

risco.

revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo
instituto de arquitetura e urbanismo iau-usp

17_1



Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo

Publicação Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (IAU-USP)

Volume / Número v17 n1 - primeiro quadrimestre de 2019

ISSN 1984-4506 (*on line*)

Periodicidade quadrimestral

Instituto de Arquitetura e Urbanismo Diretor: Prof. Associado Miguel Antônio Buzzar

Universidade de São Paulo Reitor: Prof. Titular Vahan Agopyan

Conselho Editorial Adauto Lúcio Cardoso (UFRJ,BR); Adrián Gorelik (UNQ,AR); Alberto Sato (UNAB,CL); Andrea Pane (UNINA,IT); Antonio Baptista Coelho (LNEC,PT); Arturo Almandoz (USB,VE); Aurelia Michel (Univ.Paris-Diderot,FR); Beatriz Piccolotto Siqueira Bueno (USP,BR); Carlos Alberto Ferreira Martins (USP,BR); Carlos Antônio Leite Brandão (UFMG,BR); Carlos Roberto Monteiro de Andrade (USP,BR); Claudia Costa Cabral (UFRG,BR); Daniele Vitale (Politecnico di Milano,IT); Fernando Luiz Lara (UT,US); Georges Dantas (UFRN,BR); Irã Taborda Dudeque (UTFPr,BR); Jaelson Bitran Trindade (IPHAN,BR); João Masso Kamita (PUCRio,BR); Joubert José Lancha (USP,BR); Manoel R. Alves (USP,BR); Miguel Buzzar (USP,BR)

As atribuições deste Conselho referem-se à gestão e execução da linha editorial da revista, à definição de aportes e temas, ao estabelecimento das seções, a decisões sobre os artigos a serem publicados, à definição dos pareceristas, das obras a serem objeto de resenhas e dos autores destas.

Editor Tomás Antonio Moreira (IAU-USP) | **Editor Adjunto** Francisco Sales Trajano Filho (IAU-USP)

Secretaria Editorial Anna Laura Pereira Rossi (mestranda IAU-USP), Wesley da Silva Medeiros (doutorando IAU-USP) | **Projeto Gráfico** David Sperling, José Eduardo Zanardi | **Produção e Editoração Eletrônica** José Eduardo Zanardi | **Apoio Técnico** Centro de Produção Digital (CPDig-IAU/USP)

Capa Imagem (gentilmente cedida pelo autor): O instigante jogo de reflexos no espelho d'água sobre o auditório do Museu dos Coches. Fonte: fotografia de Ivo Renato Giroto, 2018. Projeto gráfico: José Eduardo Zanardi.

Apoio A Revista Risco é apoiada pelo "Programa de Apoio às Publicações Científicas Periódicas da USP"

Bases Indexadas A Revista Risco encontra-se indexada na "Actualidad Iberoamericana", "ARLA - Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura", "BASE - Bielefeld Academic Search Engine", "DOAJ - Directory of Open Access Journals", "SJIF - Scientific Journal Impact Factor"; "Latindex - Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal", e "MIAR - Matriz de Información para el Análisis de Revistas".

Contato Instituto de Arquitetura e Urbanismo - IAU-USP, Av. Trabalhador São-carlense n. 400, São Carlos SP, CEP 13566-590 (16) 3373-9312 Fax: (16) 3373-9310 risco@sc.usp.br

| | | |
|---------------------|-----|---|
| __aparte | 4 | Habitação e habitat camponês em debate no IAU-USP O 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista João Marcos de Almeida Lopes, Akemi Ino |
| __editorial | 10 | Editores Tomás Antonio Moreira, Francisco Sales Trajano Filho |
| __artigos e ensaios | 12 | A cidade caracterizada por seus espaços livres Nayara Cristina Rosa Amorim, Glauco de Paula Coccozza |
| | 24 | Subúrbio moderno, utopia burguesa Reflexões sobre a modernização de São Paulo e a suburbanização do Morumbi Anderson Dall'Alba |
| | 47 | Os conjuntos-bairros e a expansão do espaço intraurbano de Fortaleza Rérisson Máximo |
| | 64 | Reflexões sobre a habitação social contemporânea: uma proposta metodológica Eliane Constantinou, Letícia Bettio Machado |
| | 83 | O conjunto Jardim Ana Rosa e o Weissenhofsiedlung: aproximações Sergio Luís Abrahão, Mirthes Ivany Soares Baffi |
| | 106 | Discursos transatlânticos: diálogos entre o Cais das Artes e o Museu dos Coches, de Paulo Mendes da Rocha Ivo Renato Giroto |
| | 126 | Metrópoles beduínas Guilherme Kujawski |

Habitação e habitat camponês em debate no IAU-USP

O 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista*

João Marcos de Almeida Lopes, Akemi Ino**

A cidade não se configura só pelo que ela é, mas também pelo que ela não é. O olhar da arquitetura, acomodado a uma abordagem sedimentada por uma visão de urbanismo autocentrado nas estruturas essencialmente urbanas, nos faz reduzir a noção de território, de moradia, de habitat e de cidadania aos limiões dados pelo que nos acostumamos a chamar de cidade. No entanto, como nos lembram Marx e Engels, o campo e a cidade tramam, senão a primeira, uma das mais importantes contradições dialéticas da história da civilização (Marx; Engels, [1845-1846] 2007, p.52). O 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista, sediado no Campus da USP em São Carlos nos dias 28 e 29 de março de 2019, arriscou transpor tais limiões, lidar com essa contradição e, para além do perímetro urbano, chegar aos territórios habitados da *não-cidade*.

Organizado pelo Grupo de Pesquisa em Habitação e Sustentabilidade (Grupo HABIS/IAU-USP) com o apoio do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP, o evento integra um conjunto de ações mobilizadas pelo grupo que, desde o início dos anos 2000, vem dedicando esforços para debater e analisar o tema da habitação e do habitat rural no campo da arquitetura e do urbanismo, seja por meio do ensino e da pesquisa, como também por atividades de extensão, de formação complementar e através da organização de eventos científicos.

Apesar de ser esta sua primeira edição, este *Seminário Regional do Habitat Rural* reverbera o acúmulo do Grupo HABIS, consolidado na organização, junto a outros parceiros, das duas últimas edições do *Colóquio Habitat e Cidadania* – evento de abrangência nacional e pioneiro no debate sobre habitação rural no país¹. Mas, diferentemente dos *Colóquios Habitat e Cidadania* – que têm por princípio congregar acadêmicos, movimentos sociais e assessores técnicos nos debates teóricos e práticos em torno de experiências em habitação e habitat rural – este *Seminário* se propôs a uma tarefa diferente.

* Participaram ativamente da elaboração deste texto as pesquisadoras Cecília Lenzi, Fernanda Seleguim e Mathilde Teixeira Col, assim como os pesquisadores Angel Castañeda Rodriguez e Rodolfo Sertori.

** João Marcos de Almeida Lopes é Arquiteto e Urbanista, professor do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo IAU-USP, ORCID: <<https://orcid.org/0000-0001-9999-2473>>; Akemi Ino é Engenheira Civil, professora do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo IAU-USP, ORCID: <<https://orcid.org/0000-0002-5362-4242>>.



Figuras 1 e 2: Imagens do 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista - 2019. Fonte: fotografias de Paulo Victor Souza Ceneviva, edição de Angel Castañeda Rodriguez.

¹ A primeira edição do Colóquio Habitat e Cidadania foi realizada em 2006 no Rio Grande do Norte, e foi organizada pelo Grupo de Estudos de Reforma Agrária e Habitat (GERAH) da UFRN sob coordenação da profa. Amadjá Henrique Borges. A segunda edição ocorreu em 2011 em São Carlos e foi organizada pelo GERAH-UFRN, pelo Grupo HABIS e pela USINA CTAH. A terceira e última edição ocorreu em 2015 em Brasília, e foi organizada pela mesma equipe da segunda edição, à qual se somou o grupo *Periférico* da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB.

² Esta pesquisa (nº processo 461728/2014-1) teve apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), a partir da chamada MCTI/CNPq/Universal 14/2014 – Faixa C. Foi coordenada pela profa. Akemi Ino, com apoio do prof. João Marcos de Almeida Lopes, ambos do IAU-USP e coordenadores do HABIS. Participaram dos trabalhos de pesquisa: Anaís Guéguen, Angel Castañeda Rodriguez, Cecília Lenzi, Fernanda Seleguim, Mathilde Teixeira Col e Rodolfo Sertori.

A realização deste *Seminário* nasceu dos questionamentos levantados ao longo de uma pesquisa empreendida entre 2014 e 2018 por uma equipe do grupo HABIS, intitulada “Produção do PNHR nos assentamentos rurais do estado de SP: inserção territorial e avaliação arquitetônica, construtiva e tecnológica”². Esta pesquisa, que contou com o financiamento do Edital Universal do CNPq, tinha como objetivo geral descrever, compreender e analisar os processos de projeto e produção do habitat em três assentamentos rurais da região oeste do estado de São Paulo, cujos assentados acessaram os subsídios do Programa Nacional de Habitação Rural (PNHR), vinculado ao Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV). Para tanto, a estrutura da pesquisa foi organizada em quatro eixos principais: I) A questão agrária no oeste paulista – uma região marcada pelo conflito fundiário e pela devastação promovida pelo agronegócio, que faz dela um verdadeiro ‘faroeste paulista’; II) Infraestrutura nos assentamentos, serviços e equipamentos públicos – aspectos extremamente sensíveis, que interferem diretamente na condição de existência dos assentamentos; III) Programas, projetos e produção habitacional – este o objeto central da pesquisa, abordando aspectos financeiros, organizacionais, tecnológicos e de uso e ocupação; e IV) Produção da agricultura camponesa nos assentamentos – observada como manifestação da articulação entre espaço e atividade produtiva.

Os resultados e as reflexões engendradas por essa pesquisa conformaram as bases teóricas e metodológicas que guiaram a concepção desta primeira edição do *Seminário*. Assim, se a pesquisa foi estruturada conforme os quatro eixos anteriormente citados – que, articulados entre si, ensaiaram a composição de um conceito de *habitat camponês* que vincula fundamentalmente a questão agrária aos temas da habitação e do habitat rural –, da mesma forma o *Seminário* transcorreu ao longo de quatro mesas redondas, cujos temas eram correlatos aos eixos da pesquisa – apesar de guardarem certa autonomia em relação a eles. Isso possibilitou que esta correlação entre *pesquisa* e *evento* não nos restringisse apenas ao comentário dos resultados da pesquisa em si: a ideia do evento foi exatamente extrapolar os limites habituais das pesquisas acadêmicas, chamando para o fórum de debates um grupo interdisciplinar de pesquisadores que tiveram como tarefa conhecer os resultados da pesquisa realizada pelo grupo e, com base nisso e para além desses resultados, expor suas reflexões a respeito dos temas de cada mesa redonda, acrescentando à discussão novos elementos oriundos de suas respectivas trajetórias acadêmicas e profissionais.



Figuras 3 a 7: Imagens do 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista - 2019. Fonte: fotografias de Paulo Victor Souza Ceneviva, edição de Angel Castañeda Rodriguez.

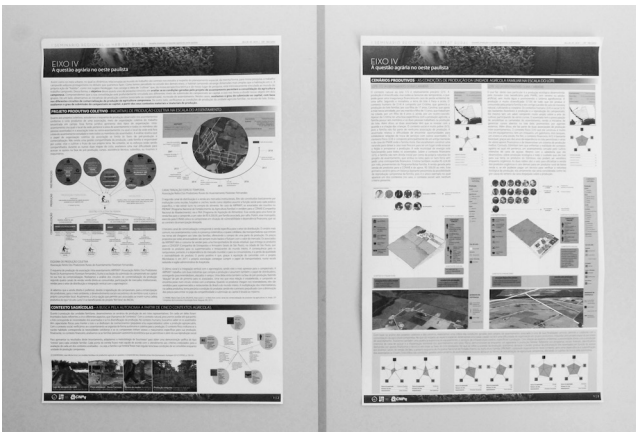
Os debatedores convidados para as quatro mesas redondas do *1º Seminário Regional do Habitat Rural* foram pesquisadores provenientes das áreas da arquitetura, economia, ciências sociais, geografia e engenharia agrícola. A primeira mesa, intitulada **“Questão agrária e disputas pelo território”**, teve como objetivo explorar os limites da impossibilidade de nos furtarmos de enfrentar a questão agrária na formulação do problema da habitação nas áreas rurais brasileiras. Para esta tarefa, foi convidado o economista Plínio de Arruda Sampaio Jr., professor do Instituto de Economia da UNICAMP, de Campinas, e o geógrafo Carlos Alberto Feliciano, professor da Faculdade de Ciência e Tecnologia da UNESP, de Presidente Prudente. As suas contribuições procuraram localizar a questão agrária brasileira no panorama político e econômico global, assim como retratar as especificidades políticas, territoriais e históricas da região do Pontal do Paranapanema, onde se localizam os estudos de caso da referida pesquisa.

A segunda e a terceira mesa do evento tiveram como objetivo debater alguns aspectos da *cidadania* dos habitantes da *não-cidade*. A segunda mesa, intitulada **“Planejamento territorial e cidadania camponesa”**, procurou explorar os limites e potencialidades da atuação do arquiteto para além do perímetro urbano, enquanto mediador nas ações de planejamento dos assentamentos rurais e do habitat camponês. Foram convidados a debater a arquiteta Maria de Lourdes Zuquim, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, em São Paulo, e o economista Joelson Gonçalves de Carvalho, professor do Departamento de Ciências Sociais da UFSCar, em São Carlos. Provocados a refletir se *seria necessário urbanizar o campo para garantir ao campesinato o acesso aos seus direitos enquanto cidadãos*, os debatedores versaram sobre a invisibilidade das populações rurais e suas consequências, tanto no âmbito das estatísticas institucionais – que acabam mascarando o verdadeiro impacto do campesinato na economia nacional – quanto na esfera do modelo de planejamento territorial hegemônico – que destituiu os espaços das populações mais pobres de seus direitos, seja no campo ou na cidade.

Outro aspecto do problema da cidadania nas áreas não urbanas foi especialmente tratado na terceira mesa redonda do evento, intitulada **“Financiamento habitacional e a produção da moradia no campo”**. Foram convidados para este debate o arquiteto Carlos Adriano Constantino, técnico do Ministério das Cidades³, e o arquiteto João Marcos de Almeida Lopes, professor do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da USP em São Carlos, coordenador do Grupo HABIS e colaborador da *USINA CTAH*, grupo de assessoria técnica sediado em São Paulo, em atividade desde 1990. Se a composição da mesa poderia resultar num impasse, uma vez que colocava frente a frente dois lugares de fala que geralmente se contrapõem na luta pelas políticas de financiamento habitacional (Estado e movimentos sociais), o debate resultou num profícuo diálogo que permitiu entrever possibilidades de atuação dos arquitetos na histórica disputa por fundos públicos para a produção de habitações junto aos movimentos sociais do campo.

O trabalho camponês e suas implicações nas dinâmicas de produção da habitação e do habitat rural – muitas vezes dissonantes e desajustadas entre si – foram o foco da quarta e última mesa do evento. Intitulada **“O habitat rural e a produção camponesa”**, a mesa contou com as contribuições do engenheiro de alimentos Wilson Mazalla Neto, pesquisador da Faculdade de Engenharia Agrícola e professor participante do Programa de Pós-Graduação Multiunidades em Ensino de Ciências e Matemática,

³ As atividades desenvolvidas pelo antigo Ministério das Cidades foram absorvidas pelo Ministério do Desenvolvimento Regional a partir de 2019.



Figuras 8 a 13: Imagens do 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista - 2019. Fonte: fotografias de Paulo Victor Souza Ceneviva, edição de Angel Castañeda Rodriguez.

ambos da UNICAMP, e da arquiteta Liza Maria Souza de Andrade, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, em Brasília, e coordenadora do grupo Periféricos de extensão acadêmica. Os aportes dos debatedores se concentraram nas perspectivas teóricas acerca do modo de vida e do trabalho camponês, assim como nas experiências de extensão acadêmica que permitem aos estudantes de arquitetura o contato com este modo de vida que está para além dos perímetros urbanos. Coloca-se ao arquiteto o desafio de ensaiar novas formas de projeto territorial capazes de se posicionar lucidamente no regime de enfrentamento dos mecanismos que, cada vez mais, pretendem subordinar o trabalho camponês ao capital – tarefa irrealizável se prevalecer a dicotomia urbano-rural que orienta e alimenta os conteúdos didáticos na grande maioria das escolas de arquitetura e urbanismo do país.

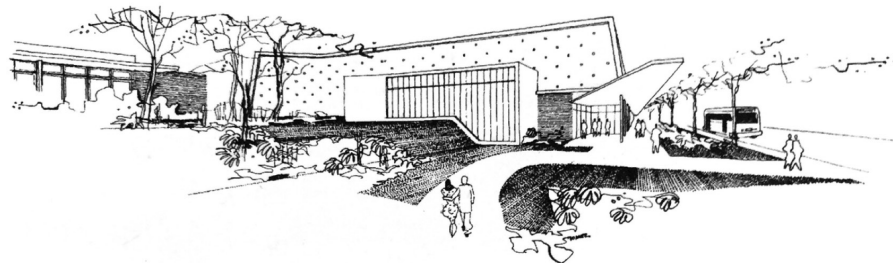
Os questionamentos que surgiram nessa pesquisa empreendida pelo Grupo HABIS e que ganharam nova dimensão com os debates realizados neste *Seminário Regional do Habitat Rural*, seguirão se expandindo através dos desdobramentos do evento. Em breve, os alunos da pós-graduação do IAU-USP terão a oportunidade de aprofundar seus estudos sobre as **Interpretações da Formação Social e Econômica do Brasil Contemporâneo** por meio de disciplina regular que deverá ser oferecida pelo prof. Plínio de Arruda Sampaio Jr. Através dela, acreditamos que será possível evidenciar ainda mais a importância de se trabalhar a questão agrária brasileira no interior das problemáticas que já são objeto dos cursos de arquitetura e urbanismo do país.

Além disso, como mais um desdobramento da pesquisa e do debate no *Seminário*, o Grupo HABIS coordenará uma oficina sobre o projeto espacial e a questão agrária brasileira durante o **9º Encontro da rede ERPS** (*Espace Rural e Projet Spacial*), que irá ocorrer de 10 a 12 de outubro em Ardèche, sudeste da França, e será organizado pela *École Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon*. A expectativa é que este intercâmbio entre o IAU-USP e a rede francesa ERPS, formada majoritariamente por escolas de arquitetura, colabore na consolidação do campo de pesquisa sobre a habitação e o habitat rural na arquitetura e no urbanismo no Brasil.

Cabe aqui registrar nosso agradecimento ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio concedido para realização do evento; ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo (IAU-USP) pelo apoio no transporte dos convidados e pelo registro audiovisual; e à Escola de Engenharia de São Carlos (EESC-USP) por disponibilizar sua equipe operacional da copa e do auditório Jorge Caron durante o transcorrer do evento - graças aos quais pudemos usufruir dos debates até seus últimos e definitivos momentos.

Por último – e não menos importante –, é preciso deixar registrado o reconhecimento pelo empenho, dedicação e seriedade com que o grupo responsável pelos trabalhos conduziu não só a pesquisa *“Produção do PNHR nos assentamentos rurais do estado de SP: inserção territorial e avaliação arquitetônica, construtiva e tecnológica”* como toda a organização e realização do *Seminário* aqui relatado. Sem pesquisadores como estes, a universidade deixaria de ter sentido como centro de produção de conhecimento qualificado e de protagonismo privilegiado nos processos de transformação social e cultural a favor de uma sociedade mais justa, equânime e – principalmente, dado o período que vivemos – esclarecida.

_editorial



O texto da seção “Aparte” abre esse número pautando uma importante reflexão no que diz respeito à cidade, a qual não se configura só pelo que ela é, mas também pelo que ela não é. Reflexões de base das discussões do 1º Seminário Regional do Habitat Rural: moradia, produção e a questão agrária no oeste paulista, que arriscou transpor tais limiares, lidar com essa contradição e, para além do perímetro urbano, chegar aos territórios habitados da não cidade.

O primeiro artigo, “A cidade caracterizada por seus espaços livres”, de Nayara Cristina Rosa Amorim e Glauco de Paula Coccoza, põe em discussão a importância do Sistema dos Espaço Livres, tendo como recorte a cidade de Patos de Minas. Os autores destacam a importância dos espaços livres, na configuração da malha urbana, evidenciou diversos questionamentos: as dificuldades de gestão e manutenção de espaços livres, a disparidade de escala e de qualidade entre os espaços livres públicos e os privados, a ausência de programas que incentivem a arborização urbana, a conscientização ambiental e a valorização das características da paisagem local e a inexistência de um planejamento e gestão integrada dos espaços livres.

Os artigos subsequentes colocam em evidência importantes questões sobre as questões urbanas em cidades brasileiras. O artigo de Anderson Dall’Alba, “Subúrbio moderno, utopia burguesa: reflexões sobre a modernização de São Paulo e a suburbanização do Morumbi”, examina a suburbanização que envolveu parte das classes de renda média e alta da população de São Paulo ao final dos anos 1940, e que promoveu, nesse período, a ocupação do Morumbi. Para tanto, o autor nos apresenta o projeto de Oswaldo Bratke para o bairro Paineiras do Morumbi e destaca que o subúrbio foi encarado por parte das famílias nucleares de elite como oportunidade de realizar uma utopia de vida moderna, distante das condições urbanas conturbadas e heterogêneas que vinham se impondo na metrópole. O artigo de Rérisson Máximo, “Os Conjuntos-bairros e a expansão do espaço intraurbano de Fortaleza”, ressalta que a expansão

Figura: Estudo elaborado por Bratke para um centro comercial e de serviços no Morumbi (1951). Fonte: SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. Oswaldo Arthur Bratke. 2. ed. São Paulo: PW Editores, 2012, p. 50.

da periferia metropolitana, por meio dos conjuntos-bairros, é muito mais uma decorrência da lógica da produção habitacional do que uma intencional e planejada integração socioespacial, política e econômica entre os municípios que integram a região metropolitana. O artigo “Reflexões sobre a habitação social contemporânea: uma proposta” de Eliane Constantinou e Letícia Bettio Machado, por sua vez, inferem que padrões tipo-morfológicos podem atender às diferentes demandas do déficit habitacional, produzindo uma habitação social sem caráter de produto massificado e proporcionando espaços humanizados.

O quinto artigo “O conjunto Jardim Ana Rosa e o Weissenhofsiedlung: aproximações”, de Sergio Luís Abrahão e Mirthes Ivany Soares Baffi convida a desvendar o conjunto Jardim Ana Rosa, construído pelo Banco Hipotecário Lar Brasileiro, na cidade de São Paulo, que tornou-se um significativo exemplar de arquitetura moderna. Ambos os casos mesclam harmoniosamente residências unifamiliares isoladas ou agrupadas no lote com blocos multifamiliares verticalizados, voltados ao bem morar da classe média.

O últimos artigos de Ivo Renato Giroto, “Discursos transatlânticos: diálogos entre o Cais das Artes e o Museu dos Coches, de Paulo Mendes da Rocha”, e de Guilherme Kujawski, “Metrópolis Beduínas”, revelam respectivamente considerações sobre aspectos da produção contemporânea de Paulo Mendes da Rocha, através da análise dos equipamentos culturais do Cais das Artes, de Vitória, e do Museu Nacional dos Coches, em Lisboa; assim como sobre práticas habitacionais de povos sedentários e nômades.

Ótima leitura!

Editores: Tomás Antonio Moreira e Francisco Sales Trajano Filho

A cidade caracterizada por seus espaços livres

Nayara Cristina Rosa Amorim, Glauco de Paula Coccoza*

Resumo O presente trabalho apresenta um estudo sobre a forma urbana, a paisagem e os espaços livres de Patos de Minas, cidade média de Minas Gerais - Brasil, buscando compreender a configuração do Sistema de Espaços Livres. O estudo segue por meio de análises sobre o suporte ambiental, a configuração espacial e inserção dos espaços livres na forma urbana, auxiliando a compreensão da relação sistêmica desses espaços, suas funções, potencialidades, apropriações e demandas de gestão, contribuindo assim para a leitura da estrutura morfológica da cidade.

Palavras-chave: sistema de espaços livres, paisagem urbana, forma urbana.

The city characterized by its open spaces

Abstract This paper presents a study about the urban form, the landscape and the open spaces of Patos de Minas, average size city of Minas Gerais - Brazil, trying to understand the configuration of the Open Spaces System. The study proceed through analysis of the environmental support, the spatial configuration and integration of open spaces in the urban form, assisting in the understanding of the systemic relation between these spaces, functions, potentialities, appropriations and demand management, thus contributing to the reading of the morphological structure of the city.

Keywords: open spaces system, urban landscape, urban form.

La ciudad caracterizada por sus espacios libres

Resumen El presente trabajo presenta un estudio sobre la forma urbana, una perspectiva de los espacios libres de Patos de Minas, la ciudad media de Minas Gerais-Brasil, buscando una configuración del Sistema de Espacios Livres. A continuación se presenta un análisis sobre el soporte ambiental, una configuración espacial y una inserción de los espacios libres en la forma urbana, una descripción de la estructura sistémica de los espacios, sus funciones, las potencialidades, las adecuaciones y las demandas de la gestión, contribuyendo así a una lectura de la estructura morfológica de la ciudad.

Palabras clave: sistema de espacios libres, paisaje urbana, forma urbana.

O trabalho apresentado é parte dos resultados e indagações de uma dissertação de mestrado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU – da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e Design – FAUeD, da Universidade Federal de Uberlândia em 2015, com fomento da FAPEMIG.

A pesquisa investiga os aspectos formais dos espaços livres, características espaciais, distribuição na malha urbana, os aspectos funcionais; o entendimento das especificidades legais, políticas, sociais e ambientais inerentes no processo de urbanização e formação, auxiliando na compreensão da estrutura morfológica da cidade de Patos de Minas. Observando as principais características desses espaços livres, sua relevância para a paisagem urbana e identidade da cidade, bem como suas articulações com a malha urbana e com a população local, ressaltando suas potencialidades, funções e fragilidades. A pesquisa gera um material técnico-científico que pode contribuir para a gestão desses espaços, para o planejamento urbano e ambiental de Patos de Minas, contribuindo para formação de uma cidade mais sustentável.

