

ESTUDO DE CASO: PERCURSO HISTÓRICO – INVESTIGATIVO SOBRE O DNA FÍSICO – TERRITORIAL DE ALGUMAS CIDADES BRASILEIRAS

CASE STUDY: AN INVESTIGATION ABOUT THE HISTORICAL PATH OF URBAN DNA IN BRAZIL

Rafaela Bianchi¹

¹ Aluna do curso de Arquitetura e Urbanismo do Unisagrado. Artigo resultado da pesquisa de Iniciação Científica - “Estudo de Caso: Investigação sobre o percurso Histórico do DNA Urbano do Brasil”, desenvolvida sob a orientação da Prof.^a Ma. Tatiana Ribeiro de Carvalho. rafabianchi7@gmail.com

Data de envio: 30/04/2021

Data de aceite: 06/06/2021

RESUMO

Desde que os primeiros portugueses chegaram ao Brasil, nosso território tem sido palco de experimentos com relação ao ordenamento territorial. Pode-se assumir que dadas as proporções continentais que o Brasil apresenta e a forma das nossas paisagens urbanas, a experiência brasileira reúne um vasto arcabouço teórico-prático referente ao seu ordenamento territorial. No intuito de reunir, refletir, analisar e contribuir como exemplo da experimentação adotada no Brasil, a presente pesquisa se debruça sobre a seguinte questão: Quais contribuições para a prática e estudo do ordenamento e planejamento territorial a experiência brasileira pode oferecer? Objetiva-se com esta pesquisa inspirar, instigar e expor a experiência do urbanismo no Brasil de maneira a contribuir com outras realidades, localidades e investigações. Por meio de pesquisa bibliográfica, pesquisa em artigos, teses online e estudos de caso de algumas cidades brasileiras, esta pesquisa investiga e analisa momentos específicos de relevância da história do urbanismo no Brasil e constrói uma linha cronológica, que expõe, de maneira pragmática, algumas das mais variadas experiências brasileiras que poderão ser acessadas e servir de inspiração para estudos e exemplos práticos aplicados.

Palavras-chave: Ordenamento territorial. Planejamento Urbano. Urbanismo.

ABSTRACT

Since the first Portuguese people arrived in Brazil, our territory has been scenery of experiments in relation to territorial ordering plans. It can be assumed that, given the continental proportions that Brazil presents and the shape of our urban landscapes - be-

cause of the action of Europeans in our territory -, the Brazilian experience gathers several theoretical and practical frameworks of one of the aspects that involve the science of urbanism: territorial planning. To gather, reflect, analyze, and contribute as an example of the experimentation adopted in Brazil, the issue is: What are the contributions offered by the Brazilian experience to the practice and study of territorial ordering planning? The goal of this research is to inspire, instigate and expose the experience of urbanism in Brazil to contribute with other realities, locations, and investigations. Through bibliographic research in articles, online theses, and case studies of some Brazilian cities, this research investigates and analyzes specific moments of relevance in the history of urbanism in Brazil and builds a chronological line, which exposes, in a pragmatic way, some of the most varied Brazilian experiences that can be accessed and serve as inspiration for the study and practical examples.

Keywords: Land use planning. Urban planning. Urbanism.

INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da ocupação territorial pelos europeus, o Brasil experienciou e experiencia uma série de diretrizes e tomadas de decisões no campo do ordenamento territorial que foram moldando nossas cidades tais quais as conhecemos na atualidade.

A condição continental do Brasil, assim como a realidade econômica, política e social, aliada às características do sítio natural, dentre outros pontos, foram fatores cruciais para que fossem adotadas soluções bastante peculiares nas mais diversas localidades e contextos deste território.

Brasília, enquanto cidade brasileira construída – em sua totalidade planejada, seguindo os postulados do movimento modernista – possui grande projeção nacional e internacional por ser a única cidade no mundo que adota amplamente os preceitos urbanistas modernos. Esta é somente uma das cidades que compõe esse grande arcabouço teórico-prático que serve como exemplo da experiência brasileira aplicada à esta ciência que é o Urbanismo. Tendo o exemplo de Brasília como premissa, este trabalho considera que outros modelos e estratégias aqui adotados podem servir tanto para o estudo da ciência do urbanismo quanto como amostra exemplar para as experiências aqui aplicadas.

Entretanto, antes de dar início ao assunto, se faz necessário explorar alguns conceitos relevantes sobre os termos planejamento urbano, ordenamento territorial e urbanismo, uma vez que há uma incerteza terminológica dos termos, como salienta Rovati (2013). O mesmo autor explica que o impasse se dá devido ao fato de que urbanistas/planejadores desempenham múltiplas atividades que dificultam o enquadramento teórico-conceitual dos termos. Sobre um desses termos, Agache (1930) define:

Urbanismo é uma ciência e uma arte e, sobretudo, uma filosofia social. Enten-

de-se por Urbanismo o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade levados a efeito mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana, sem descuidar as soluções financeiras. (AGACHE, 1930, p.4; apud MOREIRA, 2008, p. 97).

Segundo Baratto (2020), o conceito de planejamento urbano, trata de uma ciência que sistematiza e desenvolve a cidade, prevendo suas problemáticas e que visa contribuir para o desenvolvimento sustentável, econômico e social, objetivando equilibrar a demanda de crescimento populacional com os serviços e funções da cidade.

Diante do exposto vale ainda ressaltar a definição de Souza (2010), que explica que o urbanismo, ou desenho urbano, está incluído no planejamento urbano.

Sobre esses termos, Lima (2002) afirma que as nomenclaturas atribuídas, “urbanismo” e “urbanização”, foram utilizadas pela primeira vez em torno da segunda metade do século XIX, por Ildelfonso Cerdá, conforme citado em sua obra Teoria Geral da Urbanização¹, que trata a cidade como um organismo complexo.

A partir disso nota-se a importância do Arquiteto e Urbanista na sociedade e na cidade, visto que a profissão serve como um intérprete das necessidades humanas. De acordo com a Lei nº 12.378 de 31 de dezembro de 2010, que regulamenta o exercício da profissão Arquitetura e Urbanismo, e criador do CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil), são ressaltadas, no Art. 2º, Parágrafo § 5º, as atribuições deste profissional: Planejamento Urbano e Regional, planejamento físico-territorial, planos de intervenção no espaço urbano, metropolitano e regional fundamentados nos sistemas de infraestrutura, saneamento básico e ambiental, sistema viário, sinalização, tráfego e trânsito urbano e rural, acessibilidade, gestão territorial e ambiental, parcelamento do solo, loteamento, desmembramento, remembramento, arruamento, planejamento urbano, plano diretor, traçado de cidades, desenho urbano, sistema viário, tráfego e trânsito urbano e rural, inventário urbano e regional, assentamentos humanos e requalificação em áreas urbanas e rurais. (BRASIL, 2010)

Além disso, de acordo com o CAU, o papel do Arquiteto e Urbanista é fundamental na cidade:

Os arquitetos e urbanistas entendem que tanto a Arquitetura e o Urbanismo como a Engenharia Civil são indispensáveis e fundamentais na construção de uma cidade segura, inclusiva, socialmente justa e ambientalmente sustentável. (CAU, 2016, p. 56)

Diante desses pontos de vistas há de se acordar que os termos urbanismo e pla-

¹Segundo Gonsales (2005), Cerdá cita dois conceitos principais em sua obra: a valorização da locomoção, melhorando a circulação das cidades, e a habitação, diminuindo a salubridade. Outros pontos importantes citados foram: a valorização do conforto ambiental, diminuindo as ilhas de calor nas cidades, e o traçado retangular das quadras, modificando a forma de projetar.

nejamto urbano se referem ao estudo das cidades e ambos objetivam o mesmo fim: o bem-estar dos seus cidadãos, contemplando vários aspectos que culminam numa qualidade de vida adequada à vivência humana nas cidades. Neste sentido, vale salientar que o conceito do urbanismo/planejamento surgiu juntamente com a Revolução Industrial, a partir da alta demanda de trabalhadores rumo às cidades e dos problemas advindos da precária condição de vida das pessoas nas cidades naquele momento.

Observa-se, assim, que na busca por uma definição do termo, Agache (1930, *apud* MOREIRA, 2008) se remete ao desenho urbano, enquanto Baratto (2020) se concentra no planejamento como estratégia, objetivo bem definido.

Conclui-se, assim, que os termos planejamento urbano e urbanismo passaram a envolver outras questões ao longo do tempo, tais como questões sociais, políticas e econômicas, tanto que Agache (1930 *apud* MOREIRA, 2008) e Baratto (2020) tratam o urbanismo e o planejamento urbano – respectivamente – como conceitos complementares e igualmente fundamentais para o desenvolvimento adequado de uma cidade.

Neste sentido, Chaves (1998 *apud* LACERDA, 2013), de forma pragmática, elucidada, através da figura 1, algumas dimensões do planejamento urbano e regional.



Figura 1 - As dimensões do planejamento urbano e regional.

Fonte: LACERDA, 2013.

Ao observar-se a figura 1, nota-se que a representação gráfica, em formato circular, tem no centro o seu objeto: espaço urbano regional. Todos os compartimentos do círculo comunicam-se entre si, visando caracterizar a unidade do todo e constituindo o caráter amplo de uma realidade multidimensional dessa área do conhecimento. Com isso nota-se que tanto a ciência do urbanismo quanto a do planejamento lidam com a transdisciplinaridade.

