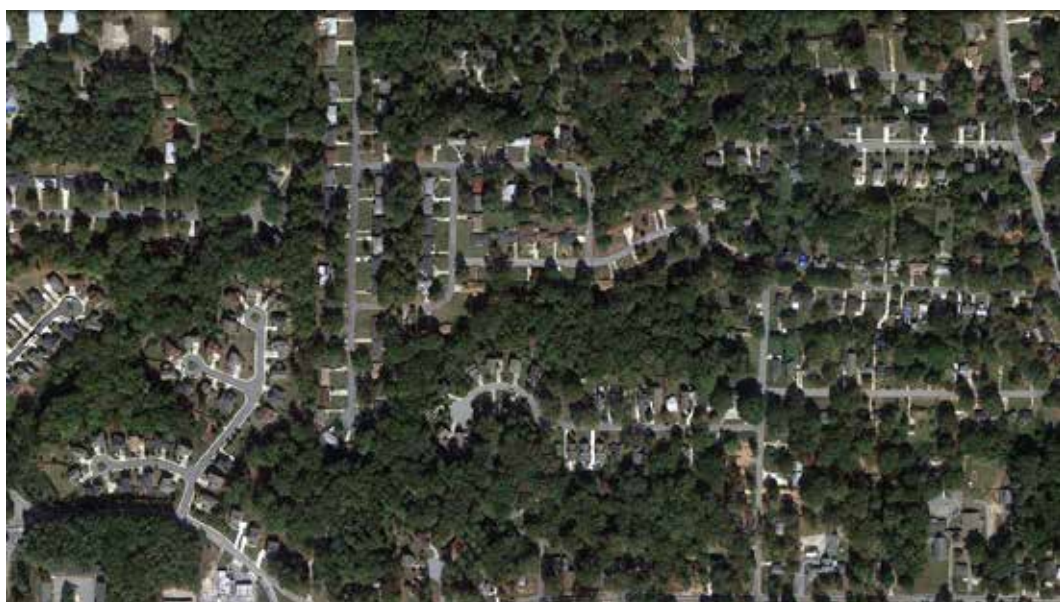
Entre os críticos da cidade compacta, um dos argumentos mais utilizados tem sido o da suposta baixa qualidade de vida urbana, motivada por uma possível escassez de espaços abertos e naturais no espaço intraurbano. Há quem sustente que em uma cidade compacta o ambiente seria mais “sufocante”. No entanto, essa suposição seria verdadeira? Qual a dimensão ideal dos espaços livres e verdes urbanos? Qual seria a proporção ideal entre os espaços e volumes edificados e os espaços livres? Há quem diga que a cidade que tem espaços livres e verdes intraurbanos bastante avantajados, em relação às outras, seria sempre a melhor. Seria uma hipótese comprovável?

Há que considerar também o fato de que a obsessão por grandes quantidades de espaços livres e verdes muitas vezes é pensada para a escala do automóvel e não para escala humana e nem das funções coletivas, dos vínculos comuni-

tários e da coesão social. Em muitos casos, seria mais apropriado chamar os “espaços públicos” de “distâncias públicas”, em função do dimensionamento desproporcional na escala do pedestre. Os eixos monumentais, os grandes canteiros verdes centrais em vias expressas, os extensos gramados dos cruzamentos e interseções rodoviárias não são espaços utilizáveis pelo pedestre. São espaços gerados para a escala de utilização e velocidade do automóvel, mas não são espaços adequados ao uso humano e social. Por outro lado, o encontro das pessoas, a dinâmica das interações humanas, de lazer e cultura são muito distintas entre as cidades compactas e dispersas, sendo, para a primeira, intensificados os seus usos, enquanto que, na segunda, a área verde per capita maior acaba por dispersar a população em espaços públicos e policentros da cidade de usos menos intensos.

Ao se observarem algumas cidades, notam-se as preferências de permanência de pedestres sobre os espaços livres, destacando-se que: a) na “cidade modernista” (caso de Brasília ou Chandigarh), os espaços mais adensados em setores comerciais têm uma permanência humana bem maior que os grandes eixos, grandes gramados em espaços monumentais e vias axiais secundárias; b) nas cidades europeias, os calçadões de pedestres e dos cafés e lojas, bem como os espaços dos centros de origem medieval e dos séculos XVIII e XIX, têm a preferência da permanência pelos cidadãos em relação aos eixos viários principais, diagonais e outros espaços de maior velocidade automobilística; c) os corredores de lojas nos atuais shopping centers, na prática, reproduzem um espaço em que as pessoas comumente se encontram, em referência, talvez, aos espaços aconchegantes dos estreitos calçadões de pedestres em núcleos urbanos tradicionais⁴. No entanto, nos ditos shopping centers, um simulacro de espaços centrais de outrora, vive-se uma realidade fictícia, simulada, cenográfica e bastante contraditória. Enquanto se simula cenograficamente um espaço interno típico para pedestres, em seus “bastidores”, ao contrário, pode-se observar um “mar” de estacionamentos, exatamente porque a estrutura de funcionamento de um shopping center, diferentemente do que sua aparência cenográfica propõe, foi feita para o automóvel. Essa “nulidade real” pode ser vista como o aspecto mais destacado de sua característica de “não-lugar”. O desenho de agrupamentos comerciais, a partir de um zoneamento urbano monofuncional, é resultado da separação das funções urbanas no território disperso, conectados por vias, (des)integrando áreas urbanas de baixa densidade e de ênfase automotiva individual. As cidades norte-americanas são exemplos mundiais desse modelo urbano, como a cidade de Atlanta, uma das mais dispersas do mundo. (Figura 1)

4. Bem certo, de diferente em relação aos espaços públicos tradicionais, mesmo em sua área cenográfica, está o foco centralizado em um único verbo: consumir, ao invés de serem espaços onde o “se encontrar” e o “se relacionar” ou “se conviver” sejam suas características mais importantes. A própria função de mercado, carregado de profundo sentido de relacionamento social (de trocas), se descaracteriza-se desses elementos, no funcionamento do comércio globalizado e automatizado do mercado contemporâneo.

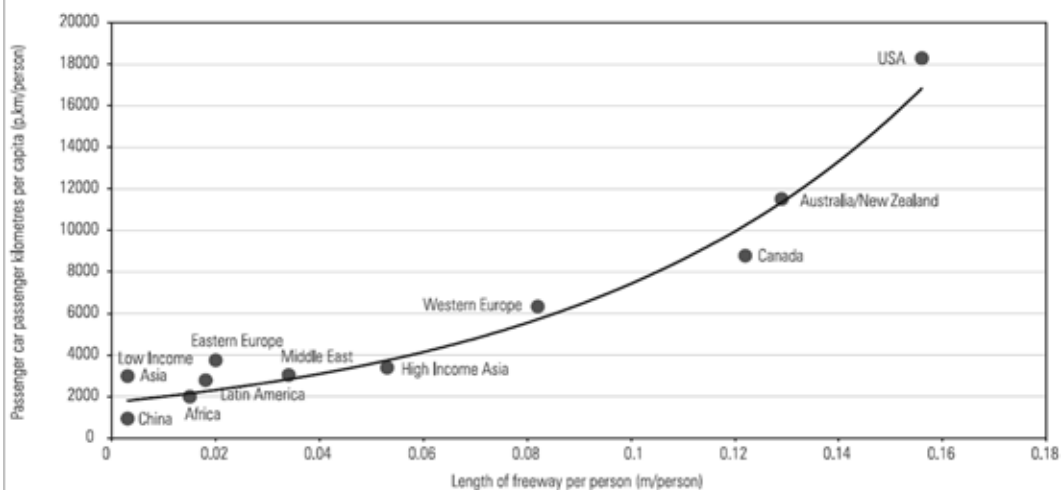


O desenho de bairros de baixa densidade (por volta de 10 hab/ha) induz à dependência automotiva individual, que leva a uma legislação indutora do automóvel e dos sistemas viários, em virtude das necessidades de deslocamento entre trabalho, casa e lazer, sob um alto custo per capita de urbanização e manutenção dos sistemas urbanos. Embora se viva sobre uma verdadeira apologia ao automóvel e ao ciclo vicioso de dependência automotiva (transportes X ocupação e uso do solo/planejamento urbano e regional), no fundo, as preferências inconscientes das pessoas ainda são os espaços pedestrianos

Figura 1 • Desenho urbano disperso de Atlanta (2012) na área central comercial e de serviços (acima), repleto de vias e estacionamentos, e no subúrbio habitacional (abaixo), de casas espaçadas e muita área verde.

Fonte: Autores, adaptado de Google Earth (2012).

FIGURE 3.6.2: RELATIONSHIP BETWEEN LENGTH OF FREEWAY PER PERSON AND PASSENGER CAR KILOMETRES



Source: Adapted from: Kenworthy 2003

zados e os espaços apropriados para o relacionamento social, não motorizado. A preferência inegável da sociedade ainda é pelo lugar pleno de significados sociais e culturais, e não pelo “não-lugar”, plenos apenas de signos. De fato, como menciona um manifesto do Milano-Lab (2005):

(...) precisamos habituar-nos a projetar antes de tudo os espaços das relações humanas e não prioritariamente os espaços físicos. O projeto dos espaços físicos representa a consequência ou a condição, pode influir ou valorizar um projeto mas, antes de tudo, é necessário projetar para o modo, o sentido e o objetivo com que as pessoas vivem, individualmente e em sociedade. [sic] (Milano-Lab, mídia, 2005).

Desse modo, a adoção de modelos estruturais e dimensionais urbanos que permitam essa prioridade do espaço de permanência e de relacionamentos humanos sobre os demais seria urgente, tanto para a qualidade de vida quanto para a sustentabilidade.

Como princípio, toma-se o conceito da cidade como um sistema urbano e como um sistema espacial. Para tanto, considerar-se-ia como sistema espacial o “grupo de elementos interligados e organizados de maneira a funcionar em conjunto, visando à otimização de trocas e de fluxos, de relacionamentos, informações, energia e matéria.”⁵

Para o conceito de sistema urbano, pode ser adotado o seguinte: “sistema espacial organizado de forma a otimizar a qualidade de vida e a prestação de serviços à população”. Ainda na mesma linha de conceituação, se fôssemos qualificar o sistema urbano de um ecossistema urbano equilibrado, ou relativo a uma cidade sustentável, poderíamos

Figura 2 • Relação entre comprimento de estrada por pessoa e quilômetro percorrido por passageiros para algumas regiões e países, em 2003.

Fonte: Silva (2011) apud UN-HABITAT (2008: 176) / Kenworthy, 2003.

5. De fato, a origem da Teoria Geral dos Sistemas, proposta por Von Bertalanffy (1950 e 1968), tem sua origem no funcionamento orgânico interno de seres vivos e em sua extrapolação para organismos compostos, em que onde a importância do funcionamento conjunto do organismo era considerado superior ao funcionamento individual de cada órgão ou parte isolada. Desta maneira, no sistema urbano, a collage de pequenas partes que funcionam bem internamente, mas não se relacionam bem no conjunto, não são capazes de adicionar qualidade ao seu funcionamento.

acrescentar ao conceito anterior a seguinte extensão: "(...) qualidade de vida e a prestação de serviços à população de forma igualitária para as gerações presentes e para as futuras gerações (intra-geracional e inter-geracional)".

Portanto, dentro do sistema urbano, bem como dentro da origem histórica da cidade, apesar de todas as contradições geradas historicamente também por diferentes formas de exploração, fica evidenciado a sua condição coletiva e social. Uma grande contradição existente na forma de se "resolver" as questões intraurbanas contemporâneas é o seu caráter particular, específico, individual, parcial e não coletivo. Essa contradição faz a cidade se tornar uma "collage" não sistêmica, onde os seus elementos não se interagem e não se integram. A fragmentação de espaços em virtude de interesses especulativos e a produção de "áreas nobres" (gentrificação, por exemplo) resultam em invasões não reconhecidas pela gestão urbana nas áreas periféricas, ou mesmo a obsolescência e abandono de áreas centrais mais antigas e desvalorizadas (em parte, face às legislações patrimoniais). Esse processo pode ser verificado em diversos cenários urbanos no mundo ocidental.

Aplicações de avaliação da dispersão urbana por indicadores

Neste capítulo, foi elaborado um apanhado acerca de procedimentos metodológicos aplicados à análise da dispersão urbana, com o intuito de se apresentar um breve cenário do estado da arte desse campo de estudo, a partir das teorias existentes e, dentre as quais, adotaram-se também alguns modelos de índices de compactação urbana utilizados internacionalmente. A partir desses índices espaciais, é possível avaliar comparativamente distintos casos urbanos, por meio da utilização de simulações de potencialidades para os modelos mais compactos, os modelos mais dispersos e outros mais próximos do conceito de smart growth. Dessa comparação, pode-se chegar a conclusões referentes à disponibilidade e à acessibilidades a elementos qualitativos urbanos, bem como à sua percepção e ao potencial de utilização por parte da comunidade.

De forma geral, a dispersão urbana não é medida apenas pela sua extensão superficial. Conforme Maignant (2004), além da relação entre a sua extensão superficial e sua densidade demográfica e construída, três indicadores básicos de sua característica bidimensional são utilizados: a) a relação superfície urbana/perímetro urbano; b) a relação entre a superfície da cidade e a superfície de um círculo circunscrito teórico, e c) a relação entre um círculo inscrito e um círculo circunscrito teóricos. Entre os índices básicos mais utilizados, estão os índices de Gravélius (1914), Miller (1953) e Morton (2003) (apud MAIGNANT, 2004), indicados a seguir:

Índice de Miller	Índice de Morton	Índice de Gravélius
$I_{\text{Miller}} = \frac{4\pi S}{P^2}$	$I_{\text{Morton}} = \frac{S}{\pi (0,5.T)^2}$	$I_{\text{Gravélius}} = \frac{P}{2\sqrt{\pi S}}$

Onde: S = Superfície (área)

P = Perímetro urbano

T = Índice de dispersão, ou seja, a maior dimensão entre todas as direções

Portanto, não se trata apenas de uma questão quantitativa (área superficial), mas também de configuração, composição, proporção ou morfologia espacial, além de suas densidades. Dessa forma, uma cidade de maior área superficial pode ser mais compacta do que uma área urbana de menor área superficial, desde que suas densidades e seus aspectos morfológicos definam estruturas menos dispersas ou fragmentadas.⁶

A Necessidade de um Funcionamento Sinérgico e Ecológico de um Sistema Espacial Urbano Sustentável

Diante do evidenciado, o problema que parece tornar inatín-gível ou, pelo menos, insolúvel, refere-se ao funcionamento insustentável do espaço urbano que reside exatamente na falta de sinergia sistêmica no funcionamento da cidade. Um sistema, por definição, deve ser um conjunto de elementos que, mesmo funcionando diferentemente entre si, trabalhem em conjunto e de forma harmônica. Assim, um sistema espacial, entre os quais também se enquadra o sistema urbano, deveria funcionar sob um sistema harmônico e eficiente. Na gestão do tempo e do espaço, dentro do sistema urbano, duas coisas são absolutamente essenciais dentro de um sistema espacial: a) a maior aproximação possível da condição isotrópica plena, e b) a maior otimização possível dos espaços e dos dispositivos que permitam ou facilitem a sua utilização para a qualidade de vida de seus habitantes.

A eficiência máxima de um sistema espacial urbano ocorre no funcionamento da isotropia. Um sistema espacial isotrópico é aquele em que as condições de acessibilidade são (em condições de homogeneidade) iguais a cada fase de expansão espacial do sistema. De certa forma, é um sistema que apresenta uma analogia bastante forte ao modelo gravitacional. Nesse modelo, todas as camadas se mantêm equidistantes (isonomia espacial e de acessibilidades) do centro polarizador e fornecedor de bens e serviços.

Quadro 1 • Índices básicos utilizados para análise da dispersão urbana.

Fonte: Autores, 2013.

6. Nos três índices, a melhor condição configuracional, que seria representada pelo círculo, que demonstra a isotropia perfeita, teria o índice 1, considerado o mais próximo do equilíbrio. A única diferença entre os índices é que enquanto os índices de Miller e Morton variam entre 0 (pior condição, em que a dispersão é maior) e 1 (condição isotrópica perfeita), o índice de Gravélius é um índice negativo: o ideal é 1, mas a medida em que se aumenta a dispersão, aumenta-se o valor do índice.



Figura 3 • Veneza, Viena, Barcelona e Paris: Exemplos de estruturas urbanas isotrópicas puras (concêntricas, em princípio) de traçado tradicional (medieval), caracterizadas por densidade bruta elevada, sobreposição de usos, traçado orgânico e escala humana dos espaços. Condições bem viáveis e acessíveis para a pedestrianização da circulação.

Fonte: Geovany J. A. Silva, 2013.

Evidentemente, uma isonomia total no plano físico e social (socioeconômico, cultural, físico-natural, físico-estrutural urbano, etc.), que conduziria a uma isotropia plena, é uma hipótese muito mais teórica que prática, abstrata. No entanto, o princípio apresenta uma coerência espacial perfeita. As “deformações” inseridas a partir desse modelo, permitidas pela diversidade cultural e social, pelos condicionamentos de várias vertentes, a exemplo da fisiografia natural, funcionamento do sistema regional, etc., além de exprimir a forma cultural própria de resolução do espaço, vão definir as potencialidades ou as novas necessidades a cada setor, segundo o nível de distanciamento da condição isotrópica. Em geral, as condições mais próximas da isotropia permitem muito mais potencialidades de uso e menor dependência do que as soluções espaciais que se distanciam dela.

Em uma condição isotrópica facilita-se a não dependência de sistemas mecânicos ou motorizados para a circulação, embora pela sua dimensão, às vezes o exija, quando as distâncias a serem percorridas, mesmo na condição otimizada, afastem-se da escala espaço-temporal desejável para o caminhar humano, dentro do ritmo de funcionamento da cidade contemporânea. Além disso, o próprio uso do sistema mecânico e motorizado, em uma condição mais isotrópica, também ocorre dentro da condição otimizada, uma vez que as densidades são importantes para o funcionamento de um sistema de atendimento coletivo, como o sistema de transporte público. Essa viabilidade é otimizada em cidades mais compactas, pois se atende a um número maior de pessoas por metro quadrado de sistema de transporte coletivo, barateando tais serviços.

Mas ainda existem cidades totalmente apropriadas para o caminhar humano. São, em geral, cidades de conformação medieval ou com soluções espaciais semelhantes, com boa densidade e diversidade de ocupação e usos. Embora essa situação urbana não seja tão comum na realidade brasileira atual e nas cidades do continente americano, alguns setores urbanos poderiam localmente estabelecer as condições para tal utilização. A densidade de ocupação, a diversidade e a “mixité” de usos são essenciais para sua viabilização. As

áreas centrais urbanas tradicionais são bons exemplos dessa possibilidade. Contudo, poucas cidades utilizam coerentemente esses diferentes aspectos espaciais e estruturais existentes no seu interior, segundo a sua real potencialidade.

A própria conformação difusa, porém, nuclearizada das cidades, poderia favorecer também o uso de sistemas coletivos na circulação urbana, com nucleações em torno de pontos ou linhas de sistemas de transportes coletivos, minimizando os raios de deslocamento pedonal entre os moradores/usuários e a estação. No entanto, as soluções espaciais dispersas ou mais fragmentadas, sem nucleações definidas, induzem a uma difusão bem maior de sua circulação, incentivando ou mesmo quase obrigando ao uso do automóvel. A priorização da utilização do automóvel, que é considerado um sistema de transporte individual? (pois, apesar da capacidade média de 4 passageiros, em nenhum lugar do mundo, a média de passageiros efetivos por viagem atingiu o índice 2), vem constituir um equívoco no funcionamento intraurbano, pela sua natureza individual e não coletiva da solução, como demandaria o sistema urbano intrinsecamente coletivo.

Em face disso, o transporte rodoviário se tornou um devorador de espaço urbano e de energia de fontes fósseis. De fato, quanto mais a cidade se dispersa, mais as distâncias se tornam grandes, inviabilizando os transportes não motorizados, e mais as densidades se tornam rarefeitas, inviabilizando os sistemas coletivos de transportes motorizados. Dessa forma, à medida que a propagação de veículos individuais aumenta, rapidamente preenche-se os espaços viários, pela sua elevada voracidade no consumo de espaços para circulação, levando o sistema congestionado a um baixo nível de eficiência.

A insistência na resolução da questão por meio do automobilismo, na prática, acaba agravando o problema, uma vez que a abertura de novas vias e o alargamento das existentes acabam estimulando o uso do automóvel, continuando o círculo vicioso e direcionando o planejamento urbano a novos espaços para os automóveis, seja para circular, seja para estacionar. O que poderia ter um efeito mais positivo seria a reestruturação da cidade para uma organização físico-territorial mais densa. Contudo, a estrutura atual, particularmente em cidades norte-americanas e latino-americanas, já muito dispersas, também reduz as possibilidades de viabilização da eficiência dos corredores e linhas de transportes, como elementos influentes na reestruturação da urbe.

7. O automóvel é considerado um transporte individual, apesar de ter, em geral, capacidade para 4 ou 5 pessoas, uma vez que em nenhum país a média de passageiros por automóveis em circulação atingiu o índice de 2 passageiros/veículo. Os índices médios situados no intervalo de 1,4 e 1,7 passageiros por veículo são os índices mais comuns.

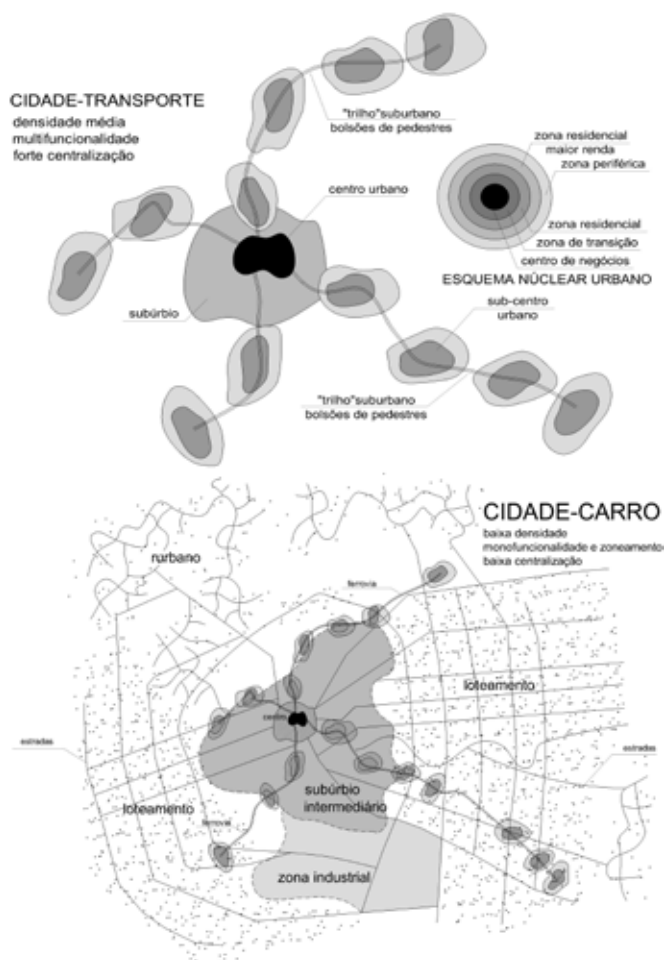


Figura 4 • Estruturas urbanas estendidas.

Fonte: Autores / LAURBE, 2013.

Também nas estruturas urbanas mais estendidas (Figura 4), a sua estruturação nuclearizada em torno de eixos regionais de transportes facilitam mais as soluções coletivas do que a estruturação completamente difusa. De fato, segundo Bochet, Gay & Pini (2004), existe uma ligação bastante estreita entre as formas urbanas, a densidade, a diversidade de usos e a mobilidade. Numerosos estudos, além dos autores citados, também demonstram que os volumes de fluxos, as distâncias e os meios de deslocamentos são não apenas influenciados, mas determinados pela morfologia urbana. Uma cidade mais densa pode favorecer a diversidade e os deslocamentos de curta distância, bem como a utilização de transportes públicos coletivos. Por outro lado, cidades difusas ou dispersas, com distâncias internas mais longas e setorização especializada, conduzem sempre à forte dependência do automóvel.