O espaço livre de edificação é parte estruturante da forma urbana e se configura em diferentes categorias, tipologias e características no meio urbano, principalmente pela introdução ao longo da história de diferentes padrões urbanísticos nas cidades. O processo de urbanização das cidades é uma soma e por vezes até uma sobreposição de padrões morfológicos, esses traçados geram diferentes paisagens com diferentes tipos de espaços livres, incorporando ao sistema um rico mosaico espacial, formado por diferentes porcentagens de espaços livres incorporados aos lotes característicos de traçados diferentes, por distintos tipos de praças, áreas de preservação, parques, ruas e avenidas. Áreas essas que apresentam diversos conflitos e possuem um intenso potencial de transformação.

Segundo Macedo, *et al.* (2012), as cidades brasileiras possuem padrões morfológicos semelhantes, isso fica evidente na repetição dos tipos de traçado (ortogonais, irregulares, orgânicos, radiais, etc.) e nos padrões de mancha urbana (linear, tentacular, compacta, mista, etc.). O que confere a especificidade das diversas cidades é a forma como elas estão inseridas em seu contexto territorial, os arranjos espaciais, seus padrões culturais, socioeconômicos, a legislação municipal, as tipologias e funções dos espaços livres e a paisagem urbana.

Nas cidades médias as formas como os padrões morfológicos se adequam ao suporte físico, transformando paisagem local, conferem ao SEL diferentes dinâmicas espaciais, funcionais e tipológicas.

Mapeamento da área de estudo: Patos de Minas

Patos de Minas, objeto de estudo desse trabalho, é uma cidade média da região intermediária à Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Segundo o

* Nayara Cristina Rosa Amorim é Arquiteta e Urbanista, professora da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-6653-457X>>; Glauco de Paula Coccoza é Arquiteto e Urbanista, professor da Faculdade de Arquitetura Urbanismo e Design da Universidade Federal de Uberlândia, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-5275-1357>>.

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 43,49 hab/km². 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 a agricultura.

Para auxiliar o processo de entendimento da forma, da paisagem urbana e a configuração do Sistema de Espaços Livres de Patos de Minas, foram feitas análises e mapeamentos caracterizando o suporte ambiental, a configuração espacial da malha urbana e a inserção dos espaços livres no tecido. Esses levantamentos foram feitos com base na Planta Geral de Patos de Minas (referente a 2015) fornecida pela Prefeitura Municipal, cujos dados foram verificados e atualizados a partir de imagens de satélite Google(2015) e visitas aos locais.

A metodologia de identificação do Sistema de Espaços Livres vem sendo desenvolvida pelos estudos da rede nacional brasileira QUAPÁ-SEL (Quadro do Paisagismo Brasileiro - Sistema de Espaços Livres) coordenada pelo LAB-QUAPÁ da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (SCHELEE *et al.*, 2009; CAMPOS *et al.* 2012).

Ao aplicar a metodologia, se constatou que boa parte dos exemplos de aplicação era em cidades de grande porte, e poucas aplicações em cidades de médio porte onde os espaços livres desempenham funções diferentes. Busca-se entender o contexto ambiental, morfológico e cultural de uma cidade que ainda estabelece muitas relações de subsistência e lazer com a área rural. Uma cidade que abriga a dualidade de engarrafamentos na porção central e criação de gado nos bairros periféricos.

Espaços Livres e relações ecológicas

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 dos principais espaços que desempenham funções ecológicas na forma urbana.

Com base na Figura 1 pode-se perceber que as áreas ocupadas por fundos de vale contribuem para delimitação da mancha urbana, são possíveis vetores de expansão da cidade, esses locais abrigam as nascentes dos cursos d'água que permeiam a malha urbana, esses vales desempenham funções ambientais e abrigam atividades agropecuárias, além de caracterizarem a paisagem da cidade. Pode-se constatar que, em Patos de Minas, grande parte dos córregos incorporados à malha está canalizada e tiveram suas áreas de proteção permanente (APP) desmatadas, são zonas de topografia acidentada, propícias a enchentes e com baixo índice de arborização.

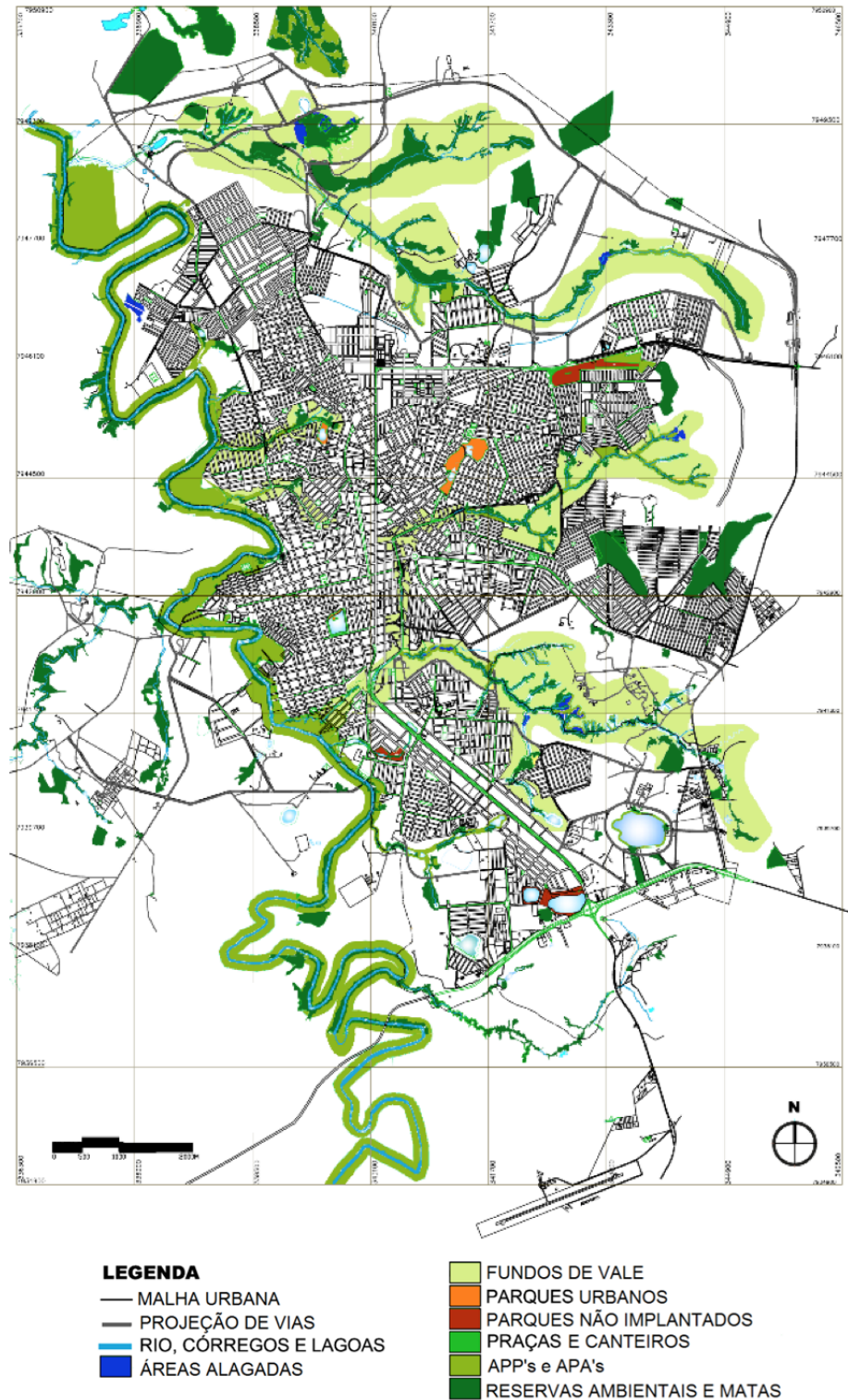


Figura 1: Relação Ecológica.
 Fonte: Elaborado pelos autores.
 Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 2015.

A Lagoa dos Patos, que deu nome à cidade (localizada no Centro) foi aterrada, inicialmente transformada em no campo de futebol do Esporte Clube Mamoré, o campo funcionava como uma bacia de detenção de água no período chuva, permitindo a infiltração. Em 2007 o campo de futebol deu lugar a um shopping e supermercado, os estudos de impacto ambiental e de vizinhança foram aprovados pela Prefeitura Municipal e órgãos ambientais. Essa impermeabilização contribuiu para alagamentos mesmo após obras de ampliação da capacidade do sistema de drenagem pluvial na área. Não foi feito nenhum plano de compensação com mais áreas permeáveis na bacia hidrográfica, principalmente por se tratar do centro da cidade, uma área consolidada e adensada.

Observa-se que esse processo de aterramento das lagoas permanece, desconsiderando as funções ambientais desses espaços livres. O crescimento urbano está se aproximando das áreas de outras lagoas e nascentes de córregos, impermeabilizando as áreas de recarga das mesmas, contribuindo para diminuição gradativa da lamina d'água, processo ambiental analisado em outros contextos por Spirn (1984); Gorski (2010). Outro problema é a poluição desses corpos d'água que estão inseridos no tecido urbano, onde as águas pluviais são jogadas sem tratamento da poluição difusa e com esgotos clandestinos. De acordo com Bonzi (2015) e Pinheiro (2017), a poluição difusa é carregada com as primeiras chuvas para o sistema hídrico, o que pode causar danos substanciais à qualidade das águas, parte dessa carga poderia ser filtrada/retida com a recuperação da mata ciliar. De acordo com Tucci(2005) e AESABESP (2008), atualmente, a poluição difusa é considerada como a maior fonte de poluição dos corpos hídricos urbanos, ela é formada por resíduos de origem bastante diversificada, como os provocados pelo lixo acumulado nas ruas, desgaste do asfalto pelos veículos, as decomposições orgânicas, as sobras de materiais das atividades de construção, os restos de combustíveis, óleos e graxas deixados por veículos, poluentes do ar, etc.

Considerando a necessidade de entender o funcionamento dos espaços livres de maneira sistêmica, para garantia de que as funções e relações desempenhadas pelos mesmos sejam mantidas, observa-se que as lagoas em Patos de Minas desempenham função central nesse sistema, tanto pelas funções ambientais desempenhadas como por conferir identidade à cidade. Elas também são importantes pela função de lazer que podem desempenhar, entretanto essa função poderia ser potencializada, aumentando a área permeável em torno desses corpos d'água. A figura a seguir representa a distribuição dos espaços livres no entorno de uma das lagoas.

Segundo a Lei de Uso e Ocupação do Solo de Patos de Minas (2008), as áreas verdes são porções situadas na Macrozona Urbana destinadas a oferecer espaços públicos adequados e qualificados às atividades de recreação, lazer e turismo da população, de forma a conciliar a proteção dos bens naturais e culturais. Entretanto foi observado o isolamento das Áreas de Preservação Permanentes (APP's) e das Áreas de Reserva Legal (ARL) em grande parte da cidade, por meio de cercas e restrições de acesso geram enclaves no tecido urbano e dificultam a interação entre os moradores e a paisagem, como também ocorre nas áreas ambientais de outras cidades conforme Souza e Macedo (2014), Queiroga (2011). Esse tipo de tratamento faz com esses espaços livres sejam vistos pela população como áreas mal iluminadas propícias à

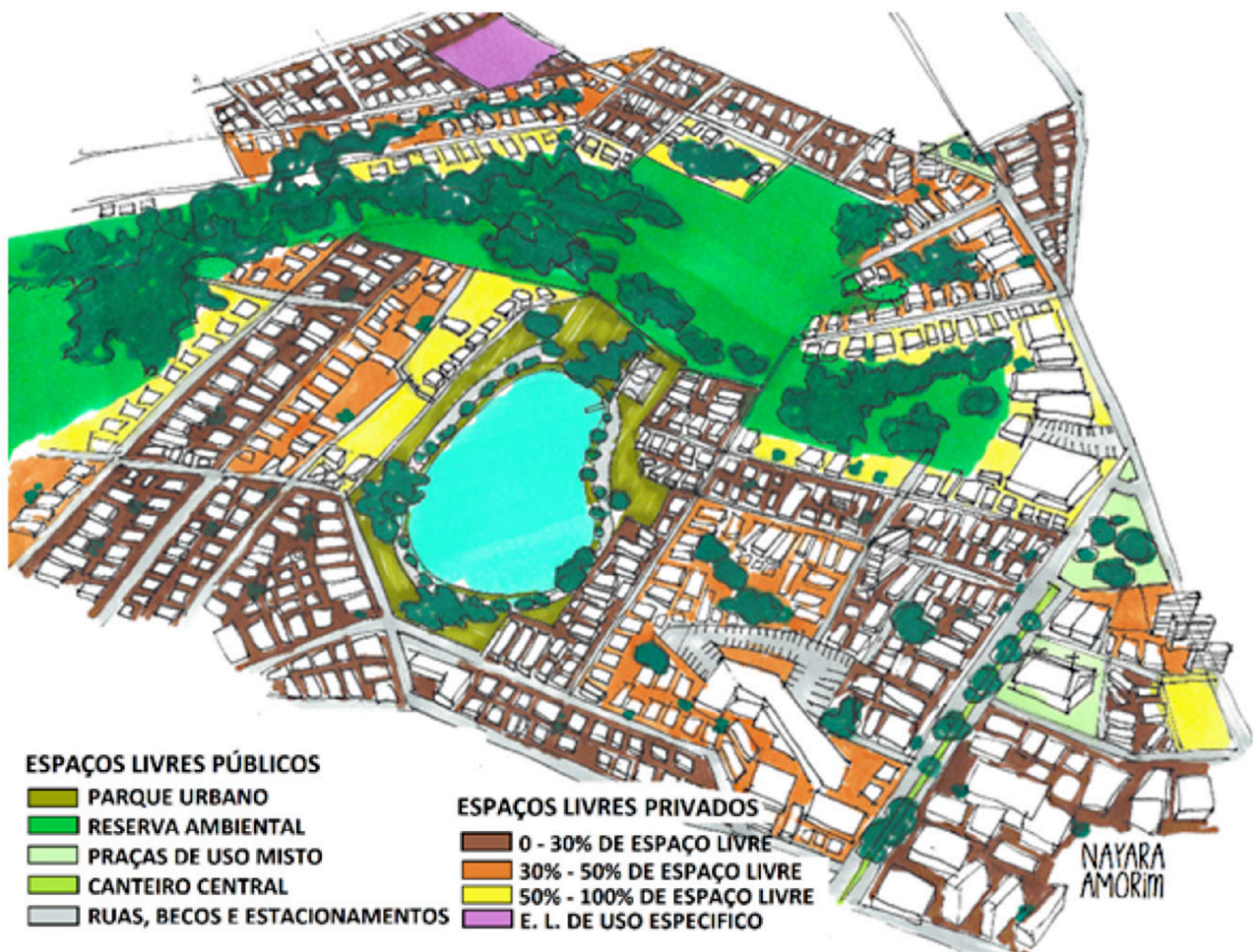


Figura 2: Distribuição dos espaços livres públicos e privados no entorno do Parque Lagoinha em Patos de Minas. Fonte: AMORIM, 2015.

violência, atividades ilícitas e à concentração de animais peçonhentos. Gerando, assim, ações por parte dos moradores como: queimadas clandestinas (como ocorreu na Mata do Catingueiro e na Mata do Tonheco no Parque do Mocambo) e depósito de lixo. O desafio é integrar às APP's e ARL' s a dinâmica urbana, promovendo a interação dos moradores com essas áreas.

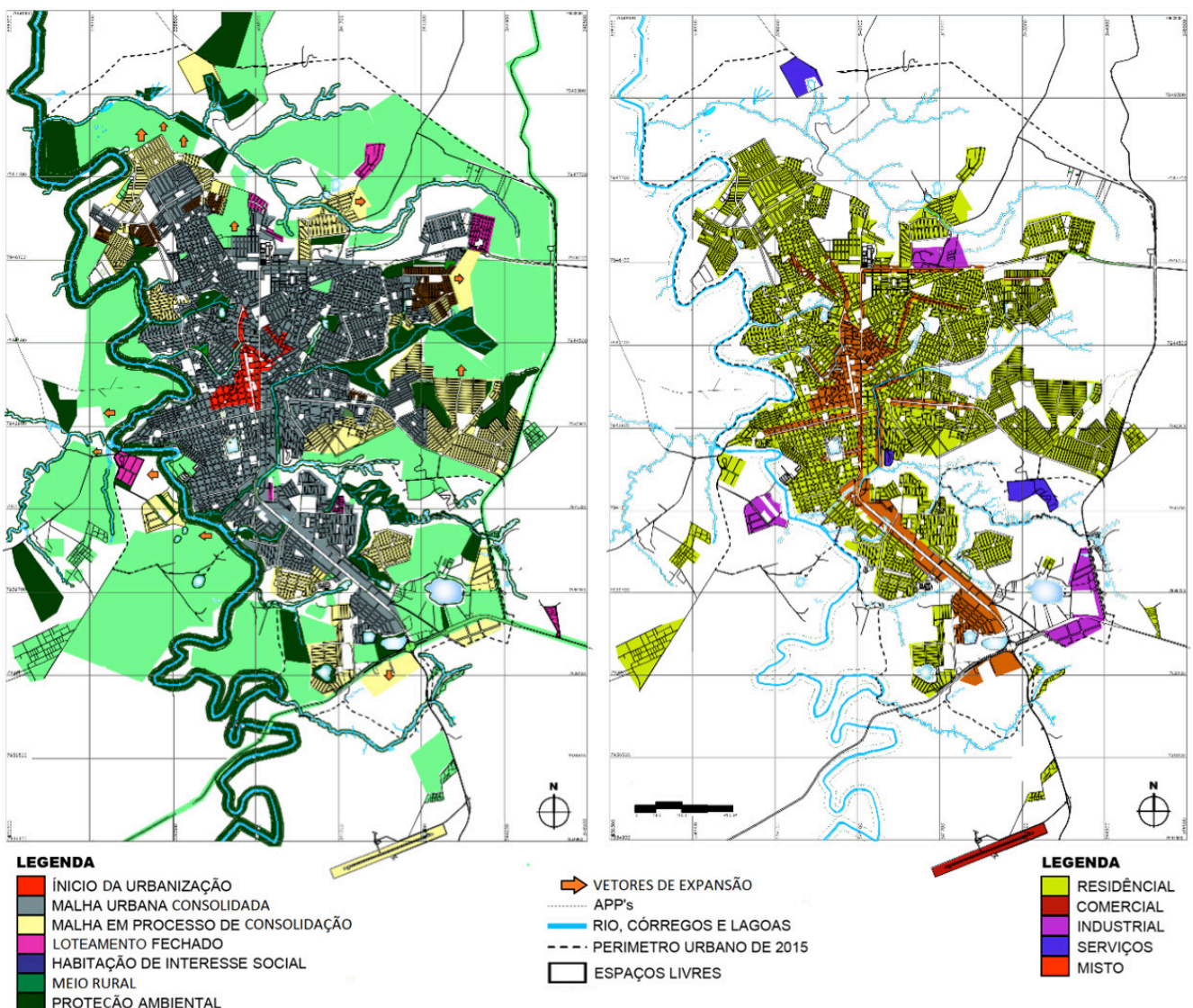
O estudo das relações ambientais e dos atributos físicos da paisagem é importante para orientar as ações de planejamento da cidade. Segundo autoras como Tardin (2010) e Ribeiro (2010) uma ocupação urbana mais adequada exige um planejamento eficiente da paisagem, que reconheça sua estrutura morfológica, 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.

A configuração da malha urbana

Partimos para análise da configuração da malha urbana apresentada na Figura 3 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, buscando compreender como os espaços livres estão inseridos nessas áreas. A pesquisa 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, entre uso: residencial, comercial, industrial, de serviços e misto. Analisando a Figura 3 podemos perceber que a porção territorial central que corresponde ao início da urbanização é uma área de uso misto (residencial/comercial/serviços), corresponde à área mais verticalizada e a que mais concentra fluxos de pessoas e mercadorias. Nessa área temos a concentração de praças de pequeno porte.

Figura 3: Configuração urbana e Usos predominantes do solo. Fonte: Elaborado pelos autores. Baseado em Mapas da Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 2015.



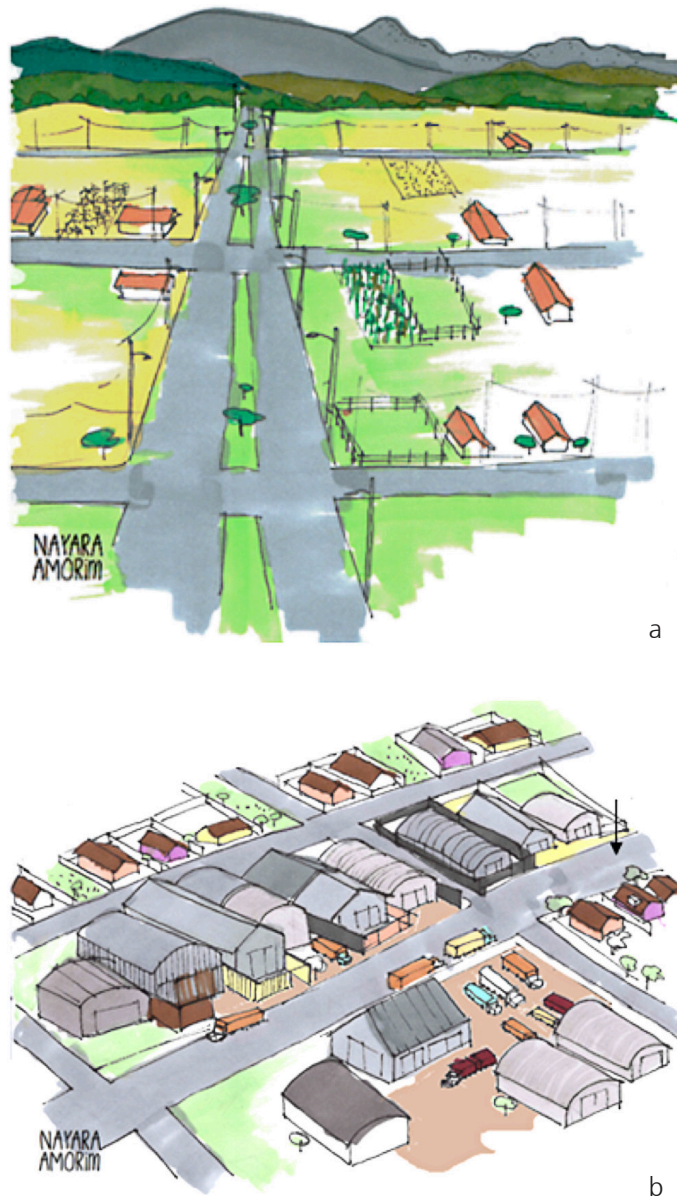


Figura 4: Malha urbana em processo de consolidação no Bairro Residencial Barreiro (a) e Bairro Planalto na Zona Sul (b) de Patos de Minas. Fonte: AMORIM, 2015.

Grande parte da malha urbana em processo de consolidação é considerada de uso predominante residencial (Figura 4a), e não possuem sub-centros ou eixos comerciais ou de uso misto. Nessa área temos uma concentração de espaços públicos destinados a praças segundo a Planta Cadastral da Prefeitura. Mesmo sem apresentar um adensamento consolidado, essa área possui uma baixa arborização devido às características de árvores espaçadas do bioma cerrado. Atualmente a prefeitura tem exigido para aprovação dos loteamentos um plano de arborização, porém não é exigido o plantio das espécies nativas

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 (Figura 4b).

Outro aspecto da configuração espacial patense, importante de ser analisada, são os tecidos urbanos, 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, paisagem, dentre outros. Os tipos de traçados presentes na forma urbana estão apresentados na Figura 5.

Figura 5: Tipologias de traçado urbano e espaços livres e traçado urbano. Fonte: Elaborado pelos autores, baseado em mapas da Prefeitura Municipal de Patos de Minas, 2015.

Uma das suspeitas ao realizar o mapeamento das tipologias de traçado e da forma de inserção dos espaços livres na malha é que existia uma relação direta entre os dois. Entretanto, como se pode constatar pela Figura 5, a distribuição e conformação das áreas não edificadas públicas não se restringe aos condicionantes dos tipos de traçado.

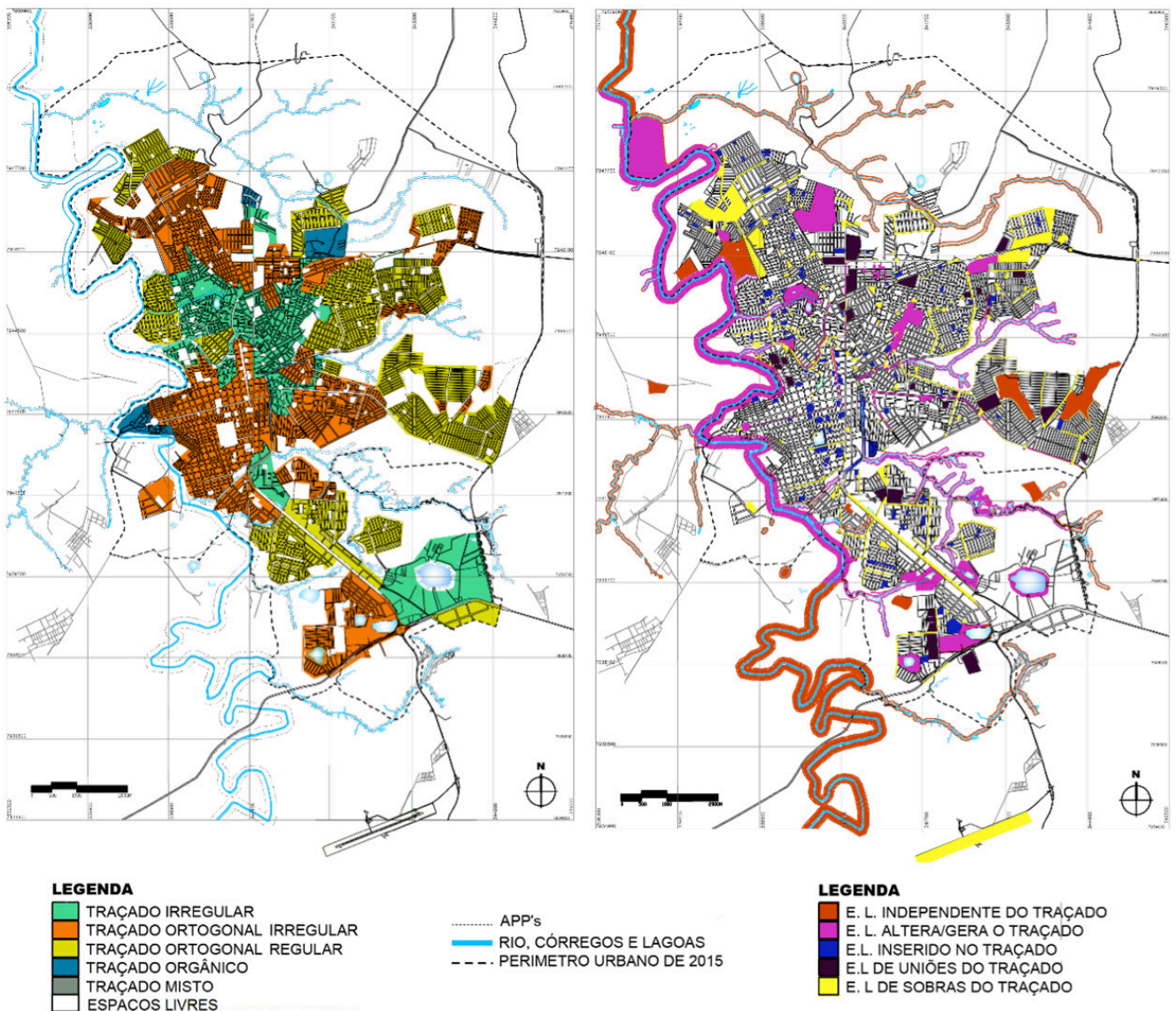




Figura 6: Encontro do Córrego da Cadeia com Av. Padre Almir (a), e homogeneização da porcentagem de espaços livres dentro dos lotes privados no Bairro Caramuru (b) em Patos de Minas. Fonte: AMORIM, 2015.