Segundo o dicionário Aurélio, transdisciplinar significa integrar várias disciplinas diferentes. (TRANSDISCIPLINAR, 2010). Desta forma, este leque de disciplinas de

origens diferentes conflui para um único objetivo: projetar o futuro da cidade tomando como premissa os seus problemas em suas mais variadas esferas e contextos.

Lamas (2004) aponta outras disciplinas também abarcadas pelo urbanismo. O autor afirma que o urbanismo não é apenas um produto gerado a partir dos fatores econômicos, sociais e políticos, mas também é o “resultado de teorias e posições culturais e estéticas dos arquitectos urbanistas” (LAMAS, 2004, p. 31), e salienta que a forma da cidade deveria ser o resultado da produção voluntária do espaço ao afirmar: “A arquitetura introduz no planejamento e no urbanismo um objeto fundamental: a construção da FORMA DO ESPAÇO HUMANIZADO.” (LAMAS, 2004, p. 26).

Ao salientar os aspectos culturais e estéticos dos arquitetos e urbanistas, Lamas (2004) observa que, para intervir no desenho de uma cidade, é fundamental que o arquiteto esteja olhando para os valores estéticos e culturais ao longo do tempo, que envolvem o futuro e passado, assim como o contexto do local.

Posto isso, cabe esclarecer que o planejamento físico-territorial é somente uma das ciências que o urbanismo/planejamento urbano abarca e é exatamente pela perspectiva do ordenamento do território e do desenho urbano que a presente pesquisa irá se desenvolver.

MÉTODO

Para esta pesquisa se fez necessário um amplo estudo bibliográfico-documental, que envolve análise em artigos, teses, dentre outras fontes de pesquisa, no intuito de buscar uma definição para conceitos concernentes ao tema da pesquisa.

Na sequência, foram realizadas pesquisas no formato de estudos de casos acerca das cidades escolhidas.

Vale salientar que diante do contexto atual, em detrimento do agravamento e maiores restrições impostas devido ao SARS COV 19, não foi possível a realização das visitas *in loco*, sendo estas substituídas por pesquisas iconográficas no google e *street view*.

CRITÉRIO DE SELEÇÃO DOS ESTUDOS DE CASO E ARCO TEMPORAL

O critério de seleção das cidades analisadas como estudos de caso se deu pelas singularidades físico-espaciais e socioeconômicas que as cidades contemplam.

Desde o início da colonização no Brasil as cidades foram se desenvolvendo de acordo com a economia de cada época e, frente às suas condições físico-espaciais, o ordenamento territorial refletiu tais conformações.

Para a presente pesquisa optou-se por analisar o arco temporal condicionado pe-

las questões econômicas e políticas do país, como serão explicados nos estudos de caso.

Sposito (1988) salienta que:

O início da industrialização, entendida aqui como traço da sociedade contemporânea, como principal atividade econômica e principal forma através da qual a sociedade se apropriava da natureza e a transformava, marcou de forma profunda e revolucionou o próprio processo de urbanização. (SPOSITO, 1988, p.48)

Desta forma, o planejamento e a urbanização surgiram com o avanço da economia do Brasil, saindo de um desenho ordenado, conforme as cidades europeias, e direcionando para um planejamento urbano propriamente dito, almejando abarcar a quantidade de pessoas migrando para as cidades.

Outro termo que demanda esclarecimento é ordenamento territorial. Este é a organização enquanto território, segundo Souza (2011), e antecede a formação do tecido urbano. Em consonância com esse pensamento, Santos (2000) afirma que o território é a base das vilas e cidades, o local onde cresce o sentimento de pertencimento, onde as trocas materiais se dão, sendo, portanto, o local onde flui a vida humana.

Com isso em mente, se faz necessário analisar os territórios das cidades escolhidas para entender as primeiras decisões que organizaram e definiram os povoamentos iniciais. Neste sentido, vale salientar que o critério de seleção das cidades se deu no sentido de pontuar algumas das mais diversas formas de intervenções ocorridas no vasto território brasileiro.

O arco temporal adotado nesta pesquisa foi condicionado pelas questões econômicas e políticas do país e serviu somente como norteador, estabelecendo uma relação com os saberes e práticas de ordenamento aplicadas em cada momento específico da história das cidades brasileiras, como segue:

Figura 2 - Quadro das cidades

<p>Paraty – Fundação: 1660²</p>	<p>A cidade de Paraty serviu como área de escoamento do ouro brasileiro para Portugal, se consolidando como uma das vilas mais proeminentes durante o Período Colonial. De descendência europeia, possui características portuguesas em seu traçado “desleixado”.</p>
<p>Aracaju – Fundação: 1855³</p>	<p>A cidade de Aracaju foi escolhida por sua localização privilegiada, às margens do Rio Sergipe, que permitia a facilidade de transporte e escoamento de açúcar. A cidade apresenta também um desenho urbano que se contrapõe ao ordenamento colonial das cidades da época – principalmente São Cristóvão (antiga capital sergipana) e conta com uma malha urbana ordenada no centro da cidade e desordenada nas áreas periféricas.</p>
<p>Goiânia – Fundação: 1933</p>	<p>A cidade de Goiânia foi escolhida devido a sua importância histórico-geográfica: colonização do centro do país, por ter sido projetada no período modernista e por seguir alguns preceitos das cidades jardins. A malha de Goiânia possui um formato pé-de-pato, com grelhas puras, anel de bosques e jardins, setorização da cidade e demarcação de eixos de circulação. A cidade foi marcada por inúmeros imigrantes que se migraram para lá devido a construção de Brasília. Além disso, Goiânia é considerada um marco na história justamente por fazer parte do movimento “Marcha para Oeste” e trazer um novo conceito de projeção, com grandes jardins e praças.</p>

²REIS FILHO, N. *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

³SILVA, C. H. *Espaços Públicos Políticos e Urbanidade: o caso do centro da cidade de Aracaju*. Tese de Doutorado. Salvador, 2009.

Curitiba – Fundação:1693	Curitiba foi selecionada por ser uma cidade fundada no Período colonial, que se expandiu e se caracteriza por uma mescla entre o velho e o novo. Suas características principais são: ordenamento no traçado, avenidas voltadas para o centro da cidade, arborização e remodelagem das ruas.
Brasília – Fundação: 1960	Brasília foi escolhida por ser um marco na história do Brasil. Um ícone de cidade planejada e desenvolvida, centralizando o poder máximo da nação brasileira e potencializando riquezas da região. Brasília segue os preceitos modernistas com rigor, sendo tombada como Patrimônio Mundial e é também alvo de muita discussão acerca de sua configuração.

Fonte: Elaborado pela autora.

A partir desta explanação sobre as escolhas das cidades – e de uma breve descrição de seus respectivos territórios – se faz necessário entender a composição do Cenário Urbano.

Inicialmente, cabe destacar o significado de desenho urbano, como segue:

O desenho urbano é o trabalho de configurar os espaços tridimensionais dos assentamentos humanos, a fim de aprimorar não somente a beleza de um lugar, mas também de permitir uma melhor interação entre as pessoas e entre elas e seus ambientes. (WALL, 2012, p. 16)

Pode-se assumir assim que o desenho urbano constitui o local onde a vida da sociedade se dá, ou seja, os espaços construídos, que permitem a interação do meio urbano e o homem. Essa estrutura é composta por edificações, ruas, áreas verdes, mobiliários urbanos etc. Ao longo dos tempos, o desenho urbano, ou seja, a composição do cenário da cidade, se altera de maneira dinâmica e Gouvêa (2008) explica que vários fatores, como o econômico, influenciam na formação de um desenho urbano, além do relevo, do solo, da hidrografia e do clima, fatores intrinsecamente ligados à configuração do local. Para exemplificar esta questão, será realizado um breve estudo das cidades acima elencadas no sentido de evidenciar a evolução das mesmas e entender seu desenho urbano.

Para entender o ordenamento territorial e o desenho urbano das cidades, é necessário entender sua composição físico-territorial. Neste sentido, Mascaro (2005) afirma que o começo do traçado urbano se dá pela formação de vias, ruas ou caminhos, po-

dendo ter inúmeros desenhos conforme sua topografia, clima e outros fatores naturais. Em consequência do espaço físico, a escolha da malha pode assumir diversas formas: ortogonal, radial, quadriculada etc., que constituirá o desenho das quadras, dos lotes e, como consequência, a implantação das edificações e a infraestrutura.

Ainda sobre a composição do cenário, Abbud (2006) salienta a importância dos três planos principais na constituição do espaço paisagístico: plano de teto, plano vertical de vedação e plano de piso. Estes mesmos componentes podem ser observados na composição do espaço construído das cidades; desta forma, o plano do piso na cidade corresponderia a malha urbana adotada no local – que surge em detrimento de características topográficas, do solo – o plano vertical, seria o plano de fachadas das quadras – que permite identificar os usos do lote: edificações residenciais, comerciais, institucionais etc. (classificação de uso e ocupação) – e por último o plano de teto, com as alturas das edificações e a cobertura vegetal.

Diante do exposto, foi criado um padrão de análise que será utilizado para os estudos de caso investigados, como explicita a figura 3. É importante salientar que os planos de teto, vertical e de piso serão analisados no tópico B.