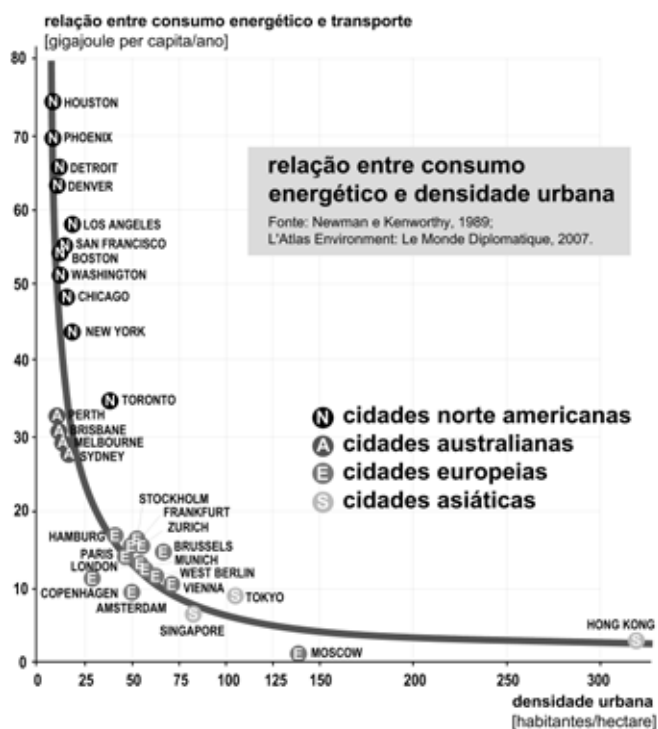
Dentro de uma visão histórica, também pode se indagar se a difusão urbana não seria exatamente uma negação do caráter coletivo da cidade? A natureza coletiva da “polis” ou da “civitas” não estaria a caminho de sua destruição? Em uma visão sociológica, por meio da abordagem da urbanidade, muitos autores, como Levy (1994), conjecturam que o enfraquecimento das centralidades urbanas é o prenúncio de

uma vitória do individualismo contra o aspecto comunitário e social das cidades. Essa questão, de certa forma, encontra pontos comuns em relação à tese levantada por Claval (2000), a qual demonstra que é exatamente no centro urbano que cada cidadão se funde em um grande ser coletivo, que é a comunidade urbana.

De fato, até mesmo em seu sentido físico, os espaços centrais têm seu efeito de dupla convergência: a convergência física, que leva ao encontro social e à integração físico-espacial, e a convergência cultural e simbólica, na qual as pessoas individualmente e as comunidades urbanas se identificam e se reinventam a cada dia.

O Sistema Urbano Compacto e suas influências sobre a Sustentabilidade e a Qualidade de Vida

A busca da cidade como espaço adequado à vida humana tem sido constante e é mostrada pela tendência histórica de evolução da taxa de urbanização, em diversos períodos e em diversos graus de dificuldades na vida urbana. Ainda em períodos de grandes problemas sociais, de epidemias, de conflitos, de desigualdades, a sociedade humana parece reinventar a sua esperança na cidade. De fato, a ideia de que “o ar da cidade liberta” parece se conservar ao longo do tempo e a torna sempre atrativa, ainda que, no contexto urbano recente, busque-se dispersar sua estrutura, mantendo as estruturas urbanas e rurais, bem como as distâncias interpessoais, em níveis contraditórios. Se em 1950 a população urbana mundial era de 29% de um total de 2,5 bilhões de pessoas, atualmente já ultrapassou 50% da população total estimada em mais de 7 bilhões. Essa última será, segundo as estimativas, a cifra estimada da população urbana (com 70% do total), quando em 2050 atingiremos quase 10 bilhões de indivíduos, ou seja, a população atual do mundo será, em menos de quatro décadas, a população urbana mundial. O modelo urbano disperso atual, todavia, já apresenta seus limites e problemas (Figuras 5 e 6).



8. Disponível em: <<http://maps.grida.no/go/graphic/urban-density-and-transport-related-energy-consumption>>. Acesso em: 11/08/2011.

Figura 5 • Relação entre transporte e consumo de energia (Gigajoules per capita por ano) em conforme à densidade urbana (habitantes por ha).

Fonte: Silva (2011) apud Newman & Kenworthy, 1989; Atlas Environnement du Le Monde Diplomatique, 2007⁸.



Figura 6 • Gráfico do estudo de Newman e Kenworthy em 1989, que se refere à demonstração de uma relação entre a densidade urbana global (m²/pessoa) e uso de energia de transporte (gigajoule/pessoa).

Fonte: Silva (2011) apud Newman & Kenworthy, 1989.

Provavelmente, a cultura contemporânea, de caráter bem mais individualista que comunitário ou solidário, seja um dos motivos desse “distanciamento” intraurbano. Outro motivo bem claro seria a adequação do desenho urbano à escala de velocidade do automóvel, com as distâncias adaptadas a tal. Esse fator associado ao conteúdo especulativo, seletivo e de invenção do “novo”, presentes no mercado imobiliário, faz com que a cidade acabe ocupando áreas bem maiores que a sua real necessidade.

Nada obstante, podem-se compreender aspectos espaciais de dispersão urbana, de forma mais aclarada, por meio de exemplos próximos, tomando-se como base a cidade de João Pessoa, capital do estado da Paraíba, localizada na região Nordeste do Brasil, onde se tem uma população de 723.515 habitantes (Censo IBGE, 2010) e densidade populacional de 62,95 hab/ha, ocupando, desse modo, uma área de 11.493,14 ha. Se fosse adotada a recomendação do PNUD/

SUDENE, para o Nordeste brasileiro, de 250 hab/ha, a área ocupada se reduziria para 2.699,05 ha. Ainda, se fosse adotada a densidade considerada ótima, do ponto de vista do aproveitamento da infraestrutura e dos provimentos urbanos (400 hab/ha), a área ocupada chegaria a apenas 1.686,91 ha, ou seja, a área necessária seria apenas 14,69% da área atualmente ocupada.



A densidade, contudo, por si só, não informa totalmente a eficiência interna de aproveitamento dos espaços e de articulação e integração entre os diversos usos. Uma densidade verticalizada, mas com grandes distâncias entre os seus elementos internos também geraria uma estrutura que, embora relativamente densa, apresenta também grande descontinuidade interna. A condição mais favorável é a que, além da densidade e das adequações morfológicas, também apresentasse uma articulação interna mais favorável às interfaces funcionais intraurbanas. Assim, a economia espacial e ambiental também estaria acompanhada por uma aproximação forte entre os usos, a melhoria das acessibilidades e, portanto, também das oportunidades para cada cidadão individualmente.

Além da economia da área natural ou rural ocupada precocemente pela urbanização periférica, o adensamento, com menor quantidade de vazios e áreas de preservação internas à estrutura urbana, viabilizaria melhor a sua conservação por meio de usos compatíveis e socialmente úteis, como parques e florestas urbanas tratadas. Até mesmo as áreas verdes internas merecem melhor gestão e dimensionamentos na escala humana e ambiental, não a escala do automóvel, como adotada em muitos casos.

As grandes quantidades de áreas verdes a serem preservadas e posteriormente destinadas a uma função socioambiental, em uma cidade dispersa, dificultam a viabilidade de seu tratamento adequado e as expõe à pressão demográfica, à agressão, aos “conflitos de borda” e à ocupação inadequada⁹. Esses fenômenos são particularmente notados em regiões mais pobres, onde existem menores recursos financeiros para a implantação de equipamentos e infraestruturas. Por outro lado, paulatinamente, as áreas públicas tendem a se tornar áreas privadas, conforme as atuações e as forças do mercado especulativo imobiliário sobre a cidade.

9. Em um ambiente urbano, a preservação e a conservação da natureza, se fazem mais eficientemente, não por meio da intocabilidade ou da conservação pura e simples, mas em decorrência da atribuição de uma função social mais adequada à sua característica como área a ser preservada. Essa percepção da associação entre a necessidade da preservação e a utilização coletiva do espaço leva o cidadão a colocar-se em uma posição bem mais amistosa e solidária em relação ao espaço verde.

Figura 7 • Simulação da área física ocupada pela população da cidade de João Pessoa-PB, em relação a diferentes densidades urbanas supostamente adotadas.

Fonte: Adaptado de Ribeiro & Oashi (2010).

Na construção material da cidade e de seus dispositivos técnico-espaciais, o adensamento permitiria também uma economia considerável na infraestrutura, na rede de drenagem urbana e, principalmente, no que diz respeito ao sistema de circulação e transporte intraurbano. Essa economia material na construção e funcionamento da cidade já vem sendo considerada por muitos autores, tais como Rogers & Gumuchd-jian (2005), em "Cities for a small planet" ou Mascaró (2004). A redução espacial e o adensamento populacional, além de minimizar as distâncias (viabilizando deslocamentos não motorizados e reduzindo o consumo nos deslocamentos motorizados), reduziria também o consumo material para a construção da cidade e tornaria melhor o seu funcionamento. Seu funcionamento consumiria menos tempo, menos espaços, menos energia e, portanto, teria um nível de emissão de poluentes veiculares bem menor. A concentração e a densidade populacional viabilizariam mais facilmente sistemas de transportes de maior capacidade e eficiência e fontes energéticas não emissoras, como os VLT's elétricos e outros.

Nesse sentido, as cidades compactas, ao contrário do que propagam alguns autores que afirmam ser cidades sufocantes, com alta concentração de poluentes e ruidosas, podem ter uma característica exatamente inversa, pela redução do uso do automóvel, que é a principal fonte de poluentes atmosféricos e uma das principais fontes de ruído urbano. Se trabalhos como o de Maignant (2005), por exemplo, não chegam a resultados favoráveis às cidades compactas, afirmando que as mesmas apresentam maior concentração de poluentes, em virtude de sua maior compartimentação, tal fato decorre de uma hipótese equivocada, em que o nível de emissão, supostamente, seria igual para os dois casos. No entanto, em cidades compactas, a redução da emissão na fonte, permitida pela aproximação entre os usos e pelas novas possibilidades de deslocamento, em substituição ao automóvel, seria a sua maior contribuição. A compartimentação atribuída ao adensamento não acumularia poluentes se eles não forem emitidos em seu interior.

Por outro lado, os impactos podem ser minimizados ou potencializados conforme o grau de planejamento urbano e investimentos em modais mais eficientes e menos poluentes, e essa assertiva é válida tanto para a cidade compacta como para a cidade dispersa, mesmo sendo esta última, em média, a que maior polui e emite gases estufa/per capita. (Figura 8)

Além disso, as condições de dispersão não são tão diretamente ligadas à densidade de ocupação. Existem outros fatores, de caráter qualitativo, como a porosidade estrutural que, mesmo em condições de densas ocupações, poderia permitir melhores condições de dispersão local e minimizar sua concentração interna aos ambientes urbanos. Para uma mesma densidade, seriam possíveis vários graus de porosidade ou permeabilidade de suas estruturas edificadas e entre elas. Uma melhor porosidade permitiria uma boa renovação de ar, ainda em ambientes de alta densidade construída. Esse princípio também foi adotado no urbanismo modernista, no

entanto naquele, as distâncias entre os volumes edificados foram dimensionadas, mas em função da previsão de grandes fluxos de automóveis. Esse princípio compacto baseia-se no equilíbrio da circulação com sistemas não motorizados ou sistemas motorizados de transporte coletivo (de alto rendimento e menor emissão per capita) e, portanto, suas dimensões poderiam ser menores e mais eficientes e higienizados.

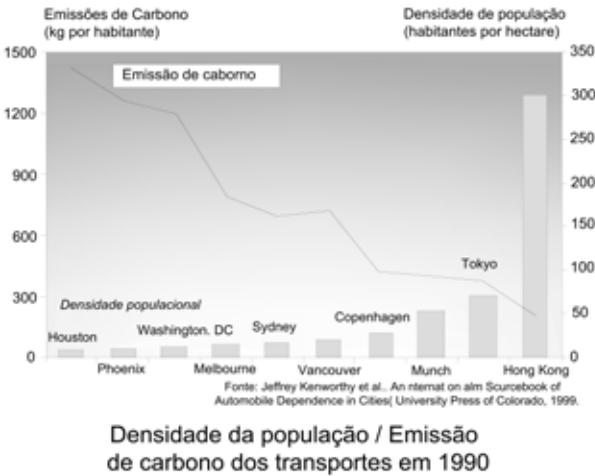


Figura 8 • Densidade e emissão de carbono.

Fonte: Adaptado de Kenworthy, J. et al. (1999).

A compactidade urbana e a qualidade de vida

Além dos aspectos ambientais citados, uma argumentação frequente, entre alguns autores sobre a cidade compacta, é que ela ofereceria menor índice de qualidade de vida, pela sobrecarga dos equipamentos e serviços urbanos, menor quantidade de áreas verdes e espaços intraurbanos e, ainda, menor presença de natureza nos espaços internos da cidade. Na realidade, esse pensamento faz parte de uma série de mitos urbanos. Ao contrário do que geralmente se imagina, as cidades mais compactas podem ser menos poluídas, uma vez que minimizam o efeito gerador principal (forte utilização de fontes veiculares individuais).

As densidades mais elevadas, se adotadas com uma morfologia conveniente, longe de sobrecarregar os serviços públicos e os equipamentos urbanos, permitem otimizar qualitativamente o seu uso, pelo melhor aproveitamento social do espaço e pela melhor acessibilidade. Por exemplo, o provimento de escolas para setores urbanos de baixa densidade ou se dá por meio de um número muito maior de pequenas escolas, dispersas no território, funcionando frequentemente com recursos mínimos, ou ocorre com equipamentos maiores, localizados de forma mais esparsa e com dificuldades de acesso pelas distâncias.

Na modalidade compacta, poder-se-iam ter equipamentos mais completos (voltados a um maior número de usuários), com maiores recursos internos (bibliotecas bem formadas, laboratórios, equipamentos de informática e pesquisa, equipamentos esportivos e de prática profissional, etc) e com um

índice de proximidade que iria permitir, inclusive, maior número de opções para cada família usuária. Na prática, haveria menos equipamentos, mas equipamentos mais completos e mais próximos às habitações (melhoria qualitativa), havendo maior sobreposição de áreas de influência, melhorando o número de opções de escolha (melhoria qualitativa). É bem verdade que, em condições de densidades mais altas, torna-se mais difícil encontrar lotes de grande tamanho, capazes de comportar tais equipamentos; ou ainda, sua aquisição poderia ser mais onerosa. No entanto, tais custos seriam compensados pela redução do número de equipamentos necessários, bem como por decorrência de ferramentas legais e tributárias compensadoras dos gastos públicos, face à valorização das áreas consolidadas.¹⁰

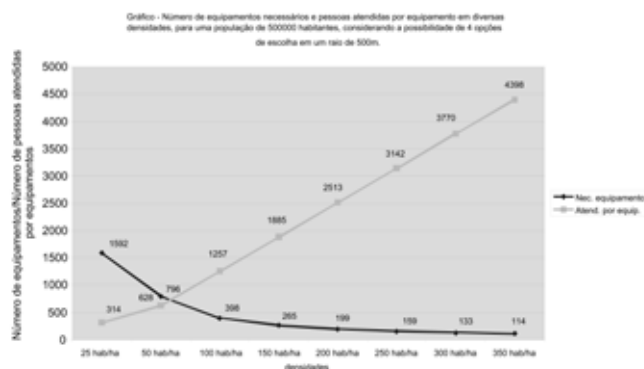


Figura 9 • Número de equipamentos necessários, em uma simulação para uma cidade de 500 mil habitantes, para atendimento em diversas densidades urbanas, considerando a possibilidade de 4 opções de escolha, acessível em um raio de 500 metros; e População atendida por equipamento, considerando-se os mesmos critérios.

Fonte: Adaptado de Ribeiro e Cop (2010).

Evidentemente, em equipamentos que exijam limites de escala ou que o número de usuários seja idealmente mais limitado, como no caso de escolas infantis e de ensino fundamental, onde os equipamentos deveriam ter uma escala mais compatível com a pequena idade dos usuários, a adoção desse princípio (poucos, mas grandes equipamentos) poderia não ser a mais indicada. Tal fato seria problemático nos níveis mais altos de densidades, contudo, seria mais facilmente viabilizado em segmentos de densidades brutas médias em torno de 200 hab./ha. Em uma cidade densa, as famílias com filhos pequenos normalmente buscam áreas com densidades um pouco menores. Em algumas cidades mais densas, existem escolas infantis bem distribuídas, ocupando áreas anexas a usos residenciais, e acompanhadas por pequenos jardins de proximidade equipados para o lazer infantil. Essa conclusão também é afirmada por Haugley (2005), que ressalta ainda que, em densidades maiores, as famílias, em geral, são de dimensões mais reduzidas e, proporcionalmente, demandam menos equipamentos escolares, reduzindo, portanto, a sobrecarga dos equipamentos das áreas centrais.

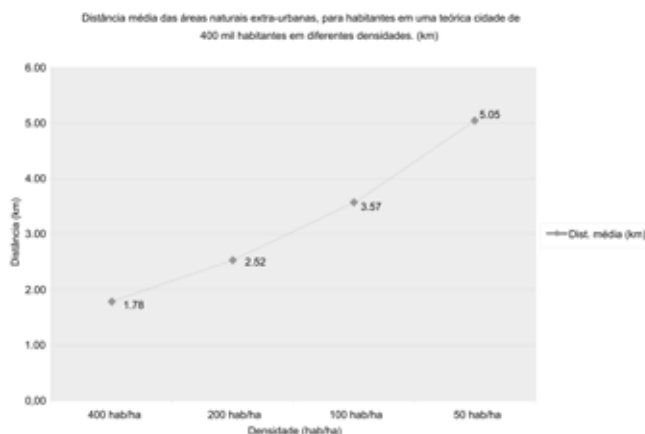
Mas, seguramente, o aspecto mais criticado pelos opositores da cidade compacta seria o de sua suposta falta de espaços verdes e áreas livres e do pequeno contato com a natureza que o habitante de uma cidade compacta teria. Nas hipóteses formuladas pelos partidários desse raciocínio, está a ideia de que os habitantes de tal cidade, tendo menor contato com a natureza, no espaço intraurbano, iria fatalmente

buscar residências secundárias em áreas naturais, piorando o problema da dispersão.

Poderíamos, no entanto, testar essa crítica em alguns aspectos, notadamente os seguintes: i) distância média de cada habitante em relação à natureza interurbana; ii) possibilidades e potencialidades de uso e contato com áreas verdes interurbanas e, ainda, iii) possibilidades técnicas de arborização de vias urbanas.

i) Distância média dos habitantes em relação à natureza interurbana

Em uma cidade mais dispersa, ainda que se possa encontrar, em suas áreas intersticiais, uma grande quantidade de cobertura vegetal, elas são, na realidade, vazios urbanos; áreas sujeitas a modificações de uso repentinamente ou ao longo do tempo. A natureza ainda não ocupada por uso urbano se torna mais distante. Em uma simulação para uma cidade isotrópica teórica de 400.000 habitantes, a distância média dos seus cidadãos, em relação à área natural interurbana, aumenta consideravelmente se suas densidades forem menores. Por exemplo: para um aumento da densidade urbana populacional adotada, de 50 hab/ha para 100 hab/ha, a cidade reduziria o seu raio e a sua área, e a distância média dos cidadãos para a área natural externa cairia de 5,05 km para 3,57 km (Figura 10).



ii) Possibilidades de uso e contato com áreas verdes intraurbanas

Se fossem adotados vários pequenos parques (bem mais adequados à estrutura de uma cidade compacta) em substituição a alguns poucos grandes parques, poder-se-ia obter uma extensão de borda bem maior, concomitantemente com uma melhor distribuição espacial na cidade, o que proporcionaria melhoria significativa do contato do habitante urbano com a paisagem natural e com as possibilidades de desfrute das áreas verdes. Nessa contribuição, estariam também alguns efeitos microclimáticos, que são particularmente melhor percebidos nas bordas dos parques¹¹. Veja-se a simulação sobre a extensão relativa de áreas de parques, em diferentes classes de dimensões e diferentes fracionamentos,

11. Os “efeitos de borda”, na visão dos urbanistas ecólogos e tendo como referência as florestas naturais, seriam mais negativos que positivos, pois dizem respeito ao impacto do ambiente urbano sobre o bosque natural, com foco nesse último. No entanto, nas áreas verdes urbanas, onde o foco da atenção é o meio antrópico e não propriamente os ecossistemas, os efeitos seriam considerados sempre positivos, tais como os efeitos microclimáticos, paisagísticos, amenização, acessibilidades ao lazer, etc.

Figura 10 • Distância média (em km) das áreas naturais periurbanas, para habitantes de uma teórica cidade isotrópica de 400 mil habitantes, em diferentes condições de densidades populacionais brutas.

Fonte: Adaptado de Ribeiro e Cop (2010).

na Figura 11 indicada adiante. Da mesma maneira, as áreas verdes intraurbanas de grande porte, embora sejam bastante positivas em sua contribuição paraclimática e como oferta de áreas de lazer, se fossem fracionadas em vários parques menores, teria sua utilização bastante otimizada. Isso aumentaria a superfície utilizável, principalmente na frequência diária. Vários autores já constataram que os grandes parques têm um percentual pequeno de sua área utilizada, particularmente em dias úteis, enquanto os pequenos parques têm maior percentual de utilização do espaço.

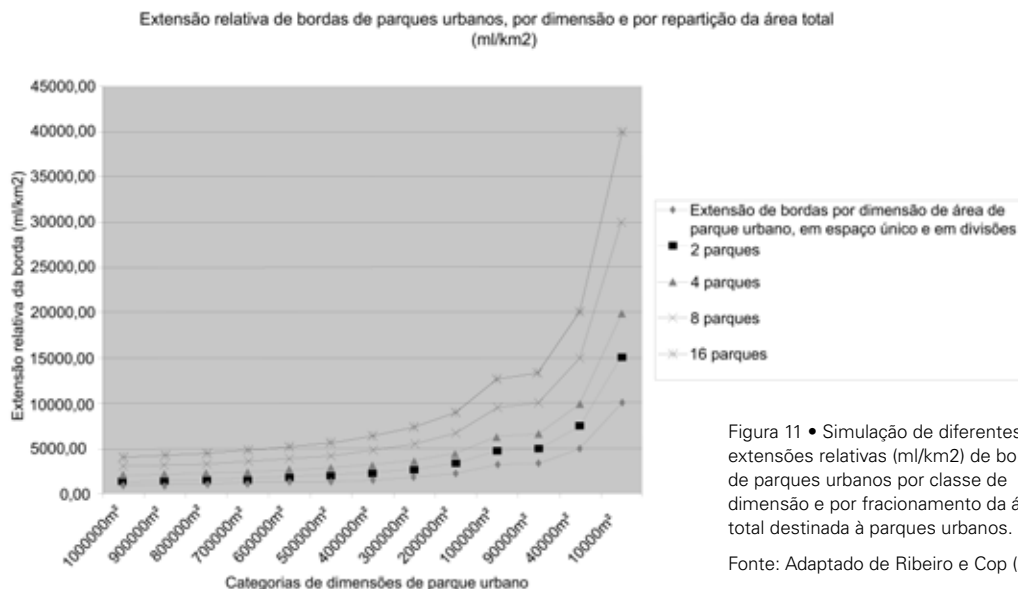


Figura 11 • Simulação de diferentes extensões relativas (ml/km²) de bordas de parques urbanos por classe de dimensão e por fracionamento da área total destinada à parques urbanos.

Fonte: Adaptado de Ribeiro e Cop (2010).

Portanto, além de um ganho na eficiência da utilização do espaço, ter-se-ia, nesses casos, um ganho no caráter público do espaço, no sentido de que seriam espaços onde, pela sua escala, os cidadãos não apenas se encontram com a natureza, mas também se encontram entre si e realizam sua convivência social. Gorra-Gobin (1998 e 2001) ressalta a importância dos aspectos ambientais e sociais das áreas verdes, mostrando os seus elementos vegetais (de importância ambiental) e seus elementos minerais, que, juntamente com os gramados, servem como piso ou base física para os relacionamentos sociais.

No gráfico indicado na Figura 12, a seguir, pode-se observar que, em caso de parques fechados com uma única abertura de um dos lados, apenas os parques pequenos (na faixa de 10.000 m²) é que têm seu espaço plenamente utilizado, em seu funcionamento diário. No caso de parques com área de 1.000.000 m², o percentual de área utilizada (em dias úteis) cai para aproximadamente 2% apenas. Portanto, para a concepção de uma cidade compacta, também seria necessário a readaptação novamente para a escala humana. A cidade compacta, portanto, pode representar uma re-humanização do espaço urbano.

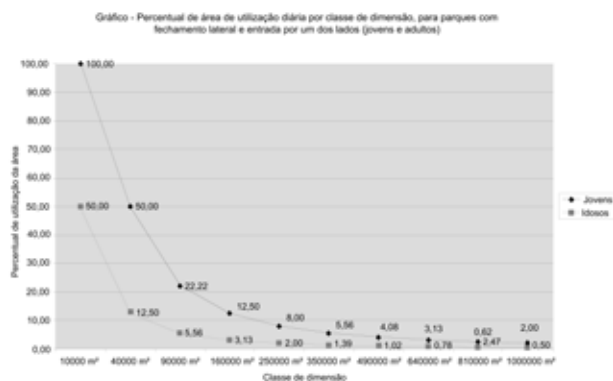


Figura 12 • Percentual médio de utilização diária do espaço interno de parques urbanos fechados, com uma única abertura, para diferentes condições de dimensionamento.