Com base na Figura 6 podemos 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 estes se encontram em áreas de traçado urbano mais irregular (Figura 6a). 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, contribuem para a formação de espaços livres privados no interior dos lotes homogêneos (Figura 6b).

As áreas destinadas a espaços públicos e equipamentos comunitários (espaços edificados) nos loteamentos aprovados correspondem a 15% do tamanho da gleba, essa porcentagem não está relacionada com a densidade para qual o loteamento foi planejado, nem com as características ambientais, não garantindo a permeabilidade do solo nessas áreas, conforme lei municipal complementar de 2004 a qual permanece vigente.

*Art. 5º **Em qualquer loteamento** deverá ser transferido ao domínio público, no mínimo, 35% (trinta e cinco por cento) da área total do loteamento, destinados a logradouros públicos, vias de circulação, espaços livres de uso público, e áreas para equipamentos urbanos e comunitários.*

*Art. 6º Da área correspondente a ser transferida para o domínio público, 15% (quinze por cento), no mínimo, será destinada exclusivamente a **equipamentos comunitários e áreas livres de uso público**. (PATOS DE MINAS, lei complementar nº 216 de 04 ago. 2004)*

De acordo com Oseki e Pellegrino (2003), os espaços livres são lugares por excelência das intervenções capazes de conciliar questões ambientais e sociais, eles precisam ser pensados e concebidos buscando a socialização de espaços naturais e a (re)naturação dos espaços sociais. A padronização (dimensões e funções) dos espaços públicos também dificulta o processo de apropriação e criação de identidade nos bairros.

Considerações

Os espaços livres presentes na forma urbana patense foram incorporados ao longo do processo de urbanização. Eles se configuram a partir de porcentagens definidas pelo planejamento urbano, pelos agentes produtores do espaço (agentes municipais, estaduais, federais, o capital privado e os grupos sociais), por apropriações, características da paisagem, relações culturais, distribuição das reservas ambientais e APP's, além das pressões do mercado imobiliário. Para analisar a distribuição, hierarquia, configuração e relação sistêmica dos espaços livres presentes na forma urbana patense foi preciso estudar a cidade por diferentes ângulos: observando as relações ecológicas presentes na área de estudo, identificando a configuração espacial e as relações fundiárias desses espaços.

Durante a aplicação metodológica foram elaborados outros mapas temáticos além dos apresentados no presente artigo, dentre eles: a distribuição dos espaços livres a partir dos tipos das funções que desempenham; distribuição das categorias de espaços livres na cidade; distribuição das praças implantadas e não implantadas e principais agentes produtores do espaço. Esses temas foram baseados em pesquisas sobre os espaços livres nas cidades brasileiras desenvolvidas pelo QUAPÁ-SEL. Porém, esses mapas pouco expressaram as especificidades da cidade, revelaram distribuições homogêneas. Foi necessário avaliar quais tipos de análises seriam mais pertinentes para evidenciar as características de Patos de Minas enquanto cidade média, ou seja, apesar da metodologia de mapeamento do SEL ser a mesma, as cidades podem demandar diferentes análises para caracterização de seus espaços livres.

A apreciação do Sistema de Espaços Livres de Patos de Minas e de sua importância na configuração da malha urbana evidenciou problemas como: o desconhecimento do conceito de SEL por parte do planejamento urbano; as atuais dificuldades de gestão e manutenção dos espaços livres; a disparidade de escala e de qualidade entre os espaços livres públicos e os privados; a ausência de programas que incentivem a arborização urbana, a conscientização ambiental e a valorização das características da paisagem local e a inexistência de um planejamento e gestão integrada dos espaços livres.

Referências bibliográficas

AMORIM, Nayara Cristina Rosa. *O sistema de espaços livres na forma urbana de Patos de Minas*. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia, 2015.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS DA SABESP – AESABESP. Poluição por carga difusa: o impacto da poluição difusa nos centros urbanos. *Revista Saneas*. n. 30, p. 14-25, ano IX, jul./ago./set., 2008. Disponível em: <<http://www.aesabesp.org.br/arquivos/saneas/saneas30.pdf>>. Acesso em: nov. de 2017.

- BONZI, R. S. *Andar sobre Água Preta: a aplicação da Infraestrutura verde em áreas densamente urbanizadas*. São Paulo: SiBi-USP, 2015.
- 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. p. 232-239.
- GORSKI, M. C. B. *Rios e cidades: ruptura e reconciliação*. São Paulo: Editora Senac, 2010.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=314800&search=minasgerais|patos-de-minas>>. Acesso em: janeiro de 2016.
- MACEDO, Silvio Soares; QUEIROGA, Eugenio Fernandes; GALANDER Fany Cutcher; CAMPOS, Ana Cecília de Arruda; CUSTÓDIO, Custódio; DEGREAS, Helena; GONÇALVES Fabio Mariz. *Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II)*. Revista Paisagem e ambiente: Ensaios nº 30, p. 137-172. São Paulo: 2012.
- OSEKI, J.; PELLEGRINO, P. *Sociedade e Ambiente*, Capítulo 8. FAUUSP, São Paulo, 2003.
- PATOS DE MINAS, Prefeitura Municipal. Mapas concedidos pela Secretaria de Planejamento Urbano. Patos de Minas, 2015.
- PATOS DE MINAS, Prefeitura Municipal. Lei de Uso e Ocupação do Solo de Patos de Minas. Lei Complementar nº 320 de 31 de dezembro de 2008. Art. 11, Capítulo IV, Seção II- Áreas Verdes. Disponível em: <<http://www.patosdeminas.mg.gov.br/home/>>. Acesso em: nov. de 2017.
- PATOS DE MINAS, Prefeitura Municipal. Lei complementar nº 216 –. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano no Território do Município de Patos de Minas e dá outras providências. De 04 de agosto de 2004.
- PINHEIRO, Maitê Bueno. *Plantas para infraestrutura verde e o papel da vegetação no tratamento das águas urbanas de São Paulo: identificação de critérios para seleção de espécies*. Dissertação (Mestrado), FAUUSP. São Paulo, 2017.
- QUEIROGA, Eugenio Fernandes, MACEDO Silvio Soares, CAMPOS Ana Cecília, GONÇALVES Fabio, GALENDER, Fany, DEGREAS, Helena, AKAMINE, Rogério, CUSTÓDIO, Vanderli. *Sistemas de espaços livres: conceitos, conflitos e paisagens*. São Paulo: FAUUSP, p.11-20, 2011.
- RIBEIRO, Maria Elisa Jubé. *Infraestrutura verde: uma estratégia de conexão entre pessoas e lugares. Por um planejamento urbano ecológico para Goiânia*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). FAUUSP, São Paulo, 2010.
- SCHELEE, M. B.; NUNES, M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P. A.; DIAS, M. A.; TÂNGARI, V. R. *Sistemas de Espaços Livres nas cidades brasileiras - um debate conceitual. Sistemas de Espaços Livres: o cotidiano, apropriações e ausências*. Rio de Janeiro, 2009, p. 28- 49.
- SOUZA, Conrado Blanco de & MACEDO, Silvio Soares. *APP's fluviais urbanas e sistemas de espaços livres: o papel da legislação ambiental na configuração do espaço urbano à beira d'água*. 3º Seminário Nacional sobre o Tratamento de Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano e Restrições Ambientais ao Parcelamento do Solo. Universidade Federal do Pará. Belém, 2014.
- SPIRN, Anne W. *The Granite Garden – urban nature and human design*. Nova Iorque: Basic Books, Inc., Publishers, 1984.
- TARDIN, Raquel. Ordenação sistêmica da paisagem. In: ENANPARQ - Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 1º, Rio de Janeiro, 2010.
- TUCCI, C.E.M. *Gestão de águas pluviais urbanas*. Ministério das Cidades. Brasília, 2005.

Recebido [Ago. 02, 2017]

Aprovado [Nov. 01, 2018]

Subúrbio moderno, utopia burguesa

Reflexões sobre a modernização de São Paulo e a suburbanização do Morumbi

Anderson Dall’Alba*

Resumo O artigo examina o processo de suburbanização do distrito do Morumbi, que envolveu famílias de renda média e alta da população de São Paulo na década de 1950. Inicialmente, revisa-se o processo de modernização que a cidade enfrentou a partir dos anos 1920. A segunda parte analisa o projeto do bairro Paineiras do Morumbi (Oswaldo Bratke, 1949), que é tomado como estudo de caso. Na reflexão final, atenta-se para a contradição inerente a tal processo. Nesse sentido, o subúrbio parece ter sido encarado por famílias nucleares de elite como oportunidade de concretizar uma utopia de vida moderna em um cenário agreste, porém modernizado, distante das condições conturbadas e heterogêneas que vinham se impondo na metrópole.

Palavras-chave: São Paulo, modernização, subúrbio, Morumbi.

Modern suburbia, bourgeois utopia Reflections on São Paulo’s modernization and Morumbi’s suburban development

Abstract This article examines the suburbanization process of the Morumbi district, which involved middle -and upper-income families of São Paulo’s population in the 1950s. Initially, it reviews the city’s modernization process starting from the 1920s. The second part analyzes the project of Paineiras do Morumbi neighborhood (Oswaldo Bratke, 1949), here taken as a case study. In the last considerations, it is pointed out the inherent contradiction in this process. In such sense, the suburb seems to have been taken by elite nuclear families as an opportunity to realize an utopia of modern life in a bucolic but modernized setting, far from the troubled and heterogeneous conditions that were imposing on the metropolis.

Keywords: São Paulo, modernization, suburbia, Morumbi.

Suburbio moderno, utopia burguesa Reflexiones sobre la modernización de São Paulo y la suburbanización del Morumbi

Resumen Este artículo examina el proceso de suburbanización del distrito de Morumbi, que cubrió familias de rentas medias y altas de la población de São Paulo en la década de 1950. Inicialmente, el trabajo revisa el proceso de modernización de la ciudad iniciado em los años 1920. La segunda parte analiza el proyecto del barrio Paineiras do Morumbi (Oswaldo Bratke, 1949), aquí tomado como estudio de caso. En las últimas consideraciones, se señala la contradicción inherente en este proceso. En tal sentido, el suburbio parece haber sido encarado por familias nucleares de elite como oportunidad para realizar una utopía de vida moderna en un escenario bucólico pero modernizado, distante de las condiciones problemáticas y heterogêneas que se imponían en la metrópolis.

Palabras clave: São Paulo, modernización, subúrbio, Morumbi.

A profusão de subúrbios residenciais nos arredores do núcleo urbano de São Paulo logo nas primeiras décadas do século XX é um fenômeno que já motivou estudos tanto historiográficos quanto sociológicos. As primeiras pesquisas que tratam da emergência da suburbanização na periferia do município apontam que o processo abrangeu, embora em proporções pouco comparáveis, parcelas da população de categorias socioeconômicas contrastantes, que por fatores também diversos, teriam sido motivadas ou forçadas a deixar o núcleo urbano principal.

Em seu importante estudo sobre a estruturação da grande São Paulo, o geógrafo Jüergen Richard Langenbuch (1971) demonstra que a suburbanização abrangeu sobretudo os grupos socioeconômicos mais modestos. No entanto, ele também menciona a ocorrência de um outro lado do fenômeno, ainda que, com relação a este, não faça maiores aproximações. Trata-se, segundo Langenbuch (1971, p. 136), de um grupo minoritário, apesar de não desprezível, de famílias de renda mais alta – “a classe média e mesmo a abastada” – que, nessa mesma época, passaram a procurar o exterior da cidade para estabelecer suas moradias.

É bem conhecido que, a partir do final do século XIX, São Paulo passou a sofrer um processo de profundas transformações urbanas. Enquanto os investimentos do poder público em infraestrutura viária permitiam a expansão horizontal da cidade, o setor privado estimulava o desenvolvimento tecnológico, promovendo um forte crescimento também no sentido vertical. A partir dos anos 1920, o processo de verticalização iniciado na região central não somente alterou a paisagem da cidade, que já ganhava feições de metrópole, como inclusive fortaleceu, por causas e interesses distintos, a emergência da suburbanização. Nesse processo, se as áreas mais afastadas foram o destino das classes de renda baixa, o setor sudoeste da periferia imediata, por outro lado, passou a concentrar bairros ocupados principalmente por famílias de maior poder aquisitivo (REIS FILHO, 2004, p. 172-175).

A região do atual distrito do Morumbi¹, urbanizada extensivamente a partir do final da década de 1940, compreende uma série de bairros que foram configurados como subúrbios para famílias de renda alta. Dentre eles, o Paineiras do Morumbi, que foi um dos bairros projetados no distrito pelo arquiteto paulista Oswaldo Bratke (1907-1997), é um exemplo notório do padrão de traçado adotado na maior parte daquela região. De acordo com Camargo (2000, p. 126) e Segawa e Dourado (2012, p. 49), o projeto do Paineiras do Morumbi intentou seguir procedimentos de desenho e ordenação característicos dos primeiros bairros ajardinados paulistas, que foram originalmente introduzidos em São Paulo pela Companhia City a partir da década de 1910.

Embora conceitualmente a definição do termo subúrbio independa das condições socioeconômicas do grupo envolvido², a emergência da suburbanização, por outro lado, pode ser associada a tais fatores. Nesse sentido, este artigo se dedica a examinar justamente a suburbanização que abrangeu parte das classes de renda média e alta

* Anderson Dall’Alba é Arquiteto e Urbanista, professor da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-6857-0884>>.

¹ Popularmente, o Morumbi também é tratado como bairro. ... continua na próxima página ...

... continuação da nota 1 ...

No entanto, para evitar interpretações ambíguas, este artigo adota a definição atual da Prefeitura de São Paulo, que trata a região do Morumbi como um distrito constituído por 17 bairros. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/upload/bairros.pdf>>. Acesso em: 09 de jul. 2018.

²“De acordo com a etimologia da palavra, subúrbio refere-se à parte da cidade localizada em contato com o campo, em que a implantação urbana ainda é incipiente, ou seja, não integra a urbe de modo cabal.” (LANGENBUCH, 2001, p. 87).

da população de São Paulo a partir do final dos anos 1940, e que promoveu, em tal período, a ocupação dos bairros do Morumbi. O objetivo do trabalho é discutir as condicionantes que favoreceram ou estimularam a suburbanização do Morumbi, bem como esclarecer as dinâmicas de desenvolvimento e configuração urbana típicas dos bairros que hoje o integram.

Para tanto, revisa-se, inicialmente, as principais transformações urbanas ocorridas em São Paulo a partir da década de 1920, quando a cidade enfrentou sua primeira modernização. A segunda parte do trabalho examina o projeto de Oswaldo Bratke para o bairro Paineiras do Morumbi, que é aqui tomado como estudo de caso. Na reflexão final, observa-se as relações entre a suburbanização do Morumbi, a implantação de novas malhas rodoviárias na cidade e a disseminação do uso do automóvel. Além disso, atenta-se para as principais motivações que impulsionaram a ocupação do distrito, pontuando a contradição inerente a tal processo. Se por um lado a modernização nas regiões centrais transformava a cidade, por outro criava condições urbanas consideradas “adversas” por parte da elite paulista. Esta parcela, ainda moldada pelas ambições tradicionais da família nuclear, parece ter visto o subúrbio como oportunidade de realizar um ideal de vida moderno que estaria a meio caminho entre a cidade e o campo, ou seja, como um refúgio agreste porém modernizado, distante do cenário conturbado e heterogêneo que vinha se impondo na metrópole.

A primeira modernização urbana, investimentos em infraestrutura e transformação da paisagem

“E a Paulicéia, como que vexada de seu vestuário, originalmente combinada, por unir os elegantíssimos adornos modernos, peças vetustas e feias está transformando-se rapidamente. Dentro em breve tempo, do antigo S. Paulo pouco mais restará além da sua posição geográfica, pois mesmo a topografia, e ainda mais a superfície do solo vai-se modificando à vista d’olhos.” (LIBERANI, 1890, p. 03)

A crônica de Liberani – São Paulo cresce – publicada no Correio Paulistano em dezembro de 1890, sugere a magnitude das transformações que ocorreram em São Paulo a partir do final do século XIX, quando a cidade assumiu a condição de centro da região com a economia mais dinâmica do país.

Como descreve Reis Filho (2004, p. 139), os líderes políticos que assumiram o poder durante a República Velha (1889-1930) praticamente refizeram a cidade, intentando, através de amplas renovações, acentuar uma visão de progresso em relação ao regime monárquico anterior. Atendendo principalmente a objetivos políticos, a administração local implantou uma política deliberada de valorização do espaço urbano, empenhando-se em reproduzir as reformas urbanísticas das grandes cidades europeias, especialmente de Paris (CAMPOS, 2002, p. 57). Tais medidas foram pautadas por orientações racionalistas vinculadas à mentalidade de engenheiros e seus programas sanitaristas e de modernização, que ganharam espaço principalmente na região central e nos bairros nobres da cidade a partir de 1890. Otimistas com o potencial de progresso da metrópole emergente, as oligarquias enriquecidas com a exportação do café buscaram eliminar vestígios que lembrassem o passado colonial, absorvendo, ainda que paradoxalmente, os avanços tecnológicos e culturais europeus.



Figura 1: Panorama da cidade de São Paulo em 1911. Avenida Higienópolis ao centro. Foto: Guilherme Gaensly. Fonte: Portal Hagop. Disponível em: <http://www.hagopgaragem.com/imagens_antigas/fotografo_Guilherme_Gaensly>. Acesso em: 02 de jul. 2018.

³ Dados disponibilizados pela Prefeitura de São Paulo. Disponível em: <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/jistorico_demografico/tabelas/pop_brasil.php>. Acesso em 01 de jul. 2018.

Contudo, apesar das reformas que ocorreram no período da Primeira República, até as três primeiras décadas do século XX, a cidade ainda mantinha um perfil horizontal e zonas profusamente arborizadas, com edifícios em arquitetura eclética distribuídos entre praças e jardins, como mostra a panorâmica tirada por Guilherme Gaensly em 1911 (Figura 1). Tal cenário seria bastante alterado após os anos 1930, quando o aumento exponencial da população urbana, a verticalização dos edifícios e a implantação da indústria aprofundariam as transformações. A partir da década de 1920, São Paulo cresceu aceleradamente, triplicando sua população em um intervalo de apenas 20 anos. Segundo censos do IBGE³, em 1940 a cidade contava com 1.326.261 habitantes residindo dentro dos limites atuais do município, passando para 2.198.096 em 1950 e atingindo os 3.781.446 em 1960.

No cuore urbano, a construção dos primeiros edifícios em altura, logo no início dos anos 1920, marcou a emergência de um processo de verticalização que se intensificou rapidamente nas décadas seguintes. Se até 1929 existiam pouco mais de 50 edifícios acima de quatro andares, ao final dos anos 1940 esse número já era dez vezes superior, aponta Somekh (1997, p. 70). A maior concentração de população, a diversificação do comércio e dos serviços, bem como o posterior desenvolvimento da indústria, passaram a necessitar de mais espaço e de novas configurações espaciais. Tais demandas, por sua vez, pressionaram o desenvolvimento tecnológico, que viabilizou o uso das estruturas de concreto armado e dos elevadores, tecnologias que tiveram importância central na verticalização de São Paulo (SOMEKH, 1997, p. 65).

Na década de 1930, mesmo com a crise econômica provocada pela queda nos preços internacionais do café, São Paulo continuou a aumentar sua população urbana e a expandir horizontalmente, atingindo os limites delineados pelos rios Tietê e Pinheiros (CAMPOS, 2002, p. 294). A indústria se estabeleceu como o principal motor econômico da cidade, que despontou na posição de maior centro industrial da América do Sul. Além de contribuir para o aumento da população imigrante em virtude da necessidade crescente de mão-de-obra, esse surto industrial avançou sobre a modificação da

paisagem e consolidou, já nesse período, a existência de diversas cidades periféricas ao entorno do núcleo fundacional (PETRONE, 1955, p. 128-130).

Nos anos 1940, a porção urbanizada da cidade sofreu uma compactação significativa da área construída (LANGENBUCH, 1971, p. 257). Os *bairros* compreendidos nas zonas centrais passaram a ser rapidamente ocupados e a proporção de lotes vazios diminuiu em praticamente todas as partes do município. O crescimento vertical era acelerado e já se estendia a bairros contíguos ao centro, dissociando-se predominantemente do setor terciário, com o qual esteve mais atrelado inicialmente, e passando a abranger também edifícios residenciais voltados a famílias de renda alta em regiões como a dos bairros Higienópolis, Liberdade e da Avenida Paulista (SOMEKH, 1997, p. 71).

Como consequência direta desse crescimento intenso, a cidade passou a exercer uma forte pressão sobre a periferia, o que provocou um desenvolvimento suburbano até então não verificado (LANGENBUCH, 1971, p. 136). Enquanto a especulação imobiliária nas regiões centrais expulsava parte da população para fora do município, a implantação de indústrias junto às ferrovias oferecia vantagens econômicas para que os operários estabelecessem suas moradias em zonas externas à cidade, próximas às estações dos trens.

Entretanto, se foi a ferrovia que comandou a formação dos subúrbios residenciais das classes de renda baixa nas áreas mais afastadas, a emergência da suburbanização em zonas não tão distantes do cuore urbano, mais especificamente aquelas a sudoeste, que hoje correspondem ao atual distrito do Morumbi, não foi motivada pelos mesmos fatores, nem envolveu o mesmo grupo socioeconômico. Como se nota na sequência dos diagramas de expansão da cidade entre as décadas de 1920 e 1950 (Figuras 2; 3; 4), a (sub)urbanização dos bairros do Morumbi coincide com a execução de algumas obras de infraestrutura urbana significativas, tais como a retificação e canalização do Rio Pinheiros (a oeste), que viabilizou o aproveitamento das suas várzeas, e a expansão da malha rodoviária do município. A partir dos anos 1940, a execução dessas e outras obras pela administração municipal possibilitou o prolongamento dos bairros-jardins já existentes a sudoeste, tais como o Jardim América, o Jardim Paulista e o Jardim Europa, bem como o aparecimento de novos subúrbios na mesma direção, transpondo a barreira até então imposta pelo curso do rio.

Os grandes investimentos do poder público no sistema viário ocorreram sobretudo a partir da década de 1930. O Plano de Avenidas (1930), idealizado por Prestes Maia e Ulhôa Cintra, passou a ser efetivamente implantado durante a gestão de Maia na prefeitura entre 1938 e 1945, embora com alterações significativas em relação à versão original (CAMPOS, 2002, p. 440). Conforme o próprio título sugere, o plano priorizava as grandes obras e o transporte rodoviário, combinando, em suas soluções, princípios de centralização e expansão ilimitada da área urbana.

Maia idealizou o “perímetro de irradiação” (Figura 5), um sistema de vias radiais e perimetrais indefinidamente ampliável, que conectaria o centro às periferias e estruturaria um crescimento urbano ilimitado (CAMPOS, 2002, p. 415-416). Entre as soluções viárias propostas, já estavam previstas esquematicamente as avenidas marginais do Rio Tietê (a norte), traçadas por Ulhôa Cintra, e do Rio Pinheiros (a oeste), previstas pela Light & Power e Companhia City. Ao final dos anos 1930, a implantação parcial

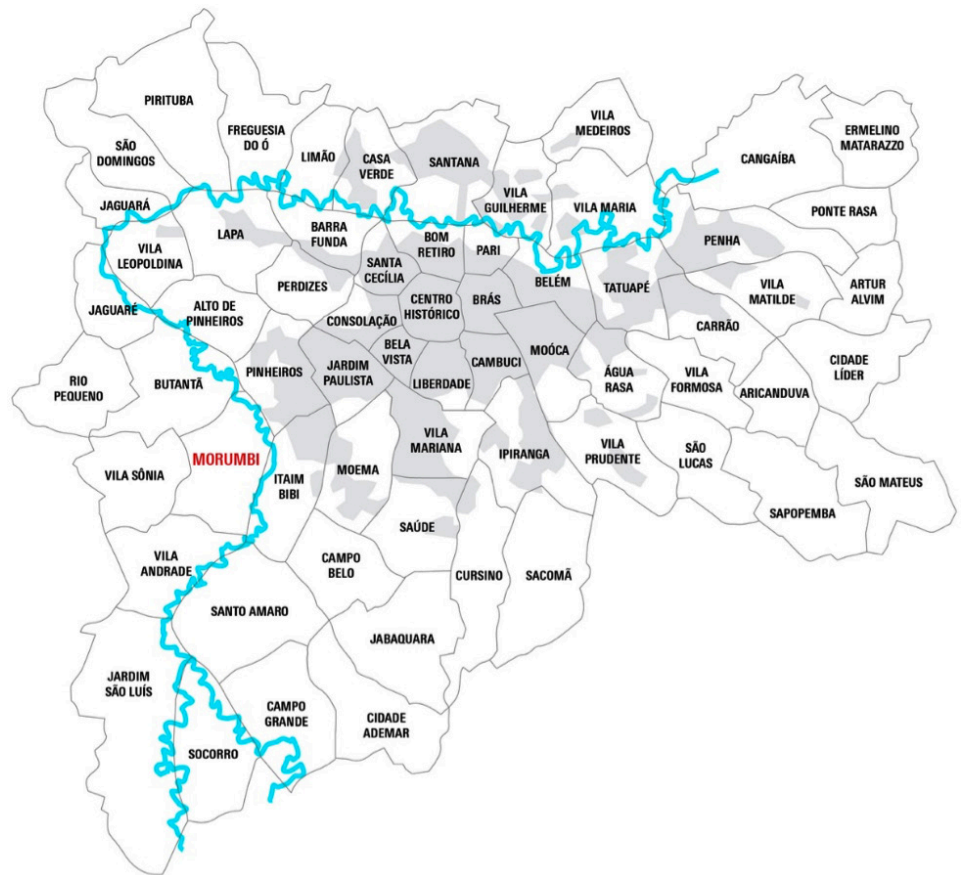


Figura 2 (topo): Diagrama esquemático da região central e imediações da atual São Paulo. Em cinza estão destacadas as áreas urbanizadas até o ano de 1929. Fonte: elaboração do autor sobre a planta da cidade em 1924. Disponível em: <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1920.jpg>. Acesso em: 04 de jul. 2018.