Figura 3 - Padrão de análise para os estudos de caso

Contexto histórico e econômico	Breve análise do contexto histórico e econômico de cada cidade, investigando as razões de seu surgimento.
Formação do desenho urbano	Análise do começo do traçado urbano de cada cidade e como esse desenho foi evoluindo conforme o tempo.
Pós formação do desenho urbano inicial	Breve análise do impacto que o planejamento territorial e o desenho urbano tiveram sobre as cidades.

Fonte: Elaborada pela autora.

Tem-se, a seguir, a investigação acerca da organização do planejamento e ordenamento territorial brasileiro, que foi organizado por ordem cronológica.

PRIMÓRDIOS DO ORDENAMENTO TERRITORIAL BRASILEIRO

O início da colonização brasileira e as intervenções pontuais ocorridas no território se deram, segundo Holanda (1963), de forma gradativa e lenta a partir do descobrimento da América Latina e foi disputado por dois países europeus, Portugal e Espanha, que almejavam implantar a cultura europeia nos países recém-descobertos de forma a

expandir seus territórios. Neste sentido, Holanda (1963) salienta que a habitação de cidades é essencialmente antinatural e que, para os colonizadores, a construção destas foi um instrumento de dominação. Sendo assim, em seus territórios subordinados, os colonizadores europeus recriaram o desenho urbano de suas nações no novo espaço. Dessa forma, em 1494 o Tratado de Tordesilhas dividiu de forma desigual as terras que hoje compõem o Brasil. No acordo, Portugal ficou com o domínio sobre a área litorânea, que incluía o Brasil, e a Espanha, com a parte central da América do Sul.

No Brasil, Motta (2004) nos diz que a princípio Portugal desenvolveu um sistema de sesmarias para a costa brasileira, visando solucionar os problemas de abastecimento do país. Para isso, a costa brasileira foi dividida em 14 partes e seus donatários ficaram encarregados pela sua porção territorial demarcada.

Seguindo as influências de outras nações, de acordo com Cury (2008), os donatários deram início a um possível “pré-planejamento” brasileiro.

Segundo Reis Filho (1968), o sistema de sesmarias obrigava uma administração indireta e descentralizada, e seus donatários, os “supervisores” que cuidavam das terras, tinham poder e responsabilidade militar e judiciária.

O território brasileiro em sua maioria foi colonizado pelos portugueses, que no início não tinham o menor interesse em investir na terra, visto que não possuía atrativos a serem explorados como em outras colônias. Sobre este momento, Reis Filho (1968, p. 30) salienta:

A divisão do Brasil em capitanias procurava um estímulo às inversões de capitais privados, sem condições para maior sucesso nas índias. De fato, o conjunto de concessões feitas pela Coroa aos donatários não conseguiu atrair grupos significativos, ainda interessados no comércio com o Oriente.

Até então a Coroa não via necessidade de intervir nas sesmarias, uma vez que eram “comandadas” por seus donatários. Todavia, segundo Cury (2008), devido à queda do preço do açúcar no Brasil e à derrocada dos negócios em outras colônias portuguesas, o interesse dos donatários e da Coroa entraram em desacordo. Desta forma, a Metrópole, Portugal, viu a necessidade de ter um controle mais direto da Colônia.

As vilas, geralmente litorâneas, formaram-se, portanto, a partir de uma necessidade social e econômica.

Os grandes proprietários de terras foram substituídos por intermediários metropolitanos trazidos pela Coroa. Devido à esta mudança, surgiram novas camadas sociais, dentre estas, os comerciantes.

A primeira vila oficial brasileira foi Salvador, sediada pelo Governo Geral, refletia o ordenamento português que, diferentemente dos espanhóis, não constituía um pla-

nejamento linear e regular, seguindo assim a silhueta litorânea. Holanda (1963, p. 105) descreve este ordenamento com precisão ao salientar:

A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra ‘desleixo’ (...).

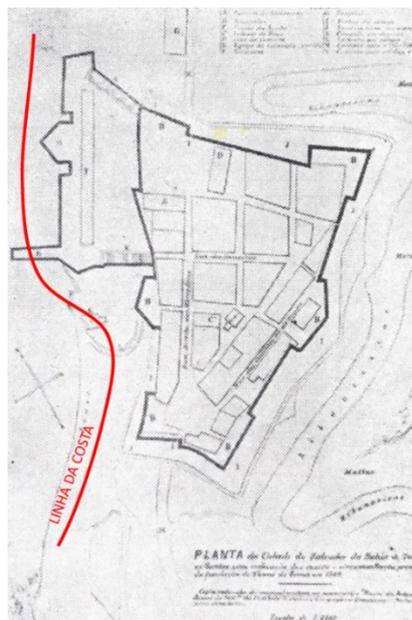


Figura 4 - Planta de Salvador no séc. XVII

Fonte – REIS FILHO, 1968

Segundo Holanda (1963), os espanhóis, diferente dos portugueses, possuíam um ordenamento territorial uniforme, optando pela criação de grandes núcleos urbanos, o que refletiu espacialmente em cidades com traçados estruturados. As ruas não eram modeladas a partir da silhueta da costa, mas sim de maneira retilínea, derivadas de uma praça maior, desenho herdado dos Romanos. Isso se deu devido à razão e à lógica que os espanhóis tinham para projetar suas cidades. (HOLANDA, 1963).

Entretanto, como frisado por Holanda (1963), essa oposição à regularidade do traçado, foi nomeado como “desleixo” português. Cury (2008), afirma que, na verdade, tal “desleixo” não resultou por acaso, mas sim da experiência militar portuguesa que, com a instalação do Governo Geral, trouxe consigo uma política de segurança sobre o ordenamento espacial, de forma a favorecer as defesas litorâneas, tornando assim a invasão por outros países mais dificultosa.

Holanda (1963) acrescenta, ainda, que não foi apenas por essa política de segurança que o ordenamento territorial se deu de forma irregular, mas também pelo desen-

volvimento liberal que Portugal tinha. Eles não usavam da razão, conforme os espanhóis, mas sim da rotina e da fantasia de se criar cidades conforme às situações topográficas.

Apesar de Fernández (2005, apud PRIESTER, 2015) afirmar que os espanhóis também tiveram influência na colonização em parte das terras brasileiras, poucas cidades brasileiras seguiram seus preceitos.

Conclui-se, portanto, que o ordenamento territorial, ou seja, as intervenções com propósitos urbanos, surge a partir da necessidade de organização da aglomeração dos primeiros núcleos, como uma ação ordenada, intencional e organizada de acordo com os saberes e valores específicos de cada nação colonizadora. Assume-se, com isso, que o primeiro momento do ordenamento territorial brasileiro teve um caráter, ainda que de maneira intuitiva, ordenado e condicionado pela costa ou pela intervenção do homem no território, através da praça, demonstrando, assim, lógicas diferentes, porém salientando os conhecimentos diferentes que tinham a respeito desta prática.

ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1500 A 1700

Segundo Reis Filho (1968), os núcleos urbanos brasileiros instalados no período de 1500 e 1600 foram orientados pelo esforço dos colonos e donatários e determinados pela Coroa portuguesa, o que deu início a uma possível urbanização brasileira.

De acordo com Cury (2008), pode-se classificar a política de colonização e urbanização no Brasil de dois modos: dispersão – entre séc. XVI e XVII – e a centralização – a partir de 1650 – como explicado a seguir:

- Dispersão: a partir de 1530 os donatários iniciam uma política urbanizadora, com estímulo indireto da Coroa.

- Centralização: Devido à queda do preço do açúcar, a Coroa se viu obrigada a intervir na Colônia e também para compensar sua política descentralizadora adotada no regime das Capitanias. Foi instalado o Governo Geral, que estimulou a vinda de agentes metropolitanos e de políticas de controle das transformações espaciais.

É importante salientar que todos os períodos econômicos do Brasil desencadearam e impulsionaram a formação das cidades. Neste sentido, Holanda (1963) afirma que a partir do séc. XVII houve um aumento do fluxo migratório para o Brasil para além das linhas litorâneas.

Com a descoberta do ouro nas Minas Gerais, foi preciso criar percursos para o escoamento do ouro, que o transportasse para o litoral brasileiro e posteriormente para Portugal.

Lopes (2016) nos diz que para isso foi utilizada a chamada Estrada Velha, que conectava São Paulo ao Rio de Janeiro. Devido à extensão deste caminho e por questões

estratégicas, foi desenvolvido um outro percurso, descendo até Paraty. Assim, explora-se Paraty como exemplo das vilas neste período.

ESTUDO DE CASO I: PARATY – RJ

A. Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Paraty

Fundação: 1660⁴

Localização: extremo oeste do estado do Rio de Janeiro, próximo à divisa com o estado de São Paulo, em uma planície sedimentar no trecho da Serra do Mar.

Segundo Lima (2010), Paraty nasceu a partir dos engenhos de açúcar. Priester (2015) atribui a Paraty três períodos econômicos importantes: o açúcar, o ouro e o café, que, em virtude de sua localização privilegiada, permitia ligações marítimas e térreas, dando escoamento a esses produtos.