Fonte: Adaptado de Ribeiro e Cop (2010).

iii) Possibilidades técnicas de arborização de vias urbanas

Se sob o aspecto das áreas verdes tem-se uma melhor otimização da sua utilização social no caso da compactação, no lado da arborização do sistema viário, tem-se a observação de que a necessidade de superdimensionamento e multiplicação das faixas viárias de circulação veicular ocorrem mais comumente em condições de dispersão urbana ou fusão da estrutura urbana com a estrutura regional.

Em uma situação de compacidade urbana, viabilizar-se-ia muito mais os sistemas mais eficientes de circulação, permitindo a liberação de faixas para arborização urbana contínua. Como assinala Junke (1968), a capacidade de circulação em cada faixa de 3 metros de largura de via, em períodos de pico de circulação em áreas centrais urbanas, é bem desfavorável ao automóvel, ao mesmo tempo em que é bastante favorável aos sistemas individuais não motorizados (pedestrianismo e ciclismo) e aos sistemas coletivos de transportes, conforme se pode observar no Quadro 2 indicado adiante. Portanto, a economia de faixas viárias decorrentes da compactação e da viabilização otimizada do emprego de transportes motorizados coletivos e de circulação não motorizadas individuais permitiria a utilização das áreas que seriam alocadas à circulação veicular, para arborização, ampliando, dessa forma, o contato do cidadão com o ambiente ameno, verde e sombreado das árvores. Nesse caso, no entanto, haveria necessidade de se ajustar o perfil das calhas viárias urbanas (compartimento resultante entre os edifícios circundantes e a calha viária), de forma que sua relação de aspecto (altura/largura) não tenha índices que venham a prejudicar ou dificultar o crescimento da vegetação arbórea (ou pelo sombreamento ou pela estreiteza da calha).

Modos de transporte	Capacidade máxima por hora (pass./hora)	Velocidade comercial média (km/hora)	Potência máxima de circulação (pass.km/hora)	Relação das capacidades em relação ao automóvel
Pedestre	16.000	4	64.000	4,5
Bicicletas	5.400	12	65.000	4,5
Automóvel	1.200	12	14.400	1
Ônibus (55 lug)	5.600	10	56.000	4
Ônibus (83 lug)	8.300	10	83.000	6
VLT (simples)	24.000	10	240.000	16,5
VLT (duplo/autom)	40.000	15	600.000	42,0

Quadro 2 • Capacidade e Potência de circulação de uma faixa viária de 3 metros de largura para diferentes modos de deslocamentos, em áreas urbanas e hora de pico.

Fonte: Adaptado de Junke (1968).

Dessa forma, a demanda adicional de circulação, com a compactação urbana, poderia ser bem atendida com a substituição das faixas para automóveis para vias pedestrianizadas, 4,5 vezes mais eficientes em pequenas distâncias, ou por corredores de ônibus ou, preferencialmente, o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos ou Light Rail), sendo este 16,5 vezes mais eficiente. As faixas excedentes poderiam ser transformadas em faixas verdes. No caso do VLT, a própria faixa utilizada pode ser gramada, permitindo um espaço viário que se aproxima de um verdadeiro parque linear, concluindo-se pela ideia das vantagens espaciais que podem ser alcançadas com o padrão de cidades menos estendidas.

A compacidade urbana e a justiça social

Além dos efeitos ecológico-econômicos, bem com os efeitos sobre a qualidade de vida urbana aqui apresentados, se poder-se-ia também sugerir possíveis benefícios enquanto justiça social, uma vez que a cidade compacta tornaria as acessibilidades e as oportunidades urbanas mais similares e reduziria (ao menos espacialmente) a segregação social, contribuindo para uma melhor equidade. Esse aspecto completaria os elementos básicos componentes da sustentabilidade. (ambientalmente adequado, economicamente viável e socialmente justo).

A melhor distribuição das áreas verdes na estrutura urbana também organiza espacialmente melhor o seu impacto positivo sobre o valor da terra urbana. Nesse sentidoDesse modo, até mesmo a especulação sobre o valor imobiliário, que normalmente acontece em áreas urbanas vizinhas aos parques e áreas verdes, seria mais diluída, pela melhor distribuição espacial do “bem”. AssimNesse sentido, uma cidade compacta seria caracterizada por uma cidade de investimentos e de oportunidades mais diluídas, mas uma cidade de menor especulação e melhor justiça social. A preferência dos especuladores por privilégios e grandes lucros, em detrimento da coletividade, seria minimizada em uma condição de compacidade urbana, pela nova escala e organização espacial e funcional produzida.

De fato, talvez inspirados pela abordagem de Harvey (1980) sobre as relações existentes entre a justiça social e o contexto urbano, autores como Burton (2001), por meio de análise própria e de outros autores sobre o assunto, vêm tentando definir influências da compacidade urbana sobre a justiça social. Na abordagem, vários aspectos também se sobrepõem àqueles considerados na avaliação da qualidade de vida urbana. A partir de um quadro montado por Burton (2001), em queonde se estabeleceu uma série de fatores positivos e negativos e as influências que a compacidade urbana teria sobre elesos mesmos, apresenta-se aqui novo quadro complementado (Quadro 3), baseado em uma nova análise própria, e considerando a colocação de outros autores

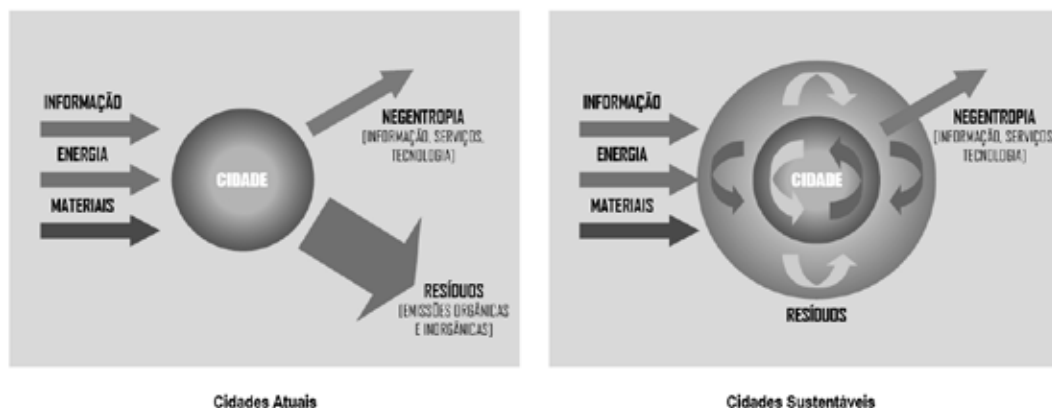
Fatores considerados	Avaliação da influência	Consensual/Polêmica	Autores considerados	Contribuição própria à análise
Melhores acessos às oportunidades	Positiva	Consensual	Burton (2001); Rees (1988); Bromley & Thomas (1993)	Inquestionável, é uma das contribuições mais claras.
Melhores índices de acesso a empregos	Incerta	Não consensual	Beer (1994); Laws (1994); Ribeiro (2008)	A melhoria da acessibilidade física ao emprego é inquestionável. Mas existem outros fatores ainda mais dominantes, como a política e a globalização.
Pior acesso a áreas verdes	Injustamente considerada negativa pela maioria dos autores	Não consensual	Breheny (1992); Knight (1996); Ribeiro (2008)	A compactidade urbana não significa necessariamente escassez de espaços verdes. Se bem dimensionados, sua utilização seria apenas mais eficiente.
Grandes oportunidades para bicicletas e caminhar a pé	Considerada Positiva, mas ambígua	Não totalmente consensual	Bourne (1992); Neumann (1992)	A compactidade melhora estas possibilidades, por tornar as distâncias mais viáveis, embora alguns autores considerem o adensamento como forte inibidor do uso da bicicleta.
Melhoria do transporte coletivo	Positiva	Totalmente Consensual	ECOTEC (1993); Goodchild (1994)	Nenhum autor expressa dúvida desta contribuição positiva.
Redução dos espaços de vida e convivência doméstica	Negativa	Não consensual	Forster (1994); Stretton (1996)	Os quintais e espaços domésticos podem se reduzir, mas a menor perda de tempo na circulação no meio urbano pode aumentar convivência familiar.
Influências sobre a saúde geral, física e mental	Considerada Negativa, mas ambígua	Não consensual	Freemans (1992); McLaren (1992)	Embora doenças respiratórias sejam mais comuns, há outras compensações: se caminha mais e se reduz o sedentarismo.
Redução do Crime	Positiva	Não totalmente consensual	Ellis <i>et al.</i> (1991); Petherick (1991)	A proximidade social e a revalorização dos espaços públicos como locais de encontro são aspectos positivos.

Quadro 3 • Fatores positivos e negativos da Cidade compacta para a justiça social.

Fonte: Adaptado de Burton (2001).

Ainda que seja um tanto prematuro concluir que as estruturas urbanas compactas contribuam efetivamente para a justiça social, se poder-se-ia sugerir que: a melhoria da acessibilidade geral, de forma mais isonômica, não privilegiando os detentores e usuários do automóvel; a aproximação física não apenas entre os diferentes usos, mas também entre mais ricos e os mais pobres, com a redução da segregação socioespacial e, ainda, a melhoria da eficiência dos espaços públicos, como lócus do encontro social e da convivência, permitiriam vários ganhos de oportunidade no cenário social da vida urbana, com benefícios sensíveis para a aproximação, coesão e coparticipação no meio urbano.

Finalmente, a sustentabilidade urbana perpassa todos esses critérios discutidos por meio de teorias urbanas contemporâneas, que, se consideradas as condicionantes sociais, econômicas e ambientais, determinam a compactidade urbana a melhor relação de custo benefício e convívio urbano. Conceitualmente, as cidades sustentáveis devem atender à critérios definidos por sistemas urbanos de metabolismo circular, no qual a informação, energia e materiais (entradas do sistema urbano x dependência do sistema-entorno) são reciclados e/ou reaproveitados por retroalimentação sistêmico, produzindo maior índice de neguentropia (entropia negativa), com menos resíduos e poluição (saídas dos sistema urbano minimizados). (Figura 13)



Considerações finais

Este texto, ainda que não consiga dar a resposta definitiva sobre a vantagem de um sistema urbano compacto sobre o disperso, do ponto de vista ambiental, social e econômico, permite contribuir para uma melhor visibilidade e realismo na percepção da qualidade ambiental e de vida urbana a partir de critérios científicos comprovados por diversas pesquisas mundiais. Oferece ainda a contribuição para a desmistificação da associação de senso comum que se faz entre qualidade ambiental e presença de vazios urbanos, bastante habitual em uma estrutura dispersa, pois apontam os diversos impactos e custos provenientes de um modelo urbano de alto consumo energético, de recursos, de infraestrutura e manutenção.

Como discutido, na cidade dispersa existem muitos vazios urbanos, na maioria das vezes não tratados, ou terrenos privados subutilizados (sob especulação), e, o incentivo à dispersão diminui a pressão de ocupação sobre as áreas vazias já urbanizadas (essencialmente, de capital privado), ao passo que se incentiva a dispersão de novas áreas a serem valorizadas pelos investimentos de capital público. Assim, além de mais cara, a cidade dispersa estabelece um sistema de transferências de custos de urbanização para o estado, enquanto que o setor imobiliário adquire vultosos lucros na valorização do solo tanto em áreas centrais, quanto em áreas periurbanas, estas mais baratas, mas que se valorizam consideravelmente com a ocupação e investimentos públicos. Muitos estudos demonstram que, face à existência de imóveis vazios ou subutilizados nas áreas centrais das cidades brasileiras, não seria necessária a expansão da ocupação em novas áreas, pois, o número de imóveis ou terrenos vazios são capazes de receber a demanda habitacional e de crescimento demográfico com qualidade ocupacional, desde que bem planejada e a partir de um desenho mais coeso enquanto morfologia.

Por sua vez, na cidade compacta, ainda que presentes em menor quantidade, os espaços livres e as áreas verdes, por

Figura 13 • Energia e consumo nas cidades: Metabolismo Urbano Linear (das cidades atuais) e Circular (das cidades sustentáveis).

Fonte: Silva (2011) apud UN-HABITAT (2008: 156).

serem dimensionados mais adequadamente e de forma viável, podem ser mais bem tratados e permitir melhor o encontro, a coesão social e a habitabilidade, já que poderão de fato serem utilizados por um maior número de pessoas. O espaço público é também um elemento de definição para a urbanidade e a vida coletiva da comunidade, assim, sua valorização, dimensionamento e proporção adequada, associado a equipamentos urbanos funcionais e acessíveis, transformam a relação de vizinhança num setor ou bairro da cidade.

Os aspectos mais consensuais a favor da cidade compacta são os que dizem respeito à acessibilidade, pela melhor proximidade que tais estruturas permitem e pela maior densidade, o que viabiliza sistemas de transportes mais eficientes, reduzindo o uso de sistemas individuais, economizando sensivelmente espaços e equipamentos. Assim, o barateamento dos sistemas modais e do custo de deslocamento per capita, associados com o menor consumo de combustíveis fósseis (cada vez mais caros e raros) e menores índices de emissão de gases, tornam-se pontos fortes em favor de uma política nacional de compactação urbana.

Os equipamentos públicos necessários poderão ser mais completos, uma vez que poderão atender mais pessoas e com acessibilidade facilitada. Como exemplo, escolas poderiam estar num raio de atendimento ideal (< 500 m de distância) e poderiam, pelo número de usuários, serem muito mais completas, com laboratórios, bibliotecas, equipamentos esportivos, menores custos de manutenção, etc.

Como visto, ainda que, embora em alguns casos, os indicadores quanti-qualitativos de um modelo mais expansivo pareçam melhores, pela quantidade disponibilizada (área verde per capita, por exemplo), por outro lado, a sua efetiva utilização e sua eficiência de uso, vêm ocorrer melhor em cidades mais compactas, seja pela melhor distribuição espacial e acessibilidade, seja pelo dimensionamento mais apropriado, o que torna o seu potencial de utilização mais otimizado, pela melhor acessibilidade e equidade na distribuição social, no conjunto da estrutura urbana.

Dessa maneira, se pode-se afirmar que a cidade compacta pode ser mais verde, no sentido ecológico, que a cidade difusa, ainda que com um índice quantitativo (superfície verde) menor. Exatamente porque representa uma estrutura mais coesa e um funcionamento sistêmico mais harmônico, de melhor sinergia e menor entropia, enquanto pode também oferecer uma estrutura de áreas verdes mais reduzidas, mais eficientes, adequadas e qualitativamente melhores, de uso efetivo e consolidação mais viável, se comparada à uma estrutura urbana difusa (de baixa densidade ocupacional).

A redução da necessidade de áreas para automóveis e sistemas viários, nos espaços públicos, permite também maior destinação das mesmas à arborização e às áreas verdes, permitindo melhor contato da população

com a arborização e a reocupação dos espaços, antes viários, por espaços de recreação, encontro social e lazer.

Por fim, a ideia de sentido de lugar e de pertencimento das pessoas é muito mais forte e recorrente em cidades mais compactas, como se verifica nas cidades antigas medievais ou no oriente médio. Geralmente, os espaços mais utilizados pelas pessoas são os que possuem uma escala humana adequada, que promove o encontro de vizinhos como os bancos, os tabuleiros de xadrez ou dama, a rua que permite a contemplação da paisagem ou o encontro de pessoas. Enfim, a vida urbana está atrelada ao *Genius Loci*, ao “espírito do lugar”, e aos espaços públicos. E essa qualidade só é possível quando se promove o encontro de pessoas em espaços mais compactos e ricos em diversidade ocupacional e cultural.

Mas planejar cidades sustentáveis tem a ver com uma mudança cultural coletiva e de planejamento urbano e regional a partir da técnica e do conhecimento, no qual novos hábitos urbanos e de civilidade devem ser traduzidos ou promovidos por espaços de qualidade e culturalmente mais complexos e densos. Assim, a informação e a educação se tornam ferramentas vitais nesse processo de difusão do conhecimento e da promoção de “cidades inteligentes”, tanto em nível de complexidade, tecnologia e difusão cultural, quanto no acesso de seus habitantes às novas oportunidades decorrentes dos ganhos educacionais, de comunidade e manifestações da cultura urbana e da técnica.

Desse modo, os ganhos socioeconômicos e ambientais tendem a se acentuar ao longo do tempo, preservando-se, pela compacidade, as áreas naturais de entorno urbano, como também pela redução dos elementos de entrada dos sistemas urbanos (energia, recursos, materiais e produtos), e redução dos impactos ambientais (menos emissão de gases poluentes, menos resíduos, menos consumo de solo rural), por meio da promoção de tecnologias verdes e sistemas cíclicos de reaproveitamento material. Essas seriam as premissas essenciais de um urbanismo mais sustentável e de um metabolismo circular para as cidades brasileiras do futuro, mas que, todavia, não necessitam serem novas cidades (ou outras cidades), mas, sim, cidades reabilitadas para novos usos mistos nos espaços de cidade já consolidados e, em muitos casos, subutilizados.

Referências

BOCHET, B., GAY, J-B & PINI, G.. La ville dense et durable: un modèle européen pour la ville? Revue “Vues sur la ville” – Observatoire universitaire de la ville et du développement durable. Lyon: Géoconfluences - DGESCO - ENS de Lyon, 2004. Disponível em: < <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/DevDur/DevdurScient3.htm>>, Acesso em: 05 de mar.ço de 2013.

BURTON, E.. The compact city and social justice in Annals of Housing Studies Association Spring Conference Housing, Environment and Sustainability York: University of York, 2001.

CLAVAL, P. La logique des villes Paris: Ed. Litec., 1981.

CLAVAL, P. Reflexions sur la centralité. In Cahiers de Géographie au Québec, vol. 44 – no. 123, Dec. Québec: Département de géographie de l'Université Laval, 2000. Disponível em: < <http://id.erudit.org/iderudit/022922ar>>. Acesso em: 22 de março de 2013.

GHORRA-GOBIN, C.. La ville américaine: espace et société. Paris: Nathan, 1998.

GHORRA-GOBIN, C.. Les espaces publics, capital social. Lyon: Geocarrefour, vol. 76 no. 1, pp. 05-11, 2001. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2001_num_76_1_2499>, Acesso em: 15 de fevereiro de 2013.

HARVEY, D.. A Justiça Social e a Cidade. Tradução: Armando Corrêa da Silva, São Paulo: Hucitec, 1980.

HAUGHLEY, R.. Higher development density: myth and fact. Los Angeles: Urban Land Institute – University publications, 2005.

KENWORTHY, J. et al. An international sourcebook of automobile dependence in cities Denver: University Press of Colorado, 1999.

LEVY, J.. Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde. In Paris: Annales de Géographie, Année 2001 Vol. 110, Numéro 617 p. 104, 1994. Disponível em: <www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_2001_num_110_617_1808>, Acesso em: 22 de fevereiro de 2013.

MAIGNANT, G.. Compacité et forme urbaine, une analyse environnementale dans la perspective d'un développement urbain durable. Meudon: Publication de Recherche UMR 6012, CNRS, 2004.

MASCARÓ, J. L. & YOSHINAGA, M.. Infra-estrutura urbana. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MASCARÓ, J. L.. O custo das decisões arquitetônicas. 3a. edição. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2004.

NEWMAN, P. & KENWORTHY, J.. (1996) Formes de la ville et transports: vers un nouvel urbanisme. In: Cahiers de la I.A.U.R.I.F. no.114 – 115, 1996.

NEWMAN, P. & KENWORTHY, J.. (1999). Sustainability and cities: over-coming automobile dependence. London: Island Press, 1999.

NEWMAN, P. W. G. & KENWORTHY, J. R.. Cities and Automobile Dependence. In An International Sourcebook. Aldershot, UK: Gower, 1989.

Peter Newman and Jeffrey Kenworthy. Urban Design to Re-

duce Automobile Dependence. In *Opolis: An International Journal of Suburban and Metropolitan Studies*: Vol. 2: No. 1, Article 3. Disponível em: <<http://repositories.cdlib.org/cssd/opolis/vol2/iss1/art3>>. Acesso em: 10 de agosto de 2016.

NEWTON, P. Urban form and environmental performance, in Jenks, M. et al. *Achieving a sustainable urban form*. New York: Spon, 2000.

RIBEIRO, E. L & OASHI, T. G.. Princípios de compactação urbana e qualidade de provimentos e de vida urbana. João Pessoa: PRPG/UFPB - Relatório PIBIC, 2010.

RIBEIRO, E. L & COP, S. G.. Princípios de compactação urbana e qualidade ambiental urbana. João Pessoa: PRPG/UFPB - Relatório PIBIC, 2010.

RIBEIRO, E. L.. Cidades (in) sustentáveis – Reflexões e busca de modelos urbanos de menor entropia. João Pessoa: Editora Universitária / Casa do Livro, 2006.

RIBEIRO, E. L.. Transformations urbaines récentes en villes de taille moyenne en France et au Brésil dans le contexte de la globalisatio. Lyon-France: EVS-EDU - INSA – Lyon, 2009.

RIBEIRO, E. L; MOUSSET, J. A. & MOUSSET, P. L'inefficacité de l'espace public hétéronome dans la ville moderne et contemporaine. *Annales du Séminaire "La ville Conviviale - INSA - Lyon – France*, 2011.

ROGERS, R. & GUMUCHDJIAN, Philip . *Cities for a small planet*. London: Paperback, 1997.

SILVA, G. J. A. da. Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana. Estudo de Caso: Cuiabá-MT. Tese de Doutorado (Arquitetura e Urbanismo). Brasília: PPG-FAU-UnB, 2011.

SIMMONDS D. & Coombe, D.. The transport implications of alternative urban forms, in Jenks, M. et al. *Achieving a sustainable urban form*. New York: Spon, 2000.

VIRILIO, P. *Cité, miroir, agonie*. Paris: Les Analles de la recherche urbaine, no. 34, 1987.

Recebido em 28/03/2016
Aprovado em 10/08/2016



1. Arquiteta e Urbanista pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense, mestre em Cognição e Linguagem pela UENF, com MBA em Administração Pública e Gerência de Cidades pela UNINTER. E-mail: clayr_arruda@hotmail.com

2. Doutor em Literatura Comparada pela UFRJ. Professor Associado no Programa de Pós-graduação em Cognição e Linguagem.

E-mail: arruda.sergio@gmail.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p104

EVOLUÇÃO DISCURSIVA DO ETHOS NO PRÊMIO PRITZKER: ENTRE 2006 E 2016

ETHOS DISCOURSE EVOLUTION IN THE PRITZKER PRIZE: BETWEEN 2006 AND 2016

LEVOLUCIÓN DISCURSIVA A TRAVÉS DEL ETHOS EN EL PREMIO PRITZKER: ENTRE 2006 Y 2016

Paola Clayr De Arruda Silveira¹
Sérgio Arruda De Moura²

Resumo

A proposta deste artigo é apresentar a evolução do ethos, na perspectiva da Análise de Discurso de Linha Francesa, construído nos discursos de anúncio dos laureados pelo Prêmio Pritzker de Arquitetura, um dos prêmios mais importantes da categoria. Serão tratados trechos do discurso de apresentação do laureado, por Thomas Pritzker, presidente da Fundação Hyatt, retirados de revistas de âmbito nacional que divulgaram a escolha anualmente, no período compreendido entre os anos de 2006 a e 2016. Diante da construção de uma autodescrição do arquiteto laureado pelo enunciador do prêmio – aqui representado pela Fundação Hyatt – a análise bibliográfica servirá para a compreensão dos dados e informações que podem ser inferidas na esquematização dessa evolução discursiva, com possível aspecto influenciador sobre os demais arquitetos e profissionais da área.

Palavras-chave: Análise do Discurso. Ethos. Prêmio Pritzker.

Abstract

The proposal of this article is to present the evolution of the ethos, from the perspective of the French Line Discourse Analysis constructed in the discourses announcing the laureates by the Pritzker Prize of Architecture, one of the most important prizes of the category. Thomas Pritzker, president of the Hyatt Foundation, will give excerpts from the laureate's presentation speech from national magazines that publicized the choice annually, from 2006 to 2016. Before the construction of a self-description of the architect awarded by the award enunciator – here represented by the Hyatt Foundation – the bibliographic analysis will accompany the understanding of the data and information that can be inferred in the schematization of this discursive evolution, with possible influence on the other architects and professionals in the area.