Figura 3: Diagrama esquemático da região central e imediações da atual São Paulo. Em cinza estão destacadas as áreas urbanizadas até o ano de 1949. Fonte: elaboração do autor sobre a planta da cidade em 1943. Disponível em: <http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/urb-1940.jpg>. Acesso em: 04 de jul. 2018.

até então dominante no ideário urbanístico paulistano, passou a ser substituído por referências às experiências norte-americanas no campo do urbanismo e da gestão urbana.

Segundo Anelli (2007, n. p.), são desse mesmo período as decisões políticas que optaram pelo Plano de Avenidas de Maia em detrimento do projeto de uma rede de metrô proposta pela Light & Power, que já detinha as redes de bondes elétricos implantadas na cidade. Tal qual nas cidades norte-americanas, o “rodoviarismo” assumiu o papel de diretriz política e econômica, estabelecendo-se como um modelo que orientou a expansão de São Paulo nas décadas seguintes. E diante de tais incentivos, se até os anos 1940 o custo dos automóveis era alto, pois ainda eram produzidos com peças importadas nas linhas de montagem da Ford e da General Motors, com a implantação definitiva da indústria automobilística no Brasil, em 1956, e a conseqüente redução dos preços, o crescimento da frota de veículos, que já era alto nos anos antecedentes, passou a ser exponencial (REIS FILHO, 2004, p. 195).

A partir da década de 1960, o aumento do número de automóveis circulando nas regiões centrais passou a sobrecarregar o sistema viário, congestionando as novas avenidas e gerando poluição, falta de vagas de estacionamento, bem como outros problemas urbanos. O aparecimento de alguns cenários inóspitos na paisagem da cidade expôs um resultado bastante distinto do ideal de modernização que orientou as diretrizes de expansão urbana (ANELLI, 2007, n. p.).

Nos anos antecedentes à Segunda Guerra, a aproximação política, econômica e cultural ao modelo de desenvolvimento dos Estados Unidos se fortaleceu. A “política de boa vizinhança”, lançada em 1933 pelo então presidente norte-americano, Franklin Roosevelt, determinou o estreitamento de relações com os países latino-americanos, com especial interesse no Brasil. Desde então, a maior proximidade entre os dois países passou a estimular a reprodução de gostos e estilos de vida importados. Com conotações de modernidade, progresso e futuro, o *American way of life* foi divulgado no cinema hollywoodiano e nas revistas estrangeiras que circulavam em São Paulo (IRIGOYEN, 2005, p. 186). Também através da mídia local, popularizou-se o modo de vida moderno da classe média norte-americana, que em um movimento de fuga das grandes cidades, concentrava-se cada vez mais nos subúrbios residenciais. Ao final da década de 1940, com o término da Guerra, a pax americana deu continuidade à promoção de um certo tipo de casa e de família, que então se traduziam como o arquétipo da modernidade nos Estados Unidos, especialmente na Califórnia (COMAS, 2003, p. 20).

Nesse contexto, a casa suburbana isolada, disposta em meio a generosas áreas ajardinadas, fortaleceu-se como o ideal moderno de domesticidade de parte das famílias privilegiadas paulistas, em especial aquela ainda resistente aos edifícios em altura que se multiplicavam em bairros como o Higienópolis. Intrinsecamente associado à tipologia, o modelo dos subúrbios ou bairros-jardins já era conhecido na cidade, pois acompanhava a expansão de uma parcela da área urbana desde a década de 1910.

Aplicando procedimentos de desenho urbano que valorizavam a paisagem com privilégio na proporção de áreas verdes, a Companhia City⁴ foi pioneira ao introduzir

4 A Companhia City, empresa privada de capital predominantemente internacional, foi a mais importante urbanizadora de São Paulo nesse período, dispondo de mais de 12.000.000 de m² de terrenos na zona oeste da cidade (SEGAWA, 2000, p. 109).

os subúrbios-jardins em São Paulo, que obtiveram grande aceitação das classes de renda média e alta sobretudo após os anos 1940, quando foram rapidamente ocupados (CAMPOS, 2002, p. 241). Através dos bairros Jardim América (1913) – o empreendimento precursor – Alto da Lapa (1921) e Pacaembu (1925), a City difundiu um padrão de urbanização alinhado às experiências dos subúrbios ajardinados norte-americanos e britânicos que se tornou referência local para a concepção de novos bairros exclusivamente residenciais (WOLFF, 2001, p. 53).

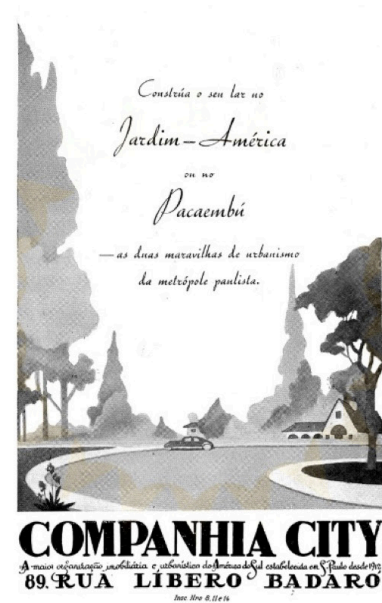
Nas páginas da revista *Acrópole* e do jornal *O Estado de São Paulo* (Figuras 6; 7; 8), entre os anúncios dos automóveis norte-americanos, os empreendimentos da City foram promovidos em peças publicitárias que os qualificavam como “as maravilhas de urbanismo da metrópole paulista”. Destacados por seu “clima de campo ou de montanha, em plena Capital e com todo o conforto das grandes cidades”, os cenários prometidos apresentavam-se como uma alternativa atraente à paisagem e aos problemas urbanos que já se manifestavam no cuore principal. Em ilustrações estreitamente associadas à família nuclear, os anúncios evocavam um imaginário (sub) urbano onde a casa é um espaço íntimo que oferece segurança pessoal e emocional.

Nesse período, a região do atual distrito do Morumbi, localizada do outro lado das margens do Rio Pinheiros, tornou-se atrativa por sua paisagem natural, profusamente composta por morros e vales circundados por áreas verdes. O novo cenário, então situado nos limites da zona de expansão urbana, sugeria certa vocação à continuidade do eixo de ocupação residencial já definido pelos primeiros bairros-jardins da City a sudoeste da cidade. A partir do final dos anos 1940, teve início um intenso processo de (sub)urbanização na região, que deu origem a uma série de bairros exclusivos à habitação unifamiliar destinada principalmente a famílias de médio e alto poder aquisitivo.

Figura 6 (esquerda): Anúncio da Companhia City no jornal *O Estado de São Paulo* (1929). Fonte: COMPANHIA City. *O Estado de São Paulo*, São Paulo, 01 setembro 1929, p. 07.

Figura 7 (centro): Anúncio da Companhia City na Revista *Acrópole* (1938). Fonte: COMPANHIA City. *Acrópole*, São Paulo, n. 5, setembro 1938, p. 14.

Figura 8 (direita): Anúncio da Companhia City na Revista *Acrópole* (1943). Fonte: COMPANHIA City. *Acrópole*, São Paulo, n. 67, novembro 1943, n. p.



O bairro Paineiras do Morumbi, subúrbio projetado por Oswaldo Bratke (1949)

O processo de (sub)urbanização mais expressivo dos bairros que hoje constituem o distrito do Morumbi ocorreu a partir do final da década de 1940, quando a expansão horizontal acelerada de São Paulo pressionou a ocupação das regiões periféricas situadas às margens dos rios Tietê e Pinheiros (CAMPOS, 2002, p. 294). A partir dos anos 1930, a execução de uma série de obras de infraestrutura viária por parte do poder público facilitou a mobilidade entre o centro da cidade e o Morumbi. Em 1936, a avenida Rebouças foi nivelada e asfaltada, com vias duplas de trânsito nos dois sentidos. Nesse mesmo ano, também foi aberta a rua Pedroso de Moraes, que mais tarde estabelecería um outro acesso a norte do Morumbi, próximo à região do Butantã. Já nos anos 1940, sob a gestão de Prestes Maia, foram executadas as principais propostas do Plano de Avenidas, bem como foram projetadas, sobre o canal do Rio Pinheiros, as pontes de Cidade Jardim, Rebouças e Socorro (CAMARGO, 2000, p. 126). Como resultado, a conclusão dessas e outras obras abriu caminho para o desenvolvimento urbano do Morumbi, viabilizando, assim, diversos projetos de urbanização, a exemplo dos que foram efetivados pela Companhia Imobiliária Morumbi e por outros empreendedores, como é o caso do arquiteto Oswaldo Bratke.

Segundo Camargo (2000, p. 126), a relação de Bratke com o Morumbi remonta à década de 1930, quando o atual distrito ainda era uma zona rural, ocupada por chácaras com cultivo de chá. Nesse período, o arquiteto adquiriu uma ampla propriedade na área que hoje corresponde ao bairro Paineiras do Morumbi, passando a incentivar amigos e empresários a investir na região (CAMARGO, 2000, p. 121). Além de atrair figuras da elite como os Matarazzo e o prefeito Fábio Prado, Bratke também teria convencido o engenheiro Oscar Americano a comprar a Chácara Clarice, contígua à sua propriedade, ao final dos anos 1940. Conforme Mariano (2005, p. 138), essa chácara era uma extensa gleba com cerca de 110.000 m², que foi adquirida por Americano já com a intenção de subdividi-la para promover a ocupação do local. Juntos, Bratke e Americano idealizaram um empreendimento imobiliário e de urbanização para constituir um novo bairro, que foi por eles nomeado “Paineiras do Morumbi”. A responsabilidade pela concepção do projeto, no entanto, ficou a cargo de Bratke, que ao atuar como arquiteto-empresário na operação, desenvolveu a primeira versão em 1949⁵, coincidindo com a implantação de uma série de outros bairros na região sob a responsabilidade de outras companhias imobiliárias.

A área delimitada no Paineiras do Morumbi compreendia as propriedades de Bratke e Americano e de alguns quarteirões contíguos, que resultaram da subdivisão das duas chácaras (Figura 9). A leste, limitava-se pela Avenida Morumbi, na divisa com o bairro Jardim Leonor, que também foi projetado por Bratke algum tempo depois. A oeste, grosso modo, o limite era a Rua Marquês de Taubaté (atual Rua Adalvívia de Toledo), nas vizinhanças do Real Parque, já parcialmente ocupado. O cruzamento entre a Rua “G” (atual Rua Srg. Gilberto Marcondes Machado) e a Marquês de Taubaté definia o limite norte, próximo ao edifício que seria a Universidade Matarazzo, em construção na década de 1940, e hoje ocupado pelo Palácio do Governo (SEGAWA; DOURADO, 2012, p. 49). O limite sul localizava-se um pouco acima da Capela do Morumbi, na divisa com o bairro Jardim Morumbi, que também encontrava-se em início de ocupação. Mais ou menos ao centro da área delimitada, no maior quarteirão definido

⁵ De acordo com o processo 142855/49, acessado no Arquivo Municipal de Processos (CGDP-2) da Prefeitura de São Paulo.

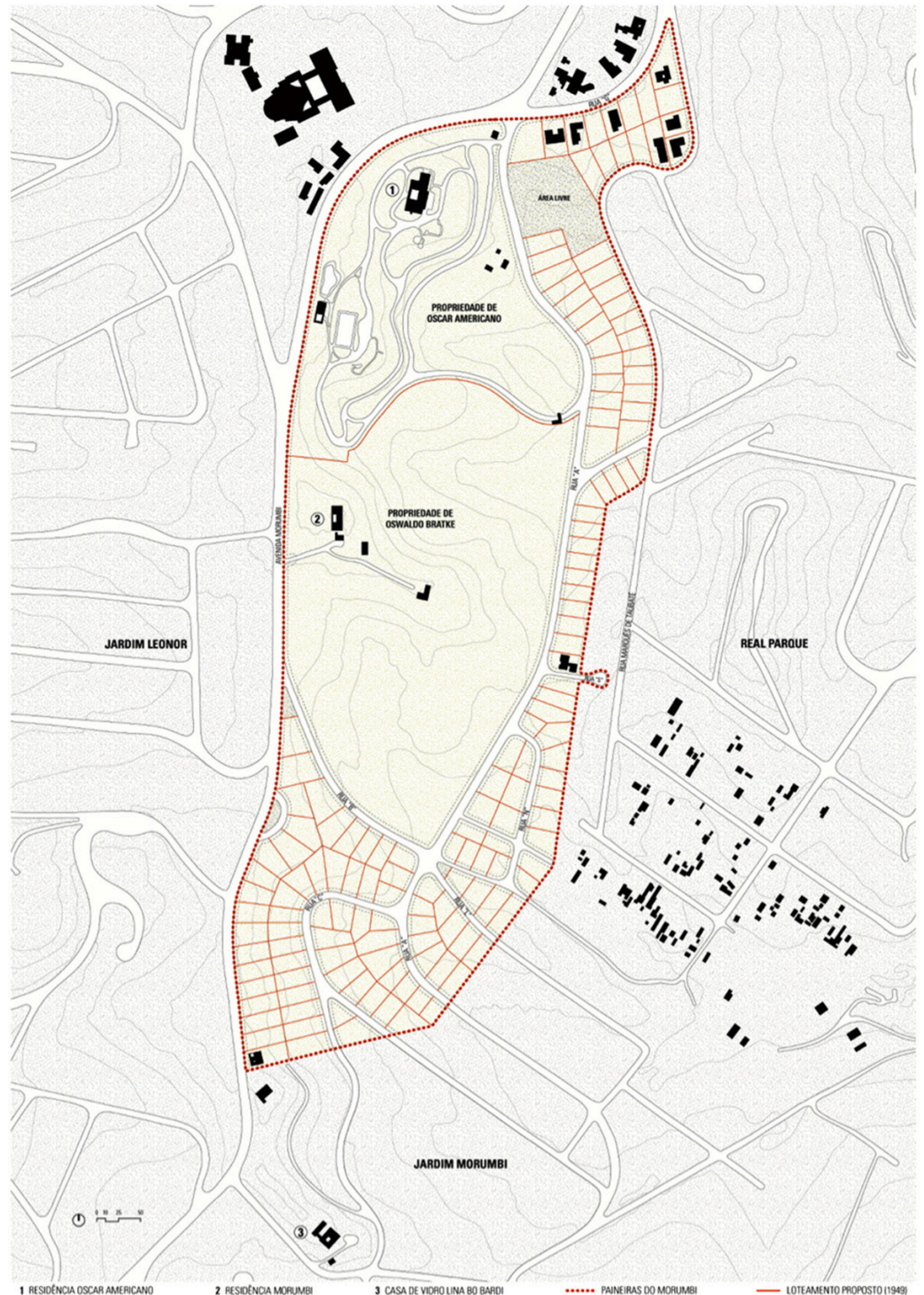


Figura 9: Projeto do bairro Paineiras do Morumbi situado sobre as suas imediações no ano de 1954. Curvas de nível em intervalos de 10 m. Escala gráfica e norte indicados na lateral esquerda da imagem. Fonte: Planta redesenhada pelo autor com base no mapa Vasp Cruzeiro (1954), disponibilizado pela Seção de Produção de Bases Digitais para Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (CESAD-USP), nos processos 3704/52 e 288/55, consultados junto ao Arquivo Municipal de Processos da Prefeitura de São Paulo (CGPD-2), e na reprodução do projeto preliminar que consta em Camargo (2000, p. 124).

pelo projeto, concentravam-se as propriedades de Bratke e Americano, onde os dois construíram suas residências. Americano constituiu um extenso parque de mata nativa, cujo traçado de percursos definia uma espécie de quarteirão com lógica própria de utilização. Bratke, provavelmente, esperava uma valorização imobiliária da região antes de subdividir sua gleba, hipótese que se reforça pela própria implantação que deu a sua casa.

Além do traçado viário e do parcelamento do solo, o projeto de urbanização previa, pelo menos inicialmente, certas normas urbanísticas para a ocupação dos terrenos. Bratke, que na época já tinha algumas experiências com desenho urbano⁶, idealizou a formação de um bairro similar ao padrão dos bairros-jardins introduzidos em São Paulo pela Companhia City (CAMARGO, 2000, p. 126). Para Segawa e Dourado (2012, p. 50), também é possível estabelecer uma referência com os novos subúrbios ajardinados norte-americanos visitados por Bratke ao final dos anos 1940, quando o arquiteto viajou para a costa oeste dos Estados Unidos.

⁶No início da década de 1940, também em gleba própria, o arquiteto havia planejado o bairro Jardim do Embaixador, em Campos do Jordão. No mesmo período, Bratke ainda participou da urbanização da Ilha Porchat, localizada na cidade de Santos, no litoral paulista (SEGAWA; DOURADO, 2012, p. 49).

Conforme Wolff (2001, p. 24), o padrão urbano dos subúrbios ou bairros-jardins apoiava-se, ainda que à distância, no conceito de cidade-jardim teorizado por Ebenezer Howard no livro *Tomorrow, a Peaceful Path to Real Reform* (1898), que foi republicado, em 1903, sob o título *Garden Cities of Tomorrow*. Como é bem sabido, além de responder a questões sociais, a concepção teórica de Howard buscou oferecer um modelo urbano descongestionado, que valorizasse a vida comunitária e aliasse os benefícios da cidade às vantagens do campo, ou seja, desfrutaria-se de uma natureza campestre e, ao mesmo tempo, das tecnologias e atividades proporcionadas pela funcionalidade urbana. Anos depois, tal modelo seria concretizado pelos arquitetos ingleses Barry Parker e Raymond Unwin na cidade de Letchworth, fundada em 1903, que ficou reconhecida como a primeira experiência de cidade-jardim. Ainda no mesmo ano, Parker e Unwin também projetaram o subúrbio-jardim de Hampstead, situado nos arredores de Londres, que foi promovido, na época, como um bem-sucedido modelo urbanístico. Ao final da década de 1940, amparados pela popularização do uso do automóvel no contexto do pós-Segunda Guerra, o padrão de paisagem dos subúrbios-jardins seria bastante difundido, principalmente nos Estados Unidos, frente a questões urbanas geradas pelo aumento da atividade industrial e pela explosão de crescimento das cidades, que passaram a enfrentar problemas com a poluição, o trânsito e o aumento da criminalidade em suas áreas centrais (CASAGRANDE DE PAULA, 2005, p. 35).

É importante reiterar, porém, certas diferenças significativas entre os conceitos de cidade e subúrbio-jardim. À diferença do modelo de cidade-jardim teorizado por Howard, que incluía em seu pensamento amplas finalidades de reestruturação social, o subúrbio-jardim foi largamente apropriado, ao longo do século XX, como padrão para empreendimentos de expansão urbana com vistas a ganhos imobiliários e, portanto, isentos de ideais sociais reformistas (WOLFF, 2001, p. 53). Apesar das semelhanças em termos de paisagem urbana, diversamente do modelo de cidade-jardim de Howard, que agruparia habitação, comércio, lazer, serviços e atividades de produção, satisfazendo, portanto, as funções básicas da cidade e eliminando a necessidade de deslocamentos constantes, o subúrbio-jardim suprimiu a função trabalho ao configurar-se apenas como uma extensão residencial de uma cidade preexistente, à qual era intrinsecamente dependente em termos funcionais. Neste

último caso se enquadram tanto os bairros implementados pela Companhia City em São Paulo, como o Jardim América (1913), Alto da Lapa (1921) e Pacaembu (1925), que foram desenhados originalmente pelo próprio Barry Parker – um dos responsáveis por dar forma à cidade-jardim howardiana – como também o Paineiras do Morumbi, planejado por Bratke, e boa parte dos demais bairros a ele contíguos.

Wolff (2001, p. 31) explica que a busca de uma relação consonante entre arquitetura e natureza, ou ainda, a ênfase na “arquitetura vista como parte da paisagem e do ambiente natural [...]” era o principal fundamento da ideologia urbanística dos subúrbios ajardinados, cuja origem articula-se na tradição romântica do paisagismo inglês do século XIX. Em sua concepção de paisagem, a natureza é encarada como um elemento de composição, sobre a qual a intervenção deve ser controlada, de forma a tirar partido do seu potencial estético para criar cenas variadas e, assim, destacar aspectos pitorescos. Em termos de configuração urbana, tais ideais eram traduzidos no desenho de ruas sinuosas e arborizadas – traçadas em concordância com a topografia original do terreno – na integração entre edificações e áreas ajardinadas por meio de amplos recuos, nas baixas densidades e no predomínio de áreas verdes sobre a área construída.

Com referências nesse modelo, já implementado pela Companhia City em São Paulo, o projeto de Bratke para o Paineiras do Morumbi seguiu princípios de concepção e ordenação característicos dos bairros ajardinados paulistas que o precederam. Considerando a topografia existente, o desenho das ruas buscou acompanhar as inclinações menos acentuadas entre as curvas de nível e evitar alterações bruscas no relevo natural (MARIANO, 2005, p. 138). De forma similar ao Jardim América da City⁷, os quarteirões foram loteados em terrenos grandes, com cerca de 20 m de testada e áreas variando entre pelo menos 510 m² chegando a 1000 m², que possibilitavam amplas construções em meio a generosas áreas verdes⁸. O uso do solo foi restrito exclusivamente à construção de residências, estabelecendo-se limites quanto à taxa de ocupação dos lotes e recuos significativos em todos os alinhamentos – o frontal de pelo menos 5 m e o de fundos com no mínimo 8 m. Na resolução do traçado viário, percebe-se também algumas soluções derivadas do desenho recorrente de cidade-jardim, como ruas terminadas em *cul-de-sac*, pequenas vielas e a hierarquização entre vias de trânsito rápido (Avenida Morumbi) e ruas de trânsito local com largura mais estreita.

Desde a concepção do bairro, os próprios procedimentos de projeto adotados restringiram sua ocupação a famílias de renda média e alta. Apesar da razoável distância em relação ao centro da cidade depreciar o valor do metro quadrado, as amplas áreas disponibilizadas elevaram o valor dos lotes. No mesmo sentido, a restrição de uso do solo quanto à construção exclusiva de residências em uma zona onde inexistia comércio e serviços impunha a necessidade imediata de automóvel, que enquanto bem de consumo ainda importado na época, era acessível apenas às classes de maior poder aquisitivo. Observa-se, inclusive, como o próprio traçado do *loteamento*, que foi desenhado em extensos quarteirões, favoreceu a mobilidade por automóvel em detrimento da circulação de pedestres, embora a largura das ruas mais típicas (6 m) determinasse um fluxo de caráter local, mais consoante à construção da ideia de “vida comunitária” intrínseca ao imaginário de vivência no subúrbio.

⁷A título de comparação, os terrenos mais frequentes do Jardim América possuíam em torno de 900 m² (WOLFF, 2001, p. 140). Tratam-se de áreas bastante similares às viabilizadas nos lotes do Paineiras do Morumbi.

⁸Números com base nos processos 3704/52 e 288/55 do Arquivo Municipal de Processos (CGDP-2) da Prefeitura de São Paulo.

⁹ De acordo com Camargo (2000, p. 126), o arquiteto foi um dos principais responsáveis pela urbanização do distrito do Morumbi, tendo delineado os bairros de Vila Andrade, Vila Susana, Jardim Leonor e Paineiras do Morumbi.

¹⁰ Segundo a formulação original do século XX, unidade de vizinhança é “uma área residencial que dispõe de relativa autonomia com relação às necessidades cotidianas de consumo de bens e serviços urbanos” (BARCELLOS, 2011, p. 01).

¹¹ Na prática, o próprio projeto de urbanização de Bratke para o Paineiras do Morumbi foi parcialmente implantado. Camargo (2000, p. 127) aponta que os empreendimentos de Bratke ocorreram de forma isolada, sem o necessário engajamento com o poder público. Argumenta ainda que a gestão do prefeito Prestes Maia, nos anos 1940, executou apenas em parte as obras de infraestrutura viária previstas no Plano de Avenidas que seriam importantes para o sucesso do projeto. Logo no início da execução das obras de urbanização, alguns dos empreendedores mais comprometidos com a ocupação do local não respeitaram as diretrizes urbanísticas preestabelecidas, o que comprometeu a unidade do conjunto. Como não houve um controle rigoroso sobre as normativas urbanísticas previstas no projeto, o plano inicial acabou se diluindo entre os vários participantes.

Além do Paineiras do Morumbi, Bratke também planejou outros bairros no distrito⁹, e previu, para a região, implantar três grandes praças. Segundo Camargo (2000, p. 126), a primeira se localizaria onde foi construído o Estádio Cícero Pompeu de Toledo, a segunda onde hoje está o Hospital Infantil Darcy Vargas e a terceira próxima à Vila Sônia. Contíguos às praças seriam instalados equipamentos comerciais, de lazer e de serviços, inspirados no modelo de shopping center norte-americano. À exceção de um croqui de estudo (Figura 10), porém, não há maior documentação sobre esses projetos, que não se concretizaram como nada além de idealizações iniciais do arquiteto. Cabe mencionar, no entanto, que a provável intenção de Bratke seria configurar a região em unidades de vizinhança¹⁰, em que praças e equipamentos atuariam como núcleos provedores das áreas residenciais periféricas, à maneira como concebeu as cidades operárias de Vila Serra do Navio e Vila Amazonas em 1955, que foram estruturadas no entorno de dois grandes núcleos comerciais e de serviços¹¹ (Figura 11).