A fase econômica do açúcar desenvolveu-se perto das vilas, com os engenhos de aguardente. Todavia, de acordo com Cury (2008), os períodos mais importantes para a economia de Paraty foram o final do séc. XVII e início do séc. XVIII – com a descoberta do ouro em Minas Gerais – e na sequência, o início do séc. XIX, com a comercialização do café que era transportado por tropas de mulas. Essa época foi o auge de Paraty, mas por conta da construção da linha férrea ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, e a aprovação da lei “Eusébio de Queirós” – proibindo definitivamente o tráfico de escravos – a cidade se esvaziou, ficando isolada da economia do país e voltando a se reerguer quase cem anos depois com o turismo.

B. Formação do Desenho Urbano

O traçado urbano de Paraty se desenvolveu seguindo os padrões de colonização portuguesa e, embora essa colonização seja marcada pelo “desleixo” português, como tratado por Holanda (1963), na verdade se tratava de uma artimanha para dificultar a entrada de tropas invasoras, como explicado por Cury (2008). Tal característica atribui às ruas uma leve sinuosidade que, atrelado à falta de esquinas, tende confundir o senso de localização dos caminhantes dificultando, portanto, uma apreensão do local pelas tropas invasoras, como mostra a figura 5.

⁴ REIS FILHO, N. *Evolução Urbana do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.



Figura 5 - Sinuosidade das ruas do Centro Histórico de Paraty

Fonte: Acervo pessoal da autora.

O traçado desordenado de Paraty é marcado também pela situação topográfica da cidade que favorecia, intencionalmente, o escoamento das águas pluviais proporcionando assim a autolimpeza das ruas. (ANDRADE, 1995, apud PRIESTER, 2015). Esta autolimpeza é também explicada por Caponero *et al.* (2019), que argumenta que o centro histórico de Paraty se manteve estático desde o séc. XVIII e que as ruas da antiga vila eram côncavas e de pedras, denominadas “pé de moleque”, para permitir a entrada da água do mar na maré alta, fazendo assim a limpeza da cidade. Desta maneira, a questão sanitária era resolvida com os conhecimentos prévios dos construtores da cidade. Por esta razão, Cury (2008) afirma que Paraty é uma das cidades classificadas como plano informal devido a suas raízes urbanísticas estarem de encontro com os moldes de organização das cidades da Idade Média.

A partir dessa formação das ruas, pode-se notar os planos verticais, ou seja, as fachadas, que são desenhadas conforme os padrões coloniais e se apresentam com no máximo dois pavimentos e skyline⁵ predominantemente contínua, como identificado na figura 5. O plano de teto da cidade é de certa forma padronizado, uma vez que há pouca interferência na vista do céu – vegetação esparsa em pontos específicos e edificações com gabarito até 2 pavimentos no máximo.

Nota-se, diante do exposto, que, apesar da cidade não possuir ainda uma estruturação formal e planejada das estratégias de desenvolvimento urbano, havia nitidamente a intenção dos portugueses em tratar as condições de esgotamento sanitário de Paraty, como atesta Costa, *et al* (2003): “Paraty foi concebida como plataforma de engrenagem entre os caminhos do mar e os caminhos da terra. Era importante que a água não fosse

⁵ “Os skyline ou as linhas do horizonte são como assinaturas urbanas, são a abreviatura da identidade de cada localidade e a possibilidade para o crescimento urbano.” (KOSTOF, 1991, apud GREGOLETTO, REIS, p. 1)

barrada e entrasse pela cidade adentro” (COSTA et al., 2003, *apud* PRIESTER, 2015, p. 22). Por esta razão, as casas também ficavam dispostas e elevadas acima do nível da rua para evitar alagamentos.

Sobre o calçamento, supõe-se que foram utilizadas as pedras no intuito de dar suporte às mulas durante o transporte de ouro e café, evitando que essas atolassem nos dias chuvosos. O calçamento também garantia a pureza do ar, evitando que a poeira fosse levantada nos dias ensolarados.

A morfologia do sítio histórico de Paraty apresenta: solo alagadiço, malha urbana crescendo tanto no sentido ao interior da cidade como avançando para o mar. Com isso, Cury (2008) salienta as diferentes etapas de formação da cidade ao longo do tempo.



Figura 6 - Planta esquemática do desenvolvimento de Paraty através das linhas da costa e localização da Igreja Nossa Senhora das Dores

Fonte: Priester (2015, p. 41)

A figura 6 mostra a localização da Igreja Nossa Senhora da Dores na costa da cidade de Paraty. Diferentemente dos espanhóis, os portugueses seguiam a costa para desenvolver o traçado urbano e, no caso específico de Paraty, a partir de uma igreja, que sempre teve um efeito catalisador da atenção das pessoas. Ressalta-se, assim, que em-

bora não houvesse muitas alternativas para dimensionamento e ordenamento dos traçados e edificações, alternativas foram adotadas para surtir o mesmo efeito.

C. Pós formação do desenho urbano inicial

Assume-se, a partir da análise do estudo de caso da cidade de Paraty, que o urbanismo no Brasil tem em suas mais tenras manifestações (período de 1500 até 1700), objetivos e estratégias de ordenamento e planejamento territorial bem claras baseada nos saberes prévios de seus construtores.

Atualmente, Paraty possui o título de Patrimônio Mundial da Unesco na categoria de sítio misto, ou seja, cultural e natural, sendo um destino turístico bastante significativo no contexto nacional e isso se deve muito ao seu Desenho Urbano “desleixado”.

ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1800

Segundo Sales (2010), o urbanismo no Brasil se deu a partir da chegada da Família Real por volta de 1808. De acordo com o autor, os valores modernos europeus vieram junto com a família portuguesa. Tais conhecimentos se chocaram diretamente com os valores brasileiros de então, e Santos (1993) se refere a esse período mais como geração de cidades do que urbanização de fato. Mediante o crescimento econômico e a constante expansão do país, segundo Medeiros (2006), a produção de novos espaços gerou uma ansiedade moderna e Aracaju será explorada como exemplo deste momento:

ESTUDO DE CASO II: ARACAJU – SE

A. Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Aracaju

Fundação: 1855⁶.

Localização: Costa nordestina do Brasil.

Segundo França (2014), uma vez que a antiga capital, São Cristóvão, não comportava mais o cenário econômico e político do país, era preciso transferir a capital. Santos (2016) afirma que forças políticas pressionaram a transferência da capital para uma cidade com melhores condições territoriais, assim o escoamento do açúcar – economia do período – seria facilitado. Segundo o mesmo autor, apesar de todos os fatores positivos que impulsionaram a transferência da capital, foi necessária uma intervenção em Aracaju, uma vez que, antes de 1855, esta era apenas uma vila colonial com vielas tortuosas, pouca infraestrutura urbana e um pequeno comércio local. A partir da transferência de capital, Aracaju sofreu várias transformações e começou a formação de um desenho ur-

⁶SILVA, C. H. *Espaços Públicos Políticos e Urbanidade: o caso do centro da cidade de Aracaju*. Tese de Doutorado. Salvador, 2009.

bano definitivo.

B. Formação do Desenho Urbano

Nogueira (2004) salienta que um fator que auxiliou a implantação do novo assentamento foi sua estrutura geográfica, situada em uma planície, com áreas ventiladas, férteis e salubres. Porém, esta situação geográfica atrapalhou na questão do assentamento, uma vez que as terras eram alagadiças, pantanosas, de areais e mangues. Seus níveis topográficos eram muito baixos, o que acarretou essas condições físicas. Para vencer essas questões, segundo Santos (2016), foram precisos inúmeros aterros para tornar a planície urbanisticamente construtiva.

De acordo com Medeiros (2006), a cidade se desenvolveu mediante a um desenho baseado em um “tabuleiro de xadrez”, seguindo então um alinhamento dos terrenos e quadras, que possuíam a mesma forma e medida. Esta forma, oposta ao velho modo de projetar da cidade colonial, deixava claro a tentativa de organizar uma cidade através do traçado urbano. (NOGUEIRA, 2004)

O suposto plano urbanístico, desenvolvido pelo poder público, gerou segregação social, uma vez que a população deveria seguir os padrões urbanísticos impostos pelo plano. Porém, segundo Santos (2016), a população mais pobre não tinha condições de seguir estes parâmetros impostos, então, juntamente com o crescimento da cidade ordenada, desenvolveu-se na periferia um agrupamento desordenado, como ilustra a figura 7.

Todavia, não podemos classificar a cidade de Aracaju como um planejamento urbano, pois, segundo Medeiros (2009), o “planejamento” não pode ser julgado apenas por suas características geométricas, mas também ser caracterizado por outros aspectos temporais, como localização de edifícios e condições de zoneamento. E para Aracaju, o seu “plano urbanístico” não passou apenas de uma simples demarcação de terras e formas, de alinhamentos de ruas, uma vez que foram implantados serviços considerados básicos, como água encanada, esgoto e energia elétrica apenas no início do séc. XX. Também neste mesmo período começou o zoneamento da cidade, dividindo-a em bairros de operários, elites, comércios e indústrias

Em relação às superfícies, o plano vertical da cidade de Aracaju segue o padrão tradicional das cidades brasileiras a partir da setorização das edificações na malha urbana: edificações mais altas no centro da cidade e edificações mais baixas nas periferias. Embora a cidade tenha sido dividida em zoneamentos, seu plano urbanístico não passou apenas de uma demarcação de terras. Entretanto, esse padrão apenas ocorreu na parte planejada da cidade, visto que as áreas periféricas da mesma cresceram de forma irregular, não seguindo os preceitos do “plano urbanístico”.