Keywords: Discourse Analysis. Ethos. Pritzker Prize.

Resumen

El propósito de este artículo es presentar la evolución de ethos, la perspectiva del análisis del discurso francés construido en el anuncio de los candidatos aptos discursos de Premio Pritzker de Arquitectura, uno de los premios más importantes de la categoría. Laureate extractos discurso de apertura estará a cargo de Thomas Pritzker, presidente de la Fundación Hyatt, tomadas de revistas nacionales que informaron la elección cada año, el período comprendido entre los años 2006 y 2016. En la construcción de un arquitecto auto-descripción ganador del anunciador premio – aquí representado por la Fundación Hyatt – una revisión de la literatura va a seguir para comprender los datos e información que pueden inferirse en la redacción de esta evolución discursiva con la posible factor de influencia de aspecto en los otros arquitectos y profesionales.

Palabras clave: Análisis del discurso. Ethos. Premio Pritzker.

Introdução

Criado em 1979, o Prêmio Pritzker, que indica laureados anualmente, é considerado o Prêmio Nobel da Arquitetura, pela sua relevância entre os estudiosos e profissionais envolvidos no processo arquitetônico. Sua importância está em servir como indicador dos pensamentos e decisões de inspiração e de projeção no campo da arquitetura e urbanismo, em nível internacional. A lista dos indicados ao Prêmio Pritzker é composta sempre por arquitetos das mais diversas nacionalidades e estilos, sendo seus trabalhos analisados por um júri técnico, formado por premiados em anos anteriores, críticos de arquitetura, dentre outros profissionais renomados no campo arquitetônico. A cada ano, ao apresentar o arquiteto ganhador do Prêmio, Thomas Pritzker, Presidente da Fundação Hyatt, faz um discurso, envolvendo as razões para a escolha do profissional e elogios ao premiado (PRITZKER, 2016).

O objetivo deste trabalho é verificar, por meio da análise desse discurso de divulgação do vencedor, a evolução do ethos no discurso de cada ano, no período de 2006 a 2016, por considerar essa premiação um instrumento de influência sobre um campo de atuação e pesquisa – a arquitetura.

Sob o arcabouço teórico da Análise do Discurso Francesa, o conceito de ethos se refere à criação de uma imagem de si por meio do discurso. Dessa maneira, ao afirmar que um enunciador pretende refletir uma autoimagem, significa também afirmar que o discurso traz consigo pistas do enunciador e do coenunciador, presentes aqui como os que interagem no processo discursivo. À criação dessa imagem de si no discurso, convencionou-se, por Maingueneau, chamar de ethos. Maingueneau (2005) afirma que não existe um ethos preestabelecido, mas, sim, construído no âmbito da atividade discursiva. Nessa perspectiva, a imagem de si é um fenômeno que se constrói na instância enunciativa e se mostra pelo seu discurso.

Em relação ao Prêmio Pritzker, essa autoimagem é referendada por um júri e não se trata da própria fundação ou do prêmio, e sim, da imagem descrita para terceiros, na figura dos arquitetos escolhidos, possuindo, por conseguinte, uma imagem para a arquitetura.

Neste trabalho serão apresentados trechos desses discursos anuais, divulgados por revistas com reportagens online, como a Revista AU, o Jornal Estadão, o G1.com, a Revista Casa, a Revista Casa Vogue, a ArchDaily e o Jornal O Globo, por estarem traduzidos para a Língua Portuguesa, sendo considerados suficientes para identificação do ethos – uma autoimagem da arquitetura, construída então pela Fundação e seu júri sobre fundamentos a serem debatidos mais adiante.

Prêmio Pritzker: aspectos do Ethos no nobel da arquitetura e urbanismo

O Prêmio Pritzker leva o nome da família Pritzker, sendo os fundadores, em 1979, o casal Jay e Cindy Pritzker, norte-americanos naturais e residentes em Chicago, e tem como objetivo inicial estimular não só uma maior consciência pública dos edifícios, mas também inspirar a criatividade na arquitetura. (PRITZKER, 2016).

O propósito do Pritzker, segundo o site da premiação, é:

honrar um arquiteto vivo ou arquitetos cujo trabalho construído demonstre uma combinação das qualidades de talento, visão e compromisso, que produziu contribuições consistentes e significativos para a humanidade e para o ambiente construído através da arte da arquitetura (PRITZKER, 2016).

Nesses aspectos, o prêmio é entregue anualmente pela Fundação Hyatt e seus premiados recebem uma doação US\$ 100.000,00 (cem mil dólares americanos), um certificado de citação formal e, a partir de 1987, um medalhão de bronze.

Acerca do processo de nomeação dos indicados, independe nacionalidade, raça, credo ou ideologia, com candidaturas de pessoas de diversas áreas dentro da arquitetura e Urbanismo que tenha conhecimento e interesse no avanço na área.

O diretor executivo solicita indicações de últimos premiados, arquitetos, acadêmicos, críticos, políticos e profissionais envolvidos em empreendimentos culturais, com experiência e interesse no campo da arquitetura. Além disso, qualquer arquiteto licenciado pode apresentar uma candidatura ao diretor executivo para apreciação pelo júri para o Prêmio Pritzker de Arquitetura, sendo divulgada a lista de indicados a cada mês de novembro, com o resultado da premiação no início do ano subsequente.

Quando o júri decide o premiado, o presidente da Fundação Hyatt, Thomas Pritzker, faz a leitura do discurso com as razões para a escolha do profissional, ressaltando aspectos de seus trabalhos e produção arquitetônica.

Em aspectos de aporte teórico, salienta-se que todo discurso pressupõe a construção de uma imagem daqueles que estão envolvidos no processo interativo, como aponta Fiorindo (2012):

(...) pois ao se projetar uma maneira de dizer não se pode ignorar as consequências desse ato, e tal atitude induz a uma construção de uma imagem que condiciona, em troca, a ação comunicativa; então os participantes dessa interação exercem poder um sobre os outros e é nesse jogo discursivo que eles mostram posições, ou melhor, papéis sociais que definem um caráter (FIORINDO, 2012, p. 1).

De acordo com Heine (2007), na Análise do Discurso Francesa:

o ethos se refere a textos orais e escritos, em que os enunciadores fornecem uma imagem de si através do discurso. Assim, dizer que os participantes do discurso criam uma imagem de si através dele, significa também afirmar que o discurso carrega as marcas do enunciador e do coenunciador, entendidos como aqueles que interagem no processo discursivo (HEINE, 2007, p. 41).

Dessa maneira, as imagens do enunciador e do coenunciador atuam no campo discursivo, constituindo-se no processo enunciativo. A partir disso, verifica-se que o ethos não está no enunciado, mas na enunciação. Segundo Discini (2008), o ethos encontra-se no sujeito construído no discurso, é uma imagem do autor, não o autor real (de carne e osso), mas um autor discursivo (construído pela tessitura e pela textura do texto). Essa relação de ethos como estilo na enunciação marca o jeito individual do ser social.

O conceito de ethos é recuperado e ampliado pela Análise do Discurso a partir das discussões de Maingueneau (2008), na concepção discursiva do ethos como situações discursivas diversas que se estendem aos enunciados orais, escritos, na modalidade verbal, visual ou verbo-visual, representando uma pessoa ou até mesmo uma ou várias instituições. Maingueneau (2005) afirma que não existe um ethos preestabelecido, mas, sim, construído no âmbito da atividade discursiva. Nessa perspectiva, a imagem de si é um fenômeno que se constrói dentro da instância enunciativa e se mostra através de seu discurso.

Barthes (apud Maingueneau, 2005, p. 70) define a construção da imagem como “os traços de caráter que o orador deve mostrar ao auditório (pouco importando sua sinceridade) para causar boa impressão: são os ares que assume ao se apresentar [...]. O orador enuncia uma informação e ao mesmo tempo diz: eu sou isso e não aquilo”.

Maingueneau (2008) indica características para reconhecer um discurso detentor de um ethos, sendo:

- o ethos é uma noção discursiva, ele se constrói através do discurso, não é uma “imagem” do locutor exterior a sua fala;
- o ethos é fundamentalmente um processo interativo de influência sobre o outro;
- é uma noção fundamentalmente híbrida (sociodiscursiva), um comportamento socialmente avaliado, que não pode ser apreendido fora de uma situação de comunicação precisa, integrada ela mesma numa determinada conjuntura socio-histórica (MAINGUENEAU, 2008, p. 17).

Na perspectiva de Amossy (2005), as pistas deixadas no discurso permitem a sugestão de imagens para o enunciador; no

caso do Pritzker, sugestões da imagem do que quer a Fundação Hyatt e seu júri:

Para construir tal imagem, não é necessário que o enunciador fale sobre si ou apresente para os ouvintes suas características, suas qualidades e defeitos, pois, no momento do discurso, lançam-se pistas acerca desta imagem: seu estilo, sua visão de mundo, seu conhecimento acerca de determinados assuntos, dentre outros, que permitirão aos ouvintes realizarem a construção da imagem do enunciador (AMOSSY, 2005, p. 9).

Na Análise do Discurso Francesa, tendo como guia os estudos de Maingueneau, o diálogo sobre ethos vai além dos estudos elaborados pela Retórica, em Aristóteles, por se estender a todo e qualquer discurso, mesmo àqueles presentes no texto escrito/falado.

Heine (2008) apresenta essas exposições de Maingueneau, que afirma que o ethos se liga diretamente ao tom que engendra o discurso. Esse tom, por sua vez, estaria ligado a uma corporalidade e ao caráter do enunciador:

Assim, pode-se dizer que o ethos relaciona-se com a construção de uma corporalidade do enunciador por intermédio de um tom lançado por ele no âmbito discursivo. O tom permitirá ao leitor construir, no texto escrito, uma representação subjetiva do corpo do enunciador, corpo este manifestado não fisicamente, mas construído no âmbito da representação subjetiva. A imagem corporal do enunciador faz emergir a figura do fiador, entendida aqui como aquela que deriva da representação do corpo do enunciador efetivo, se construindo no âmbito do discurso. O fiador é aquele que se revela no discurso e não corresponde necessariamente ao enunciador efetivo. (HEINE, 2008, p. 158).

Essa “boa impressão”, esse “poder de persuasão”, são os objetos almejados pelo Prêmio Pritzker e essa hipótese será abordada nos tópicos seguintes.

Apresentação dos laureados do prêmio Pritzker entre 2006 e 2016

2006 – Paulo Mendes da Rocha

O segundo arquiteto brasileiro a ser o ganhador do prêmio (Oscar Niemeyer recebeu o prêmio em 1988) foi escolhido pelo júri por ter “produzido edifícios com um profundo entendimento da poética do espaço, com a capacidade de modificar o terreno e o espaço com sua arquitetura, esforçando-se para atender às necessidades humanas, sociais e estéticas”³.

3. Revista AU online. Paulo Mendes da Rocha recebe Prêmio Pritzker. Edição 146 – Maio 2006. Disponível em: <<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/146/artigo22172-1.aspx>>. Acesso em 13 jan. 2016.

Em entrevista à Revista AU, Mendes da Rocha respondeu sobre o que significou o Pritzker: “O importante nessa premiação não é a pessoa, mas as questões intelectuais e do debate arquitetônico atual, que passam pelo reconhecimento de uma arquitetura latino-americana que luta pela defesa da natureza, do meio ambiente, pelo direito à cidade, pela qualidade do ensino e pela inclusão social, pela aproximação das pessoas”.

2007 – Richard Rogers

Arquiteto modernista, autor de projetos impactantes como a Torre 3 do World Trade Center, Nova York e do Centro Georges Pompidou, em Paris, foi anunciado por Thomas Pritzker como um “defensor da vida urbana e acredita no potencial da cidade como catalisadora de transformações sociais”⁴.

Ainda segundo o Estadão, o presidente do júri do Pritzker, Lorde Palumbo, descreveu Rogers como “não apenas mestre da grande construção urbana, mas também criador de sua espécie própria de expressionismo arquitetônico”.

2008 – Jean Nouvel

Atuante na área por quatro décadas, Nouvel, arquiteto contemporâneo, foi apresentado por Thomas Pritzker como “profissional de valente busca de novas ideias e questionamento das normas aceitas, para superar os limites em seu campo de atividade”⁵.

2009 – Peter Zumthor

Thomas J. Pritzker citou as palavras do júri para o arquiteto suíço: “Peter Zumthor é um mestre, um arquiteto admirado por seus colegas em todo o mundo por seu trabalho focado, íntegro e excepcionalmente determinado. Todos os prédios têm uma presença forte e atemporal. Ele possui um raro talento para combinar um pensamento claro e rigoroso com uma dimensão poética, o que resulta em trabalhos que nunca terminam de nos inspirar”⁶.

Ao receber o prêmio, na cerimônia de premiação, Zumthor declarou: “Eu acho que a linguagem da arquitetura não depende de estilos específicos. Todo prédio é construído para um uso específico, num local específico e numa sociedade específica. Esse é o ponto de partida para a construção de meus prédios”.

2010 – Ryue Nishizawa e Kazuyo Sejima (SANAA)

Esta foi apenas a terceira vez que o Prêmio Pritzker foi dado a mais de uma pessoa em um único ano. A primeira foi em 1988, quando Oscar Niemeyer e Gordon Bunshaft foram premiados; a segunda foi para os sócios suíços Jacques Herzog e Pierre de Meuron. As obras dos arquitetos do escritório SANAA “valorizam o espaço contínuo, a leveza e a transparência e os colocam à frente de seu tempo”⁷.

4. Jornal Estadão online. Arquiteto britânico Richard Rogers ganha Prêmio Pritzker. Atual. 28 mar. 2007. Disponível em: <<http://cultura.estadao.com.br/noticias/geral,arquiteto-britanico-richard-rogers-ganha-premio-pritzker,20070328p2016>>. Acesso em 13 jan. 2016.

5. G1.com. Francês Jean Nouvel recebe o prêmio Pritzker de Arquitetura. Atual. 30 mar. 2008. Disponível em: <<http://g1.globo.com/Noticias/PopArte/0,,MUL375102-7084,00-FRANCES+JEAN+NOUVEL+RECEBE+O+PREMIO+PRITZKER+DE+ARQUITETURA.html>>. Acesso em 13 jan. 2016.

6. Revista Casa. Prêmio Pritzker 2009 vai para o arquiteto suíço Peter Zumthor. Atual. 09 abr. 2014. Disponível em: <<http://casa.abril.com.br/materia/premio-pritzker-2009-vai-para-o-arquiteto-suico-peter-zumthor>>. Acesso em 13 jan. 2016.

7. Revista Casa. Arquitetos japoneses recebem o Pritzker 2010. Atual. 10 abr. 2014. Disponível em: <<http://casa.abril.com.br/materia/arquitetos-japoneses-recebem-o-pritzker-2010>>. Acesso em 13 jan. 2016.

2011 – Souto de Moura

Souto de Moura é autor de projetos das mais variadas tipologias arquitetônicas e em 2011 foi admitido no olimpo da arquitetura, sendo o segundo português a receber a premiação – o primeiro foi Álvaro Siza, em 1992. Nas palavras dos jurados, “suas construções possuem uma capacidade única de transmitir características aparentemente conflitantes de poder e modéstia, alarde e sutileza, autoridade ousada e uma sensação de intimidade ao mesmo tempo”⁸.

O arquiteto é reconhecido pelo rigoroso manejo dos materiais, em especial de concreto, madeira, aço e, com destaque, da pedra, abundante na região.

2012 – Wang Shu

Durante o anúncio da decisão do jurado, Thomaz Pritzker afirmou sobre Wang Shu:

O fato que um arquiteto chinês tenha sido selecionado pelo jurado representa um passo significativo para perceber o papel que a China terá no desenvolvimento dos ideais arquitetônicos. Além disso, durante as últimas décadas, o sucesso da urbanização chinesa será importante tanto para o país como para o mundo. Essa urbanização como a urbanização em todo o mundo, precisa estar em harmonia com a cultura e as necessidades locais. As oportunidades sem precedentes para o planejamento e desenho urbano, possibilitadas pela China, irão querer estar em harmonia tanto com sua longa e única tradição do passado como com suas futuras necessidades para o desenvolvimento sustentável⁹.

2013 – Toyo Ito

Surgindo como sexto arquiteto japonês a receber a láurea – os cinco primeiros foram Kenzo Tange (1987), Fumihiko Maki (1993), Tadao Ando (1995) e o time do Sanaa (Kazuyo Sejima e Ryue Nishizawa, 2010).

O júri do Pritzker destacou a capacidade de Ito de “sintetizar muitas linguagens arquitetônicas e funcionalidades na expressão de uma “síntaxe” muito pessoal, inspirado nas estruturas orgânicas encontradas na natureza e na sensualidade do ser humano”¹⁰.

2014 – Shigeru Ban

Outra vez um japonês recebe a premiação, Ban, conhecido mundialmente por trabalhar com técnicas de construção de casas para vítimas de desastres, como o terremoto que atingiu o Japão em 2011.

8. Revista Casa Vogue. Souto de Moura leva Pritzker 2011. Disponível em: <<http://revista.casavogue.globo.com/arquitetura/souto-de-moura-leva-premio-pritzker-2011/>>. Acesso em 16 jan. 2016.

9. ArchDaily. Prêmio Pritzker 2012: Wang Shu. Atual. 27 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-35138/premio-pritzker-2012-wang-shu>>. Acesso em 13 jan. 2016.

10. ArchDaily. Prêmio Pritzker 2013: Toyo Ito. Atual. 17 mar. 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-103428/premio-pritzker-2013-toyo-ito>>. Acesso em 13 jan. 2016.

Segundo a decisão do júri, “através de excelentes projetos, em resposta a desafios emergenciais, Shigeru Ban ampliou o papel do ofício. Ele conquistou um espaço para arquitetos participarem do diálogo com os governos, órgãos públicos, filantropos e comunidades afetadas”¹¹.

2015 – Frei Otto

Otto é o segundo arquiteto alemão a receber a honraria, seguindo Gottfried Böhm, premiado em 1986, e o primeiro a recebê-la postumamente. A notícia foi antecipada em duas semanas devido ao recente falecimento do arquiteto e engenheiro estrutural.

Segundo o júri do Prêmio, Frei Otto:

tem produzido arquitetura sem precedentes criativos, criando conhecimento. Nisso reside sua profunda influência: não em como as formas podem ser copiadas, mas através dos caminhos que se abriram graças às suas pesquisas e descobertas. Suas contribuições no campo da arquitetura não são apenas inteligentes e talentosas, são também generosas. Por suas ideias visionárias, sua crença em compartilhar livremente conhecimento e invenções, seu espírito de colaboração e a preocupação com o uso cuidadoso dos recursos¹².

2016 – Alejandro Aravena

Destacando sua capacidade de ampliar o campo de ação do arquiteto para alcançar soluções que permitam melhorar os contextos urbanos e fazer frente à crise mundial de habitação, o júri selecionou o arquiteto chileno Alejandro Aravena, “um arquiteto mais socialmente engajado [...]. Ele tem um profundo conhecimento tanto da arquitetura como da sociedade civil, algo que se reflete em seus escritos, seu ativismo e seus projetos. O papel do arquiteto está agora sendo desafiado a servir a necessidades sociais e humanitárias maiores”¹³.

A partir dessa demonstração dos premiados conforme os anos, foi possível elaborar uma esquematização para melhor visualizar esses acontecimentos, de modo a colaborar para a identificação do ethos formado no discurso da Fundação Hyatt para premiar um arquiteto e não outro, na hipótese de seguir um panorama discursivo mundial.

Esquematização para resultados e discussão

A seguir, a esquematização indica, de modo mais visual, os resultados do Prêmio Pritzker no decorrer da década de 2006-2016. Numa estatística básica, 46% dos resultados referem-se a arquitetos europeus, 36% arquitetos asiáticos e 18% arquitetos latinos.

11. O Globo. Shigeru Ban recebe o prêmio Pritzker 2014. Atual. 24 mar. 2014. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/cultura/shigeru-ban-recebe-premio-pritzker-2014-11971574>>. Acesso em 13 jan. 2016.

12. ArchDaily. Frei Otto, laureado póstumo do Prêmio Pritzker 2015. Atual. 10 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/763568/frei-otto-premio-pritzker-2015>>. Acesso em 13 jan. 2015.

13. ArchDaily. Alejandro Aravena vence o Prêmio Pritzker 2016. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/780248/alejandro-aravena-vence-o-premio-pritzker-2016>>. Acesso em 13 jan. 2016.

ANO	PAÍS	DISCURSO DO JURI	ETHOS
2006	BRASIL	"produziu edifícios com um profundo entendimento da poética do espaço, com a capacidade de modificar o terreno e o espaço com sua arquitetura, esforçando-se para atender às necessidades humanas, sociais e estéticas".	O espaço que serve (social e ambiental).
2007	REINO UNIDO	"defensor da vida urbana e acredita no potencial da cidade como catalisadora de transformações sociais".	Cidade catalisadora de transformação social.
2008	FRANÇA	"profissional de valente busca de novas ideias e questionamento das normas aceitas, para superar os limites em seu campo de atividade".	Debate das normas, contra os limites do campo.
2009	SUIÇA	"Todos os prédios têm uma presença forte e atemporal. Ele possui um raro talento para combinar um pensamento claro e rigoroso com uma dimensão poética, o que resulta em trabalhos que nunca terminam de nos inspirar".	Inspiração forte e atemporal.
2010	JAPÃO	As obras dos arquitetos do escritório SANAA "valorizam o espaço contínuo, a leveza e a transparência e os colocam a frente de seu tempo".	Leveza e transparência para o espaço.
2011	PORTUGAL	"suas construções possuem uma capacidade única de transmitir características aparentemente conflitantes poder e modéstia, alarde e sutileza".	Transmissão de sutileza e glamour ao espaço.
2012	CHINA	"representa um passo significativo para perceber o papel que a China terá no desenvolvimento dos ideais arquitetônicos. Além disso, durante as últimas décadas, o sucesso da urbanização chinesa será importante tanto para o país como para o mundo".	Influência da China na arquitetura e urbanismo mundial.
2013	JAPÃO	Capacidade de "sintetizar muitas linguagens arquitetônicas (...), inspirado nas estruturas orgânicas encontradas na natureza e na sensualidade do ser humano".	Síntese das linguagens arquitetônicas.
2014	JAPÃO	"Ele conquistou um espaço para arquitetos participarem do diálogo com os governos, órgãos públicos, filantropos e comunidades afetadas".	Diálogo entre arquiteto e instituições.
2015	ALEMANHA	"caminhos que se abriram graças às suas pesquisas e descobertas. Suas contribuições no campo da arquitetura não são apenas inteligentes e talentosas, são também generosas. Por suas ideias visionárias, sua crença em compartilhar livremente conhecimento e invenções".	Pesquisas e descobertas compartilhadas.
2016	CHILE	"profundo conhecimento tanto da arquitetura como da sociedade civil, algo que se reflete em seus escritos, seu ativismo e seus projetos. O papel do arquiteto está agora sendo desafiado a servir a necessidades sociais e humanitárias maiores".	Ativismo da arquitetura em favor das necessidades sociais e humanitárias.

Tabela 1 • Esquematização visual do Prêmio Pritzker – período 2006 - 2016

Fonte: Autores, 2016.

Apesar da incidência mais significativa de europeus na premiação, que remete ao hábito do monopólio europeu sobre o desenvolvimento das Artes – inclui-se aqui a arquitetura –, suas técnicas e sua fixação de um molde para os demais países, isso não se manifesta na distribuição nação versus anos do Prêmio Pritzker.

Em 2007/2008/2009 foram laureados arquitetos europeus e em 2012/2013/2014 foram laureados arquitetos asiáticos.

Como o discurso requer do destinatário uma bagagem cultural para melhor entendimento do enunciado e de seu contexto histórico espacial, cabe aqui lembrar que no ano de 2007, a Europa foi marcada por uma grande crise mundial dos últimos 80 anos. A crise financeira mundial atingiu os orçamentos nacionais na zona euro. A recessão de 2009 reduziu, de forma considerável, as receitas públicas e representou um forte peso na segurança social. Entre 2007 e 2010, a dívida pública na zona euro aumentou de 65% para 85% do PIB, segundo o Balanço de Resposta Política da U.E¹⁴.

Ao recorrer à Tabela 1, no período em questão (2007-2009), o ethos construído no discurso do júri, apresentado pela Fundação Hyatt, mostra a transformação social, o debate de normas limitadoras na função e arquitetura de clareza e inspiração.

É possível dizer que esses discursos, montados por meio dos ethos construídos para esses arquitetos premiados, venham a favor de uma Europa arrasada e temerosa diante de uma crise dessa proporção.