No contexto dos anos 1950, diante do crescimento urbano desenfreado de São Paulo, que já se consolidava como metrópole, o Morumbi se tornou atrativo a famílias privilegiadas mais identificadas com o modo de vida tradicional da família nuclear. Com a consolidação da indústria, a verticalização acelerada e o aumento do trânsito, a paisagem e as condições de vida na cidade se transformavam aceleradamente. Numa reação ao cenário e ao ritmo de vida frenético que se impunha nas regiões centrais, as famílias atraídas pelos subúrbios desejavam uma vivência “simples” em um ambiente pitoresco, que oferecesse tranquilidade e segurança em contato com a natureza mas sem perder as facilidades oferecidas pela cidade. Tais aspirações estavam estreitamente alinhadas aos princípios que nortearam a concepção do Paineiras do Morumbi e de boa parte dos bairros que hoje compõem o distrito. Os amplos terrenos disponibilizados e as normativas que ordenariam o padrão urbano da região iam ao encontro do ideal de viver em áreas amplas, descomprimidas e envoltas por uma paisagem bucólica, localizadas a poucos quilômetros do centro da cidade.

Com um panorama natural exuberante, o Morumbi se tornou palco de obras significativas da arquitetura moderna brasileira. Além das residências Morumbi e Oscar Americano, Bratke estudou outros exemplares de moradias para a região (Figuras 12; 13). Embora não executados, os projetos demonstram o padrão urbano que ele imaginou ao planejar o bairro: casas isoladas em meio a uma área verde generosa, com a natureza compondo as vistas em relação direta com a arquitetura. Um amplo recuo frontal e a supressão de muros altos permitiriam vistas abertas desde o passeio e estabeleceriam uma continuidade entre a rua, a casa e o jardim frontal.

Em 1949, o Morumbi também despertou o interesse de Lina Bo e Pietro Maria Bardi, que adquiriram dois terrenos no Jardim Morumbi, onde construíram a residência projetada por Lina dois anos depois (LIMA, 2013, p. 55). O novo bairro, situado na divisa com o Paineiras do Morumbi, foi urbanizado de acordo com o mesmo modelo pela Companhia Imobiliária Morumbi ao final da década de 1940 (INVAMOTO, 2012, p. 309).

No início dos anos 1950, nas páginas da revista *Habitat*, que era então dirigida pelo casal Bardi (STUCHI, 2007, p. 3), o Morumbi foi divulgado em duas matérias entusiasmadas com a natureza da região e com a paisagem que se prometia. Em 1951 (n. 5, p. 66), a revista mencionava os avanços das obras viárias e elogiava o “verde belíssimo” que despontava das visuais do “mais bonito bairro de São Paulo”. Já em 1953, na matéria

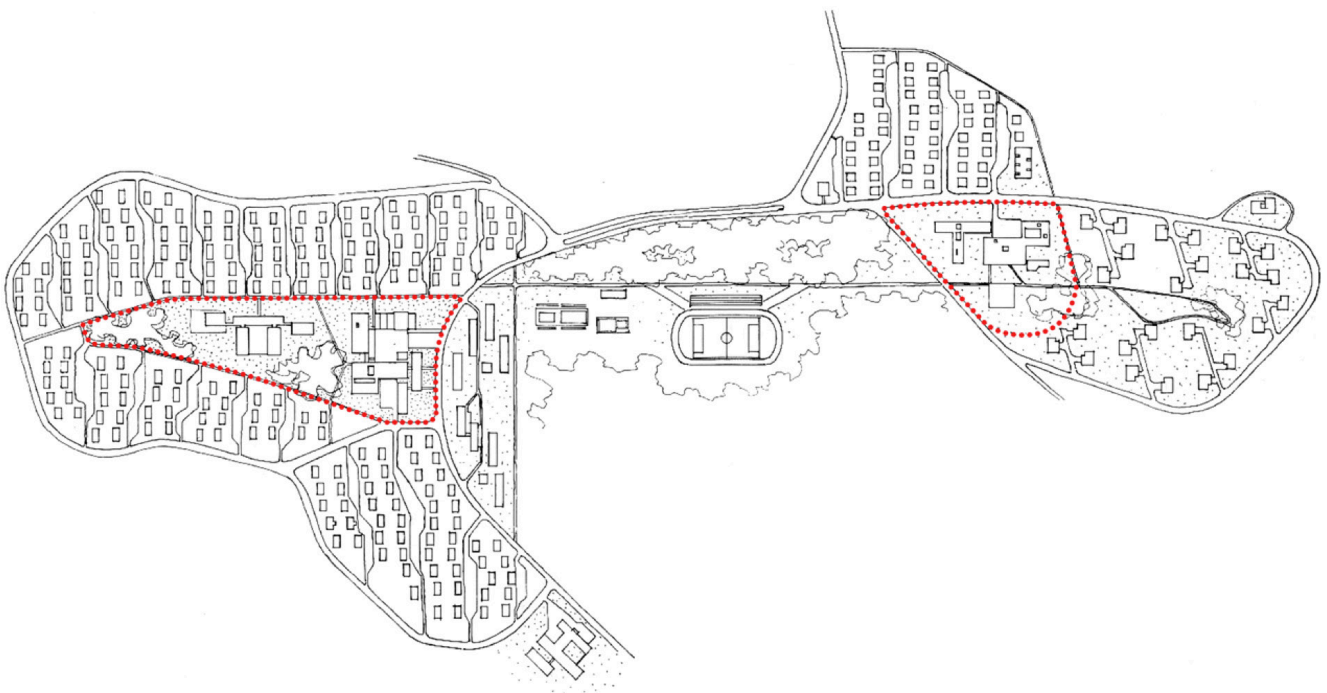
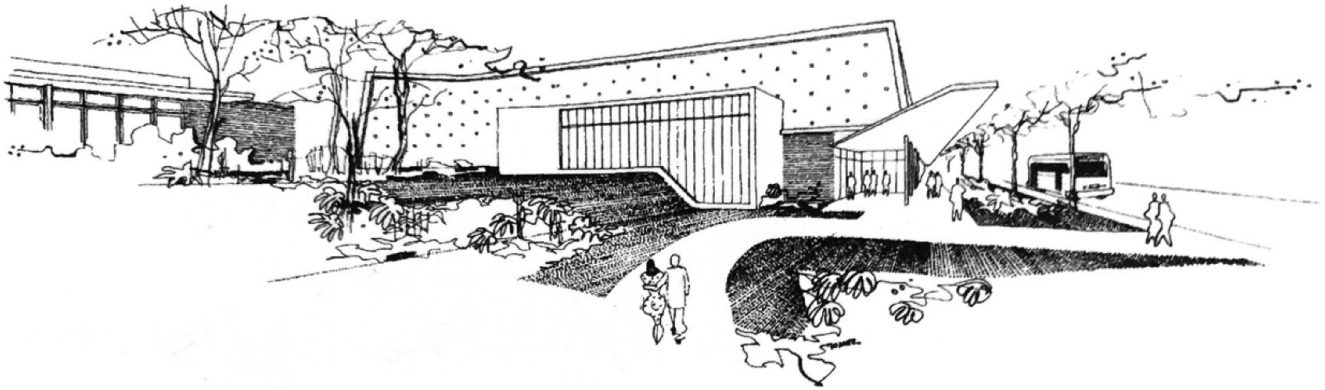
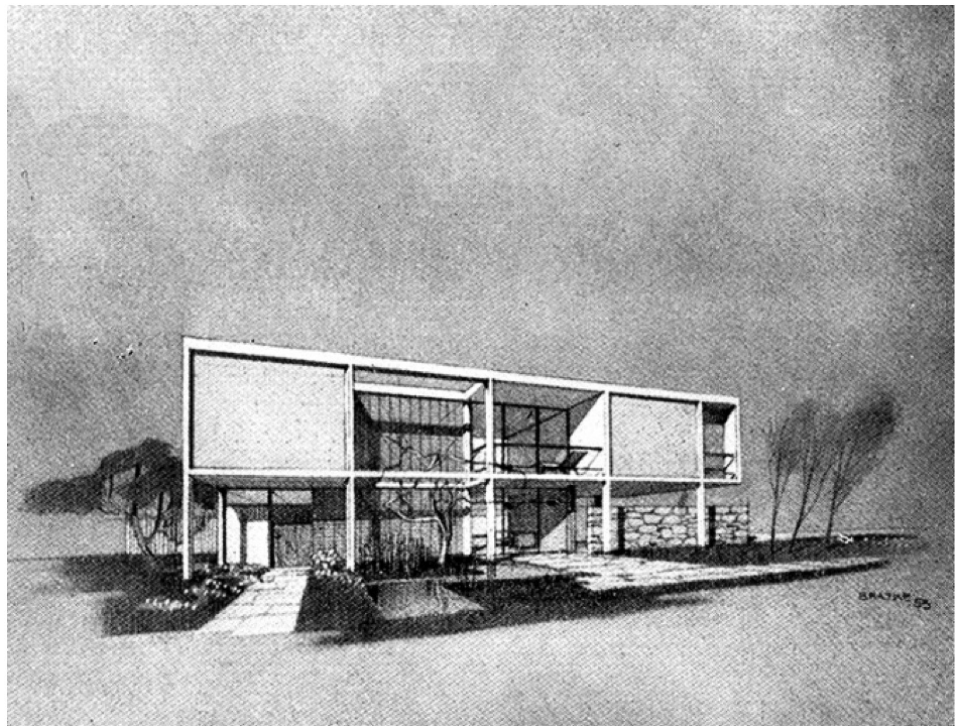
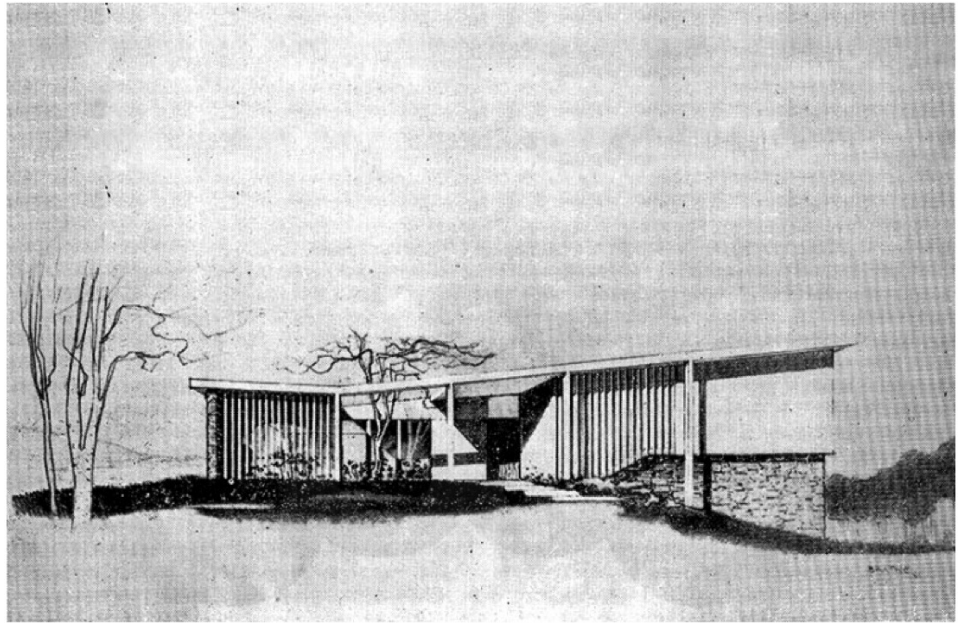


Figura 10 (topo): Estudo elaborado por Bratke para um centro comercial e de serviços no Morumbi (1951). Fonte: SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. Oswaldo Arthur Bratke. 2. ed. São Paulo: PW Editores, 2012, p. 50.

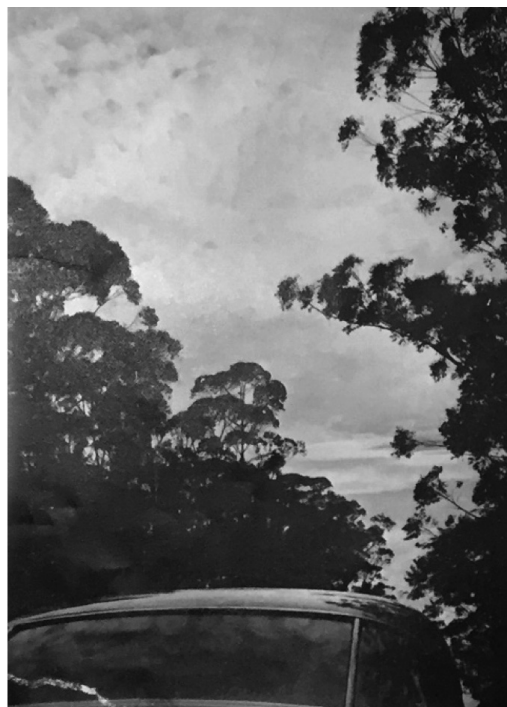
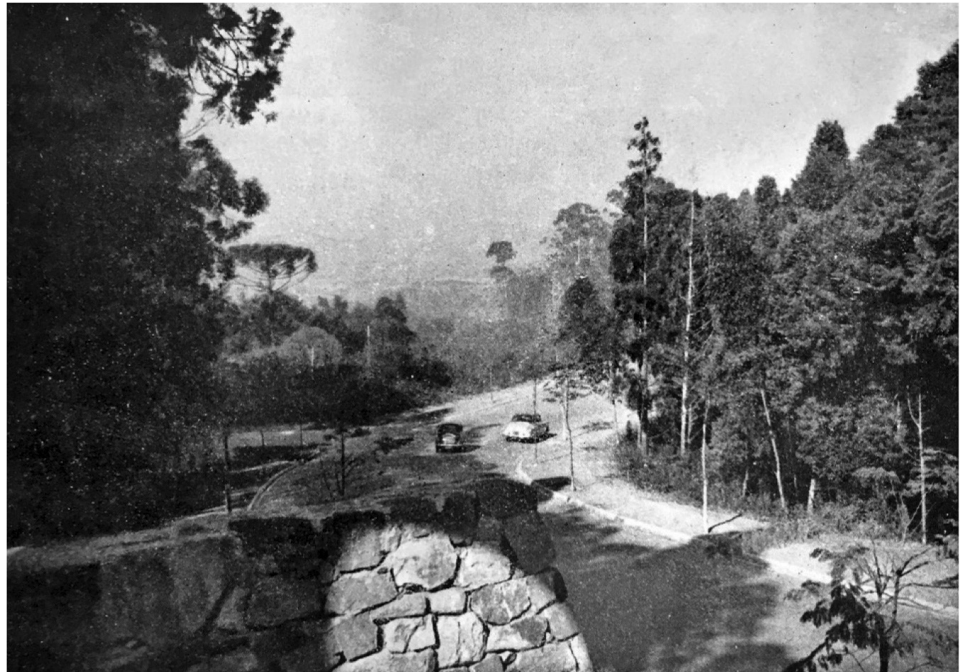
Figura 11: Projeto de Vila Serra do Navio (1955). Em vermelho estão demarcados os cuores com escola, praça pública, comércio e serviços. Ao centro, situa-se o setor esportivo. Abaixo, o hospital. Na periferia dos dois cuores concentram-se os quarteirões residenciais. Fonte: Elaboração do autor sobre desenho obtido no acervo de projetos da FAUUSP, seção correspondente à Oswaldo Bratke.



Figuras 12 e 13: Oswaldo Bratke: estudos de residências no Morumbi, início dos anos 1950. Fonte: Revista Acrópole, n. 171, 1952, p. 109 (topo). Revista Acrópole, n. 184, 1953, p. 184 (embaixo).

Figuras 14 e 15: O Morumbi no início dos anos 1950. Foto a partir da Capela do Morumbi, nas vizinhanças do empreendimento de Bratke e Americano. Fonte: Revista Habitat, n. 10, 1953, p. 27-28.

“O Jardim Morumbi: Arquitetura-Natureza” (n. 10, p. 26-30), a *Habitat* dedicava cinco páginas para destacar as virtudes do bairro e do distrito. No lugar do arranha-céu e de uma representação de cidade como metrópole, duas imagens da matéria retratam o automóvel associado a uma paisagem bucólica, constituída por grandes maciços de vegetação (Figuras 14 e 15). Ao longo do texto, ao mesmo tempo em que definiam “a arquitetura e a paisagem” como os dois fatores que formam a “cidade harmônica”, os Bardi lamentavam a falta de preocupação com o “fator paisagem” em loteamentos apressados feitos por algumas companhias imobiliárias, em que a



natureza “havia sido completamente varrida”. Adiante, relatavam o asfaltamento das ruas por maquinários modernos, os investimentos em uma infraestrutura avançada de saneamento e o sucesso na venda dos terrenos “a figura da mais alta expressão na sociedade paulista”. Por fim, concluíam que “no Morumbi o progresso é palpável”, uma região que estava destinada a ser “o prolongamento natural de São Paulo residencial”.

O subúrbio moderno como reduto de uma utopia burguesa

De acordo com Wolff (2001, p. 30), a noção de subúrbio visto como local de apoio e de fuga à vida urbana aparece na história do urbanismo desde a Antiguidade, quando as *villas* ou casas senhoriais localizavam-se em zonas externas à cidade. Já o subúrbio ajardinado, definido por um tecido de casas isoladas, manifestou-se largamente e de diferentes formas na França, na Inglaterra vitoriana e nos Estados Unidos durante o século XIX. Nesse período, o desenvolvimento dos transportes de massa – as ferrovias, os bondes e metrô – possibilitou a ocupação de áreas até então consideradas afastadas em relação aos centros urbanos. A partir de então, tal modelo teve uma grande expansão, passando a acompanhar o crescimento das cidades e a transformação dos conceitos de lazer.

No início do século XX, a paisagem urbana delineada por Barry Parker e Raymond Unwin em Letchworth (1903) e Hampstead (1903) passou a influenciar o desenvolvimento morfológico dos subúrbios-jardins, que difundiram-se, nas décadas seguintes, em partes da Europa, dos Estados Unidos e da América do Sul tanto para atender a carências habitacionais quanto para responder às demandas do aumento populacional das classes médias urbanas (WOLFF, 2001, p. 26). Contudo, se a apropriação do modelo foi mais democrática em alguns países, no Brasil, e mais especificamente em São Paulo, sua reprodução ocorreu bastante vinculada a empreendimentos imobiliários voltados às classes privilegiadas.

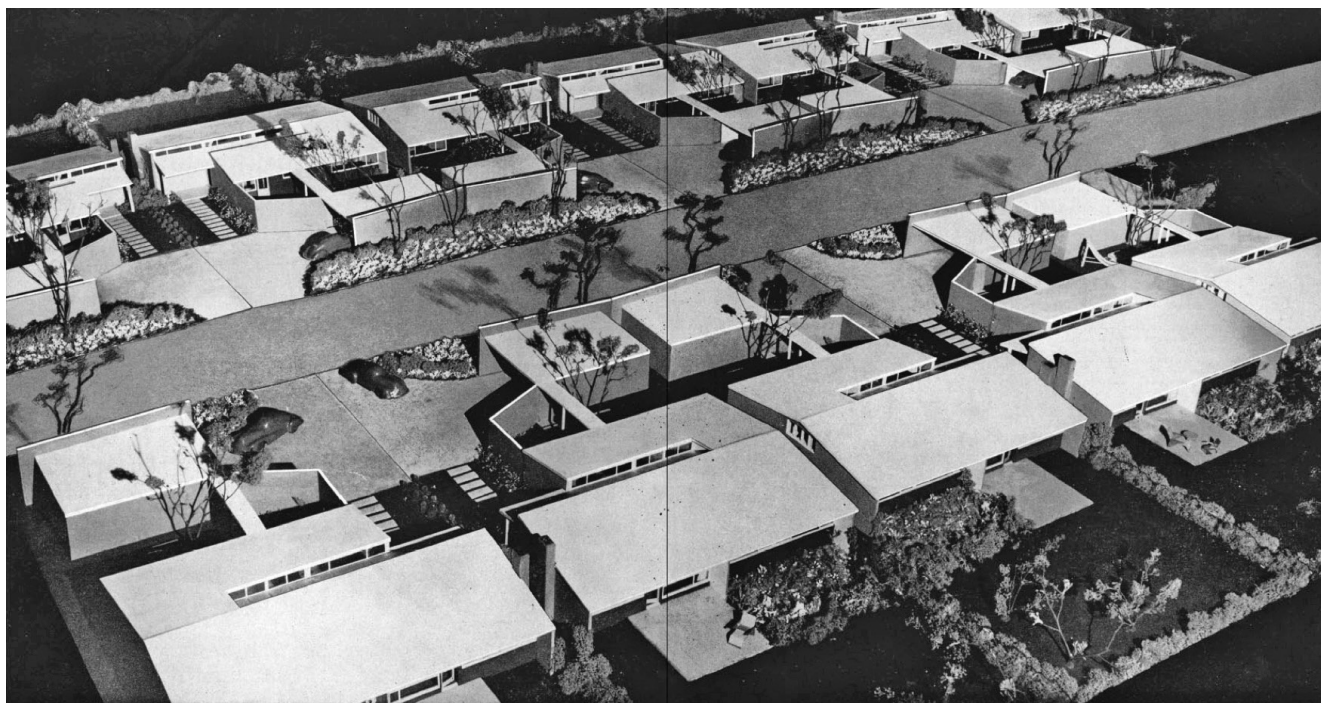
Em São Paulo, a suburbanização mais vigorosa associada aos grupos de renda alta começou com os bairros ajardinados implantados pela Companhia City, enquanto estes ainda se configuravam como periferia da cidade. Nos anos 1940, com a expansão da malha rodoviária do município e a execução das obras de retificação do canal do Rio Pinheiros, possibilitou-se o prolongamento, a sudoeste, do eixo de ocupação residencial iniciado pela City, que prosseguiu no rumo indicado pelos bairros Jardim América, Jardim Europa, Cidade Jardim e, finalmente, alcançando os bairros do Morumbi (WOLFF, 2001, p. 82). Nesse período, diante da execução de algumas obras de infraestrutura urbana previstas no Plano de Avenidas de Prestes Maia, vislumbrou-se a expectativa de desenvolvimento do distrito, que tornou-se mais concreta com a disseminação do uso do automóvel. Ao final da mesma década, amparada pela melhoria das condições de mobilidade e pelo interesse do mercado imobiliário, teve início a urbanização dos bairros ajardinados que hoje integram o distrito. Tal processo ocorreu sob o comando de companhias privadas e empreendedores particulares, como é o caso do Paineiras do Morumbi, realizado pela sociedade entre Oswaldo Bratke e Oscar Americano.

No traçado do loteamento, Bratke incorporou procedimentos de desenho curvilíneo, em concordância com a topografia, que já eram adotados em empreendimentos paulistas de habitação unifamiliar desde a difusão dos bairros ajardinados precedentes da City. É interessante comparar ainda as diferenças entre a proposta de habitação contida no

plano de Bratke em relação aos novos subúrbios que se multiplicavam nos Estados Unidos no mesmo período. Diferentemente de investigações norte-americanas representativas publicadas na revista *Arts & Architecture*, como a de Gregory Ain (n. 31, 1945, p. 32-35) ou de iniciativas como a *Mutual House Association* (n. 64, 1948, p. 30-43), em que a repetição em massa de modelos genéricos reflete a tentativa de popularização da moradia unifamiliar (Figuras 16; 17), a seletividade do empreendimento de Bratke e Americano se explicita nos lotes generosos destinados à construção de amplas moradias personalizadas, concebidas para atender as necessidades e ambições particulares de cada família.

Ao final dos anos 1960, Bratke vendeu sua propriedade, que hoje é ocupada por um condomínio horizontal fechado e desconectado da malha viária urbana. Em vias bem menos profícuas à cidade e ao que ele planejou nos anos 1950 – prevendo a acessibilidade e a continuidade entre a rua e as casas – concretizou-se, por fim, o loteamento da grande parcela. Tal forma de ocupação reflete a condição contemporânea da evolução da privatização do espaço que se acabou por se concretizar em muitas das experiências com os subúrbios ajardinados paulistas, e que atualmente ainda persistem vigentes. Como se observa não somente no projeto de Bratke, mas em muitos casos brasileiros bem conhecidos que dispensam menções, o padrão de urbanização importado de referências inglesas ou norte-americanas enveredou-se para outros rumos frente a tradições culturais e urbanas distintas, mostrando-se incompatível, em suas versões originais, com a forma de habitar e conviver aceita pela população local.

Figura 16 : Páginas da publicação de estudo de Gregory Ain na revista *Arts & Architecture*. Fonte: SUBDIVISION by Gregory Ain, A. I. A, Architect for planned homes. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 31, 1945, p. 32; 33 e 34.



Subdivision by
GREGORY AIN, A. I. A., Architect
 for Park Planned Homes

The long awaited era of the postwar house is at hand, and millions with hopes based on widely publicized visions of the house of tomorrow will be disappointed. No miracle has made available to the average owner shimmering fabric of plastics and electronics on a secluded acre of gently rolling woodland. The construction of homes is now about to be resumed on an enormous scale; and it is no advantage what-

ever to the prospective home builder that modern materials, techniques, and regional planning are theoretically capable of providing for better and cheaper dwelling units than accepted standards. Our technology, industry, economics, and real estate practices are not organized and coordinated to take full advantage of the obvious theoretical possibilities, nor is the public organized to demand that they do so. Enough time and enough pages have been devoted to dalliance with hypothetical dreams of a more perfect housing



MUTUAL HOUSING ASSOCIATION

A PROJECT FOR FIVE HUNDRED FAMILIES IN CRESTWOOD HILLS

WHITNEY R. SMITH, A. QUINCY JONES, EDGARDO CONTINI
ARCHITECTS, ENGINEERS AND SITE PLANNERS

JAMES CHARLTON, WAYNE R. WILLIAMS, COLLABORATING

ECKBO, ROYSTON & WILLIAMS, LANDSCAPE ARCHITECTS · SEABOARD ENGINEERING COMPANY, SITE ENGINEERS



Figura 17: Páginas da publicação da iniciativa *Mutual House Association* na revista *Arts & Architecture*. Fonte: MUTUAL House Association, a project for five hundred families in Crestwood Hills. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 64, 1948, p. 30-43.

No contexto dos anos 1950, a urbanização do Paineiras do Morumbi e dos demais bairros-jardins contíguos visava, afinal, dar continuidade ao processo iniciado pela City com o Jardim América (1910), viabilizando a manutenção do modo de vida tradicional de parte das famílias nucleares privilegiadas. Em tal período, em meio à explosão de crescimento de São Paulo e ao agravamento de “problemas” urbanos, a fuga da cidade densa se manteve na mudança para o subúrbio ajardinado, bucólico, pitoresco e socialmente homogêneo, onde a casa era acompanhada por lotes amplos, em meio a generosos jardins domésticos de caráter privado e em íntima relação com a paisagem circundante. Em suporte a essas demandas, os subúrbios ajardinados ofereceram um modelo que permitiria fugir das condições urbanas “adversas” trazidas pela modernização, porém mantendo-se atrelado à cidade da qual era intrinsecamente dependente.