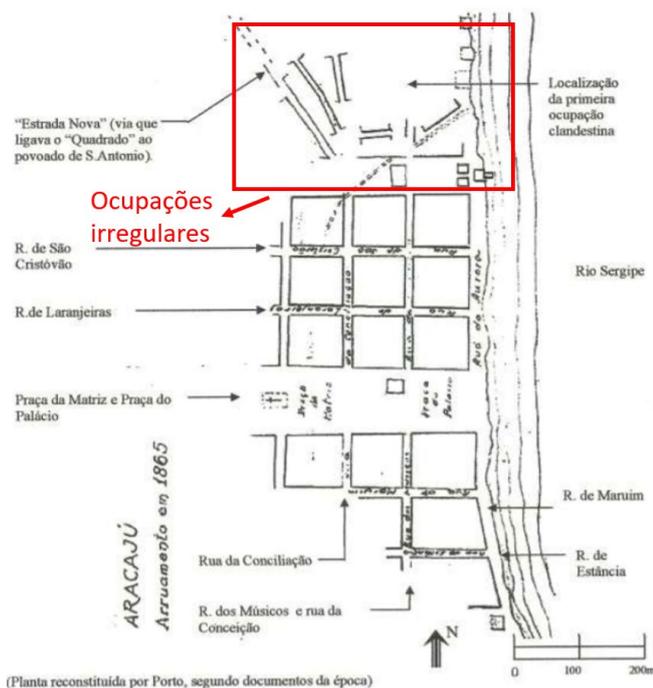


Figura 7 - Planta de Aracaju

Fonte: Nogueira (2004, p. 163)

O desenho urbano de Aracaju se deu através de sua forma, priorizando o embelezamento. Não houve preocupação com seu crescimento ininterrupto, tanto que a partir de 1930, segundo Souza (2009), ocorreu um crescimento espontâneo da cidade, que não seguia mais o curso do rio, mas sim as novas rodovias ali construídas. Diluiu-se, assim, seu desenho original.

C. Pós formação do desenho urbano inicial

Atualmente, Aracaju é considerada uma cidade turística devido à suas peculiaridades territoriais e sua localização, privilegiada, na costa do litoral nordestino. Por mais que a cidade tivesse um “plano urbanístico”, de acordo com Silva (2009), após a década de 1980 seu centro sofreu fortes processos de dispersão tanto espaciais quanto funcionais, distanciando atividades importantes, como administrativas, políticas e comerciais, para as periferias de Aracaju, não modificando a área urbana central, mas sim esvaziando-a.

ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1900

De acordo com Maricato (2000), no final do séc. XIX e no início do séc. XX começaram várias reformas nas cidades brasileiras, pensando em condições de saneamento

básico e embelezamento. Essas reformas não vieram apenas para se opor à feiura, mas também para satisfazer uma elite, lançando a base de uma fase modernista no Brasil.

Segundo Mathieu e Mello (2008), a criação de estradas ferroviárias e rodoviárias foram também fatores que colocaram o plano de interiorização em êxito. As cidades do Centro-Oeste eram planejadas com um desenvolvimento político da época, conservador, porém inovador.

Medeiros (2006) salienta que o crescimento constante dos assentamentos a partir do séc. XX fundou várias cidades, cada uma com características próprias, mas sempre advindas da influência da industrialização. Com isso, podemos tomar como base a cidade de Goiânia, um dos exemplos deste período:

ESTUDO DE CASO III: GOIÂNIA – GO

A. Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Goiânia

Fundação: 1933.

Localização: Centro-Oeste do país, em Goiás.

Segundo Mathieu e Mello (2008), nos anos de 1930 foi iniciado no Brasil a “Marcha para Oeste”, uma “campanha” para incentivar o processo de interiorização do país, e a criação de Goiânia foi o ponto central deste projeto, para tirá-la da insignificância.

Ferreira (2003) afirma que a antiga capital de Goiás, Vila Boa de Goiás, não possuía localização nem terreno ideal, além da topografia desfavorável e a economia declinando. Visto isso, a partir de discussões políticas notou-se que o ideal era transferir a capital para um local que se opunha a tudo isso e trouxesse um símbolo de desenvolvimento, infraestrutura, centro econômico, político e geográfico.

B. Formação do Desenho Urbano

Diferentemente de Aracaju, Goiânia, que se estabeleceu como capital em 1937, não foi apenas projetada em sua forma, mas também em sua função.

Segundo Medeiros (2006), a mais nova capital de Goiás desenvolveu-se em um formato de grelhas puras, um desenho de “pé-de-pato”, onde os edifícios administrativos ficavam em uma Praça Cívica, do qual saíam 3 eixos de circulação, como observa-se na figura 8 – mesmo modelo utilizado no desenho urbano de Versailles.

O projeto de Atílio Côrrea Lima foi inspirado nas 4 funções da cidade (habitar, trabalhar, recriar e circular), os postulados do modernismo definidos por Le Corbusier na Carta de Atenas⁷. (FERREIRA, 2003). Porém, o projeto sofreu várias alterações.

⁷Segundo Galbieri (2008), a Carta de Atenas faz ponderações sobre as habitações, o trabalho, o lazer, a circulação e o patrimônio histórico, considerando também a divisão de área da cidade, como áreas residenciais, industriais, trabalhistas e de lazer, propondo uma setorização e planejamento do uso e ocupação do solo.

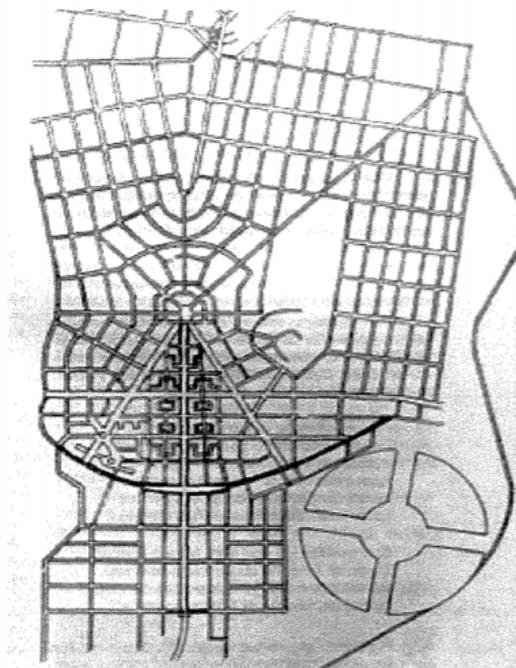


Figura 8 - Plano de Atílio para a cidade de Goiânia

Fonte: FERREIRA (2003)

Segundo Manso (2001, apud Costa *et al*, 2012), seguindo o novo modelo urbanístico, a cidade foi dividida em setores de atividade (comercial, residencial, institucional, industrial) e o plano urbanístico dividido em especificamente 5 partes: o Centro Cívico (abrigoando os edifícios públicos); o Centro Comercial (com vias e quadras de larguras ideais para suportar o alto fluxo); áreas Urbanas e Suburbanas; Zonas Residenciais (destacando a segregação em subáreas mais abastadas e menos favorecidas – visto que as classes de menor aquisição ficavam próximas às zonas industriais); e, por fim, a Zona Industrial, próxima à construção de estradas de ferro. No plano urbanístico de Goiânia as áreas verdes são bem demarcadas. A Praça Cívica, como exemplo, foi projetada acomodando jardins, valorizando a circulação de carros e criando corredores de árvores que, unidas, criam uma grande massa caracterizando, assim, o plano de teto (superfícies que encobrem o céu) da cidade.

A partir da divisão do plano urbanístico, pode-se notar que atualmente os planos verticais, ou seja, as fachadas (pensando especificamente nos gabaritos predominantes – alturas das edificações – da cidade) são marcados por uma variação de edifícios com gabarito alto (considerados neste estudo acima de 10 pavimentos) e baixo (considerado neste de até 4 pavimentos) de maneira esparsa pelo território. Ainda sobre os planos verticais, nota-se que, predominantemente nos grandes eixos e áreas centrais, a presença de edificações de gabarito alto é comum, enquanto os gabaritos baixos estão localizados nas periferias da cidade.

Segundo Ferreira (2003), em 1934, o plano urbanístico de Goiânia foi posteriormente assumido por Jerônimo Coimbra Bueno e Armando Augusto de Godói, e assim, passou-se a prever seu crescimento criando-se as cidades satélites e readaptando os bosques e jardins, formando um anel em torno da mesma.

O autor salienta que Godói inspirou-se nas cidades jardins de Howard (1898) para a concepção da nova capital ao alargar avenidas e expandir espaços verdes e espaços livres. O projeto continha também divisão de setores: Centro, Norte, Sul, Setor Leste e Setor Oeste.

Alves e Chaves (2007) argumentam que a segregação social da cidade apenas aumentou com o passar dos anos. As aglomerações urbanas acabaram tomando conta do território e, a partir disso, vários loteamentos irregulares no entorno da cidade, contrapondo-se ao desenho original e acentuando cada vez mais a desigualdade social.

C. Pós formação do desenho urbano

Apesar de Goiânia ser uma cidade planejada, de acordo com Santos e Oliveira, 2013, a mesma convive com diversos problemas mediante ao seu crescimento. A cidade convive com espaços periféricos que não seguem o mesmo desenho do centro, além disso, esses novos espaços carecem de infraestrutura básica, de asfalto, saúde, educação, transporte público, entre outros diversos serviços que são necessários para o desenvolvimento da vida humana da cidade.