Com seu poder de influenciar e engrandecer uma nação pelo seu artista/profissional, dando a ele relevante premiação, o Pritzker parece ter sido dado a europeus com uma astúcia e, ao mesmo tempo, com cuidado social num momento de risco, em que o valor nacional deve ser enaltecido.

Essa valorização de arquitetos, com o objetivo de certa homenagem a países em crise, também aconteceu em 2012/2013/2014, quando o Pritzker premiou três asiáticos consecutivamente.

Nesse período, a Ásia se voltou ao desenvolvimento econômico e sustentável interno, principalmente após o rebaixamento de nota da China pela Agência Fitch, acerca do grau de investimento, mas fez a previsão de reforçar o crescimento da região da Ásia e do Pacífico em 2013/2014, inclusive o Fundo Monetário Internacional também previu um cenário positivo, com o aumento das exportações e consumo interno para 2014, e atualmente, segue se reerguendo.

Outro fato de dimensões internacionais foi o Acidente Nuclear em Fukushima, Japão, em 2011, com derretimento de três reatores nucleares da usina que foram atingidos por um tsunami, ocasionado por um terremoto de magnitude 9,0 na escala Richter. Em 2013, ainda havia muita água radioativa na região, de onde cerca de 300 mil pessoas foram evacuadas, outras 15 mil morreram devido ao terremoto/tsunami.

14. O Balanço de Resposta Política da U. E. foi elaborado pela Fundação Robert Schuman, em 2011, com aval da Representação da Comissão Europeia para compreensão e análise da crise que assolou o continente em 2007.

O ethos construído pelo júri envolveu a China como polo de desenvolvimento de ideais arquitetônicos, produtor de obras que sintetizavam as mais variadas linguagens em arquitetura e o diálogo entre arquitetura e instituições, como as de filantropia e órgãos públicos, que coincide com o momento histórico asiático, numa recuperação espacial e valorização de sua força e autonomia.

Em 2016, o Chile, pela primeira vez, entra na lista dos premiados, com um ethos de ativismo para as necessidades sociais e humanitárias. Esse perfil construído se correlaciona ao momento enfrentado no Chile, em 2015, quando um terremoto de magnitude 8,3 na escala Richter atingiu o país, deixando 14 mil desabrigados.

Nesse contexto, Alejandro Aravena se destaca no cenário proposto pela lista de indicados ao Prêmio Pritzker, ao ser arquiteto de habitação de interesse social e considerado inovador na área. Aravena vem propor um ethos de arquiteto engajado às causas sociais e à cidade, não apenas vinculado a projetos individuais, mas que construam espaços socialmente reconhecidos.

Sendo o quarto latino-americano a receber o Prêmio, Aravena, após 10 anos, remete as razões do júri para a então escolha de Mendes da Rocha, último arquiteto brasileiro a receber a honraria, que também atuou em projetos de interesse social, como fator organizador do espaço.

Considerações Finais

Diante dos resultados analisados, verificou-se que a escolha dos premiados no Pritzker pode estar diretamente relacionada às produções dos elencados e às questões mundiais. Esses dois quesitos, muito bem afinados a uma realidade histórico-social das nações, como reconhecimento de suas crises e desastres, podem ser fatores de escolha de atores, cujos ethos discursados em público, manifestados por um júri especializado, possuam cunho encorajador não só a outros profissionais, mas em seu país. Assim, para entender os sentidos subentendidos em um texto, é preciso que o enunciador e o destinatário tenham um conhecimento compartilhado que lhes permita inferir os significados.

Referências

AMOSSY, R. Da noção retórica de ethos à análise do discurso. In: _____. (Org.). In: Imagens de si no discurso: a construção do ethos. São Paulo: Contexto, 2005.

FIORINDO, Priscila. Ethos: um percurso da retórica à análise do discurso. In: Revista Pandora Brasil Nº 47, Out. 2012. Disponível em: <http://revistapandorabrasil.com/revista_pandora/ethos/priscila.pdf>. Acesso em 17 mar. 2017.

HEINE, Palmira Bahia. Considerações sobre a cena enunciativa: a construção do ethos nos blogs. In: Linguagem em (Dis)curso, v. 8, n. 1, p. 149-174, jan-abr 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ld/v8n1/07.pdf>>. Acesso em 17 jan. 2016.

MAINGUENEAU, D. Ethos, cenografia, incorporação. In: AMOSSY, Ruth (Org). Imagens de si no discurso: a construção do ethos. São Paulo: Contexto, 2005.

MAINGUENEAU, D. A propósito do ethos. In: MOTTA, Ana Raquel; SALGADO, Luciana. Ethos discursivo. São Paulo. Editora Contexto, 2008.

PRITZKER. Alejandro Aravena 2016 Laureate. Disponível em: <<http://www.pritzkerprize.com/laureates/2016>>. Acesso em 15 fev. 2016.

Recebido em 19/04/2016
Aprovado em 02/03/2017



1. Este artigo toma por base a pesquisa realizada no mestrado por Elena Lucía Rivero, no Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (MACPS) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), sob orientação de Beatriz Alencar d'Araújo Couto.

2. Graduada em História pela Universidad Nacional del Litoral (Argentina), mestre em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável pela UFMG. Pesquisadora do Núcleo de Pesquisa NucUrb e Estopim da UFMG.

E-mail: elenaluciarivero@gmail.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p118

DA PRAÇA À CIDADE: OCUPAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO E NOVAS NARRATIVAS SOBRE A CIDADE¹

*FROM THE SQUARE TO THE CITY: OCCUPATION OF PUBLIC SPACE
AND NEW NARRATIVES ABOUT THE CITY*

*DE LA PLAZA A LA CIUDAD: OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y
NUEVAS NARRATIVAS SOBRE LA CIUDAD*

Elena Lucía Rivero²

Resumo

Este artigo tem por objetivo analisar os conflitos em torno do espaço público e sua articulação com o direito à cidade, abordando a Praça da Estação, em Belo Horizonte, como objeto de estudo. Analisamos, em primeiro lugar, as manifestações contra a proibição da realização de eventos na Praça da Estação como forma de ocupação do espaço público que possibilitou a produção de novos significados em relação à praça e à cidade. Em segundo lugar, analisamos as diversas concepções do espaço público que subjazem a dois eventos culturais: a Virada Cultural (evento oficial promovido pela Prefeitura Municipal) e o Carnaval de Rua. Finalmente, apontamos as especificidades dos movimentos de ocupação do espaço público e a sua capacidade de produzir novas narrativas sobre a cidade.

Palavras-chave: Espaço público. Direito à cidade. Ocupação cultural. Narrativas urbanas.

Abstract

This paper aims to analyze the conflicts around the public space and its articulation with the right to the city, adopting the "Praça da Estação" (the square around the Central Station in the city of Belo Horizonte) as a case study. Firstly, we observe how the demonstrations against the prohibition of informal collective events in the square can be viewed as a way of occupation of the public space that allows the production of new meanings concerning the square and the city. Secondly, we analyze the several meanings of "public space" in two different cultural events: The "Virada Cultural" (official art festival promoted by the municipality government) and the street Carnival. Finally, we point out the specificities of the occupation's movements of the public spaces and its capacity to produce new narratives about the city.

Keywords: Public Space. Right to the City. Cultural Occupation. Urban Narratives.

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo analizar los conflictos en torno del espacio público y su articulación con el derecho a la ciudad abordando como objeto de estudio la Plaza de la Estación en Belo Horizonte. Analizamos, en primero lugar, las manifestaciones contra la prohibición de usar la Plaza de la Estación en Belo Horizonte como forma de ocupación del espacio público que posibilita la producción de nuevos significados en relación a la plaza y a la ciudad. En segundo lugar, analizamos las diversas concepciones de espacio público que subyacen en dos eventos culturales: la Virada Cultural (oficial) y el Carnaval. Finalmente, apuntamos las especificidades de los movimientos de ocupación del espacio público y su capacidad de producir nuevas narrativas sobre la ciudad.

Palabras clave: Espacio público. Derecho a la ciudad. Ocupación cultural. Narrativas urbanas.

Da praça à cidade

“... fica proibida a realização de eventos de qualquer natureza na Praça da Estação nesta capital.”
BELO HORIZONTE, dezembro de 2009.

Um mês após o decreto³, realizava-se a primeira “Praia da Estação”: uma manifestação contra a proibição de eventos em que jovens, convocados pelas redes sociais, ocuparam a Praça da Estação. A partir dessa ocupação, a praça tornou-se um espaço em disputa no qual o poder público, por um lado, justificava o decreto em defesa do patrimônio e da segurança pública, procurando com isso restringir o debate ao caso específico do local, e os manifestantes, por outro, estabeleceram o conflito em torno das noções de espaço público, o que possibilitou ampliar a disputa da praça à cidade.

Os conflitos e debates em torno da Praça da Estação não são recentes. As transformações nos seus usos e formas de apropriação ao longo do tempo evidenciam diversos momentos na produção e transformação do espaço urbano da capital. Concebida desde a fundação da nova capital de Minas Gerais (1897) como porta de entrada da cidade, em razão do funcionamento da Estação Central de Trens, a Praça da Estação passou por vários períodos diferentes, mas sempre foi um local de intensa vida urbana. A sobrevivência dessa qualidade no tempo pode ser explicada graças à sua localização no centro da cidade e às suas qualidades estéticas. Como Lefebvre (2001, p. 19-20) observa em relação aos antigos centros, eles “não contêm apenas monumentos, sedes de instituições, mas também espaços apropriados para as festas, para os desfiles, passeios, diversões [...]”, eles sobrevivem graças a um duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar. No caso da Praça da Estação, esse “duplo papel” torna-se mais evidente a partir de uma série de iniciativas ligadas às políticas de patrimônio na década de 1980 que culminam no tombamento, em 1988, do Conjunto Paisagístico e Arquitetônico da Praça da Estação pelo Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG).

Nos anos 2000, iniciam-se diversas reformas com o objetivo de revitalizar o espaço considerado degradado; entre elas, o projeto arquitetônico que tinha como objetivo criar uma “praça cívica e para eventos” e a implantação de um museu, produto de uma parceria público-privada, no antigo prédio da Estação Central. Essas transformações acabariam definindo uma nova espacialidade, caracterizada pela irradiação da gestão do museu sobre a praça. Tais transformações, portanto, podem ser vistas à luz de um novo modelo de gestão da cidade: o planejamento estratégico que, baseado em conceitos e técnicas de planejamento empresarial, entende que as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas. Segundo Vainer (2002, p. 78), “este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e depende, em grande medida, do banimento da política e da elimina-

3. O Prefeito de Belo Horizonte [...] considerando a dificuldade em limitar o número de pessoas e garantir a segurança pública decorrente da concentração e, ainda, a depredação do patrimônio público verificada em decorrência dos últimos eventos realizados na Praça da Estação, em Belo Horizonte, Decreta: Art. 1º - Fica proibida a realização de eventos de qualquer natureza na Praça da Estação, nesta Capital. Art. 2º - Este Decreto entra em vigor no dia 1º de janeiro de 2010 (BELO HORIZONTE (MG). Decreto nº 13.798, de 09 de dezembro de 2009).

ção do conflito e das condições de exercício da cidadania”.

Nos anos 2010, surgem várias tentativas de regulamentar os usos da Praça da Estação, marcadas por uma “retórica do civismo” (DELGADO, 2010), ou seja, uma forma de conceber a vida social no espaço público como um cenário de e para o consenso, em que a superação das diferenças de classe e das contradições sociais se daria por via da aceitação. Nesse contexto, novas formas de ação ampliaram o espaço do antagonismo, politizando um espaço público que se apresentava como fechado pelos discursos oficiais.

A ocupação de espaços públicos

A representação da “praia” como um espaço público e democrático é frequente no imaginário dos belorizontinos que, ante a ausência do mar, costumam dizer que os principais espaços públicos da cidade são a praça e o bar. Antes da “Praia da Estação”, outras intervenções artísticas na cidade já tinham recorrido a esse imaginário com o mesmo intuito de denunciar a ausência de espaços públicos. Entre elas, destacamos a de um conhecido grupo de teatro da cidade, o grupo Galpão, que realizou o happening “Queremos Praia” em 1989. Vestidos em trajes de banho, os atores saíram às ruas convocando a população para um protesto que reivindicava a criação de uma “praia” em Belo Horizonte. Não casualmente, o protesto ocorreu em duas praças: a Praça da Savassi e a Praça Sete. Se a ideia de praça remete a um espaço de convivência, cabe lembrar que essas praças são, na verdade, duas “rotatórias”. O acionamento da representação da praia como forma de protesto, o contexto e as características da gestão municipal e os termos nos quais o conflito foi estabelecido pelos manifestantes acabaram propiciando uma repolitização da vida urbana que, de um lado, assinalava a crise da cidade, e, de outro, apontava para a utopia urbana. Nesse sentido, o decreto pode ser visto como um catalisador de um conjunto de demandas e de críticas em relação à cidade, principalmente em relação à prática espacial contemporânea, que segrega e fragmenta a vida na cidade. Como expressava o panfleto “Nasce uma rebelião a partir de um decreto”, divulgado pelos manifestantes: “Também propomos a população que ocupemos além da Praça da Estação, todas as praças, ruas e espaços da cidade! Que façamos da cidade local de vivências e alegria, e não só um espaço de consumo e de passagem para nossas rotinas de trabalho e estudo” (PANFLETO..., 2010).

No convite para a primeira Praia da Estação (FIGURA 1), valendo-se de elementos do repertório da praia (sombriinhas, boias, etc.), o debate em torno da Praça da Estação é inserido em uma lógica mais ampla, que entende a proibição como a expressão de uma forma particular de gerir e conceber o espaço, destacando-se os processos de gentrificação derivados das revitalizações.



4. O blog tem duas particularidades: o login e a senha são abertos, ou seja, qualquer usuário da Internet pode postar novos textos, editar ou mesmo apagar os antigos. Além disso, os artigos são assinados por “pseudônimos coletivos” ou “nomes múltiplos” – nomes próprios que podem ser acionados por qualquer pessoa ao assinar, conservando o anonimato dos sujeitos e desvinculando as ações de uma lógica de autoria ou representação.

Figura 1 • Convite para a primeira Praia da Estação.

Fonte: PRAIA NA PRAÇA, 2010.

Por meio dessa leitura, houve uma mudança na escala do debate: da praça à cidade. Um dos relatos postados no blog Praça Livre expressa bem esse jogo de escalas:

O caso da Praça da Estação é bem específico. Trata-se de uma praça da cidade. Mas, além dos efeitos imediatos desse decreto, a questão se reflete em uma tendência maior [...] A crítica pode ser geral e ir além da praça. É necessário derrubar esse decreto, e as iniciativas devem ser voltadas a isso. Mas pensar que o debate pode envolver toda a cidade, nosso fluxo sobre ela e como ela é organizada, pode abrir possibilidade para laços entre várias movimentações sociais e caminhar para a construção, a partir de baixo, de uma cidade voltada para as pessoas (PRAÇA..., 2010).

Além dos relatos, as intervenções artísticas (FIGURA 2) reforçam esse diálogo no qual a praça vai ganhando novas camadas de sentido, transformando-a num símbolo de um debate mais amplo em torno do direito à cidade.



Figura 2 • Cartaz “Okupa a Cidade” na Praça da Estação.

Fonte: PRAÇA DO ESPAÇO, 2010.

A medida tomada pelo poder público e a determinação dos valores a serem pagos para a utilização da Praça como local de eventos seriam fortemente questionadas como uma forma de privatização do espaço público. Nesse contexto, os discursos e campanhas propagandísticas da prefeitura para promover a cidade são reapropriados pelos manifestantes e ressignificados, como se vê no cartaz (FIGURA 3), que reutiliza o slogan de uma campanha da prefeitura (“Eu amo BH radicalmente e provo”) para denunciar a cobrança pelo uso do espaço. A mercantilização da cidade é denunciada ao homologar a figura do prefeito como empresário e a da prefeitura como sua empresa.



Além da cobrança, foi estabelecido o fechamento da Praça em dias de evento. Surgiram, assim, como estratégia de denúncia, as intervenções realizadas em tais dias, quando, por meio das redes sociais, o público era convocado a “pular a catraca”, ou seja, a não consentir com essa medida, e a denunciar de maneira geral a catraca enquanto um dispositivo de controle de acesso a lugares públicos.

Embora os manifestantes utilizassem as redes sociais como meio de divulgação das ações, é importante sublinhar a forma como a mídia tradicional tentou minimizar o conteúdo político das manifestações, reduzindo-as a um caráter exclusivamente festivo. Nessa linha, uma matéria chega a afirmar que a Praça poderia se transformar na versão mineira da Lapa carioca e apresenta a Praia da Estação como um evento que “reúne pessoas de todas as idades que simulam uma praia no local. Alguns chegam a usar trajes de banho” (ATÉ PARECE..., 2011).

Figura 3 • “Eu alugo BH Radicalmente E cobro!”

Fonte: EU ALUGO..., 2010.

A matéria é acompanhada por um gráfico que promove o consumo do lugar enquanto espaço de lazer e aponta os usos considerados “adequados”. Há uma transformação do lugar e das manifestações em um espetáculo (SÁNCHEZ, 2001).

A ocupação do espaço público por meio dos eventos-manifestação fazem da praça um espaço de representação da festa e da luta. Suas características permitem colocá-la em diálogo com os movimentos occupy a nível mundial, principalmente pelo uso das redes sociais como forma de mobilização e também pela ausência de partidos, sindicatos e organizações de massa tradicionais em sua atuação. É importante ressaltar que essa ausência de “representantes” não impediu que o conflito seguisse alguns caminhos institucionais, como a realização de uma audiência pública, na qual outras demandas foram levantadas pelos manifestantes, especialmente em relação à política municipal de cultura. Contrariando o olhar de um espaço público isento de conflitos, observamos que, principalmente após as manifestações na Praça da Estação, houve um aumento significativo do número de audiências públicas exigidas pela sociedade civil que solicitavam informações sobre as intervenções e os projetos realizados (ou a serem realizados) na Praça da Estação e no seu entorno – esse aumento do número de audiências pode ser visto, também, como um indicador da falta de diálogo entre a sociedade civil e o poder público, e da falta de transparência nas obras.

Se a Praia da Estação surge, em primeiro lugar, como uma resposta a um decreto, ela também pode ser pensada como uma retomada prática e simbólica do espaço, anunciando que a praça “difícilmente se manteria como um mero espaço de consumo e lazer, socialmente asséptico e despolitizado” (LEITE, 2007, p. 276). A praia, como um ato público de significativa carga simbólica, será posteriormente retomada e terá múltiplos desdobramentos, principalmente como uma forma de contrapor, ao consumo do espaço, a dimensão propriamente política do espaço e da cidade. Em determinadas conjunturas, a imagem da Praça e da Praia da Estação vão ser recuperadas para desconstruir as narrativas oficiais sobre o espaço e seus usos.

Novas narrativas sobre a praça e a cidade

Outros projetos elaborados pelo poder público para a Praça da Estação e seu entorno – como o “Corredor Cultural” (2013), embora não executado – evidenciam como, não sendo claros os objetivos das revitalizações, elas nunca parecem ser “alcançadas” e, ante a oportunidade de incluir a área dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) das Cidades Históricas⁵, formulou-se um novo projeto arquitetônico de reforma sob o argumento de que o espaço, revitalizado havia pouco tempo, já estava sendo “depredado”, conforme intitulou o Estado de Minas: “Corredor cultural para salvar a Praça da Estação”. Segundo a crônica, o local que passou por obras de

5. Lançado em 2009, o PAC Cidades Históricas é voltado aos municípios com conjuntos ou sítios históricos protegidos no âmbito federal e, ainda, a cidades com patrimônio cultural. O programa é uma ação intergovernamental articulada com a sociedade para preservar o patrimônio brasileiro, valorizar a cultura e promover o desenvolvimento econômico e social com sustentabilidade e qualidade de vida para os cidadãos.

6. O mapeamento foi realizado em uma disciplina da Escola da Arquitetura lecionada pela professora Natacha Rena.

integrantes da sociedade civil pode ser vista como um legado da Praia da Estação, uma “aprendizagem” por parte do poder público sobre a necessidade de incorporar a cidadania no processo, mas também como uma forma de canalizar a participação da população para formas de acompanhamento e aprovação, fazendo com que o processo tivesse certa legitimidade.

Muitos dos projetos de revitalização da época estavam ligados à realização da Copa das Confederações (2013) e da Copa do Mundo (2014) no Brasil. No caso de Belo Horizonte, é importante lembrar que a cidade foi sede dos dois eventos. Na Copa das Confederações, uma imagem da Praça da Estação, utilizada como espaço fan fest da FIFA⁷, foi contraposta à comemoração dos três anos da Praia da Estação (FIGURA 5).

7. As fan fest são eventos públicos oferecidos aos torcedores durante os jogos e uma exigência da FIFA para as cidades sedes do evento.



O contraste das imagens procura ressaltar, de um lado, um espaço aberto à multidão em festa, imagem muitas vezes estigmatizada pelo poder público como sinônimo de “desordem”, “selvageria”; e de outro, um espaço fechado e saturado de símbolos de consumo, um espaço “ordenado” e celebrado como símbolo da “democracia”. Além disso, é importante lembrar que Belo Horizonte também foi local das grandes manifestações, as denominadas “Jornadas de Junho”, que aconteceram simultaneamente à Copa das Confederações.

A Praia da Estação atuava na Praça da Estação, mas com o tempo o movimento foi ganhando destaque como uma referência das lutas pelo direito à cidade e foi articulando-se a outras demandas. Devido aos seus significados históricos e sociais, a imagem da praça potencializa os significados de determinados eventos e manifestações. Dos espaços da cidade, a Praça da Estação talvez seja o local onde mais ganham visibilidade as pautas da juventude, assim como as novas formas e linguagens das manifestações.

Figura 5 • “Selvageria / Democracia”

Fonte: MELO, 2014, p. 102.

Diversas concepções de espaço público

Dois eventos realizados na cidade – a Virada Cultural (de caráter oficial) e o Carnaval de rua (de índole independente) – possibilitam pensar as diversas concepções em torno do espaço público e as formas nas quais elas dialogam e se confrontam nos espaços da cidade.

A Virada Cultural é um evento que consiste em 24 horas ininterruptas de programação artística e cultural em diversos locais da cidade, principalmente nas praças. Na edição de 2014, a proposta conceitual do evento era trazer à tona “conceitos discutidos e apropriados pela cidade, como o uso do espaço público, sustentabilidade, mobilidade e novas vivências” (VIRADA CULTURAL, 2014). Talvez por esse motivo, a Praça da Estação não foi fechada. Além disso, houve, por parte dos organizadores, uma leitura do espaço que reconhecia algumas territorialidades; por exemplo, a Rua Aarão Reis, próxima à Praça da Estação, foi transformada em palco de shows afins aos tipos de ocupação cultural que ali acontecem, principalmente ligados à cultura do hip hop, e a Praça da Estação recebeu os shows de maior convocatória, os artistas mais “populares”.

Na época da realização da Virada, amplos setores ligados às lutas urbanas estavam mobilizados ante a possibilidade iminente de despejo das ocupações urbanas Esperança, Vitória e Rosa Leão (conhecidas como Isidoro por sua localização na área da Mata da Granja Werneck, na Região/Bairro Isidoro). Nesse contexto, foi lançada, por meio das redes sociais, uma campanha para ocupar a Virada Cultural em apoio às ocupações e contra o despejo. No convite da fanpage Resiste Isidoro, lê-se:

Hoje é dia de resistir na Virada Cultural de BH. Está aberto o “Resiste Isidoro OCUPA a Virada Cultural! A festa é pública, é para todos e é conquista do povo. A partir de 16h de hoje até o final do dia de amanhã, estamos todos convidados a participar da mobilização pelas famílias que vivem no Isidoro, na Rua Aarão Reis, perto do Viaduto Santa Tereza. Faça sua plaquinha #ResisteIsidoro e vem! (RESISTE Isidoro, 2014).

Tanto pela visibilidade como pelos valores que a Virada se propunha a promover, o evento foi utilizado como palco para denunciar o possível despejo das ocupações urbanas, evidenciando com isso o tratamento e as deficiências do Estado em relação ao direito à cidade, em particular, ao direito à moradia. No Carnaval de rua, pôde-se observar uma tentativa de apropriação e formatação da cultura popular por parte de uma empresa patrocinadora de cerveja, fato que foi em seguida denunciado pelos blocos de carnaval, que lançaram um manifesto de repúdio. O manifesto, publicado no perfil de Facebook “Carnaval de Rua BH”, relata como, desde 2009, o carnaval na cidade vinha crescendo de modo independente, como uma forma de ocupação festiva do espaço público:

Desde 2009, o Carnaval de rua de Belo Horizonte vive a olhos nus uma intensa transformação que, de forma independente, sem chancelas ou patrocínio, reinventa tradições e faz pensar a cidade que queremos. Anarquicamente maravilhoso, nosso Carnaval tem se tornado um sublime momento do ano em que, em meio à ocupação festiva do espaço público, buscamos ressignificar a relação com a cidade e com o outro, bem como contestar políticas danosas ao bem-estar social. E com um detalhe importante: é feito do povo e para o povo, como deve ser o Carnaval (CARNAVAL..., 2015).