Como bem observou Marshall Berman (1986, p. 13; 328), a ambição pela modernidade sempre caminhou perturbada por certa nostalgia do presente e do passado, expondo contradições inerentes ao homem e ao *zeitgeist* moderno. Em relação à suburbanização, estabelecer-se no “sub-úrbio” seria experimentar uma “quase cidade” – desprovida de ruídos, diferenças sociais, trabalho e indústria - mas que além de manter atributos de civilidade e urbanidade, possibilitaria, graças ao automóvel, a conexão e o acesso ao cuore urbano sempre que necessário. Conforme assinala Janjullo (2011, p. 54), contrapondo-se à efervescência de vida nas ruas, criaram-se refúgios, “onde ainda seria possível uma vida ‘simples’, mas confortável e moderna”. Tais redutos, abertos a jardins, mas que acabaram por se tornar, ao longo do tempo, fechados à cidade, não transpuseram, no entanto, a utopia de constituir um oásis seguro e aprazível na metrópole.

Referências bibliográficas

- ANELLI, Renato Luiz Sobral. Redes de Mobilidade e Urbanismo em São Paulo: das radiais/perimetrais do Plano de Avenidas à malha direcional PUB. *Arquitextos*. São Paulo, ano 07, n. 082.00, Vitruvius, mar. 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/259>>. Acesso em: 11 de jul. 2018.
- BARCELLOS, Vicente Quintella. Unidade de vizinhança: notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil. *Cadernos eletrônicos da Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UNB* (atual Paranoá), v.3, 2001. Disponível em: <http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm>. Acesso em: 14 de jul. 2018.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- CAMARGO, Mônica Junqueira de. *Princípios de Arquitetura Moderna na obra de Oswaldo Arthur Bratke*. 2000. 187 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2000.
- CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002.
- CASAGRANDE DE PAULA, Zuleide. *Jardim América: de projeto urbano a monumento patrimonial*. 2005. 272 f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2005.
- COMAS, Carlos Eduardo. Livre pensar é só pensar: casa, cidade e pax americana. *Projeto Design*, São Paulo, n. 281, jul. 2003, p. 19-23.

- INVAMOTO, Denise. *Futuro pretérito: historiografia e preservação na obra de Gregori Warchavchik*. 2012. 366 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.
- IRIGOYEN DE TOUCEDA, Adriana Marta. *Da Califórnia a São Paulo: referências norte-americanas na casa moderna paulista 1945-1960*. 383 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.
- JANJULIO, Maristela da Silva. Bangalô-Subúrbio: a circulação intercontinental de uma nova cultura da habitação no início do século XX. *Oculum Ensaios* 13, p. 46-58, jan-jun 2011.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da grande São Paulo – estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. Depoimento. *Espaços e Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos*. São Paulo, n. 42, p. 87, 2001.
- LEME, Maria Cristina da Silva. Francisco Prestes Maia. *AU Arquitetura & Urbanismo*. São Paulo, n. 64, p. 59-65, fev-mar 1996.
- LIBERANI. São Paulo Cresce. *Correio Paulistano*, São Paulo, p. 03, 19 dezembro 1890.
- LIMA, Zeuler R. M. de A. *Lina Bo Bardi*. New York: Yale University Press, 2013.
- MAIA, Francisco Prestes. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1945.
- MARIANO, Cassia. *Preservação e paisagismo em São Paulo: Otavio Augusto Teixeira Mendes*. São Paulo: Annablume, Fapesp, Fundação Maria Luisa e Oscar Americano, 2005.
- MUTUAL House Association, a project for five hundred families in Crestwood Hills. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 64, p. 30-43, 1948.
- O JARDIM MORUMBI: Arquitetura-Natureza. *Habitat*. São Paulo, n. 10, p. 26-44, 1953.
- O MORUMBI. *Habitat*. São Paulo, n. 5, p. 66-67, 1951.
- PETRONE, Pasquale. A cidade de São Paulo no século XX. *Revista de História*, Brasil, n. 21-22, p. 127-170, junho 1955. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/36445>>. Acesso em: 16 de jul. 2018.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo, Vila, Cidade, Metrópole*. São Paulo: Bank Boston, Prefeitura de São Paulo, 2004.
- SEGAWA, Hugo; DOURADO, Guilherme Mazza. *Oswaldo Arthur Bratke*. 2. ed. São Paulo: PW Editores, 2012.
- SEGAWA, Hugo. *Prelúdio da metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século XIX para o século XX*. São Paulo: Ateliê, 2000.
- SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador*. São Paulo: Studio Nobel/Edusp, Fapesp, 1997.
- STUCHI, Fernanda Terenzi. *Revista Habitat: um olhar moderno sobre os anos 50 em São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-14052010-102629>>. Acesso em: 17 de jul. 2018.
- SUBDIVISION by Gregory Ain, A. I. A, Architect for planned homes. *Arts & Architecture*, Los Angeles, n. 31, p. 32-35, 1945.
- WOLFF, Silvia Ferreira Santos. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. São Paulo: Edusp, Fapesp, Imprensa Oficial do Estado, 2001.

Recebido [Jul. 13, 2018]

Aprovado [Nov. 05, 2018]

Os conjuntos-bairros e a expansão do espaço intraurbano de Fortaleza

Rérisson Máximo*

Resumo O Estado brasileiro atuou na questão habitacional de maneira diversa, com destaque para a produção direta, cujo resultado formal geralmente são conjuntos habitacionais. Construídos em diferentes momentos históricos, ganham significância com a atuação do Banco Nacional da Habitação, quando são construídos grandes conjuntos nas periferias urbanas. Por vezes compreendendo bairros inteiros, relacionam-se ao processo de desenvolvimento urbano e crescimento territorial das cidades. Este texto discute a expansão do espaço intraurbano e a produção habitacional na metrópole Fortaleza através da construção dos *conjuntos-bairros*, que apresentam sobreposição quase absoluta entre a área projetada e a divisão político-administrativa adotada pelas administrações municipais.

Palavras-chave: conjuntos-bairros, habitação, Fortaleza.

Conjuntos-bairros and the expansion of intra-urban space in Fortaleza

Abstract The performance of Brazilian government regarding social housing took place in different ways, highlighting direct production which formal results are commonly housing projects. Built in different historical moments, they gain significance during the performance of National Housing Bank (BNH), when large housing estates are built in the urban peripheries. They cover sometimes whole neighborhoods and they are also linked to the process of urban development and territorial growth of main Brazilian cities. This paper presents and discusses the expansion of intra-urban space and housing production in Fortaleza through the construction of *conjuntos-bairros*, which present almost absolute overlap among projected area and administrative division adopted by local administrations.

Keywords: conjuntos-bairros, housing, Fortaleza.

Los conjuntos-barrios y la expansión del espacio intraurbano en Fortaleza

Resumen El Estado brasileño actuó con relación a la cuestión habitacional de diversas maneras, destacándose la producción directa, cuyo resultado formal generalmente son conjuntos habitacionales. Construidos en diferentes momentos históricos, ganan significado con la actuación del Banco Nacional de la Habitación, cuando son construidos grandes conjuntos en las periferias urbanas. A veces comprendiendo barrios enteros, se relacionan al proceso de desarrollo urbano y crecimiento territorial de las ciudades. Este texto discute la expansión del espacio intraurbano y la producción habitacional en la metrópolis Fortaleza, a través de la construcción de los conjuntos-barrios, que presentan sobre posición casi absoluta entre el área proyectada y la división político-administrativa adoptada por las administraciones municipales.

Palabras clave: conjuntos-barrios, habitación, Fortaleza.

A lógica da produção em massa de moradias deu a tônica da política urbana e habitacional e, por consequência, do que foi produzido durante a atuação do Banco Nacional da Habitação (BNH), principal órgão do então Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e que funcionou mais como produtor de habitação do que como agente financeiro. Essa atuação resultou na mais significativa produção de moradias no país, por meio de inúmeros e imensos conjuntos habitacionais localizados nas periferias urbanas – por vezes compreendendo bairros inteiros – e que diretamente se relacionam à maneira como se deu o processo de desenvolvimento urbano e crescimento territorial nas metrópoles brasileiras. Ainda que o BNH tenha atuado produzindo habitação de diferentes maneiras, são os grandes conjuntos que melhor representam a lógica presente naquele momento da política urbana e habitacional no Brasil.

Desta política de produção em massa restaram críticas sobre a forma como aqueles empreendimentos foram construídos, sobretudo por parte de autores que tratam da questão urbana e habitacional, como a feita por Comas (1983). Levanta-se, geralmente, como características de tal produção habitacional: a exclusão da urbanidade, a ausência de qualidade projetual e construtiva e a redução do tema a uma questão numérica, já que importava a quantidade, a área e o custo das moradias (Rubano, 2001). Critica-se geralmente ainda a maneira como se deu a implementação destas ações habitacionais, distante do ideário da reforma urbana e com acesso à moradia dado exclusivamente pela propriedade privada.

Mesmo que se tratando de um contexto municipal específico, apresentamos neste texto um caso paradigmático como o de Fortaleza para compreender as relações entre o processo de expansão do seu espaço intraurbano (Villaça, 2001) e a produção habitacional do BNH na capital cearense, através da construção dos chamados *conjuntos-bairros*, núcleos habitacionais de grande porte que apresentam como característica fundamental a sobreposição quase que absoluta entre a área projetada e a divisão político-administrativa adotada pelas administrações municipais.

Em Fortaleza, estes grandes conjuntos, construídos ao longo das décadas de 1970 e 1980, induziram à expansão periférica do território da metrópole, levando a processos de conurbação entre Fortaleza e alguns municípios como Caucaia e Maracanaú. Mais ainda, tais conjuntos, pensados para abrigar a massa de trabalhadores, acabaram virando sinônimo de baixa qualidade projetual e construtiva, características ainda bastante presentes nos recentes projetos de habitação social desenvolvidos em Fortaleza. São algumas destas questões que buscaremos tratar a seguir.

Algumas questões gerais sobre a política habitacional do BNH

O Banco Nacional da Habitação (BNH) marcou uma nova fase da política habitacional federal. Criado pelo regime militar, teve como objetivo central estruturar um sistema de

* Rérisson Máximo é Arquiteto e Urbanista, professor do Instituto Federal do Ceará. ORCID <<https://orcid.org/0000-0003-1340-8390>>.

crédito habitacional, através do FGTS, que se constituiu como uma fonte de recursos permanente de financiamento da produção de moradias. Pretendia-se minimizar os investimentos subsidiados e impedir uma descapitalização do sistema. Devido a gestão centralizada, característica do SFH, raras foram as realizações de governos municipais ou estaduais na área de habitação, tal a concentração de recursos e decisões junto ao governo federal durante o período de atuação do banco (Maricato, 1987).

O modelo praticado era baseado no financiamento às construtoras e não ao usuário final. Dessa forma, buscava-se a queda do custo da unidade habitacional, mas também do empreendimento como um todo, não apenas como forma de enquadrar o empreendimento ao público-alvo ao qual o BNH buscava atender, mas também para elevar ao máximo possível os lucros. Diante dessa lógica, como aponta Bonduki (2013), a partir da década de 1960, decorre uma separação entre arquitetura e moradia popular, com graves repercussões na qualidade do espaço construído.

Dentre os fatores relacionados à realidade apresentada pelas grandes cidades brasileiras, geralmente aponta-se a insuficiente atuação do Estado ou a atuação desregulada do setor privado, via-de-regra associado a interesses especulativos. Destaca-se ainda a maneira informal que os trabalhadores autoconstróem suas casas, principalmente em favelas e loteamentos irregulares ou clandestinos. Contudo, há de se ressaltar que o poder público, durante o período de atuação do BNH, produziu – seja através da regulação, do financiamento ou da construção – uma quantidade extremamente significativa do espaço urbano brasileiro que, se contrariado a lógica então em voga, poderia apresentar uma maior qualidade espacial.

Ainda que na primeira metade do século tenham sido observadas experiências positivas na arquitetura habitacional produzida sob a tutela do Estado (Rubano, 2001), a produção do BNH foi caracterizada pelo abandono destas experiências em troca da construção de conjuntos habitacionais de grande porte e implantados em áreas periféricas, através da padronização dos componentes e espaços. Mesmo contando com unidades habitacionais de áreas superiores às recentemente produzidas, além de razoável oferta de infraestrutura, serviços e equipamentos sociais (Pequeno & Aragão, 2009); os conjuntos habitacionais construídos à época do BNH, pensados para abrigar a população de trabalhadores dos setores industrial e terciário, acabaram virando sinônimo de baixa qualidade projetual e construtiva e favoreceram a construção ideológica de uma forma de produzir moradias que caracteriza o chamado *padrão-BNH*, que ainda exerce forte influência nos recentes projetos de habitação social.

Caracteriza-se o chamado *padrão-BNH* (Comas, 1983) pelos projetos de grandes dimensões, muitas vezes constituindo bairros inteiros; a precária ou mesmo inexistente interligação à malha urbana, já que geralmente se localizavam em áreas periféricas, haja vista o menor custo da gleba a ser desapropriada; pela baixa qualidade projetual e construtiva das unidades habitacionais; pela padronização das tipologias utilizadas; e ainda pelo abandono das áreas inicialmente pensadas para abrigar os espaços coletivos e institucionais. Tudo isso contribuiu para a produção de núcleos habitacionais que induziram a expansão urbana desordenada e que ofereciam péssimas condições de habitabilidade, resultante tanto das próprias características do meio urbano onde foram inseridos quanto da intencional redução de custos.

Estruturação do espaço intraurbano de Fortaleza

No que se refere à estruturação do espaço intraurbano de Fortaleza, podem ser destacados três elementos principais que, de forma conjunta, ainda que não necessariamente integrados, possibilitaram a conformação do que hoje se apresenta como a Região Metropolitana de Fortaleza: os espaços destinados à produção industrial, o sistema viário principal e os núcleos habitacionais construídos pelo poder público sob a forma de grandes conjuntos. A expansão territorial alcançada durante o processo de estruturação daquele espaço é, em grande parte, resultado direto da atuação do Estado em torno destes três elementos¹.

¹ Outros importantes elementos que poderiam ser destacados, dentro do processo de estruturação do espaço intraurbano de Fortaleza são os edifícios institucionais da administração pública, com destaque para o Centro Administrativo Virgílio Távora, sede de muitos órgãos do governo estadual; e equipamentos privados de grande porte como o Shopping Iguatemi e a Universidade de Fortaleza. Contudo, destacamos aqueles que mais se relacionam às questões tratadas diretamente por este texto.

Como bem aponta Gondim (1987), *“o processo histórico de formação da estrutura urbana de Fortaleza evidencia a atuação do Estado como agente político e econômico da produção do espaço urbano, no contexto de um capitalismo periférico dominado pelos interesses de grupos comerciais e agrários”*. Em outras palavras, Accioly (2009) também reforça o papel do Estado nesse processo, ao argumentar que *“as políticas públicas, desde a década de 1970 e 1980, propiciaram a construção de rodovias, a melhoria do sistema de transporte, a implantação de projetos turísticos, industriais e conjuntos habitacionais, financiados pelo Estado”*.

Vale ser ressaltado que, num primeiro momento, o avanço dos limites do que era então considerado como espaço urbano da metrópole cearense se deu em consequência, sobretudo, do fluxo migratório campo-cidade, verificado principalmente até a década de 1940, momento quando começam a se constituir as primeiras favelas e que passaram a abrigar parcela expressiva da população migrante (Jucá, 2003; Costa, 2005). Dessa maneira, até o final dos anos 1950 e início da década seguinte, o lugar da habitação para a classe trabalhadora foi sendo definido de maneira relativamente dispersa ao longo do território da cidade. Apesar de haver um destaque da zona oeste de Fortaleza pela predominância de um proletariado em crescimento, de certa forma associado aos equipamentos industriais tradicionalmente implantados naquele trecho da cidade, diversas outras áreas iam sendo ocupadas por assentamentos populares.

Fortaleza, sendo o centro urbano concentrador dos investimentos e de capitais, do aparelho burocrático estadual e também dos principais fluxos migratórios; seguia as mesmas determinações que o Estado brasileiro assumira naquele momento: fortalecer o setor produtivo, normalmente sem se preocupar com as condições de reprodução da força de trabalho, que se concentrava nos grandes centros urbanos. Tal preocupação, de certa forma vai aparecer somente no final da década de 1960 e início dos anos 1970, quando são institucionalizadas as regiões metropolitanas brasileiras, dentre elas a de Fortaleza; e quando são elaborados um conjunto de planos territoriais, já como ação de planejamento adotada dentro do Sistema Financeiro da Habitação, através do SERFHAU².

² Inserida no mesmo processo de institucionalização das outras regiões metropolitanas, quando o Estado se propõe a dispor sobre o espaço urbano através de uma ação planejadora, a RMF é instituída pela Lei Complementar Nº 14, de 8 de junho de 1973.

Como resultado desta ação planejadora do Estado, em 1972 é elaborado o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza (Plandirf). A partir do diagnóstico elaborado por este plano, propôs-se a integração regional mediante diretrizes segundo as quais o Estado buscava resolver os problemas identificados através de políticas consideradas fundamentais: *“política de emprego, renda e migração; política agropecuária regional; política viária e política habitacional”* (Fortaleza, 1972, grifo nosso). O plano previa, entre outros aspectos, a redução das disparidades urbano-

regionais, com o objetivo de descentralizar os fluxos migratórios concentrados em Fortaleza. Contudo é a política habitacional que fornecerá elementos para entender porque e como a periferia de Fortaleza foi se constituindo, predominada em algumas áreas por conjuntos habitacionais de grande porte que configuraram naquele momento, ou posteriormente, verdadeiros bairros que, em alguns casos, se apresentavam populacionalmente maiores que cidades do interior do Ceará.

A política de produção de habitações na periferia não era particularidade de Fortaleza. Ela era posta em prática por todo o país, tendo como suporte o SFH e o BNH, no âmbito federal, e as companhias de habitação, no âmbito estadual. O que não foi por acaso, mas fruto do processo de reprodução social pelo qual o país estava atravessando, quando se punha como exigência que o Estado atuasse nos espaços urbanos de forma mais sistemática, no sentido de

“viabilizar e garantir para a classe trabalhadora e do proletariado em crescimento a reprodução das condições de vida nas cidades, o que, em última instância, significava a redefinição dos espaços urbanos por conta dos novos patamares alcançados pela acumulação capitalista” (Martins, 1995).

A necessidade, portanto, de uma política voltada para o espaço urbano tem na política habitacional uma de suas âncoras. Escolhida como parte central para o desenvolvimento urbano da década de 1970, a questão habitacional foi encarada como fundamental diante do processo de urbanização que o país alcançava. Trazia-se para a discussão a problemática da habitação que se tornava emergente. Tal problemática adquire relevância à medida que a expansão das periferias, carentes dos serviços de infraestrutura urbana, tornava-se a tônica da urbanização no país.

Nesse processo de estruturação da Região Metropolitana de Fortaleza, cujo pano de fundo é dado pelos diagnósticos elaborados pelo Plandirf, a política habitacional teve inegável destaque, uma vez que não apenas estava submetida à política de desenvolvimento metropolitano, como constituía-se num dos pilares fundamentais da reorganização espacial de Fortaleza. O Plandirf colocava, como diretrizes: a definição e expansão da área urbana; a hierarquização da rede viária básica, a partir do seu traçado e seu dimensionamento; formalização do uso do solo urbano, explicitando os zoneamentos, identificando os aspectos de localização, dimensão e caracterização das áreas de diferentes usos (Fortaleza, 1972).

A organização espacial metropolitana prevê, portanto, programas no sentido de viabilizar a funcionalidade e a integração do desenvolvimento urbano. É neste momento que são planejados para Fortaleza os chamados corredores de adensamento. Num primeiro momento foram construídos corredores viários como as avenidas José Bastos, Osório de Paiva, João Pessoa e Aguanambi – todas seguindo a orientação centro-bairro –, que tinham como objetivo viabilizar a integração das áreas periféricas à área central. Posteriormente, deu-se a implantação do corredor da Avenida Bezerra de Meneses, principal saída para a BR-222, e que se constituiu em um dos importantes eixos viários que, além de melhorar a ligação com o município de Caucaia, também conectava um setor com grande concentração de conjuntos habitacionais. Destaca-se ainda a construção da Avenida Leste Oeste como importante eixo viário de ligação entre a zona industrial, à oeste, e a zona portuária, à leste. É a esses projetos de

construção de novas vias, ou de ampliação ou remodelação daquelas existentes, que os programas de desfavelamento em Fortaleza são justificados pelo poder público municipal como de fundamental importância.

As ações de desfavelamento em Fortaleza

Em meados do século XX, Fortaleza apresentava, distribuídos ao longo de seu território, inúmeros aglomerados habitacionais ocupados por população de baixa renda. Estes núcleos estavam localizados principalmente ao longo da faixa litorânea, em áreas de encostas de dunas, em faixas de reserva, próximas à rede ferroviária, em áreas marginais aos principais rios da cidade (Cocó e Maranguapinho) e, em alguns casos, em leitos de vias (Castro, Guedes & Britto, 1972).

No início dos anos 1960, diante da situação de precariedade habitacional, a administração municipal, através da Fundação de Serviço Social de Fortaleza (FSSF), começa a desenvolver projetos e estudos de planejamento e de assistência social para a população de baixa renda, que resultam em ações de desfavelamento – termo utilizado na época – das áreas centrais da cidade. Tais programas, de acordo com os documentos oficiais publicados pela própria prefeitura (Fortaleza, 1973), tinham metas bastantes ambiciosas: remoção dos núcleos favelados existentes na época que abrigavam 63 mil moradias e uma população de 223 mil habitantes (Castro, Guedes & Britto, 1972).

Os primeiros programas de desfavelamento, conduzidos pela FSSF e traduzidos no reassentamento das famílias em outras áreas através de conjuntos habitacionais, datam do final da década de 1960. Tais programas, nesse primeiro momento, estão associados à abertura ou urbanização de importantes vias da capital cearense ou à implantação de equipamentos urbanos. Marco inicial da atuação da FSSF na promoção de habitação é a construção, em 1966, do Conjunto Habitacional Santa Luzia do Cocó. Contudo, o exemplo inicial do que seria a tônica do programa de desfavelamento é a intervenção na Favela do Trilho, situada próxima à avenida Borges de Melo, sendo a primeira favela removida pela Fundação de Serviço Social de Fortaleza.

A remoção desta favela se deu para a construção do Terminal Rodoviário de Fortaleza e a urbanização de sua principal via de acesso (Cetrede, 1981). Das 313 famílias que ocupavam esta favela, 121 foram transferidas para o Conjunto Alvorada, localizado no setor centro-leste da cidade. Chamado de conjunto habitacional, o Alvorada consistia num programa de reassentamento através de lotes urbanos financiados pela FSSF (Braga & Barreira, 1991). Em 1972, é iniciada a retirada de outras favelas em áreas centrais de Fortaleza, como aquelas situadas na Avenida Estados Unidos (atual Virgílio Távora), na Avenida Senador Machado e no Alto da Piçarra. Parte das famílias que ocupavam esses núcleos habitacionais também foram transferidas para o Conjunto Alvorada. Já o projeto de construção da Avenida Leste-Oeste, ligando a zona portuária do Mucuripe à zona industrial da Barra do Ceará – os dois limites extremos ao norte da capital cearense –, levou à remoção de outras favelas que estavam localizadas ao longo do trecho da avenida, como parte do bairro Pirambu e Arraial Moura Brasil, próximo à zona central de Fortaleza.

Grande parte da população moradora desses núcleos foram reassentadas no Conjunto Marechal Rondon, localizado distante do centro da capital, já nos limites do município

de Caucaia, integrante da Região Metropolitana. Percebe-se que as famílias que ocupavam essas áreas de renovação urbana foram transferidas para locais distantes dos centros de emprego e precariamente equipados. Tal deslocamento não só afetou as oportunidades de trabalho como acarretou aumento do custo e tempo consumido em transporte. O caso do conjunto Marechal Rondon, situado no limite com Caucaia, parece ser emblemático do processo que depois vai ser a lógica da política habitacional em Fortaleza, e que também ocorreu em outros centros urbanos brasileiros: a ocupação da periferia através de grandes conjuntos habitacionais.

Diante do agravamento do problema habitacional em Fortaleza, sobretudo a partir das décadas de 1960 e 1970, e por meio destas primeiras ações de desfavelamento implementadas pela FSSF, o poder público municipal elaborou um programa orientado para a intervenção no conjunto de favelas e assentamentos precários que existiam distribuídos ao longo do território da capital cearense. O chamado Programa Integrado de Desfavelamento da Cidade de Fortaleza constituía-se como importante instrumento político que, associado à outras ações, orientou algumas das principais ações habitacionais em Fortaleza, nas décadas de 1970 e 1980 (Fortaleza, 1973).

O Programa Integrado de Desfavelamento apresentava dois principais objetivos. Primeiro, propõe *“projetos de desfavelamento, através de ‘ação corretiva’ das zonas marginais, quando se evidencia como necessária a remoção de seus ocupantes”* (Fortaleza, 1973). Segundo, estabelece *“medidas de ação preventiva, ou seja, de recuperação dos núcleos cuja erradicação não será necessária e que, inclusive, apresentam alto potencial de renovação urbana”* (Fortaleza, 1973). Na verdade, estas ações de desfavelamento estão associadas diretamente a outro conjunto de intervenções urbanas na cidade, sobretudo no que se refere à reestruturação viária a partir do alargamento ou criação de novos eixos de circulação de veículos, como já foi exposto anteriormente. O programa é orientado a partir da experiência adquirida nos dois projetos já desenvolvidos: os conjuntos Alvorada e Marechal Rondon.

Conforme o Estudo Preliminar do Programa, as populações removidas seriam

“orientadas através de um plano urbanístico operacional, a ocupar outras áreas da cidade, onde deverão ser implantados projetos de nucleamentos para desfavelados, que se integrem no crescimento de Fortaleza, quanto a suas condições sociais e econômicas, semelhantes aos atuais projetos experimentais – Marechal Rondon e Alvorada” (Fortaleza, 1973).