ESTUDO DE CASO IV: CURITIBA – PR

A. Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Curitiba

Fundação: 1940

Localização: Região Sul do Brasil

Em meados de 1650, uma expedição foi formada pela Corte Portuguesa na região de Curitiba para encontrar ouro e metais. De acordo com Peterlini (2012), a futura cidade se consolidava com alguns habitantes e um pequeno comércio local.

Em 1721, foram instalados os primeiros Órgãos da Coroa Portuguesa e as primeiras regras urbanas, entretanto, pouco se sabe sobre vida urbana colonial de Curitiba. Pode-se notar pouquíssimas transformações no desenho urbano de Curitiba a partir de 1889, com a Proclamação da República, mas as mudanças significativas, e que transformariam a cidade de Curitiba no que é atualmente, começaram na metade do século XIX.

B. Formação do Desenho Urbano

Apesar de Curitiba ter sido construída no período colonial e, por essa razão, ter nascido em torno de uma igreja matriz e apresentar uma organização a partir de uma malha urbana orgânica – seguindo os traçados topográficos, característicos do domínio português (CAROLLO, 2002) – seu planejamento e ordenamento urbano foi concebido em torno de 1940, pelas mãos do arquiteto francês Alfred Agache.

Carollo (2002) afirma que os primeiros avanços urbanos de Curitiba começaram em torno do final do séc. XIX e início do séc. XX, utilizando de técnicas para solucionar problemas comuns da época, como saneamento, circulação de pessoas e veículos e iluminação. Segundo Del Rei e Siembieda (2015), a remodelagem da cidade se deu por conta da explosão populacional, sendo necessário reestabelecer e implantar novos lugares, equipamentos urbanos e serviços básicos para a população, como transporte público e saneamento.

Carmo (2012) salienta que Curitiba, assim como muitas outras cidades brasileiras, possuía uma segregação social, deixando algumas zonas sem recursos básicos. Para melhor desenvolvimento e crescimento, a cidade demandava um plano urbanístico que ordenasse as ruas e caminhos que, em sua maioria, apresentavam descontinuidade além das esquinas tortuosas.

Segundo Carmo (2012), diferente de outras cidades, o plano urbanístico de Curitiba não ficou apenas no papel. Devido ao seu constante crescimento populacional, foi primordial para a cidade a aplicação do plano e a remodelagem da mesma, incluindo construções de praças e avenidas, além do melhoramento em relação ao escoamento de águas pluviais.

Agache, segundo Carmo (2012), elaborou um coerente traçado urbano para que não houvesse problemas de congestionamentos e desordem das construções, além de projetar praças e lugares onde ficariam os serviços e lazer. O sistema viário previa avenidas desenhadas de modo radial, apontando sempre para o centro da cidade, sempre arborizado, definindo seu plano de teto.

De acordo com Del Rei e Siembieda (2015), o Plano Diretor desenvolveu “cinco eixos estruturais” de transporte que se irradiava do centro da cidade, direcionou a população para as “periferias”, canalizando o crescimento populacional. As áreas verdes eram bem planejadas, conforme o projeto urbanístico e sua execução, uma vez que cada 49m² de espaços verdes correspondia a um habitante na cidade. Segundo os mesmos autores, o Plano Diretor foi desenvolvido juntamente ao projeto urbanístico da cidade, porém acabou se diferenciando em alguns pontos do que era previsto no projeto de Agache, no que concerne ao desenvolvimento do desenho urbano. O Plano Diretor visava o crescimento populacional de forma radial na cidade, saindo do centro da cidade – e não

entrando, conforme projeto – e indo para suas extremidades. O Plano Diretor visava o gerenciamento e acompanhamento do progresso da cidade, uma vez que esta teve um crescimento populacional muito rápido em um curto período.

O plano urbanístico da cidade se estruturou a partir de 3 pilares importantes: transporte, sistema viário e uso do solo. Analisando-se o Skyline da cidade de Curitiba, nota-se uma grande verticalização em áreas centrais e específicas da cidade, enquanto ao redor predomina-se o gabarito baixo (abaixo 4 pavimentos). Desta forma percebe-se que o plano de teto da cidade (superfícies que cobrem o céu) apresenta acentuada disparidade além de haver grandes áreas livres (onde localizam-se os parques da cidade que não possuem uma massa vegetativa muito densa).

Em torno de 1965, o plano de Agache para Curitiba acabou ficando desatualizado em que a empresa SERETE, com a participação de Jorge Wilhelm, Arquiteto e Urbanista, desenvolveu um novo processo de desenvolvimento da cidade, saindo da sua base de sistema radial, no centro da cidade, e fazendo-a crescer de forma linear, em toda sua periferia. (PEICHÓ, et al, 2016)

Portanto, nota-se aqui que a cidade de Curitiba teve um ótimo desenvolvimento, sem segregação social e seguindo os preceitos da sustentabilidade. Entretanto, com o crescimento da população, viu-se que não era mais possível seguir os planos de Agache para Curitiba, sendo então necessária a intervenção do desenho do sistema viário para que a cidade pudesse acompanhar seu crescimento.

C. Pós formação do desenho urbano inicial

Atualmente, Curitiba acumula prêmios e distinções por apresentar um potencial de crescimento homogêneo e sem segregação. A cidade, em 2020, ganhou o primeiro lugar no ranking de urbanismo brasileiro no *Connected Smart Cities*, apresentando maior homogeneidade na distribuição de saneamento básico e investindo constantemente na educação, moradia e transporte para a população. (OLIVEIRA, 2019)

É importante salientar também que, segundo Rechia (2005), a cidade é um modelo positivo sobre o planejamento urbano territorial, visto que contempla questões sociais, econômicas, ecológicas, tendo uma relação entre cidade, natureza e lazer. Tudo isso se deu por conta da gestão política-urbana de Jaime Lerner, que enfatizou essas questões acima citadas, trazendo para Curitiba um sinônimo de cidade ideal, ecologicamente correta e de constante integração.

ESTUDO DE CASO IV: BRASÍLIA – DF

A. Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Brasília

Fundação: 1960.

Localização: Centro-Oeste do país.

Como Goiânia, Brasília também surgiu meio a uma antiga ideia de interiorização do país, trazendo a capital do litoral brasileiro para o Planalto Central. Brasília é também uma cidade referência por sediar o urbanismo modernista aplicado fidedignamente em solo brasileiro.

De acordo com Mata (2014), a transferência da sede do Governo para a região central do país seria vantajosa, uma vez que potencializaria as riquezas naturais, centralizaria as questões políticas e aumentaria a densidade demográfica, dando maior desenvolvimento econômico, cultural e territorial ao centro do país.

Inaugurada em 1960, Brasília foi, segundo Mata (2014), uma etapa do processo histórico do Planalto Central. É importante ressaltar que na região atual onde Brasília está localizada já havia uma aglomeração desordenada e insipiente, o conjunto do solo foi a junção de núcleos urbanos chamados Planaltina e Brasilândia (que foram utilizadas como cidades satélites) com várias fazendas que já existiam ao seu redor, criando assim um “mosaico morfológico” (KOHLSDORF, et al, 1985, *apud* DEL RIO, SIEMBIEDA, 2015, p. 39).

Brasília trouxe planejamento, acessibilidade e qualidade de vida para a região, além de uma grande projeção internacional do país. Porém, se analisarmos Brasília em seu contexto pós-moderno, pode-se notar duas cidades diferentes, a cidade do plano-piloto e as cidades satélites, excluídas do planejamento.

B. Formação do Desenho Urbano

Para o planejamento da cidade de Brasília foi aberto um concurso público e dentre os 26 projetos apresentados o que mais se destacou foi o de Lúcio Costa. Segundo Silva (1972), o plano consistia no desenvolvimento da cidade a partir de um traçado simples, formando um sinal de Cruz, ou X, símbolo que representa a fixação do homem a terra. Segundo o autor, cria-se então dois eixos perpendiculares: o eixo monumental, sentido Leste-Oeste, onde localiza-se a área institucional; e o eixo rodoviária, sentido Norte-Sul, formado pela Asa Sul e Asa Norte, compostas pelas superquadras residenciais, áreas comerciais e de lazer, com escolas, mercados, igrejas, entre outros equipamentos urbanos.

De acordo com Brito (2010), o planejamento da cidade foi um ideário urbanístico, com uso predominantemente de sistemas para facilitar a circulação de veículos, portanto, Lúcio Costa utilizou em seu projeto técnicas rodoviárias facilitando passagem dos carros e permitindo tráfego contínuo. O eixo longitudinal (rodoviário) permite o fluxo mais intenso de carros; e vias laterais, paralelas as centrais, para o tráfego local; juntamente a essas, outras vias foram traçadas perpendicularmente para facilitar o fluxo local de carros. (SILVA, 1972)

No Eixo Rodoviário encontram-se as superquadras, conceito utilizado por Lucio Costa para facilitar a distribuição de blocos residenciais. De acordo com Silva (1972), as quadras possuíam comprimento e largura igual e uma faixa arborizada em seu entorno e, além disso, o gabarito era limitado, tendo no máximo 6 pavimentos sob pilotis. Nota-se, assim, que o plano vertical (fachada) apresenta um padrão e no entorno das superquadras estão posicionadas as coberturas vegetais, que se comportam como plano de teto e permitem a permeabilidade do solo.