As estruturas montadas para o carnaval oficial na Praça da Estação – com a logomarca dos patrocinadores e o slogan “A casa é sua. A festa também” – são um exemplo do uso estratégico da cultura na promoção dos lugares. A intenção do slogan, ao capturar os discursos dos movimentos de ocupação cultural, é ocultar os embates que vêm se intensificando a cada ano em torno do carnaval, e que opõem, de um lado, os intentos de “normatização” e mercantilização da festa por parte do poder público e privado (e suas parcerias) e, de outro, os foliões que querem conservar o caráter independente e autogerido dos blocos de rua, sem prejuízo do seu caráter contestador e político.

Comparando os dois eventos, percebemos diversas concepções em torno do espaço público. Na Virada Cultural, que tinha como objetivo trazer à tona os conceitos discutidos e apropriados pela cidade, principalmente pelos coletivos e movimentos culturais de ocupação do espaço público, subjaz a ideia de um espaço público preexistente aos atores, que só deve ser “usado” e “preenchido” de uma forma adequada. Já no carnaval, ganha destaque o espaço público enquanto lugar da espontaneidade, da possibilidade de ações sem aviso prévio, baseadas no improviso e na emoção, e onde se torna possível (e visível) a reapropriação da cidade por meio da festa, que, como diz Lefebvre (2001, p.12), é o uso principal da cidade, aquele “que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro”.

Considerações finais

Observamos que o movimento iniciado em torno da Praça da Estação, assim como o próprio Carnaval de rua, reivindica o espaço público não apenas como um cenário de conflitos, mas também como um espaço de encontro e de festa na cidade. A capacidade de politizar o espaço reside, principalmente, nessa concepção do espaço público vinculada ao direito à cidade.

Os conflitos e disputas analisados em torno do espaço público têm desdobramentos pedagógicos, na medida em que eles possibilitam desconstruir a ideia do espaço como um receptáculo vazio e inerte que posteriormente é ocupado pelos corpos. A ocupação dos espaços públicos problematiza a

ideia do espaço transparente, objetivo e neutro, assim como seu caráter imutável e definitivo, o que, entendemos, é uma ilusão poderosa que oculta a imposição de determinadas relações de poder e uma determinada visão da realidade social.

Além disso, observamos, por trás das disputas, uma concepção de cidadania que vai além do caráter representativo das nossas democracias, pois a disputa é também realizada pelo controle direto das pessoas sobre a forma de habitar a cidade, entendida como uma obra humana coletiva na qual cada indivíduo e comunidade tem espaço para manifestar a sua diferença. Como expõe Harvey (2013), a questão do tipo de cidade que desejamos é inseparável da questão do tipo de pessoa que desejamos nos tornar, e a liberdade de fazer e refazermos a nós mesmos e as nossas cidades é um dos mais preciosos direitos humanos.

Os conflitos em torno do espaço público revelam que ele é suporte, mas também campo da ação e, nesse sentido, ele manifesta sua natureza política, o fato de ser um espaço constituído tanto por intervenções técnicas e simbólicas quanto pelas práticas vivenciadas pela população, que se desdobram em novos usos, apropriações e construções de novas narrativas sobre a cidade.

Referências

ATÉ PARECE a Lapa. Porque a Praça da Estação e seu entorno podem se transformar na versão mineira da Lapa carioca. Revista Encontro, Belo Horizonte, 2011.

B&L ARQUITETURA. Praça da Estação – Boulevard Arrudas. Disponível em: <<http://www.belarq.com.br/?portfolio=praca-da-estacao-boulevard-arrudas>>. Acesso em: 27 ago. 2014

BELO HORIZONTE (MG). Câmara Municipal. Audiência pública discute efeitos dos eventos na Praça da Estação junto aos comerciantes. Belo Horizonte, 7 dez. 2012. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/reunioes>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Câmara Municipal. Audiência pública sobre o Centro de Referência da Juventude. Belo Horizonte, 19 out. 2011. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/reunioes>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Câmara Municipal. Audiência pública sobre proibição de eventos Praça da Estação. 24 mar. 2010a. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/reunioes>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Câmara Municipal. Audiência pública solicita informações sobre corredor cultural e outras intervenções. Belo Horizonte, 16 abril 2013. Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/reunioes>>. Acesso em: 28 abr. 2015.
BELO HORIZONTE (MG). Decreto nº 13.798, de 09 de dezembro de 2009. Proíbe a realização de eventos no local. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, ano XV, n.

3481, 10 de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1017732>>. Acesso em: 28 mar. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Decreto nº 13.863, de 29 de Janeiro de 2010. Institui a Comissão Especial de Regulamentação de Eventos na Praça da Estação e dá outras providências. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, ano XVI, n. 3516, 30 de janeiro de 2010. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1022906>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Decreto nº 15.587, de 09 de junho de 2014. Institui a Zona Cultural Praça da Estação. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, ano XX, n. 4574, 10 junho de 2014. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1123021>>. Acesso em: 3 maio 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Fundação Municipal de Cultura. Diretoria de Patrimônio Cultural. Parecer técnico referente ao projeto executivo de restauração da Praça Rui Barbosa como parte do Projeto Boulevard Arrudas, pertencente ao Conjunto Urbano Praça Rui Barbosa e Adjacências. Belo Horizonte, 2005. Não publicado.

BELO HORIZONTE (MG). Portaria SARMU-CS nº 02/2010. Regulamenta a realização de eventos na Praça da Estação. Diário Oficial do Município, Belo Horizonte, Ano XVI, N. 3577, 5 de maio de 2010b. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1031525>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

BELO HORIZONTE (MG). Secretaria Municipal de Cultura. Diretoria de Patrimônio Cultural. Requalificação da Esplanada da Praça Rui Barbosa. Memória de Projeto. Belo Horizonte, 2003. Não publicado.

BELO HORIZONTE (MG). Secretaria Municipal de Cultural. Diretoria de Patrimônio Cultural. Conjunto Urbano da Praça Rui Barbosa e Adjacências. Belo Horizonte, 1996. Não publicado. CARNAVAL de Rua BH. Disponível em: <<https://www.facebook.com/carnavalderuaBH?fref=ts>>. Acesso em maio 2015.

DELGADO, Manuel. La ciudad mentirosa. Fraude y miséria del modelo Barcelona. Madrid: Catarata, 2010.

PRAÇA LIVRE BH. EU ALUGO BH Radicalmente. Belo Horizonte, 20 mai. 2010. Disponível em: <<https://pracalivrebh.wordpress.com/2010/05/20/972/>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

HARVEY, David. A liberdade da cidade. In: Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013

IEPHA. Dossiê de tombamento do Conjunto Arquitetônico e Paisagístico da Praça Rui Barbosa – Praça da Estação, Belo Horizonte. 1988. Não publicado.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITE, Rogério Proença. Contra-usos da cidade. Campinas, São Paulo: UNICAMP, 2007.

LIRA, Sara. Corredor Cultural para salvar a Praça da Estação. Estado de Minas, Belo Horizonte, 11, jun. 2013. Gerais.

MELO, Thalita Motta. Praia da Estação: Carnavalização e performatividade. 2014. 152 f. Dissertação de mestrado. Escola de Belas Artes, UFMG, Belo Horizonte, 2014.

O CORREDOR Cultural já existe! Belo Horizonte, 2013. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=zYScBTfMCayY.kXwnN4QhBdRs&ie=UTF&msa=0>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

PANFLETO: Nasce uma rebelião a partir de um Decreto. Praça Livre BH. Belo Horizonte, 28 fev. 2010. Disponível em: <<https://pracalivrebh.wordpress.com/2010/02/28/panfleto-nasce-uma-rebeliao-a-partir-de-um-decreto/>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

PRAÇA LIVRE BH. Praça da Estação, o Decreto, a Cidade, e as Pessoas. Mais um ponto de vista. Belo Horizonte, 21 jan. 2010. Disponível em: <<https://pracalivrebh.wordpress.com/2010/01/21/praca-da-estacao-o-decreto-a-cidade-e-as-pessoas/>>. Acesso em: 29 abr. 2015

PRAÇA LIVRE BH. Praça do Espaço. Belo Horizonte, 3 fev. 2010. Disponível em: <<https://pracalivrebh.wordpress.com/2010/02/03/praca-do-espacao/>>. Acesso em: 29 abril 2015.

CONJUNTO VAZIO. Praia na Praça da Estação. Belo Horizonte, 13 jan. 2010. Disponível em: <<https://conjuntovazio.wordpress.com/2010/01/13/prai-na-praca-da-estacao/>>. Acesso em: 29 abr. 2015.

RESISTE Isidoro. Disponível em: <<https://www.facebook.com/resisteisidoro?fref=ts>>. Acesso em: 28 abr. 2015

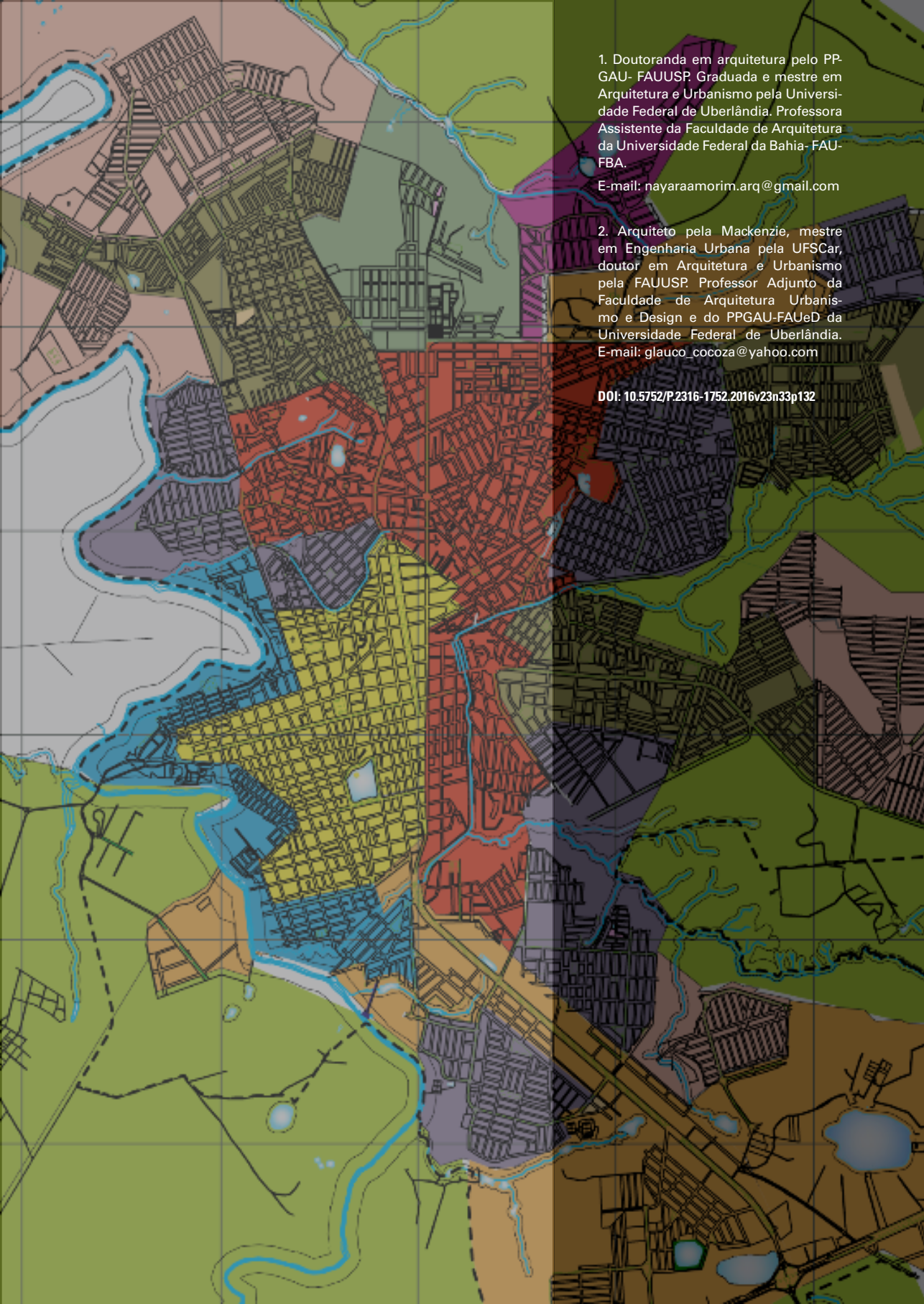
RIVERO, Elena Lucia. Um espaço, várias praças: conflitos e disputas em torno da Praça da Estação. 2015. 197 f. Dissertação de mestrado. Escola de Arquitetura, UFMG, Belo Horizonte, 2015.

SÁNCHEZ, Fernanda. A reinvenção das cidades na virada de século: agentes, estratégias e escalas de ação política. Revista de Sociologia e Política, n. 16, p.31-39, 2001.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Otilia Arantes, Carlos Vainer, Ermínia Maricato. 3ª Edição. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

VIRADA Cultural de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <www.viradaculturalbh.com.br>. Acesso em: 28 abr. 2015.

Recebido em 05/07/2016
Aprovado em 23/03/2017



1. Doutoranda em arquitetura pelo PP-GAU- FAUUSP. Graduada e mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Uberlândia. Professora Assistente da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia- FAU-FBA.

E-mail: nayaraamorim.arq@gmail.com

2. Arquiteto pela Mackenzie, mestre em Engenharia Urbana pela UFSCar, doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAUUSP. Professor Adjunto da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e Design e do PPGAU-FAUeD da Universidade Federal de Uberlândia.

E-mail: glauco_cocoza@yahoo.com

DOI: 10.5752/P.2316-1752.2016v23n33p132

AS UNIDADES DE PAISAGEM ENQUANTO FERRAMENTA DE DIAGNÓSTICO URBANO AMBIENTAL E ZONEAMENTO DA PAISAGEM

THE LANDSCAPE AS URBAN UNITS DIAGNOSTIC TOOL ENVIRONMENTAL AND ZONING LANDSCAPE

EL PAISAJE URBANO COMO UNIDADES DE HERRAMIENTA DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL Y PAISAJE ZONIFICACIÓN

Nayara Amorim¹
Glaucio Coccoza²

Resumo

A pesquisa tem como metodologia a identificação das Unidades de Paisagem e como objeto de estudo o perímetro urbano de Patos de Minas – Minas Gerais-Brasil. As unidades são porções territoriais da malha onde há semelhança na paisagem urbana, determinada por fatores físicos, naturais ou antrópicos. O objetivo central é evidenciar o estudo da paisagem urbana como instrumento capaz de auxiliar a compreensão, melhoria e manutenção dos valores da paisagem, gestão do sistema de espaços livres, direcionar o crescimento urbano, evidenciar os problemas ambientais urbanos, além de revelar as interações sociais e culturais, auxiliando na gestão e planejamento urbano ambiental da cidade.

Palavras-chave: Unidades de Paisagem. Morfologia Urbana. Paisagem Urbana. Sistema de Espaços Livres.

Abstract

The research has the identification methodology of Landscape Units, having as object of study the urban perimeter of Patos de Minas, a city of Minas Gerais, Brazil. The units are territorial portions of the grid where there is similarity in the urban landscape determined by physical, natural or anthropogenic factors. The central objective is to highlight the study of the urban landscape as instrument capable of aid understanding, improvement and maintenance of landscape values.

Keywords: Landscape units. Urban Morphology. Urban Landscape. Open Spaces System.

Resumen

La investigación es acercarse a la identificación de las unidades de paisaje, con el objeto de estudio el perímetro urbano de Patos de Minas, una ciudad de Minas Gerais, Brasil. Las unidades son porciones territoriales de la cuadrícula donde existe una similitud en el paisaje urbano determinado por físicos, naturales o antropogénicos. El principal objetivo es destacar el estudio del paisaje urbano como una herramienta para ayudar a la comprensión, la mejora y el mantenimiento de los valores del paisaje, la gestión del sistema de espacios libres, revelar el crecimiento urbano, resaltar los problemas ambientales urbanos, así como revelar las interacciones sociales y culturales que ayudan en la gestión ambiental y la planificación urbana de la ciudad.

Palabras clave: Unidades de paisaje. Morfología urbana. Paisaje urbano. Sistema de los Espacios Libres.

Introdução

O presente trabalho apresenta a forma urbana e a paisagem de Patos de Minas, uma cidade de médio porte no interior do estado de Minas Gerais – Brasil, por meio da metodologia das unidades de paisagem (U.P.s) e da análise morfológica dos elementos da paisagem. O trabalho é parte da dissertação de mestrado³ desenvolvido no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e Design - FAUeD – da Universidade Federal de Uberlândia.

A metodologia das Unidades de Paisagem é uma ferramenta de diagnóstico da área de estudo, um zoneamento das características morfológicas e ambientais, em que o território é dividido em zonas homogêneas, sobre as quais podem incidir diferentes diretrizes de planejamento e gestão, objetivando a organização do espaço, o uso e ocupação do solo e a valorização da paisagem.

A metodologia utilizada para delimitação das unidades na presente pesquisa consiste no cruzamento das informações de mapas temáticos que revelam um diagnóstico da área de estudo, obtido por visitas in loco, imagens aéreas do Google Earth e estudo dos aspectos socioculturais e históricos da região. O trabalho apresentará essa aplicação metodológica, o processo de caracterização e problematização da cidade de Patos de Minas, desenvolvido durante os anos de 2014 e 2015, evidenciando como, a partir do diagnóstico urbano, foi obtido a delimitação das U.P.s, além da classificação e análise de cada unidade.

O trabalho faz parte da rede Quapá-SEL, (Quadro do Paisagismo – Sistemas de Espaços Livres), coordenada pelo LAB-QUAPÁ da FAUUSP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), cujo objetivo principal é compreender as relações processuais contemporâneas entre os sistemas de espaços livres e a forma urbana das cidades brasileiras. O trabalho aqui apresentado é também parte integrante dos estudos desenvolvidos pelo Núcleo de Estudos Urbanos (NEUrb) da FAUeD, que objetiva ampliar as investigações no campo da morfologia urbana e dos espaços livres das cidades médias da região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (MG), contribuindo, assim, com os estudos do grupo nacional Quapá-SEL.

A compreensão do conceito de paisagem urbana é o principal enfoque da pesquisa para assimilação da configuração urbana, da incorporação dos elementos do suporte físico na formação e na transformação da forma urbana e para o entendimento do papel do Sistema de Espaços Livres na cidade. A paisagem de Patos de Minas, além de caracterizar a identidade da cidade devido aos seus atributos físicos, possui um potencial paisagístico e ambiental que precisa ser incorporado ao planejamento da cidade.

Não existe um consenso sobre o conceito de paisagem, pois sua discussão transita por diversas áreas, com diferentes definições, ênfases e método de abordagem. Se-

3. Dissertação de mestrado intitulada: O Sistema de Espaços Livres na forma urbana de Patos de Minas. Projeto fomentado pela FAPEMIG, nº11913.

4. LYNCH, K. A imagem da cidade (1960). ALEXANDER, C. Unlanguage de patrones (1980). RAPOPORT, A. Aspectos humanos de la forma urbana (1978). TUAN, Y. F. Espaço e lugar (1983). GREGOTTI, V. Nuevos caminos de La arquitectura italiana (1969).

gundo o geógrafo Bertrand (2004), as diferenças de abordagem no conceito de paisagem são influenciadas pela formação e pelos objetivos do observador, e pode enfatizar: a vegetação, a hidrografia, o clima, o relevo, a economia, a arquitetura ou o processo histórico. A metodologia de análise poderá ser: temporal, baseada nos aspectos físicos, e se referir às relações e dinâmicas internas, ou, ainda, um conjunto de diversas análises, ou seja, a percepção individual, somada aos objetivos e ao enfoque do observador, interfere diretamente na leitura da paisagem e no seu conceito.

A partir da década de 1960, o estudo da paisagem passou a ganhar relevância entre os arquitetos. Segundo Sandeville (2006), esse processo pode ser exemplificado inicialmente pelos trabalhos de Kevin Lynch, Christopher Alexander, Amos Rapoport, Yi Fu Tuan e Vittorio Gregotti⁴. De acordo com Gregotti (1983), o entendimento da paisagem é um instrumento que o arquiteto tem que ter em mãos para analisar o lugar e o espaço sobre o qual se projeta. Entretanto, a paisagem entendida só como o conjunto das características físicas e geomorfológicas, de cunho biológico e mineralógico, não é suficiente para elaboração do projeto, é preciso que a leitura da paisagem expresse as ações cotidianas, os usos dos espaços e a cultura local.

No Brasil, a arquiteta paisagista Miranda Magnoli inicia seus estudos sobre a paisagem e o ambiente na década de 1970, baseando-se nas análises estadunidenses de planejamento da paisagem e reconhecendo a importância das características socioespaciais, sem reduzir a paisagem aos aspectos formais. Segundo Magnoli (1982), a morfologia da paisagem é entendida como resultante da interação entre a lógica própria dos processos do suporte (geologia, clima, solo, relevo, vegetação e sol, água e ventos) e a lógica própria dos processos antrópicos sociais e culturais (parcelamentos, escavações, plantações, construções, edificações). As características morfológicas da paisagem conferem especificidade ao local e a configuração da paisagem (tanto os processos de suporte como os processos antrópicos) influenciam diretamente na organização, na articulação e nas tipologias de espaços livres presentes.

A paisagem retrata a forma urbana e a cultura da população, a maneira como as pessoas constroem suas casas e onde constroem; se na beira do rio, no alto das serras ou nas chapadas. É a história local contada por meio da mudança do cenário e da mudança dos padrões arquitetônicos: nas casas que permanecem do período neocolonial ou no estilo eclético, nas casas que surgiram no estilo moderno, nas reformas, nas construções que são tombadas e nas que são derubadas. A paisagem é contada pelas árvores, pelas flores plantadas e replantadas nas calçadas; calçadas por vezes remendadas. A paisagem é o reflexo do processo social, dos bairros que se formam, das pessoas que se mudam, da economia que se desenvolve modificando o comércio, instalando novas indústrias e quem sabe até bairros industriais, gerando renda para

O estudo da paisagem urbana e de seus aspectos morfológicos, enquanto ferramenta para delimitação de zonas homogêneas de planejamento das cidades pode ter suas origens nos estudos desenvolvidos pelo campo da morfologia urbana. Para compreender as origens conceituais das U.P's, é preciso entender as diferentes escolas de pensamento da morfologia.

As unidades de paisagem nas escolas de pensamento da morfologia urbana

Antes de iniciar a abordagem sobre o conceito de unidades de paisagem, é preciso entender melhor as origens dessa análise e seus desdobramentos nas escolas de pensamento de morfologia urbana. É preciso entender, também, o conceito de morfologia urbana, seus elementos constituintes e sua importância para o estudo das cidades.

Segundo Del Rio (1990), a análise da morfologia urbana visa compreender a lógica de formação, evolução e transformação da cidade e de suas inter-relações, a fim de possibilitar a identificação de formas mais apropriadas, cultural e socialmente, para a intervenção urbana e o desenho de novos espaços.

Além disso, o estudo da morfologia urbana contribui para o entendimento da estrutura da cidade, sua formação e transformação, por meio de seus elementos constituintes. Segundo Lamas (2004), os elementos morfológicos são: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado/rua, a praça, o monumento, a vegetação e o mobiliário urbano; o autor chama de elementos morfológicos as partes físicas que associadas ou estruturadas constituem a forma urbana. Entretanto, existem diferentes análises das associações ou estruturações desses elementos morfológicos que atribuem maior importância a alguns elementos perante outros. O estudo da morfologia urbana possui três principais escolas de pensamento: a escola italiana, a francesa e a inglesa, as quais serão analisadas sinteticamente, observando suas principais características metodológicas, bases bibliográficas e formas de pensamento.

A escola italiana, segundo Mondon (1997), tem seu início nos estudos do arquiteto Saverio Muratori (1910 – 1973) e de Gianfranco Caniggia (1933 – 1987), na década de 1940. Segundo Rosaneli (2011), essa escola de pensamento possui como principal característica a preocupação com o destino das cidades históricas italianas, sobretudo devido aos efeitos das intervenções modernistas. Essa escola apresenta uma maior preocupação com o estudo tipológico das edificações (fachadas, estilos arquitetônicos, gabarito) e de suas transformações ao longo do tempo.