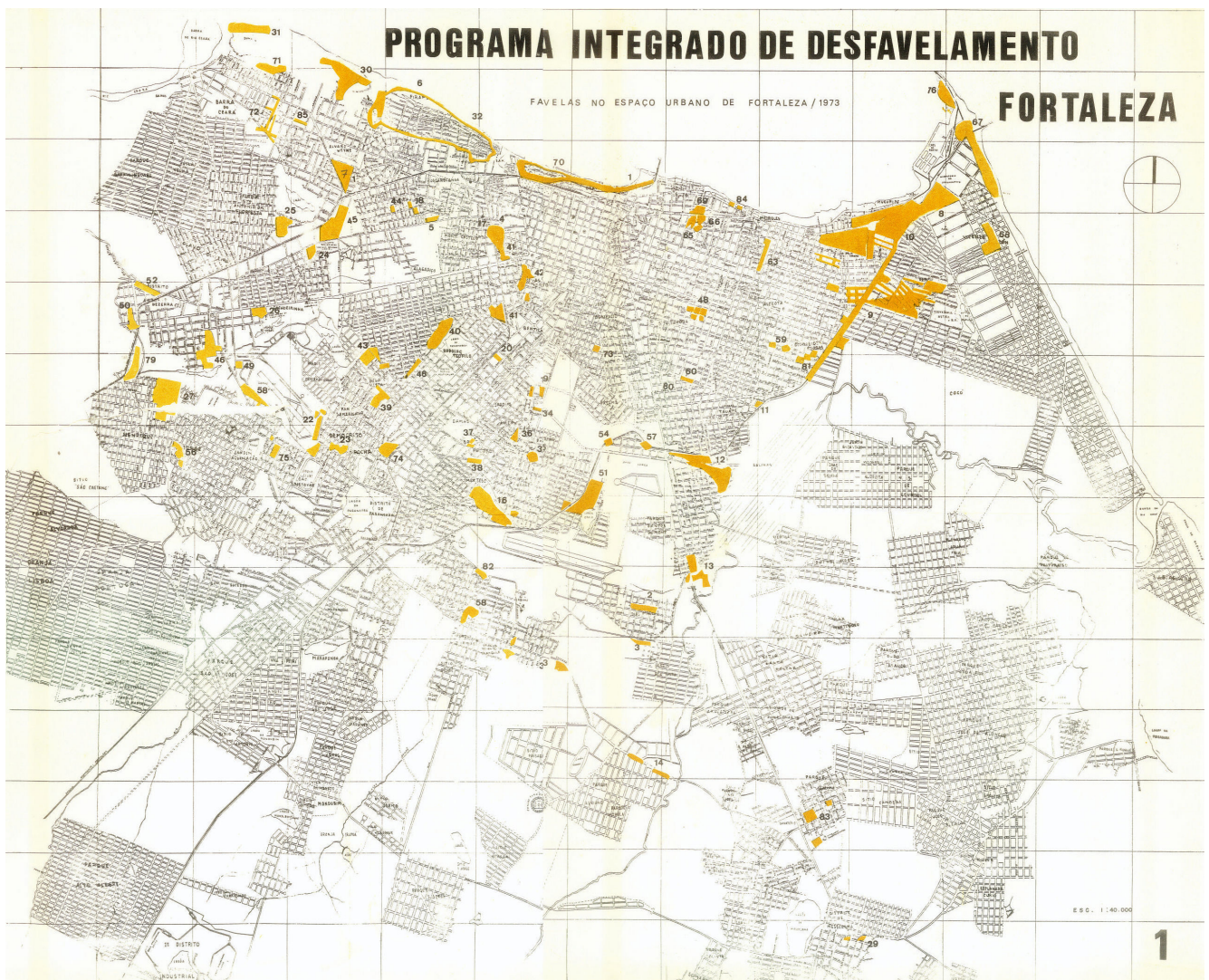
Segundo o mesmo documento, a intenção de tal política seria, tendo como público-alvo as populações marginalizadas, *“integrá-las, gradativamente, ao processo de urbanização, de maneira a oferecer-lhes condições de utilizarem, também, os benefícios oferecidos pelo progresso da cidade”*. Na prática, não foi isso o que realmente aconteceu, pelo menos com aquelas favelas que foram removidas e sua população reassentada nos conjuntos habitacionais construídos na periferia.

Ainda que se tratando de um estudo preliminar, o documento que apresenta o Programa de Desfavelamento aponta, através de mapas, informações importantes sobre a problemática habitacional em Fortaleza. Primeiramente, espacializa todos os 83 núcleos de favelas, ou assentamentos subnormais, então existentes na

cidade (ver Figura 1). Depois, destaca e espacializa os núcleos selecionados como prioritários para o desfavelamento. Por último, aponta algumas áreas nas quais os projetos de desfavelamento seriam desenvolvidos (ver Figura 2). São estas áreas, identificadas como locais para abrigar a população desfavelada, que serão utilizadas para a construção dos grandes conjuntos habitacionais.

Com o passar do tempo, os moradores de algumas das favelas alvos de intervenção dentro do programa de desfavelamento, beneficiando-se de uma conjuntura política mais favorável, passam a buscar a permanência no local, como aconteceu com a favela da José Bastos, no final da década de 1970. Apesar de derrotados, é provável que a sua resistência tenha sido um dos fatores que levou o governo a modificar a sua política habitacional, criando em 1979 um órgão voltado principalmente para a urbanização de favelas, a Fundação Programa de Assistência às Favelas da Região Metropolitana de Fortaleza (Proafa). Dentre seus programas, destaca-se a urbanização das favelas do Lagamar e de Santa Teresinha, onde se deu a construção de conjuntos habitacionais, também de porte significativo (Braga & Barreira, 1991).

Figura 1: Mapa de localização das favelas em Fortaleza no ano de 1973. Fonte: Fortaleza (1973).



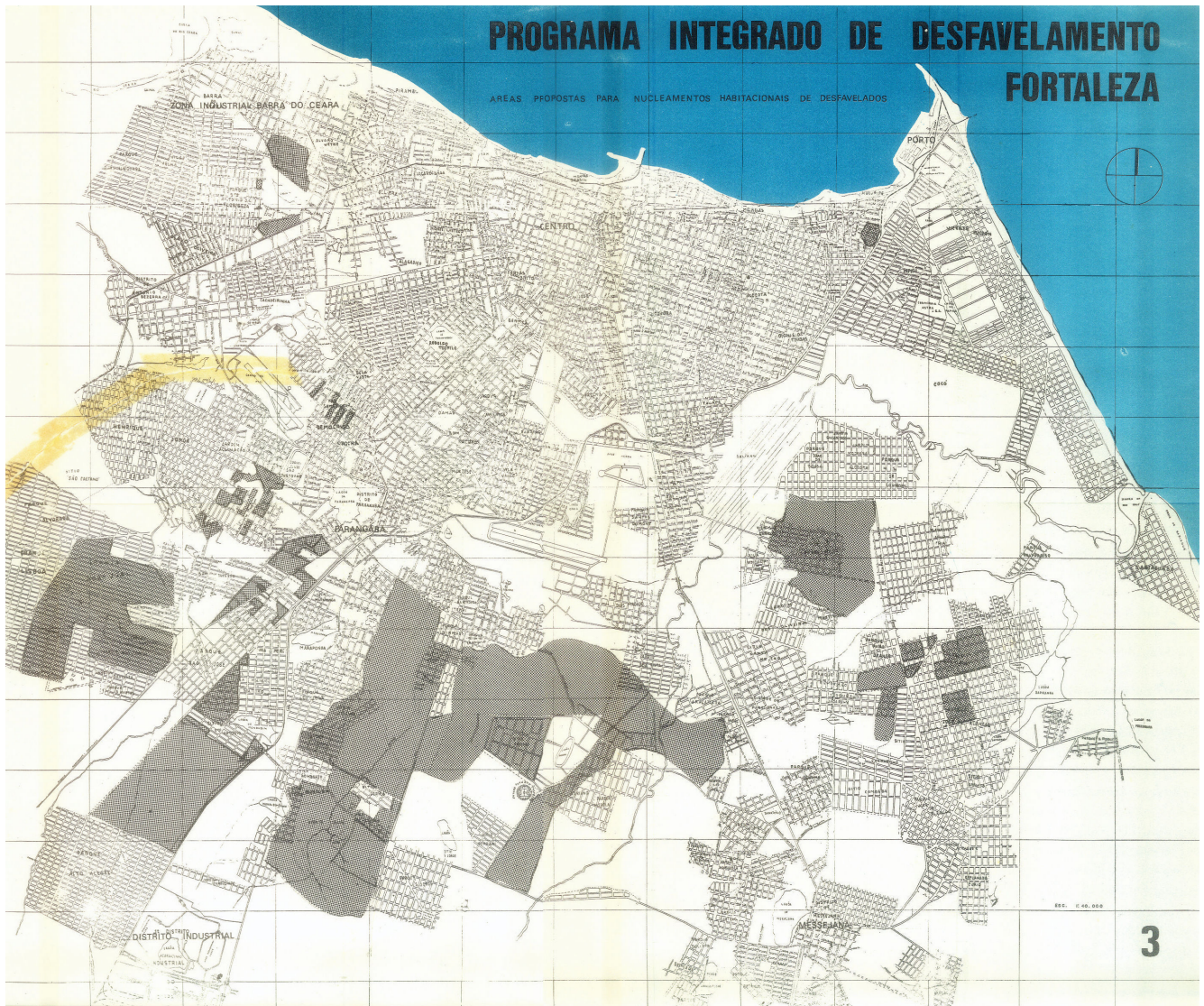


Figura 2: Mapa das áreas propostas para os Núcleos Habitacionais de Desfavelados. Fonte: Fortaleza (1973).

Os conjuntos-bairros

“Política de desenvolvimento urbano como a criação de instrumentos e meios de atuação estratégica para se lograr, no menor espaço de tempo e com custos mais reduzidos, a estruturação regional e das cidades [...], visando à incorporação de maior contingente populacional aos benefícios da urbanização” (Fortaleza, 1973).

O trecho anterior expõe, de certa forma, a visão da política habitacional praticada em Fortaleza, assim como em sua região metropolitana, nas décadas de 1970 e 1980. A *‘incorporação de maior contingente populacional aos benefícios da urbanização’* era posta como principal diretriz no atendimento às demandas habitacionais decorrentes, sobretudo, do rápido incremento populacional que acontecia na capital e nos municípios vizinhos. É essa racionalidade da produção em massa de moradia que vai dar suporte à construção dos grandes conjuntos periféricos.

³Os conjuntos construídos pela FSSF foram: Alvorada (1971) com 310 unidades habitacionais; Marechal Rondon (1972) com 1280 moradias; e o Palmeiras (1974) com 732 unidades habitacionais (Ceará, 1978).

Em Fortaleza, a atuação do poder público no setor habitacional está representada, num primeiro momento, pelas obras realizadas pela FSSF. No período entre os anos de 1969 e 1978, esta Fundação construiu três conjuntos habitacionais, totalizando 2322 unidades habitacionais³. Como já foi visto anteriormente, esta produção estava associada diretamente aos programas de desfavelamento que eram postos em prática pelo poder público local. Ainda que os conjuntos resultantes destas ações apresentassem um menor número de unidades por empreendimento ou mesmo a localização nos próprios locais das favelas que eram reassentadas, havia um indicativo da lógica de produção em grandes quantidades e da localização periférica, como aconteceu com Conjunto Marechal Rondon, implantado no limite sudoeste de Fortaleza, já próximo do município de Caucaia.

Nesse período, contudo, a construção dos grandes conjuntos habitacionais para a população de baixa renda – não necessariamente proveniente das favelas existentes na cidade – foi executada principalmente pela COHAB-CE, órgão estadual e agente vinculado ao SFH e ao BNH. A dimensão dessa produção habitacional pode ser observada se tomarmos a quantidade de unidades habitacionais dos onze maiores conjuntos. Esse número corresponde a mais de quarenta mil domicílios. Fazendo-se uma estimativa pelo índice médio de ocupação por domicílio, que na época era de seis moradores, chegaremos ao valor equivalente a um quinto da população total de Fortaleza no ano de 1980 (Autor, 2012).

São exatamente estes onze grandes núcleos habitacionais que trataremos neste texto como conjuntos-bairros. Além das características já apresentadas para os grandes conjuntos habitacionais produzidos pelo Banco Nacional da Habitação, os conjuntos-bairros apresentam, como aspecto que os distingue, a sobreposição quase que absoluta entre a área projetada e a divisão político-administrativa adotada pelas administrações municipais atualmente. Sobre este aspecto, em seu estudo sobre o processo de desenvolvimento e degradação do espaço urbano em Fortaleza, Pequeno (2002) já apontava estes conjuntos habitacionais como uma das categorias de tecido urbano presentes da cidade. Destacam-se ainda a disponibilidade de infraestrutura de saneamento ambiental e de equipamentos sociais como elementos que caracterizam esses núcleos habitacionais enquanto conjuntos-bairros.

Quadro 1: Maiores conjuntos habitacionais construídos na RMF pelo BNH.

(*) Conjuntos construídos em diferentes etapas, identificando datas de entrega da primeira e última.

(**) Informações aproximadas, conforme Costa (1988).

Fonte: Autor (2012) adaptado de Mesquita et al. (2000).

| CONJUNTO | MUNICÍPIO | UNIDADES HABITACIONAIS | CONCLUSÃO |
|------------------|-----------|------------------------|------------|
| José Walter | Fortaleza | 4774 | 1969-1973* |
| Cidade 2000 | Fortaleza | 2000** | 1971** |
| Ceará | Fortaleza | 8669 | 1977-1981* |
| Industrial | Maracanaú | 1276 | 1979 |
| Esperança | Fortaleza | 2039 | 1981 |
| Acaracuzinho | Maracanaú | 1976 | 1982 |
| Timbó | Maracanaú | 2900 | 1983 |
| Jereissati | Maracanaú | 11334 | 1984-1987* |
| Planalto Caucaia | Caucaia | 1264 | 1984 |
| Araturi | Caucaia | 2230 | 1985 |
| Nova Metrópole | Caucaia | 5537 | 1985-1989* |

Afora a capital cearense, os municípios da Região Metropolitana de Fortaleza nos quais se concentram o maior número de conjuntos habitacionais são Caucaia e Maracanaú, justamente aqueles escolhidos para a implantação de distritos industriais naquele momento. Os grandes conjuntos, construídos para abrigar os trabalhadores que ocupariam as áreas industriais, mas também do setor terciário, foram dispostos estrategicamente nas proximidades desses distritos, bem como próximos às linhas férreas. Estes dois elementos presentes na estrutura do espaço intraurbano de Fortaleza – os distritos industriais e a rede ferroviária – vão orientar a localização dos conjuntos-bairros.

A partir da década de 1960, ocorre um processo de expansão do espaço intraurbano de Fortaleza, quando começa a ocupação de bairros mais afastados do centro da capital, localizados notadamente no quadrante sudoeste; e de loteamentos periféricos localizados em Antônio Bezerra, Mondubim, Messejana e parte de Caucaia, entre os rios Maranguapinho e Ceará (Gondim, 1987). Contudo, é a localização destes conjuntos-bairros, orientada pelos elementos anteriormente citados, que se constitui como fator importante para a consolidação da expansão periférica de Fortaleza e crescimento territorial dos municípios de Caucaia e Maracanaú, integrantes da Região Metropolitana. Isto pode ser observado como diretriz apontada nos próprios documentos oficiais. O Plandirf coloca que:

“A atual estrutura radiocêntrica de Fortaleza, já bastante comprometida no centro da trama urbana, é contraindicada para a localização de conjuntos habitacionais, sendo recomendável a sua localização na vizinhança dos principais eixos viários de ligação da cidade com sua região de influência. Em decorrência, indica-se prioritariamente que os terrenos a serem adquiridos pela COHAB e COHTRACE estejam situados nos eixos que constituem o sistema de trânsito rápido, principalmente em direção a Caucaia e Maracanaú” (Fortaleza, 1972, p.210).

O conjunto José Walter, construído no distrito de Mondubim e tendo sido entregue, sua última etapa, em 1973, pode ser considerado o primeiro conjunto-bairro implantado em Fortaleza. Inicialmente foi chamado de Núcleo Habitacional Integrado, justamente pelas suas características – disponibilidade de equipamentos sociais e infraestrutura urbana que ofereciam um certo grau de independência, mais do entorno imediato que da cidade como um todo. O Conjunto José Walter contribuiu para o crescimento vertiginoso daquele distrito, cuja população quase triplicou entre os anos de 1970 e 1980, passando de 66.618 para 192.945 habitantes (Gondim, 1987). A localização de conjuntos habitacionais também contribuiu para o crescimento populacional dos municípios da periferia metropolitana. Nesse período, a população de Maracanaú mais do que duplicou, passando de 15.685 em 1970 para 37.834 habitantes em 1980, e a de Caucaia apresentou um crescimento de 72% na mesma década, aumentando de 54.754 para 84.108 habitantes (Gondim, 1987).

Em Fortaleza, os conjuntos foram distribuídos espacialmente na periferia, ocupando grandes glebas onde o valor da terra era menor. A implantação destes conjuntos habitacionais de grande porte como o Conjunto Ceará, localizado no setor sudoeste da cidade, propiciou a conurbação com Caucaia, município onde também foram implantados outros grandes conjuntos, como o Araturi, Planalto Caucaia e Nova Metrópole. Na parte sul de Fortaleza, em grande trecho de seu setor periurbano, outros grandes conjuntos habitacionais, como o Esperança e o José Walter, proporcionaram a integração da malha

urbana entre Fortaleza e Maracanaú. Neste município, os conjuntos foram localizados sobretudo no entorno do seu distrito industrial. Destacam-se os conjuntos Industrial, Jereissati, Acaracuzinho e Timbó.

Segundo Pequeno (2002), estes conjuntos apresentam inclusive uma clara diferença nos padrões socioambientais em relação aos bairros vizinhos devido à implantação de redes de infraestrutura urbana, condição que difere dos loteamentos periféricos que vieram a complementar o tecido urbano entre os dois municípios. De acordo com aquele autor, foram construídos grandes conjuntos habitacionais nos municípios de Caucaia, Maracanaú e Pacatuba, em áreas periféricas e não urbanizadas, resultando em pressões sobre o poder público local para implantação de redes de infraestrutura, equipamentos sociais e transportes, induzindo a expansão territorial de Fortaleza na direção oeste e sudoeste (Pequeno, 2002).

A seguir, apresentaremos algumas características gerais de alguns dos conjuntos-bairros construídos na Região Metropolitana de Fortaleza: os conjuntos José Walter, Esperança, Ceará e Nova Metrópole. Existem outros conjuntos que apresentam características que também os distinguem como conjuntos-bairros, mas que não serão abordados neste texto, como é o caso do Cidade 2000, em Fortaleza; Industrial, Acaracuzinho, Jereissati e Timbó, em Maracanaú; e Planalto Caucaia e Araturi, em Caucaia.

O conjunto José Walter, como já exposto anteriormente, pode ser considerado o primeiro conjunto-bairro construído no espaço intraurbano de Fortaleza. Está localizado ao sul da cidade, às margens do então Terceiro Anel Viário, ramal rodoviário transformado em Avenida Perimetral, a partir da expansão territorial da capital cearense. Esta localização é, inclusive, emblemática da lógica de periferização então adotada na implantação destes projetos habitacionais. Foram construídas 4774 unidades habitacionais, entregues em quatro etapas, entre os anos de 1969 e 1974. Por conta dessa grande quantidade de moradias, na época da sua inauguração foi considerado um dos maiores conjuntos habitacionais da América Latina. Além das unidades habitacionais, inseridas em lotes de mesma dimensão e variações tipológicas associadas apenas ao número de dormitórios, o projeto do conjunto contemplava equipamentos sociais tais como: escolas, banco, posto de saúde, clube social, delegacia, centros comerciais, igreja, praças de esporte, centro cívico, cinema, bosque e teatro de arena. Alguns destes equipamentos foram construídos apenas após a entrega das casas e outros ficaram apenas no projeto. Atualmente, o José Walter é um dos bairros oficiais de Fortaleza.

Localizado também na parte sul de Fortaleza, o conjunto habitacional Esperança é outro conjunto-bairro. Foram construídas 2039 unidades habitacionais, entregues em etapa única, no ano de 1981. Além das habitações, foram construídos alguns importantes equipamentos como escolas – quatro no total, que inclusive passaram a atender a demanda dos moradores dos loteamentos adjacentes ao conjunto –, centros comerciais, posto de saúde, delegacia policial e instalações esportivas, como quadra e campo de futebol. Estes equipamentos localizam-se numa espécie de centro de bairro, dividindo as duas áreas com predominância do uso residencial. Estas áreas têm características bem distintas definidas pela tipologia habitacional: uma parte composta por blocos residenciais multifamiliares de dois pavimentos e outra compreendida por unidades habitacionais térreas, unifamiliares e isoladas no lote. O Esperança, apesar menor em extensão que outros conjuntos-bairros também é oficialmente uma unidade administrativa da prefeitura de Fortaleza.

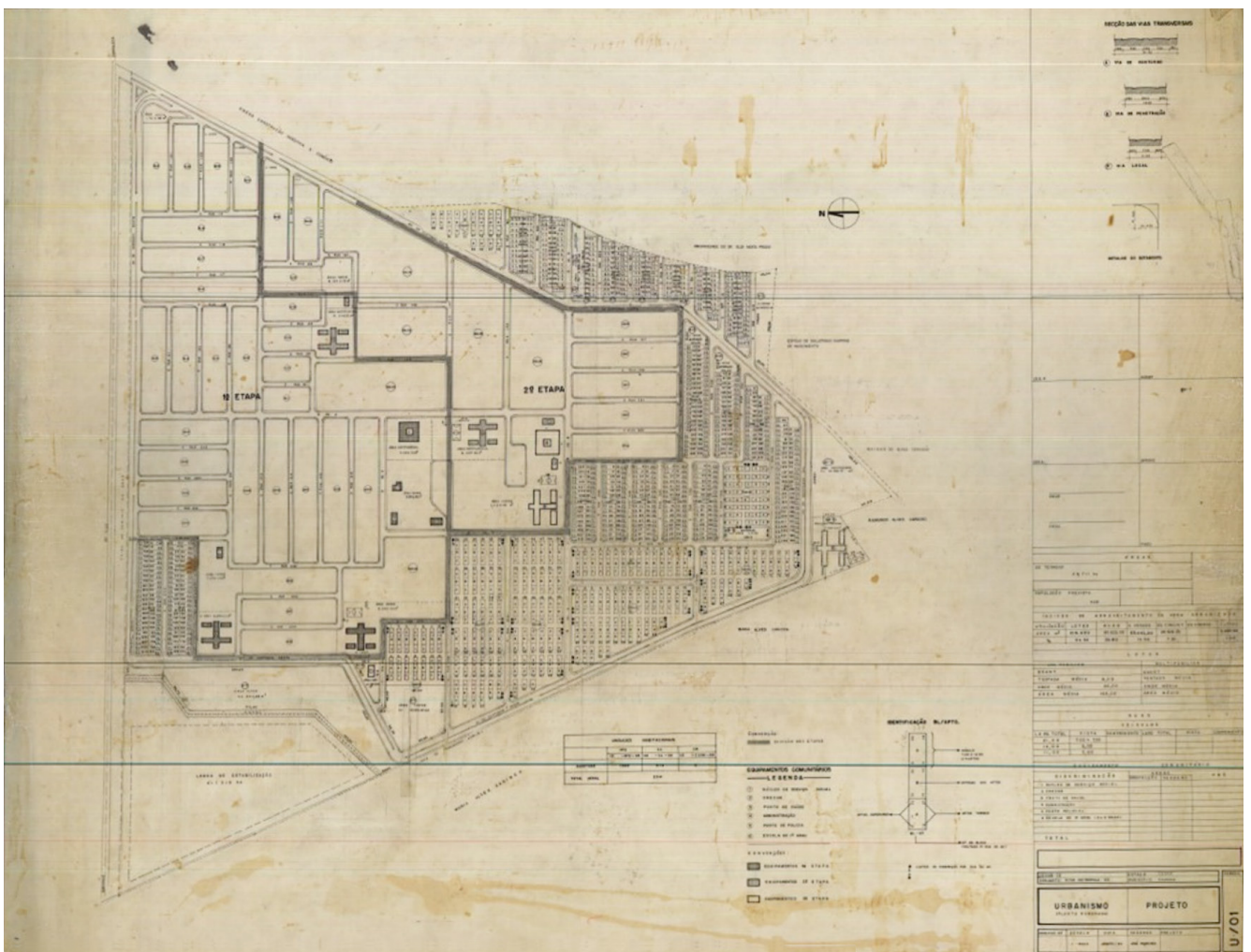


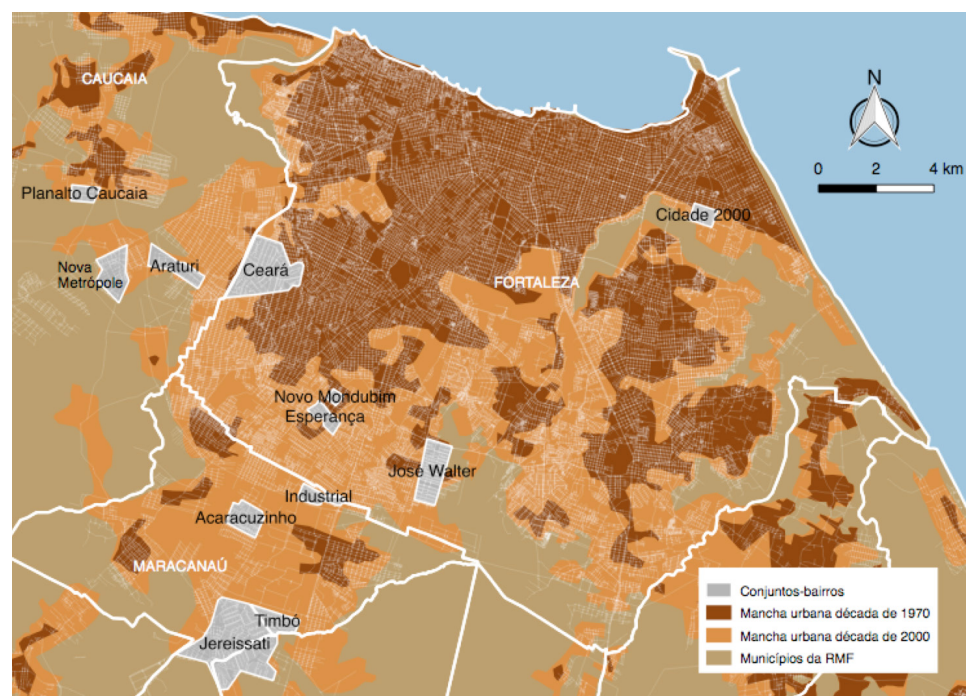
Figura 3 (topo): Unidades habitacionais do Conjunto Esperança em 1982. Fonte: Acervo de imagens da CAIXA Cultural.