No Eixo Monumental está situado o setor administrativo Federal e local, cultural, esportivo, industrial e comercial, e onde também está localizada a Praça dos Três Poderes, composta pelo Congresso Nacional (poder executivo), Supremo Tribunal Federal (poder judiciário) e o Palácio do Planalto (poder legislativo). (SILVA, 1972). Aqui pode-se notar também o plano de chão que demonstra o equilíbrio entre os poderes – formando um desenho de triângulo na malha urbana.

Segundo Kubitschek (2000), a Catedral localiza-se na Esplanada, que possibilita maior visibilidade do edifício.

A esplanada prossegue até o cruzamento dos dois eixos urbanísticos, Eixo Monumental e Eixo Rodoviário, onde localiza-se a plataforma rodoviária, funcionando como coração da cidade.

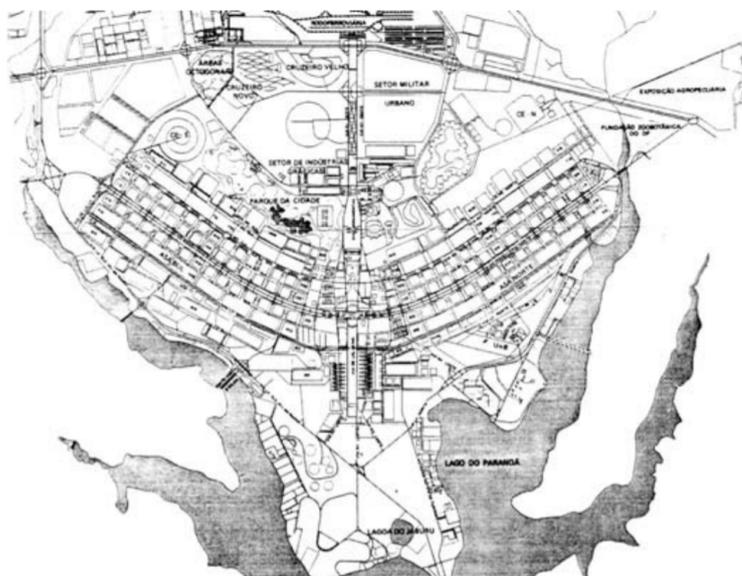


Figura 9: Plano Piloto de Brasília.

Fonte: NOGUEIRA (2004, p. 141)

Na parte inferior a plataforma segue uma via de mão única, seguindo de forma espreada até se nivelar com a rodovia, que fornece acesso a setores distintos, como co-

merciais, bancários, escritórios, entre outros. (SILVA, 1972)

Posto isso, constata-se que desde o início Brasília é organizada de maneira lógica, objetiva e clara. Porém, de acordo com Mata (2014), apesar de Brasília ter sido planejada, seu desenvolvimento também apresentou problemas, como, por exemplo, a não previsão de que seus primeiros moradores seriam os construtores que ajudaram a levantar seu Plano Piloto: os candangos.

A cidade era um “projeto para todos”. Porém, como todo planejamento, a segregação de classes foi inevitável. As cidades satélites testemunham isso, através dos seus grandes aglomerados ao redor de Brasília. Segundo Fonseca e Neto (2001, apud Mata, 2014), as cidades satélites nasceram de um projeto urbanístico, mas não de um planejamento, ou seja, estavam previstas, porém não haviam sido projetadas no Plano Piloto.

De modo geral, o Plano Piloto de Brasília previa uma adaptação de territórios já existentes no local e uma setorização da cidade. Entretanto, o Plano foi se adaptando até atingir sua forma atual. Apesar das superquadras preverem, além de moradias, também espaços comerciais, lazer e esportivos, a divisão dos dois eixos acaba trazendo uma segregação à cidade e seus moradores acabam dependendo quase que exclusivamente de transportes públicos ou particulares para se locomoverem ao decorrer do plano da cidade.

Diante do exposto, pode-se notar que Brasília, como salientado por Ghel (2015), é para ser vista do alto e de fora, ou seja, o espaço urbano é grande demais, nada convidativo e está concentrado exclusivamente na maior escala.

C. Pós formação do desenho urbano inicial

De acordo com Menezes (2008), a cidade de Brasília sofreu várias críticas, como a “cidade sem rua” ou rotulando-a como “feira de automóveis”. Entretanto, com o passar dos anos, a cidade foi se desenvolvendo e sua vegetação arbórea preencheu todo o espaço urbano, sombreando seus caminhos e fechando os horizontes que antigamente eram taxados como áreas vazias, possibilitando, assim, o usufruto dos espaços livres. A cidade é denominada como “feira de automóveis” devido à sua falta de delimitação dos espaços destinados aos pedestres, prevalecendo, desta forma, as críticas, definindo a Brasília como uma cidade para carros.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

No decorrer da pesquisa notou-se que o ordenamento territorial brasileiro na época colonial priorizou as questões de segurança e defesa da costa brasileira, projetando de forma irregular os traçados das vias e quadras, como ocorreu em Paraty.

Com o passar dos tempos, observou-se, através da análise da linha cronológica,

uma readequação não apenas voltada às lógicas territoriais, mas preocupações no âmbito social, cultural, político e econômico, que foram fatores incorporados ao desenho urbano e ao planejamento territorial das cidades. O fator econômico apresentou-se como um dos pontos mais relevantes neste contexto de atração para criação das cidades e de sua organização.

Seja no traçado irregular de Paraty, ordenado em Aracaju ou radial em Goiânia, a complexidade das questões que guiam e definem a forma delas, tais quais as conhecemos, contemplam as especificidades de cada cidade. Aracaju, Goiânia e Brasília apresentam a setorização como características importantes e isso revela que tais cidades foram construídas, tendo como pressuposto, o urbanismo modernista, que se apoia na Carta de Atenas e que inspirou o ordenamento e planejamento territorial das duas.

Neste sentido, de acordo com Lang (2005, *apud* Vicente Del Rio e William Siembieda, 2015), o desenho urbano das cidades brasileiras se afastava de seu perímetro original, tendo sempre que recorrer a espaços criados posteriormente a um planejamento que era preciso ser “encaixado” nesse contexto. Como exemplo, podemos citar as cidades satélites de Brasília.

Observou-se, também através das análises dos Estudos de Caso, que apesar dos diversos modelos e objetivos que lideraram as tomadas de decisões no campo do ordenamento territorial no Brasil, as cidades brasileiras aqui analisadas foram se desenvolvendo de acordo com os saberes de cada época através de uma relação estreita com a conformação do local. Observa-se, assim, que o campo do urbanismo, enquanto campo do saber e prática, é vasto, complexo e que, em seu processo de atualização, demanda revisão constante.

Outro fator observado é que as decisões sobre o território são também resultado de expectativas que motivam e nutrem, almejando uma realidade inalcançada e complexa. Isso acontece porque a cidade é um organismo vivo que se atualiza a todo momento e, por essa razão, as mudanças no desenho da cidade sempre irão ocorrer e novos planos e diretrizes deverão ser criados para organizar a cidade novamente diante das novas demandas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatou-se, portanto, que por se tratar de uma ciência humana por natureza, o Urbanismo – aqui entendido como todos os estudos que contemplam cidade em sua totalidade - tal qual seu criador, o homem, tem em sua raiz mais profunda contradições, complexidades e dinâmicas que lhe atribuem um caráter dinâmico, uma natureza vibrante, que se atualiza constantemente, impossibilitando, portanto, o cerceamento e definição pré-estabelecida, de qualquer forma ou natureza.

Nota-se também que fatores como questões socioeconômicas, físicas e políticas interferem no processo de construção do cenário urbano que se dá ao longo de grandes períodos. Desta forma, para entender a cidade, enquanto criação direta do homem, é preciso entender mais sobre o homem, sendo esta a segunda questão mais importante no processo de construção de um cenário urbano, ficando atrás apenas das características físico territoriais na qual a cidade estará localizada.

Essa análise se mostrou importante no sentido de gerar reflexões, estudos e discussões acerca do espaço urbano no sentido de avançar nas proposições e conhecimentos para maior entendimento conceitual e metodológico sobre a ciência do urbanismo.

O estudo do Urbanismo se mostrou volátil, rico e dinâmico, tal qual a cidade e seu criador, o homem, em especial o arquiteto e urbanista que atua diretamente nesta área trabalhando com equipes multidisciplinares. Notou-se, primordialmente, que a construção da realidade humana demanda e aponta para a necessidade de atualização contínua, tanto deste campo do saber quanto do profissional que atua nesta área.

REFERÊNCIAS

ABBUD, B. **Criando Paisagens: Guia de trabalho em Arquitetura Paisagística**. São Paulo: Editora Senac, 2008.

ALVES, T. M.; CHAVEIRO, E. F. **Revista Geografica Acadêmica** v.1 n.1, p. 95- 107.

BARATTO, R. 10 Razoes por que uma cidade precisa de planejamento urbano. In: **Archdaily**. [S.l.], 15 mar. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-174761/10-razoes-pelas-quais-uma-cidade-precisa-de-planejamento-urbano>. Acesso em: 28 mar. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010. **Regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo; cria o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs; e dá outras providências**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil: seção 1, Brasília, DF, n. 792, p. 1, 31 dez. 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12378.htm#art68. Acessado em: 15 fev. 2021.