A escola francesa apresenta uma maior reflexão geográfica

e historiográfica sobre as cidades e possui a contribuição do sociólogo Henri Lefebvre (1901 – 1991). Assim como a escola italiana, a escola francesa se opõe aos efeitos das intervenções modernistas. A escola francesa, segundo Rosaneli (2011), propõe uma reforma educacional no campo dos estudos urbanos e busca consolidar uma nova disciplina com duplo objetivo: primeiro, uma pesquisa descritiva multidisciplinar do espaço construído, a fim de reconhecer ingredientes de um bom desenho; e, segundo, a identificação e crítica de modelos teóricos de desenho urbano.

A escola inglesa, por sua vez, é fundamentada nos estudos do geógrafo alemão Conzen (1907 – 2000) e inicia-se na década de 1960. De acordo com Moudon (1994), a escola inglesa possui uma análise morfológica descritiva, analítica e explanatória, concentra-se no estudo da forma urbana e apresenta o mais completo, detalhado e sistemático método morfológico das três escolas.

Conzen fundamenta-se na aplicabilidade da leitura dos planos urbanos (town-plans) para o entendimento da formação urbana. De acordo com Conzen (1960 apud Rosaneli, 2011), os três fundamentais elementos que compõem os planos são: as ruas que estão arrançadas em um traçado; os lotes ou parcelas individuais de terra juntamente com as quadras/quarteirões e os edifícios com seus conjuntos construídos (block-plans). As diversas combinações desses três principais elementos constituiriam unidades distintas, com “homogeneidade morfológica”, o que o autor denominou de tecido urbano (plan unit, urban fabric; ou tessuto urbano para a escola italiana).

O estudo das unidades de paisagem, a ser aprofundada ainda neste trabalho, tem sua origem na escola inglesa, especificamente no conceito de regiões morfológicas ou unidades de homogeneidade morfológica desenvolvido por Conzen (1960). De acordo com Whitehand (2001), para Conzen uma região morfológica é uma área que tem uma unidade no que diz respeito à sua forma, que a distingue das áreas envolventes.

Essas unidades morfológicas, como tratadas por Conzen, e suas relações com os espaços livres de edificação, trabalhadas na pesquisa como unidades de paisagem, levantaram diversas dúvidas durante a aplicação metodológica. Como distinguir uma U.P. de outra? Que aspectos morfológicos da paisagem considerar para delimitação das unidades? O diagnóstico urbano e ambiental da área de estudo foi utilizado no trabalho como primeiro passo para responder essas questões e compreender as características de cada unidade presente na cidade.

Mapeamento da área de estudo: a cidade

Para delimitar a área de abrangência de uma U.P. e definir as estratégias de planejamento dessa área, é preciso entender o funcionamento e organização espacial da área de estudo como um todo. Neste trabalho, o perímetro urbano de Patos de Minas, cidade média da região intermediária à Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Segundo o IBGE (2016), a região possuía uma população estimada de 148.762 habitantes em 2015, uma unidade territorial de 3.189,771 km² e densidade demográfica de 43,49hab/km³.

A forma urbana patense teve seus primeiros traços no final do século XIX, às margens de uma lagoa de patos silvestres em uma planície composta por cerrado, entre o Rio Paranaíba e os Córregos do Monjolo e da Cadeia, uma terra com boa disponibilidade de recursos hídricos, propícia à agricultura. O local era um ponto de parada dos bandeirantes que buscavam as minas no interior do país rumo à cidade de Paracatu. A formação e transformação da malha urbana patense ao longo do processo histórico da região gerou na cidade áreas com características espaciais distintas, assim como ocorre nas diversas cidades brasileiras.

A pesquisa entende como U. P. porções territoriais de um dado recorte onde há semelhança entre si ou homogeneidade, determinada por características físicas, naturais e/ou antrópicos, evidenciando padrões de distribuição de espaços livres e edificados, conforme conceituado por Silva (2012). Cada unidade possui características morfológicas próprias, como: traçado, usos, taxa de ocupação, gabarito e principalmente relações sistêmicas entre os espaços livres e os edificados. Essas características somadas ao suporte físico dão à U.P. o caráter unitário, de forma a criar zonas distintas e com características próprias no espaço urbano.

Para auxiliar o processo de entendimento da forma, da paisagem urbana e na delimitação das U.P.s de Patos de Minas foram feitas algumas análises e mapeamentos, caracterizando o suporte ambiental, a configuração espacial da malha urbana e a inserção dos espaços livres no tecido. Os enfoques analisados foram determinados com base nos elementos da paisagem urbana. Provavelmente, outro tipo de cidade, com outras características, demandaria outro segmento de análise.

Com relação ao suporte ambiental, Patos de Minas está localizada entre o Rio Paranaíba e os fundos de vale que abrigam as nascentes de alguns córregos que correm em direção ao rio. O Rio Paranaíba é um elemento do suporte físico da paisagem local, limite da forma urbana em sua porção oeste. Os córregos e fundos de vale formam reentrâncias não loteadas na forma da cidade. A região possui também lagoas que se inserem na paisagem da cidade de diferentes modos, ora conectados à malha urbana, formando espaços de lazer e contemplação, ora desconectados da malha urbana e associados à esfera rural.

A Figura 1 a seguir apresenta o levantamento das relações ecológicas presentes na forma urbana, espacializando os elementos hidrológicos, os fundos de vale e os adensamentos vegetais.

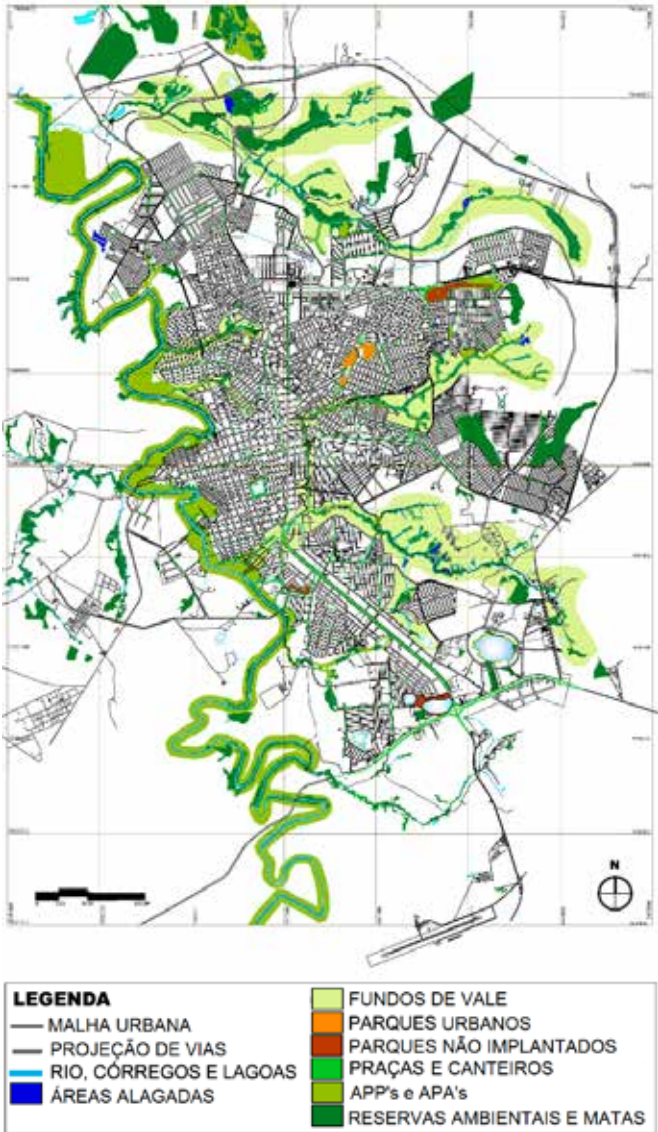


Figura 1 • Relação Ecológica.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal da Patos de Minas, 2015.

Com base na Figura 1, pode-se perceber que as áreas ocupadas por fundos de vale apresentavam semelhanças morfológicas, pois contribuíram para delimitação da mancha urbana, para serem possíveis vetores de expansão da cidade, para desempenharem funções ambientais, para abrigarem atividades agropecuárias, além de caracterizarem a paisagem da cidade. Pela figura e também por visitas ao local, pode-se constatar que grande parte dos córregos incorporados à malha estão canalizados e tiveram suas áreas de proteção permanente (APP) desmatadas, são zonas de topografia acidentada, propícias a enchentes e com baixo índice de arborização. Outra questão observada é que apenas uma porção da malha urbana a oeste está conectada ao rio, essa porção é a que mais estabelece relações culturais e de subsistência com o rio.

O estudo das relações ambientais e dos atributos físicos da paisagem é importante para orientar as ações de planejamento da cidade. Em Patos de Minas, os fundos de vale têm a função de proteger as nascentes dos córregos que abastecem o Rio Paranaíba. São áreas que precisam ser protegidas, porém, podem ser incorporadas à dinâmica urbana, desempenhando funções de lazer, recreação, além de preservação ambiental.

De acordo com Ribeiro (2010), uma ocupação urbana mais adequada exige um planejamento eficiente da paisagem, que reconheça sua estrutura morfológica, identificando as saliências e reentrâncias, encostas, fundos de vale, topos, talvegues, linhas de drenagem, afloramentos rochosos, vegetação nativa, matas e reservas biológicas, cujas características ambientais devem ser condizentes aos projetos para esses espaços.

As áreas ou zonas com características semelhantes que caracterizam as U.P.s começaram a ser identificadas na Figura 1, entretanto foram necessárias mais tipologias de análises para abranger os aspectos que estruturam a cidade. Partiu-se, então, para análise da configuração da malha urbana apresentado na Figura 2, espacializando o processo de consolidação do tecido urbano, evidenciando: o núcleo que deu início ao povoado, a malha urbana consolidada, a malha em processo de consolidação e os vetores de crescimento da cidade. A análise também apresenta a distribuição dos loteamentos fechados e das áreas de Habitação de Interesse Social (HIS), entendendo os mesmos como padrões morfológicos.

Ressaltando aspectos da configuração urbana, a Figura 3 evidencia a existência de um padrão na distribuição e predominância do uso do solo: residencial, comercial, industrial, de serviços e misto.

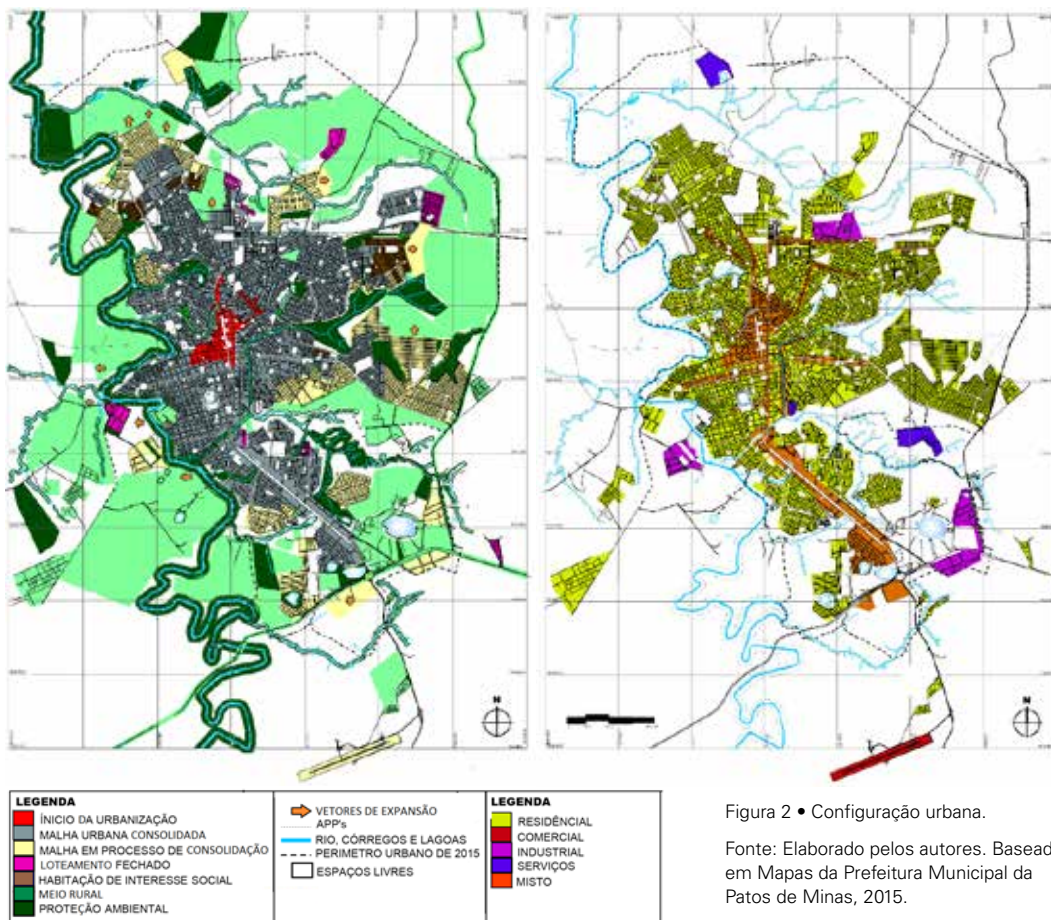


Figura 2 • Configuração urbana.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal da Patos de Minas, 2015.

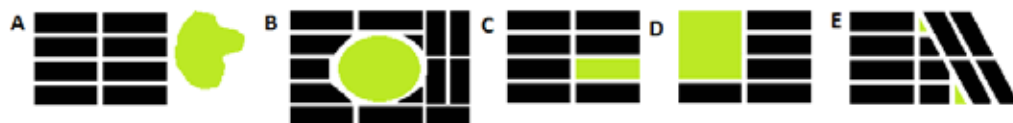
Figura 3 • Usos predominantes do solo.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal da Patos de Minas, 2015.

Analisando as Figuras 2 e 3, pode-se perceber que a porção territorial central que corresponde ao início da urbanização é uma área de uso misto (residencial/comercial/serviços), correspondente à área mais verticalizada e à que mais concentra fluxos de pessoas e mercadorias. Grande parte da malha urbana em processo de consolidação é considerada de uso predominante residencial, e não possuem subcentros ou eixos comerciais ou de uso misto. Observa-se que a zona sul da cidade possui um eixo central de uso misto (residencial/comercial/industrial), formado por galpões, funilarias e residências, o que confere uma variação de gabaritos na paisagem.

Outro aspecto da configuração espacial patense importante de ser analisado são os tecidos urbanos que são padrões morfológicos que, vistos em conjunto, caracterizam a malha urbana e a organização espacial dos espaços livres. Os traçados se distinguem em geral por sua predominância geométrica, por sua continuidade física, padrão de desenho viário, predominância de tamanho de quadra e lote, assim como pelo suporte físico em que estão inseridos: topografia, tipo de solo, presença hídrica, arborização, clima e paisagem, dentre outros. Os tipos de traçados presentes na forma urbana patense estarão apresentados na Figura 5.

Outra análise realizada sobre o traçado urbano e seus espaços livres foi referente à inserção espacial dos mesmos na malha urbana. A Figura 6 apresenta a inserção dos espaços livres na forma urbana patense, classificados da seguinte forma:



- a) Espaços livres (E.L.) cuja organização espacial independe do traçado urbano;
- b) Espaços livres (E.L.) que geram ou alteram o traçado;
- c) Espaços livres (E.L.) inseridos no traçado;
- d) Espaços livres (E.L.) formados a partir de uniões de quadras do traçado urbano;
- e) Espaços livres (E.L.) formados de sobras do traçado ou do sistema viário.

5. A análise desconsidera por ora os espaços livres pertencentes ao sistema viário (ruas, becos, alamedas, avenidas, rotatórias, estradas e rodovias), entendendo os mesmos como parte do traçado urbano.

Figura 4 • Relação esquemática entre os espaços livres e o traçado urbano⁵.

Fonte: Elaborado pelos autores.

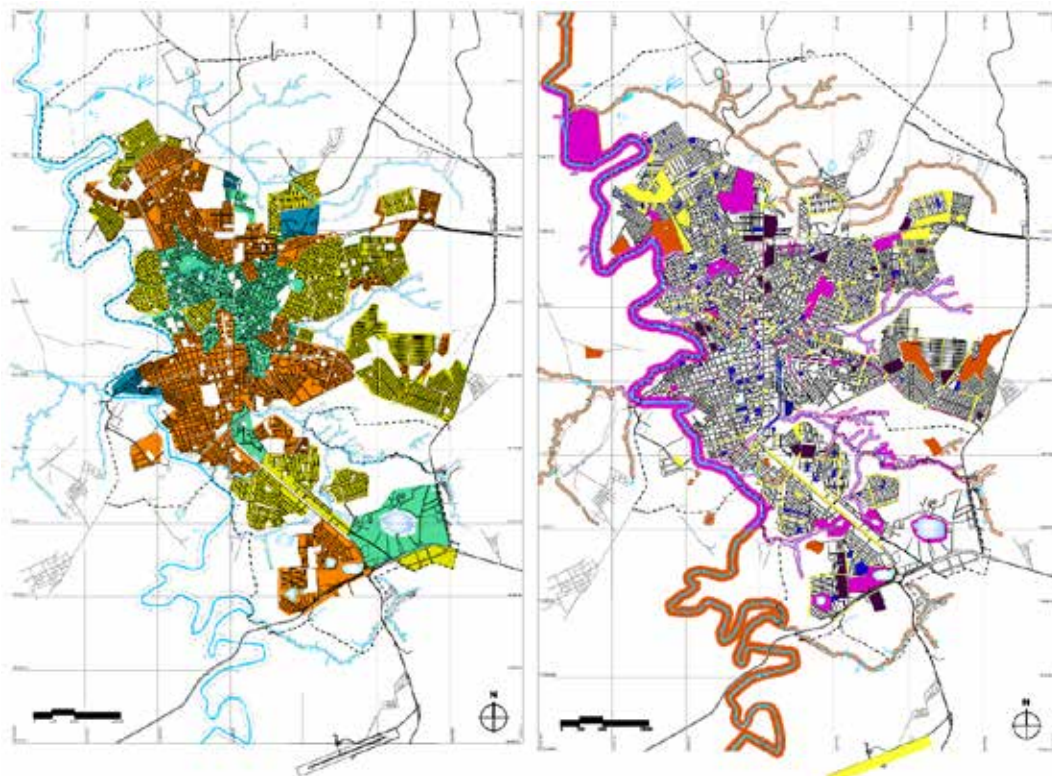


Figura 5 • Tipologias de traçado urbano.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal da Patos de Minas, 2015.

Figura 6 • Espaços livres e traçado urbano.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal da Patos de Minas, 2015.

Com base nas Figuras 5 e 6, pode-se perceber que os principais espaços livres geradores do traçado urbano ou inibidores da presença de traçado são os corpos d'água, juntamente com suas APP's, e que se encontram em áreas de traçado urbano irregular. O traçado urbano ortogonal regular muitas vezes contribui para a padronização espacial dos espaços livres, por exemplo, lotes de tamanho regular, cuja legislação prevê a mesma porcentagem de área permeável e taxa de ocupação e que contribuem para a formação de espaços livres privados intralote homogêneos. Após o mapeamento das características ambientais, da configuração espacial urbana e de seus espaços livres, somadas às análises obtidas por meio de visitas in loco, levantamento fotográfico, imagens aéreas, conversas com moradores, pesquisas sobre manifestações populares, como festas, costumes, modos de trabalho e padrões construtivos, observou-se que algumas áreas apresentaram os mesmos grupos de características morfológicas, como por exemplo: áreas da malha consolidada com traçado irregular apresentavam mais espaços livres formados a partir de sobras do sistema viário e topografia acidentada. Porções da malha em processo de consolidação, que possuem traçado ortogonal regular, espaços livres inseridos do tecido e grande parte deles não implantados, são áreas pouco inclinadas com grandes vazios e uso predominante residencial. Essas análises contribuem para caracterização da paisagem patense e identificação de possíveis zonas com características padrões morfológicos semelhantes, entendidas neste trabalho como Unidades de Paisagem.

6. Os elementos morfológicos observados foram definidos e padronizados como critérios de avaliação da forma urbana pela pesquisa desenvolvida no NEUrb (Núcleo de Estudos Urbanos) - FAUeD/UFU.

Do mapeamento das características da cidade a delimitação das unidades

Foram identificados em Patos de Minas sete padrões morfológicos de configuração da paisagem (A, B, C, D, E, F e G), com base no mapeamento e análise das características da cidade. Após essa identificação, partiu-se para uma pesquisa mais detalhada de cada padrão identificado, por meio de visitas in loco, levantamento fotográfico e quantificação da dimensão das ruas, das quadras e do lote, do grau de arborização, do gabarito das edificações, da declividade e taxa de ocupação do solo.⁶

As visitas in loco evidenciaram, nos padrões morfológicos, algumas características divergentes, gerando subdivisões em alguns padrões morfológicos pré-identificados. A Tabela 1, a seguir, caracteriza os padrões morfológicos e suas subdivisões, que originaram as Unidades de Paisagem:

Características Morfológicas		Unidade de Paisagem identificada
Padrão morfológico identificado e sua delimitação	Subdivisões	
A	Centro comercial e de serviços da cidade. Delimitada pelo traçado ortogonal irregular com alta taxa de adensamento, região mais verticalizada da cidade. Presença de várias praças de pequeno porte implantadas.	U.P.1
B	Área consolidada, traçado predominantemente irregular e ortogonal irregular. Delimitada pelo grande adensamento e uso predominantemente residencial.	U.P.2
	Presença de córregos inseridos no tecido urbano e topografia acidentada.	
	Áreas de habitação de interesse social.	U.P.3
C	Área urbanizada mais próxima ao Rio Paranaíba. Tecido orgânico e ortogonal irregular, delimitada pela área de topografia mais acidentada. Presença de ocupações irregulares na APP.	U.P.5
D	Áreas consolidadas de traçado ortogonal regular, uso predominante residencial. São áreas próximas a corpos d'água, porém pouco conectadas a eles.	Área consolidada pouco adensada.
		Área em processo de consolidação, vetores de expansão da cidade.
E	A unidade é formada por bairros industriais, vias que concentram galpões de oficinas, funilarias, empresas de ônibus e veículos pesados em meio a algumas residências. Apresenta diferentes tipos de uso do solo, delimitada pela variação de gabarito presente na paisagem urbana.	U.P.4
F	Ruas largas (mais de 18 m) e lotes grandes (mais de 400 m²), delimitada pelo padrão construtivo. Área ocupada predominantemente por população de classe média-alta. Presença de loteamentos fechados.	Área consolidada.
		Área em processo de consolidação.
G	Área não consolidada, delimitada pela paisagem de transição entre características urbanas e rurais, presença de córregos e fundos de vale.	U.P.6
		U.P.7
		U.P.8
		U.P.9
		U.P.10

Tabela 1 • Processo de delimitação das Unidades de Paisagem de Patos de Minas.

Fonte: Elaborado pelos autores.

A delimitação de unidades de paisagem, Segundo Nucci (2001), não se limita à sobreposição de mapas temáticos, pois algumas características da área de estudo estão na mente do pesquisador, que, convivendo diretamente com a realidade por meio do trabalho de campo, vai aos poucos classificando a paisagem de acordo com as características morfológicas, as quais definiu como critério. A linha de transição entre uma unidade e outra nem sempre é fácil de ser determinada, pois geralmente ela não corresponde aos limites de bairros, sendo preciso uma percepção e compreensão da paisagem que vai além da contagem dos dados levantados.

Em um primeiro momento foi feita uma delimitação a partir dos padrões morfológicos e, em seguida, uma revisão desses limites a partir das visitas aos locais para percepção espacial da paisagem. Nessas visitas foram estabelecidas conversas com os moradores para entender as relações de pertencimento com a área de entorno de suas casas. Observaram-se situações em que nem os próprios moradores sabiam onde terminava um bairro e começava outro (principalmente em bairros que pertenciam a uma mesma U.P.), assim como também houve relatos de casos em que padrões construtivos diferenciavam áreas dentro de um mesmo bairro, a ponto de os moradores não as identificarem como parte de sua comunidade (partes de bairro compostas por condomínios verticais, por habitação de interesse social ou por concentração de chácaras). A transição entre as unidades foi percebida mais facilmente em áreas de diferenças drásticas de declividade, transição de tecidos urbanos, mudanças nas dimensões de vias, transição entre áreas consolidadas e em processo de consolidação e mudanças de padrões construtivos.