BRITO, J. **De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

BURNETT, C. A. A sulanca no cenário da “Revolução Industrial” Brasileira. *Revista Labor: Fortaleza*, v. 1, n. 19, p. 116-132, jan./jul. 2018. Disponível em: http://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/38416/1/2018_art_aburnett.pdf. Acessado em: 26 mar. 2021.

CAPONERO, M; GIRALDI, R.; LEITE, E. Paraty, patrimônio mundial da Unesco: preservação da história, da memória, da cultura e da biodiversidade. **Revista Confluências Culturais**. Joinville: Editora Univille, Vol. 8, N. 2, setembro 2019, p. 42-53.

CARMO, J. C. B. Alfred Agache e seu plano para Curitiba: técnicas, institucionalização e o início do discurso da cidade planejada. **URBANA: Revista Eletrônica do centro Inter-**

disciplinar de Estudos sobre a Cidade. Vol. 4, N. 01, jan./ jun. de 2012.

CAROLLO, B. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão de urbanismo**. 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2002. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/3240?show=full>. Acesso em: 15 dez. 2020.

CAU/BR. **Manual do Arquiteto e Urbanista** / Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil. 2ª ed. – Brasília: CAU/BR, 2015.

CURY, I. **O estudo morfológico de Paraty: no contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

FERREIRA, A. **A compreensão do lazer no planejamento urbano de Goiânia: aproximações históricas**. Tese de Mestrado – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2003.

FRANÇA, V. **Diagnóstico da cidade de Aracaju**. Prefeitura Municipal de Aracaju, Aracaju, 2014.

GEHL, J. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONSALES, C.H. Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2. **Vitruvius: Arqutextos**. São Paulo. N. 059.04, ano 05, abr. 2005. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/05.059/473>. Acesso em: 03 ago. 2020.

GOUVÊA, L. A. **Cidadevida: Curso de desenho ambiental urbano**. São Paulo: Nobel, 2008.

HOLANDA, S. **Raízes do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

IPHAN. **Histórico de Paraty**. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1510/>. Acessado em: 03 fev. 2020.

KUBITSCHKEK, J. **Porque construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

LACERDA, N. O campo do Planejamento Urbano e Regional: da multidisciplinaridade à transdisciplinaridade. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**. Recife: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2013.

LAMAS, J. **Morfologia Urbana e Desenho da cidade**. São Paulo: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LIMA, J. A. Urbanismo como ciência, técnica e arte: sua política e sua proteção legal. **Vitruvius: Arqutextos**. São Paulo. N. 027.04, ano 03, ago. 2002. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/03.027/760>. Acesso em: 03 fev. 2020.

LIMA, L. Dossiê: **Festa do Divino Espírito Santo da cidade de Paraty/RJ**. IPHAN, 2010. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie_festa_divini_Paraty.pdf. Acesso em: 05 mai. 2020.

LOPES, L. Quanto mais forem os caminhos mais descaminhos haverás. Notas sobre o Caminho do Ouro em Paraty. **Boletim Informações Fipe**. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2016, N. 436, p.53-56.

MASCARÓ, J. L. **Loteamentos Urbanos**. Masquatro Editora, Porto Alegre, 2005.

MATA, W. **A produção do espaço urbano no Distrito Federal: da construção de Brasília à expansão urbana de Planaltina/DF – o viés histórico-social**. Tese de Mestrado em Geografia – Universidade de Brasília. Brasília, 2014.

MATHIEU, M; MELLO, A. Gestão ambiental urbana, diferente em cidades planejadas? o caso de tres cidades brasileiras. **Confins**. N. 4, novembro 2008. Disponível em: < https://www.researchgate.net/profile/Neli_Mello_Thery/publication/30457337_Gestao_ambiental_urbana_diferente_em_cidades_planejadas_O_caso_de_tres_cidades_brasileiras/links/00b495222e298c595b000000/Gestao-ambiental-urbana-diferente-em-cidades-planejadas-O-caso-de-tres-cidades-brasileiras.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2020.

MEDEIROS, V. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. Tese de Doutorado – Universidade de Brasília. Brasília, 2006.

MENEZES, M. R. **O lugar do pedestre no plano piloto de Brasília**. Tese de Mestrado em Desenho Urbano. Brasília, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/2779>. Acesso em: 30 abr. 2021.

MOREIRA, F. D. Urbanismo e modernidade: Reflexões em torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 9, n. 2, p. 95-114, nov. 2007. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/184>. Acesso em: 12 jan. 2021.

MOREIRA, H. F. **O Plano Diretor e as Funções Sociais da Cidade**. Trabalho de Conclusão de Curso – CPRM Serviço Geológico do Brasil. Rio de Janeiro, 2008.

MOTTA, M. Sesmarias e o Mito da Primeira Ocupação. **Justiça e História**. Porto Alegre: Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, Vol. 4, N. 7, março 2004, p. 2-14.

NOGUEIRA, A. **Análise sintático-espacial das transformações urbanas de Aracaju (1855-2003)**. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2004.

NUNES, B.; COSTA, A. Distrito Federal e Brasília: dinâmica urbana, Violência e heterogeneidade social. **Cadernos Metrópole**. [S.l.], N. 17, fev. 2012. ISSN 2236-9996. Disponível em: <<http://ken.pucsp.br/metropole/article/view/8762>>. Acesso em: 17 mai. 2020.

OLIVEIRA, T. Planejamento urbano de Curitiba é o melhor do Brasil, aponta ranking. HAUS. **Gazeta do Povo**. 10 out, 2019. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/planejamento-urbano-de-curitiba-e-o-melhor-do-brasil-aponta-ranking-2019/>. Acessado em: 27 abr. 2021.

PAES, M. T. Dossiê: Trajetórias do patrimônio cultural e os sentidos dos seus usos em Paraty (RJ). **Resgate - Revista Interdisciplinar de Cultura**. Campinas: Universidade Estadual de Campinas – Sistema de Bibliotecas, Vol.23, N.30, jul./dez. 2015, p. 105-118.

PEICHÓ, A. S., et al. A (trans)formação da malha urbana de Curitiba: Uma análise sintática. 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável Contrastes, Contradições e Complexidades – **Pluris**. Maceió, out. 2016.

PRIESTER, M. **Os olhares sobre o bairro histórico de Paraty/RJ**: Análise de Intervenções na Arquitetura Civil e no Espaço Público. Tese de Mestrado – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, 2015.

RECHIA, S. Espaço e planejamento urbano na sociedade contemporânea: políticas públicas e a busca por uma marca identitária na cidade de Curitiba. **Revista Movimento**. Porto Alegre, V. 11, N. 3, set./dez. 2005, p 49-66.

REIS FILHO, N. **Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

ROVATI, J. Urbanismo versus Planejamento Urbano. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**. Salvador: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, Vol.15, N. 1, maio 2013, p. 33-35.

SALES, T. Práticas Urbanísticas e Preservação Patrimonial no Brasil. **Revista Crítica Histórica**. Alagoas: Programa do Pós-Graduação de Alagoas – Mestrado da Universidade Federal de Alagoas, Vol. 1, N. 2, dezembro 2010, p. 242-253.

SANTOS, B. **Urbanização e clima urbano do bairro Atalaia na cidade de Aracaju/SE**. Tese de Mestrado em Geografia – Universidade Federal de Sergipe. São Cristóvão, 2016.

SANTOS, G., OLIVEIRA, M. A. Os desdobramentos do Planejamento Urbanístico de Goiânia. **Revista Espaço Livre**. Vol. 8, N. 15, jan./jun., 2013. Disponível em: <https://re-delp.net/revistas/index.php/rel/issue/view/62>. Acessado em: 30 abr. 2021.

SILVA, C. H. **Espaços Públicos Políticos e Urbanidade**: o caso do centro da cidade de Aracaju. Tese de Doutorado. Salvador, 2009.

SILVA, E. **História de Brasília**: um sonho, uma esperança, uma realidade. Brasília: Editora Brasília, 1972.

SIMÕES JUNIOR, J. Paradigmas da urbanística ibérica adotados na colonização do continente americano. **Arquitextos**. São Paulo: Vitruvius, Ano 13, N. 148.06, setembro 2012. Disponível em: <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.148/4505>>. Acesso em: 12 mar. 2020.

SOLLERO LEMOS, I. **Os interiores dos quarteirões**: de Cerdà ao 22@. Tese de Mestrado em Desenho Urbano: em Arte, Cidade, Sociedade – Universitat de Barcelona. Barcelona, 2011.

SOUZA, B. **Desenvolvimento regional e gestão metropolitana**: reflexões a partir da Política Habitacional na região metropolitana de Aracaju. Tese de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais. São Cristóvão, 2009.

SOUZA, M. L. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. **Geotopos**: Revista Geográfica em Atos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002, 560p. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/view/7629/pdf>. Acesso em: 15 fev. 2021.

SPOSITO, M. E. **Capitalismo e Urbanização**. Editora Contexto, São Paulo, 1988.

TRANSDISCIPLINAR. *In*: **Dicionário Aurélio**. 5. ed. Curitiba: Editora Positivo, 2010.
Aplicativo. Disponível em: https://play.google.com/store/apps/details?id=br.com.editorapositivo.aurelio&hl=pt_BR&gl=US. Acesso em: 18 mar. 2021.

WALL, E. **Desenho Urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.