A delimitação das Unidades de Paisagem não é estática. O processo de urbanização da cidade pode gerar novas U.P's, incorporar novas áreas a unidades existentes, ou até mesmo uma área pode sofrer diferentes pressões (de verticalização, de adensamento, de desvalorização imobiliária), contribuindo para diferentes alterações em sua paisagem, o que pode resultar no rearranjo das unidades mapeadas.

7. Espaços livres ambaras pela legislação do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) 302 e 303 de 2002 e pelo Código Florestal Brasileiro.

8. Apesar do sistema viário ser um elemento da infraestrutura urbana, os espaços relacionados a ele foram agrupados separadamente (espaços livres associados a circulação), devido à complexidade das funções e usos que eles desempenham na cidade.

A caracterização de cada unidade

A delimitação e caracterização das Unidades de Paisagem podem ser entendidas como uma proposta de organização do espaço, uma forma de zoneamento urbano, sendo alcançada por meio de uma setorização e classificação do território em setores homogêneos, em que cada área pode receber diretrizes de intervenção segundo suas características de paisagem.

A Figura 7 a seguir apresenta as dez Unidades de Paisagem identificadas em Patos de Minas:

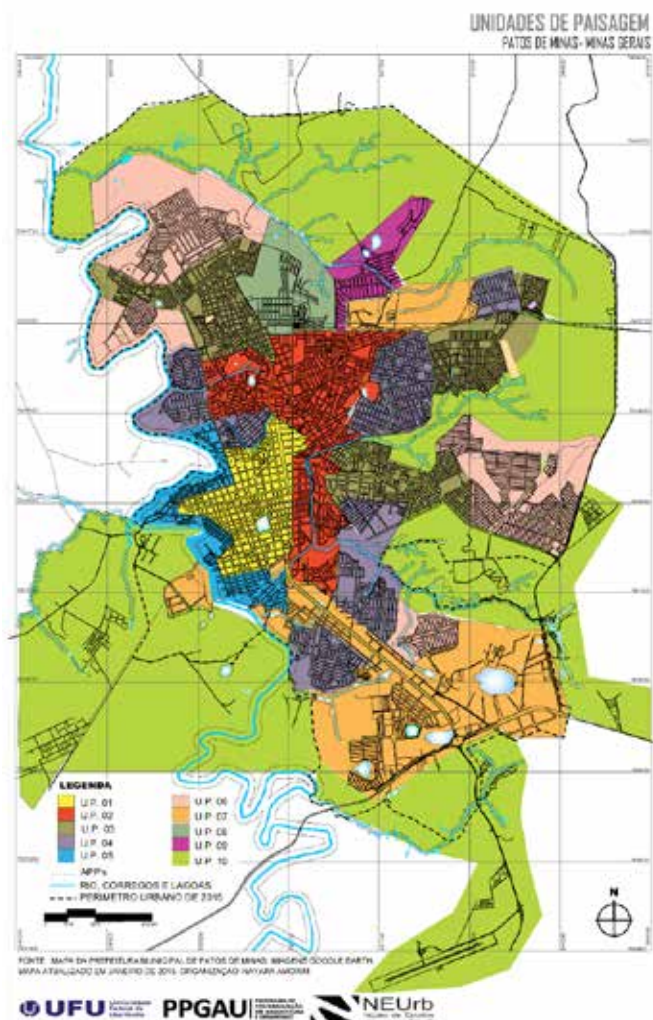
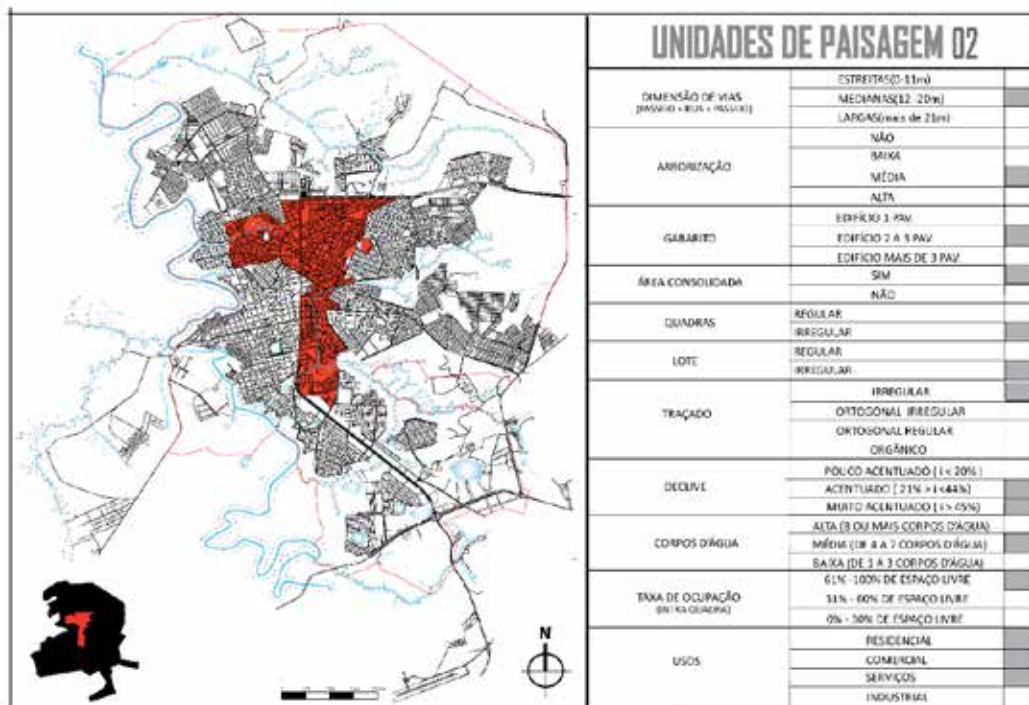


Figura 7 • Unidades de Paisagem de Patos de Minas.

Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 2015.

Para compreender as características da paisagem de cada unidade, a pesquisa analisou separadamente cada uma dessas zonas. A Figura 8, a seguir, apresenta como exemplo a caracterização morfológica e de paisagem da U. P. 02, mesmo processo que foi aplicado a todas as unidades.

A Figura 8 apresentou a U. P. 02, que se caracteriza morfológicamente pela presença de becos e vielas (até 7m de largura) e



ruas de tamanho mediano (aproximadamente 13m). A presença de arborização urbana é mediana, concentrada nos parques urbanos presentes na unidade. O gabarito predominante é de até três pavimentos. É uma área consolidada que possui um traçado irregular. A declividade é acentuada, com presença alta de cursos d'água. A taxa de ocupação é mediana (31% a 60% de espaço livre intra quadra) e o uso do solo é predominantemente misto: comercial, serviços e residencial. Essas informações foram demonstradas também pelo levantamento fotográfico das unidades e por meio de desenhos esquemáticos, como na Figura 9.

Figura 8 • Caracterização da U. P. 2.

Fonte: Elaborado pelos autores.



Figura 8 • Espaços livres de uma porção da U. P. 2, entorno do Parque da Lagoinha.

Fonte: Desenho elaborado pela autora.

Na U.P.2 é uma porção da cidade que abriga diversas manifestações que atraem moradores de toda cidade, principalmente na Avenida Getúlio Vargas (Figura 10), onde acontecem desfiles cívicos, manifestações políticas, festas juninas, apresentações musicais e teatrais, além das manifestações religiosas como os tapetes de Corpus Christi (Figura 11). Nessa unidade foi percebida maior relação do pertencimento e uso dos parques, como no Parque da Lagoinha e Parque do Mocambo. A U.P.2 é uma área que foi considerada borda urbana em meados de 1950, abrigando a população de renda mais baixa. Com o crescimento urbano, essa área ganhou uma característica central e grande parte desses moradores aí permaneceram.



Para o estudo da presença dos espaços livres em cada Unidade de Paisagem e apontamento das potencialidades e fragilidades, foi feito um levantamento qualitativo, organizado na forma de uma tabela, cujo modelo é apresentado na Tabela 2:

Categorias de Espaços Livres (E.L.)	Caracterização
ESPAÇOS LIVRES DE CARATER AMBIENTAL	Foram enumerados e analisados os espaços vinculados ao suporte físico da cidade, à hidrografia e à vegetação. São espaços que têm em comum a função de proteção ambiental de áreas verdes e ecossistemas, mas que podem ser associados a outras funções como recreação, contemplação, circulação. ⁷
ESPAÇOS LIVRES DE PRÁTICAS SOCIAIS	Quantificação e qualificação dos espaços destinados ao lazer, ócio, esporte e recreação.
ESPAÇOS LIVRES DE CIRCULAÇÃO	Apontamento dos principais espaços da unidade que exercem a função de circulação de pessoas, veículos e mobilidade urbana, são espaços pertencentes ao sistema viário (ruas, avenidas, alamedas, becos, estradas, rodovias e canteiros).
ESPAÇOS LIVRES DE INFRAESTRUTURA	Identifica os espaços da unidade destinados a infraestrutura (principalmente água, esgoto, drenagem, dejetos sólidos, eletricidade e telecomunicações). ⁸
E.L. DE SERVIÇOS E ENTIDADES PÚBLICAS	São predominantemente espaços livres intralote de áreas institucionais (escolas, creches, postos de saúde, prefeituras, dentre outros).
E.L. RELACIONADOS AO MEIO RURAL	Espaços relacionados ao meio rural, localizados predominantemente fora da malha urbana, apresentam funções relacionadas à agropecuária.
POTENCIALIDADES e FRAGILIDADES	Aponta as potencialidades e as fragilidades da unidade que podem gerar ações do planejamento urbano e ambiental da cidade.

Figura 10 • Canteiro da Avenida Getúlio Vargas na festa junina, ao fundo a Igreja Matriz, 2015

Fonte: Nayara Amorim.

Figura 11 • Tapete de Corpus Christi sendo feito pela população, 2015.

Fonte: Nayara Amorim.

Tabela 2 • Categorias de espaços livres presentes nas unidades de Patos de Minas.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Os espaços livres identificados na cidade foram agrupados em categorias. A definição e a denominação das categorias foram elaboradas com base nos dados do NEURB-FAUeD/UFU, na Tabela Única elaborada pelo Quapá-SEL (ORG. CAMPOS, etc.... 2012 p.230-231) e nas Tabelas de Categorias de Espaços Livres do Grupo SEL-RJ (ORG. CAMPOS, etc.... 2012 p.232-239). Esses estudos que apresentam e classificam diversos tipos de espaços livres identificados nas cidades brasileiras. No presente trabalho, selecionou-se das tabelas, que basearam o estudo, apenas as tipologias de espaços livres que foram identificados em Patos de Minas.

A distribuição espacial dos espaços livres em cada unidade foi evidenciada por desenhos representativos, como exemplificado na Figura 12 que tem como exemplo a U.P.2.

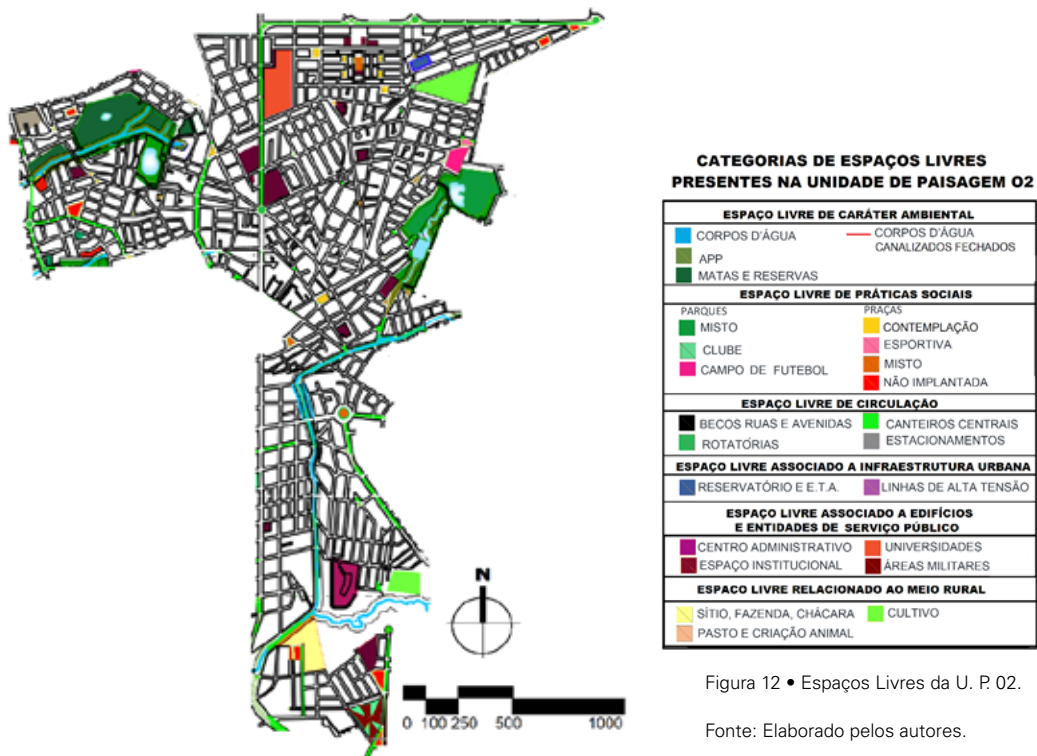


Figura 12 • Espaços Livres da U. P. 02.

Fonte: Elaborado pelos autores.

A identificação das características e, principalmente, o levantamento das potencialidades e fragilidades de uma determinada Unidade de Paisagem podem orientar as ações de planejamento urbano e ambiental. De acordo com Silva (2012), as Unidades de Paisagem carregam uma leitura específica que revela a forma urbana existente e suas tendências, possibilitando identificar os graus de impactos: da gestão, dos programas e ações públicas e dos efeitos da transformação da paisagem. Quando o autor ressalta as tendências da forma urbana, faz menção às dinâmicas de transformação urbana, como por exemplo, os vetores de expansão urbana, a intenção de parcelar uma gleba, a tendência de verticalização de uma área induzida por uma determinada legislação urbana e a possibilidade de implantação de parques urbanos.

O entendimento da dinâmica urbana, dos processos socioespaciais e das características da paisagem são elementos da metodologia de análise urbana por meio das Unidades de Paisagem, a fim de identificar os valores e atributos da paisagem urbana que precisam ser requalificados, preservados ou reestruturados. A delimitação e a caracterização de cada unidade são fatores determinantes para eleger um direcionamento ao processo de transformação específico para cada área, sem perder o entendimento da estrutura urbana como um todo.

Considerações Finais

O trabalho visa contribuir com o planejamento da cidade ressaltando os atributos da paisagem e do sistema de espaços livres que precisam ser valorizados e incorporados à gestão da cidade. Em Patos de Minas, o potencial paisagístico e ambiental de elementos da paisagem, como o sistema hidrológico, o relevo e a vegetação, são elementos que poucas vezes são incorporados à dinâmica urbana com as funções de lazer, recreação e conscientização ambiental, e constituintes do SEL e de identidade da cidade. Observou-se na pesquisa que a qualidade dos espaços livres, principalmente dos públicos, são os principais elementos de qualificação ou a requalificação das Unidades de Paisagem.

Durante a constatação do estado da arte sobre o conceito de Unidades de Paisagem, foram encontrados alguns exemplos da aplicação da metodologia, entretanto grande parte desses trabalhos não se atentava em apresentar o processo de aplicação metodológica, os critérios de identificação e delimitação das Unidades de Paisagem. Nesse sentido, o presente artigo buscou evidenciar os questionamentos e dificuldades da pesquisa, apontando cada passo que antecedeu a delimitação dessas unidades (mapas temáticos desenvolvidos), apresentando o exemplo de como uma das unidades foi catalogada.

A pesquisa pode auxiliar no processo de classificação e delimitação das Unidades de Paisagem de outras cidades, principalmente cidades de médio porte que possuem características semelhantes às encontradas em Patos de Minas. Além disso, o trabalho possibilita estudos comparativos capazes de evidenciar as diferentes aplicações da metodologia das U.P's nas diferentes configurações das cidades brasileiras.

O atual Zoneamento Urbanos de Patos de Minas não reflete as características da paisagem local, pois áreas com características e necessidades distintas incorporam uma mesma zona: uma área com características de ruralidade ou com relações culturais e de subsistência com o rio ou córregos pode receber a mesma regulação urbanística que áreas mais adensadas, não refletindo as diferentes necessidades ambientais, econômicas e culturais da cidade? Apesar de regular o uso e a ocupação do solo, esse zoneamento não faz uma leitura das pré-existências dessa ocupação, como acontece na legislação de várias cidades brasileiras. Os possíveis desdobramentos

desse trabalho são o desenvolvimento de políticas urbanas e projetos urbanísticos específicos, de acordo com a leitura de cada Unidade de Paisagem, buscando, assim, projetos que reflitam a identidade da cidade e suas reais necessidades sociais, estéticas, culturais e ambientais, objetivando uma cidade mais sustentável e prevenindo que a ocupação do solo ocorra de maneira equivocada, com conflitos de usos e degradação ambiental.

Referências

AMORIM, Nayara Cristina Rosa. O sistema de espaços livres na forma urbana de Patos de Minas. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2015.

BERTRAND, G. Paisagem e geografia física global: esboço metodológico. Tradução: Olga Cruz. R. RA'E GA, Curitiba: Editora UFPR, n. 8, p. 141-152, 2004.

CAMPOS, A. C. M. A. (Org.); QUEIROGA, E. F. (Org.); GALENDER, F. (Org.); DEGREAS, H. N. (Org.); AKAMINE, R. (Org.); MACEDO, S. S. (Org.); CUSTÓDIO, V. (Org.). Quadro dos sistemas de espaços livres nas cidades brasileiras. 1. ed. São Paulo: FAUUSP, 2012. v. 1.

CONAMA Resolução Nº 302 e 303/2002 - Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente. - Data da legislação: 20/03/2002 - Publicada no DOU no 90, de 13 de maio de 2002, Seção 1, págs. 67-68.

CONZEN, M. R. G. Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis. In: Institute of British Geographers Publication n. 27. London: George Philip & Son, 1960. Apud ROSANELI, Alessandro Filla. A morfologia urbana como abordagem metodológica para o estudo da forma e da paisagem de assentamentos urbanos, 2011.

DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Editora Pini Ltda., 1990.

GREGOTTI, Vittorio. Território da arquitetura. São Paulo: Perspectiva, 1983.

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=314800&search=mi-nas-gerais|patos-de-minas>. Acesso em: 01 abr. 2016.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia Morfologia urbana e desenho da cidade. 3ª ed. Porto: Fundação Colouste Gulbenkian, 2004.

MAGNOLI, Miranda Martinelli. Espaços livres e urbanização. Tese (Livre-docência) São Paulo: FAUUSP, 1982.

MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging in-

terdisciplinary field. *Urban Morphology*, v. 1, n. 1, p. 3-10, 1997.

MOUDON, Anne Vernez. Getting to Know the Built Landscape: Typomorphology. In: FRANK, K. A. & SCHNEEKLOTH (ed.). *Ordering Space: Types in Architecture and Design*, 1994.

NUCCI, João Carlos. *Qualidade ambiental e adensamento urbano*. São Paulo: Humanitas/ FAPESP, 2001.

PATOS DE MINAS, Prefeitura Municipal. *Mapas e dados fornecidos pelo setor de planejamento urbano*, 2015.

RIBEIRO, Maria Eliana Jubé. *Infraestrutura verde: uma estratégia de conexão entre pessoas e lugares. Por um planejamento urbano ecológico para Goiânia*. Tese de doutorado em Arquitetura e Urbanismo. FAUUSP, São Paulo, 2010.

SANDEVILLE JUNIOR, Euler. Miranda Martinelli Magnoli: contribuição fundamental para uma teoria e ação do arquiteto na paisagem brasileira. Uma aproximação de seus escritos. *Revista Paisagem e Ambiente*, v. 21, p. 80-100, 2006.

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira da. *Unidade de paisagem e o estudo da forma urbana: reflexões sobre suas contribuições para o campo disciplinar da arquitetura e urbanismo*. Campinas: [s.n.], 2012.

WHITEHAND, J. W. R. British urban morphology: the Conzenian tradition. In: *Urban Morphology* v. 5, n. 2, 2001, p. 103-109.

Recebido em 05/07/2016
Aprovado em 16/12/2016

INSTRUÇÕES PARA A SUBMISSÃO DE TRABALHOS

A submissão de trabalhos deverá ser feita por meio do portal eletrônico dos *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, em <http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>, no qual estão as normas, inclusive em inglês e espanhol, para apresentação de trabalhos.

SUBMISSION AND NORMS TO PRESENTATION OF PAPERS

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

SUMISIÓN Y DIRECTRICES PARA PRESENTACIÓN DE TRABAJOS

<http://periodicos.pucminas.br/index.php/arquiteturaeurbanismo>

NORMAS PARA APRESENTAÇÃO DE TRABALHOS

1. Serão aceitos para apreciação trabalhos das seguintes modalidades:

- artigos de revisão relacionados às diversas áreas temáticas de Arquitetura e Urbanismo;
- artigos de pesquisa, que apresentem novas contribuições para Arquitetura e Urbanismo;
- artigos associados a dissertações de mestrado e teses de doutorado;
- artigos relacionados ao ensino de Arquitetura e Urbanismo;
- projetos de Arquitetura e Urbanismo, discutidos teórica e metodologicamente;
- entrevistas;
- resenhas de livros, artigos e filmes de significativa importância para Arquitetura e Urbanismo.

2. Só serão aceitos trabalhos inéditos e ainda não publicados.

3. A critério do Conselho Editorial, poderão ser aceitos trabalhos que não se enquadrem nos itens acima, considerada a sua especial relevância.

4. Os trabalhos deverão atender às seguintes especificações:

- trabalho digitado em Word, na fonte Arial, corpo 11, entrelinha 1,5, página em formato A4, com margens superior, inferior e direita de 2 cm, e margem esquerda de 3 cm;
- o trabalho completo (incluindo resumos, notas, ilustrações e referências bibliográficas) deverá ter, no mínimo, 12 e, no máximo, 20 páginas;
- título e subtítulo objetivos, de, no máximo, 50 caracteres, apresentados de modo trilingue (português, inglês e espanhol);
- caso o trabalho seja decorrente de pesquisas, dissertações, teses ou similares, explicitar, em nota de rodapé associada ao título, espaçamento entre linhas simples, como indicado no exemplo a seguir:

Este artigo toma por base investigação em andamento no doutoramento de Maria de Assis, no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano (MDU) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), sob orientação de João Martins;

- nome completo do autor ou autores, complementado com as seguintes informações, indicadas em nota de rodapé (uma para cada autor): Formação/instituição, titulação, filiação profissional, como indicado no exemplo a seguir:

Arquiteto pela PUC Minas, mestre em Desenvolvimento Urbano pela UFMG, doutorando do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano pela PUC Minas. Professor do Departamento de Expressão Gráfica da PUC Minas;

- resumo do trabalho, apresentado de modo trilingue (português, inglês e espanhol), contendo, no máximo, 700 caracteres cada (contados sem espaços);
- palavras-chave indicadoras do conteúdo do trabalho (mínimo de 3 e máximo de 5), apresentadas de modo trilingue. Sugere-se que ao menos duas das palavras-chave tenham um caráter mais genérico;

- citações e referências bibliográficas devem ser apresentadas segundo o Padrão PUC Minas de Normalização, disponível em http://www.pucminas.br/documentos/normalizacao_artigos.pdf;
- as notas devem ser de rodapé;
- as imagens de qualquer natureza (gráficos, figuras, fotos, mapas e outras) devem ser perfeitamente legíveis e apresentadas de duas maneiras:

1. ao longo do texto, em baixa resolução, numeradas, acompanhadas de legendas específicas, com identificação de fonte (as imagens não podem ter problema de direitos autorais);

2. cada uma das imagens inseridas ao longo do trabalho deve ainda ser submetida pelo sistema, conforme consta do “passo 4: envie documento suplementar”. Elas devem estar em formato JPG ou TIF, com tamanho real de, no mínimo, 1.000 pixels na horizontal e altura proporcional, de modo a garantir boa qualidade para a reprodução gráfica. As imagens da versão digital poderão ser coloridas, mas, na versão impressa, serão em preto e branco;

- E-mail e telefone (com DDD) inseridos ao final do trabalho, como indicado no exemplo a seguir:

Contato:

Maria de Assis

mariaassis@gmail.com

(31) 9 8888-7777

(Observação: No artigo será publicado apenas o e-mail do autor.);

- deve-se evitar que tabelas e quadros estejam bloqueados para edição.

5. A identificação de autoria do trabalho será removida do arquivo pela equipe editorial, garantindo, dessa forma, o critério de sigilo da revista, caso submetido para avaliação por pares.

6. Condições gerais:

A colaboração de autores e avaliadores não é remunerada.

O artigo estará disponível no site dos *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo* por tempo indeterminado, acessível por *link* direto.