Figura 4: Projeto do Conjunto Nova Metrópole, construído pelo BNH em Caucaia. Fonte: Acervo técnico da COHAB-CE.

Localizado a oeste de Fortaleza, no município de Caucaia, o Conjunto Habitacional Nova Metrópole foi entregue através de três etapas, sendo a primeira no ano de 1984 e a última em 1989. No total, o conjunto previa 5537 unidades habitacionais, distribuídas nas diferentes etapas. Assim como outros conjuntos da época o Nova Metrópole apresentava além das habitações, alguns equipamentos como praças, posto de saúde, serviço social e posto policial. Assim como o Esperança, divide-se em duas áreas com predominância do uso residencial e com características bem distintas definidas pela tipologia habitacional: uma parte composta por blocos residenciais multifamiliares de dois pavimentos e outra compreendida por unidades habitacionais térreas, unifamiliares e isoladas no lote. Diferencia-se daqueles pela predominância, territorial e numérica, das unidades habitacionais em blocos de apartamentos multifamiliares.

O Conjunto Ceará, inicialmente chamado Confiança (Castro, Guedes & Britto, 1972), é o maior conjunto-bairro construído em Fortaleza. Foi implantado no setor sudoeste da cidade, no limite com Caucaia e em trecho próximo a outros grandes conjuntos, como o Araturi. Chamamos o Ceará de conjunto-bairro, mas na verdade, pelo porte que apresenta, ele está dividido em dois bairros oficialmente adotados pela Prefeitura de Fortaleza. Compreende uma área de aproximadamente 390 hectares e previa, segundo o projeto, abrigar uma população entre 70 mil e 80 mil habitantes. Foram construídas 8669 unidades habitacionais, entregues em quatro etapas no período entre os anos de 1977 e 1981. Estas unidades habitacionais foram construídas em lotes de 200 metros quadrados, possuindo variações tipológicas associadas ao número de dormitórios. Assim como o José Walter, também previa, em seu projeto, uma série de equipamentos sociais tais como: escolas, posto de saúde, correios, centro social, delegacia, centros comerciais, igreja e praças de esporte.

Figura 5: Mapa de localização dos conjuntos-bairros na Região Metropolitana de Fortaleza. Fonte: Elaboração própria sobre base do Observatório das Metrópoles / IPPUR / UFRJ.



Algumas notas conclusivas

Mesmo se tratando de um contexto municipal específico, Fortaleza apresenta um caso paradigmático quanto ao processo de expansão do seu espaço intraurbano. Dentre vários fatores que explicam esse processo, a produção habitacional do BNH na capital cearense, através da construção dos aqui chamados conjuntos-bairros, expressa de maneira clara algumas questões relacionadas a tal processo: a localização periférica e a produção em massa dos empreendimentos habitacionais; e os programas de desfavelamento de áreas bem localizadas para relocação da população moradora destas favelas em conjuntos periféricos.

Ressalta-se ainda que tal expansão da periferia metropolitana, através da construção destes conjuntos-bairros, é muito mais uma decorrência da lógica da produção habitacional do que uma intencional e planejada integração socioespacial, política e econômica entre os municípios que integram a região metropolitana. Com efeito, a metrópole continua a concentrar a maior parte da população, do emprego e da renda, ainda que as diferenças intermunicipais tenham sido reduzidas ao longo do tempo.

A intervenção do Estado no setor habitacional contribuiu muito mais para dinamizar o mercado imobiliário de alta e média renda, do que para efetivamente resolver o problema da habitação popular. Os programas de desfavelamento e a construção de conjuntos habitacionais não conseguiram conter o crescimento das favelas, cuja população passa de cerca de 220 mil habitantes em 1970, para mais de 330 mil em 1981, enquanto o número de favelas aumenta de 73 para 268 no mesmo período (Gondim, 1987).

Tamanho é o problema habitacional em Fortaleza, apesar da dimensão das ações acima apresentadas, que a favelização passou a ser enfrentada através da urbanização e implantação de infraestrutura. Nos últimos anos, percebe-se a opção das ações governamentais na área de habitação direcionadas à urbanização de favelas e áreas de risco (Pequeno, 2002; Pequeno & Aragão, 2009). Tem-se como tendência a concentração de investimentos visando a melhoria habitacional no espaço intraurbano já produzido, contribuindo para a retração de sua expansão. Dessa forma, decorre uma diferenciação do que havia sido produzido no passado, quando as intervenções governamentais, através da construção dos grandes conjuntos habitacionais, propiciaram a ocupação da periferia do espaço periférico metropolitano.

Apesar do elevado montante de recursos envolvidos no período de operação do SFH via BNH, a carência habitacional, representada pelo incremento da favelização e dos loteamentos precários, cresceu de maneira acentuada. A atuação daquele Banco esteve muito distante de enfrentar a magnitude dos problemas relativos à carência habitacional das camadas populares em virtude da lógica eminentemente empresarial que o constituía, em geral não comportando soluções subsidiadas e excluindo os segmentos de mais baixa renda do acesso aos financiamentos. De fato, em nenhum momento ao longo desse período de atuação mais efetiva do Estado na questão da moradia popular houve um real atendimento às demandas habitacionais das camadas de baixa renda, não se efetivando como política de Estado destinada a universalizar o direito à moradia.

Referências bibliográficas

- ACCIOLY, Vera Mamede. Estruturação urbana e mobilidade na Região Metropolitana de Fortaleza. In: PEQUENO, Renato (Org). Como anda Fortaleza. Coleção Conjuntura Urbana, Vol.5. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.
- BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. 6ª. Edição. São Paulo: Estação Liberdade, 2013. 344p.
- BRAGA, Elza Maria Franco; BARREIRA, Irllys Alencar Firmo (Org.). *A Política da escassez: lutas urbanas e programas sociais governamentais*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1991.
- CASTRO, José Liberal de; GUEDES, Joaquim; BRITTO, Alfredo. *Análise do programa de desfavelamento, do projeto de execução do Núcleo Confiança e da implementação de equipamentos de uso comunitário no Núcleo Habitacional Integrado do Mondubim*. Fortaleza, 1972.
- CEARÁ. *Revisão da política habitacional para as populações de baixa renda*. Governo do Estado do Ceará, Fundação Instituto de Planejamento do Ceará. Fortaleza: Iplance, 1978.
- CETREDE. A expansão da periferia urbana de Fortaleza e seu efeito de segregação e deterioração da qualidade de vida da população. *Monografia* (Curso de Desenvolvimento Urbano e Regional) – Centro de Treinamento em Desenvolvimento Econômico e Regional, Fortaleza, 1981.
- COMAS, Carlos. Eduardo Dias. *O espaço da arbitrariedade: considerações sobre o conjunto habitacional BNH e o projeto da cidade brasileira*. Brasília: Revista do serviço público, Escola Nacional de Administração Pública (ENAP), 1983. V. 111, n. 1, p. 21–28.
- COSTA, Maria Clélia Lustosa da. Cidade 2000: expansão urbana e segregação espacial em Fortaleza. *Dissertação* (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1988
- COSTA, Maria Clélia Lustosa da (2005). Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, José Bozarchiello da; CAVALCANTE, Tercia; DANTAS, Eustógio. Ceará: um novo olhar geográfico. Fortaleza, Edições Demócrito Rocha, 2005. p.51-100.
- FORTALEZA. *Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Fortaleza - Plandirf*. Fortaleza: Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1972.
- _____. *Programa integrado de desfavelamento de Fortaleza: estudo preliminar*. Fortaleza, Prefeitura Municipal de Fortaleza, 1973.
- GONDIM, Linda Maria Pontes. *Fortaleza 1987: crescimento, opulência e miséria*. Fortaleza, 1987. Universidade Federal do Ceará, Mestrado em Economia, Série Textos para Discussão, n.65.
- JUCÁ, Gisafran Nazareno Mota. *Verso e reverso do perfil urbano de Fortaleza (1945–1960)*. São Paulo: Anna Blume, 2003.
- MARTINS, Maria de Fátima Almeida. Habitação popular na periferia de Fortaleza: o conjunto habitacional Jereissati, do espaço planejado ao espaço vivido. *Dissertação* (mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 1995.
- MARICATO, Ermínia. *Política habitacional no regime militar: do milagre brasileiro à crise econômica*. Petrópolis: Vozes, 1987.
- MÁXIMO, Rérisson. Moradia, arquitetura e cidade: mudanças e permanências na produção da habitação social no espaço urbano metropolitano de Fortaleza. *Dissertação* (mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2012.
- MESQUITA, Maria Elenise et al. *COHAB: ontem, hoje e a lembrança*. Fortaleza, Editora Gráfica Goldgraf, 2000.

PEQUENO, Renato. Desenvolvimento e degradação do espaço intra-urbano de Fortaleza. *Tese* (doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

PEQUENO, Renato; ARAGÃO, Thêmis. Dimensão habitacional da Região Metropolitana de Fortaleza. *In*: PEQUENO, Renato (Org). Como anda Fortaleza. Coleção Conjuntura Urbana, Observatório das Metrôpoles, Vol.5. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2009.

RUBANO, Lizete Maria. Cultura de projeto: um estudo das idéias e propostas para habitação coletiva. *Tese* (doutorado em em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, FAPESP / Studio Nobel, 2001.

Recebido [Mar. 16, 2018]

Aprovado [Jun. 02, 2018]

Reflexões sobre a habitação social contemporânea: uma proposta metodológica

Eliane Constantinou, Letícia Bettio Machado*

Resumo O artigo investiga o espaço habitado contemporâneo, com projetos de habitação de interesse social brasileira a partir da década de noventa. Os projetos selecionados representam a produção parcial da pesquisa “Habitação de Interesse Social: interação entre escala arquitetônica e urbana”. A metodologia envolve etapas de documentação, redesenhos digitais, análises com diagramas, e investigação de conceitos humanizadores. Neste estudo infere-se que padrões tipo-morfológicos podem atender às diferentes demandas do déficit habitacional, produzindo uma habitação social sem caráter de produto massificado e proporcionando espaços humanizados.

Palavras-chave: habitação social, estratégias humanizadoras, padrões tipo-morfológicos.

Reflections on contemporary social housing: a methodological proposal

Abstract This paper investigates the contemporary inhabited space through Brazilian social interest housing projects made since the 1990's. The selected projects represent the partial production of the research “Social Interest Housing: Interaction between architectural and urban scale”. The methodology involves stages of documentation, digital redrawing, diagram analysis and investigation of humanizing concepts. In this study, it is inferred that morphologic-type patterns can meet different demands of housing deficit, producing social housing without a mass production character and providing humanized spaces.

Keywords: social housing, humanizing strategies, morphologic-type patterns.

Reflexiones sobre vivienda social contemporánea: una propuesta metodológica

Resumen El artículo investiga el espacio habitado contemporáneo, con proyectos de vivienda de interés social brasileña a partir de los años 1990. Los proyectos seleccionados representan la producción parcial de la investigación *Vivienda de Interés Social: interacción entre escala arquitectónica y urbana*. La metodología abarca etapas de documentación, rediseños digitales, análisis con diagramas e investigación de conceptos humanizadores. En este estudio se infiere que patrones tipo-morfológicos pueden atender a las diferentes demandas del déficit habitacional, produciendo una vivienda social que no parece un producto masificado y proporcionando espacios humanizados.

Palabras clave: vivienda social, estrategias humanizadoras, patrones tipo-morfológicos.

A pesquisa “Habitação de Interesse Social: Interação entre escala Arquitetônica e Urbana” tem como tema de estudo a análise de soluções projetuais realizadas para concursos públicos e/ou parcerias público privadas entre escritórios de arquitetura e iniciativas governamentais. Os projetos são escolhidos a partir da publicação de 2010 da revista AU-Arquitetura e Urbanismo (Editora PINI), que indica 25 escritórios como a “Nova Geração de Arquitetos Brasileiros”. O objetivo da investigação é desenvolver uma análise comparativa dos projetos de tipologia horizontal e vertical de habitação social contemporânea, realizados pelos escritórios Arquitetos Associados, Frentes Arquitetos, UNA Arquitetos, Grupo SP e Yuri Vital, explorando padrões e/ou inovações projetuais e inferindo potencialidades de desempenho sócio culturais relacionadas a conceitos humanizadores¹. Portanto, a justificativa da análise comparada entre projetos horizontais e verticais, é proporcionar uma perspectiva tipológica mais abrangente sobre diferentes formas de implantar habitação social no contexto urbano. A relevância desta investigação se mostra na possibilidade de mostrar oportunidades de transformar o modo de pensar na habitação social, considerando um caráter mais local.

Nas tipologias horizontais, seja condomínios fechados ou implantação de unidades protótipo livres no terreno, serão analisados projetos dos seguintes escritórios: os projetos Ipê-Amarelo e Residencial Barcelona, ambos sediados em Sete Lagoas, Minas Gerais do escritório Arquitetos Associados; o Residencial Box House, situado no perímetro urbano da cidade de São Paulo, do escritório Yuri Vital. Estes projetos foram construídos e fazem parte do recorte de iniciativas público privadas. Por fim, do escritório Grupo SP, sediado em São Paulo serão analisados separadamente projetos tanto de tipologia horizontal, quanto vertical. Para tipologia horizontal, o projeto Habitação Sustentável em Brasília, realizado para o concurso Latino-americano Holcim Awards, que procura estimular o desenvolvimento de construções sustentáveis, inovadoras e orientadas para o futuro. O objetivo do concurso consiste em uma proposta para a Vila Planalto, visando recuperar algumas ideias de Lucio Costa para resolver a habitação, somado à referência da experiência de Oscar Niemeyer para a pré-fabricação de casas em Brasília². Este projeto, no entanto, não foi construído.

Os projetos de tipologia vertical analisados correspondem aos três primeiros colocados em um concurso público para a cidade de São Paulo, o HabitaSampa, realizado em 2004, sendo que nenhum dos projetos foi executado devido a questões políticas de transição de governo à época. Neste concurso, o primeiro colocado foi o projeto do escritório Frentes (fundado em 2004), que atua nos setores residencial, comercial, institucional e de infraestrutura urbana. O UNA Arquitetos, segundo colocado, é uma associação de profissionais formados pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP), fundado em 1996, e trabalha com diferentes programas e escalas, incluindo projetos urbanos, espaços culturais e edifícios residenciais e comerciais. Já o terceiro colocado foi o escritório Grupo SP, citado anteriormente.

* Eliane Constantinou é Arquiteta e Urbanista, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-8871-2410>>; Letícia Bettio Machado é Arquiteta e Urbanista, professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-8193-9586>>.

¹ Os conceitos humanizadores são relativos à qualidade ambiental do projeto em habitação ... continua na próxima página ...

... continuação da nota 1 ...

coletiva, utilizados a partir da definição de Barros e Pina no artigo *Uma abordagem de inspiração humanizadora para o projeto de habitação coletiva mais sustentável* (2010).

² A experiência da pré-fabricação em projetos de Brasília é investigada em ALBERTO, Klaus Chaves no ensaio *A pré-fabricação e outros temas projetuais para campi universitários na década de 1960: o caso da UnB* (2009).

³ O programa “Morar no Centro” surge em 2003, potencializando a discussão arquitetônica e urbana a respeito do direito à moradia e à Cidade através do lançamento de concursos; também criou um sistema, ainda inédito no Brasil, para a aquisição das unidades habitacionais: o Programa de Locação Social.

O concurso HabitaSampa visava a revitalização do centro de São Paulo, impulsionada pelo programa “Morar no Centro”³, objetivando a ocupação de edificações e terrenos inutilizados na região. A partir de 2001 a prefeitura de São Paulo volta suas atenções ao centro e à questão da moradia popular, criando programas para reabilitação da área e concursos de habitação de interesse social. O objeto de estudo deste trabalho é o HabitaSampa – Conjunto Cônego Marino - destinado à implementação de um conjunto habitacional em terreno público desocupado.

Contextualização sócio espacial da habitação social no Brasil

As questões que envolvem a produção de moradia social no Brasil são complexas e envolvem temas como a definição de políticas públicas, a segregação sócio espacial urbana, o valor do solo, a equidade social, eficiência e sustentabilidade urbana e ambiental. Devido à complexidade do tema, este estudo representa uma amostra em um recorte temporal, o período Pós-BNH.

O histórico da habitação social no Brasil remete a meados de 1930, na Era Vargas, época que se deu o início as intervenções do governo no setor habitacional e construção de conjuntos residenciais de baixa renda; neste mesmo período, a habitação social era assentada no aluguel, com a criação das Carteiras Imobiliárias dos Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs). Alguns anos depois, em 1942 tivemos a promulgação da Lei do Inquilinato e, em 1946, ocorreu a criação da Fundação da Casa Popular (FCP) - primeira instituição nacional voltada unicamente para a população de baixa renda -, além do Departamento de Habitação Popular (DHP). O objetivo principal da FCP era, através de financiamentos, saciar as necessidades habitacionais da população que não tinha acesso aos fundos de Carteiras e Pensões (Ferreira, 2009).

Na década de sessenta foi criado o Banco Nacional de Habitação (BNH), juntamente com o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) - órgão gerenciador de financiamentos do BNH -, em um contexto político e econômico de regime militar instalado com o golpe de 1964. O BNH financiou moradias em todo o país no período de 1964 a 1986, objetivando diminuir o déficit habitacional. É importante ressaltar este momento no nosso país, pois além de um marco na anulação de um regime democrático, representou transformações significativas na organização das nossas cidades. Foi também a partir daí que a denominação habitacional passa por uma transição: não chamamos mais de conjuntos residenciais, e sim conjuntos habitacionais, nome que carrega consigo até hoje de forma pejorativa a nomenclatura de “padrão BNH” (Sanvitto, 2010).

Em 1986, com o fim do BNH e a promulgação da Constituição de 1988, surge uma nova fase da política habitacional brasileira denominada “Pós-BNH” (Maricato, 2002). Nesta nova fase, a Caixa Econômica Federal assume as funções do antigo órgão e se torna agente operadora da habitação no Brasil. Este período, entendido entre 1986 a 1999, foca-se na produção da habitação social com experiências alternativas, como concursos públicos e iniciativas público-privadas; essas, por sua vez, começaram a apresentar sugestões que fogem do tradicionalismo das moradias mínimas. No “Pós-BNH” ocorre a descentralização da gestão e produção da habitação social, dividindo a responsabilidade da moradia às três instâncias governamentais: municipal, estadual e federal (Bonduki, 2014).

Nessa época de retomada do regime democrático, iniciativas do governo Collor como o Plano de Ação Imediata para Habitação marcam a continuidade da preocupação com a questão habitacional. Na gestão de Fernando Henrique Cardoso, ocorre uma reformulação no Sistema Financeiro de Habitação, com a criação de ferramentas alternativas de crédito e apoio de financiamento. Já no ano de 2003, o governo federal - sob gestão do presidente Lula - criou o Ministério das Cidades, que passou a gerir as demandas urbanas, dentre elas a habitação. O Ministério das Cidades tornou-se o órgão responsável pela Política Nacional de Habitação (implantada em 2004), que por sua vez tem como instrumento o Sistema Nacional de Habitação (Ferreira, 2009).

A partir de 2004, temos um marco no crescimento das necessidades no âmbito habitacional que dura até a crise de 2008. Em sequência, surge o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), como uma iniciativa de contornar esta crise econômica internacional. Seus objetivos contemplam a possibilidade de contrapor-se, internamente, aos seus efeitos no país (Cardoso; Aragão, 2013), o que mostra que o programa apresenta objetivos econômicos tão importantes como objetivos sociais (Piccinini e Constantinou, 2016).

O que podemos depreender disto é que, as iniciativas de 1930 até 1964 - que surgiam de cooperativas e pequenas mútuas - atendiam às demandas habitacionais, focando-se em necessidades locais. Por outro lado, quando a responsabilidade sobre a habitação passou para o âmbito nacional - como no caso do BNH e do PMCMV - a produção passa a ser massificada, caracterizando um padrão tipo-morfológico sem adequar-se à diversidade de conformações familiares, e influenciando na configuração de cidades esparsas.

Metodologia da pesquisa

Esta pesquisa centra-se na investigação do processo projetual e os possíveis impactos da construção no ambiente arquitetônico e urbano, explorando os espaços gerados pela abstração em percursos virtuais tridimensionais. A definição dos percursos segue critérios utilizados nas análises físico visuais (Cullen, 2006; Panerai, 2009) incluindo como categorias de análise os conceitos de Urbanidade e a Habitabilidade (Barros e Pina, 2011). O entendimento desses conceitos é importante para a leitura das análises, uma vez que apresentam uma abordagem mais qualitativa sobre projetos de habitação coletiva. O trabalho de Barros e Pina busca, através da concepção de um habitar mais humano e sustentável, provocar maior integração entre o âmbito teórico em Arquitetura e Urbanismo e o exercício de projeto. Esta interdisciplinaridade se dá através da análise de conjuntos habitacionais coletivos premiados, selecionados pelas autoras, com base em alguns padrões do estudo de Christopher Alexander e equipe em 1977. Os padrões escolhidos foram interpretados como parâmetros projetuais, em que se podia abranger os conceitos humanizadores. Conforme Barros e Pina:

“Tais conceitos requerem a compatibilização efetiva entre as diferentes possibilidades sugeridas individualmente pelos parâmetros projetuais e são igualmente fundamentais para a qualidade do projeto em seu todo. O caráter sintético e aberto da abordagem, somado às especificidades programáticas e locais, permite e recomenda outras contribuições para a consolidação de base humanizadora para o processo de projeto [...]”. (Barros e Pina, 2011)

A metodologia da pesquisa envolvida na produção deste artigo consiste em três etapas iniciais, em que informações sobre os objetos de estudo são reunidas e desenhos são produzidos, para possibilitar a síntese em análises gráfico-textuais, sustentadas pelos diagramas de abstração do projeto. A primeira etapa consiste em um levantamento documental nas websites dos escritórios, complementadas com informações de produções técnico-científicas dos concursos e/ou iniciativas público-privadas. Em sequência, são realizados os redeseños bi e tridimensionais, ou seja, com base nos desenhos originais faz-se uma transcrição gráfica para compreender detalhes de projeto não perceptíveis na leitura de um desenho técnico, por exemplo. Ressalta-se a pertinência dessas imagens geradas, para possibilitar a visualização de alguns partidos formais e sua relação com o entorno imediato. Ademais, a prática do redeseño estabelece uma relação dialética entre o pensamento indutivo e dedutivo e potencializa as interpretações das práticas e dos padrões e/ou inovações projetuais, através das representações dinâmicas produzidas pelas técnicas de visualização 3D.

“Posto que não são estáticas, mas dinâmicas, as representações digitais introduzem na pesquisa sobre arquitetura (histórica, crítica, analítica etc.) possibilidades de aproximação ao objeto arquitetônico que os meios analógicos tradicionais não contemplavam, como tampouco os desenhos originais.” (Ramos, 2016)

Essas representações dinâmicas são ferramentas como os percursos (Figura 1), uma simulação a nível do observador que visa explorar possíveis locais de permanência e passagem geradas pela configuração espacial de cada proposta. Neste estudo, os percursos envolvem as relações privadas dentro das unidades habitacionais, a relação da unidade com as áreas condominiais, e a interface entre as áreas condominiais e o espaço público aberto.

Por último, definem-se as categorias de análise através da pesquisa bibliográfica. A investigação estrutura-se através da análise de três escalas do projeto arquitetônico e suas interações com o entorno. A partir disso, a pesquisa se justifica pela busca de conceitos que definam as relações público-privadas da habitação social com a cidade, tais quais os conceitos de urbanidade e habitabilidade.

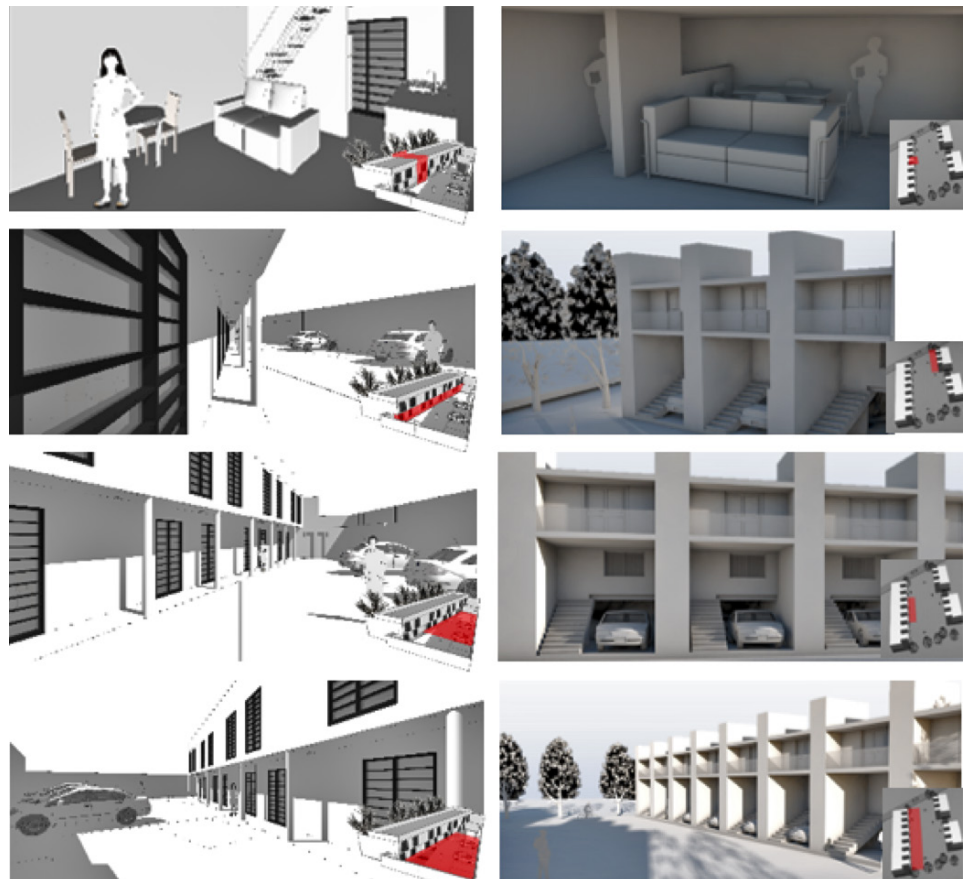
A análise toma como base a releitura feita por Sanvitto (2010) da análise tipológica proposta por Panerai (2009). Através dos diferentes níveis que distinguem as quatro fases de análise, Sanvitto define noções de tipo e tipologia para habitação econômica⁴ na arquitetura moderna brasileira. A partir desta classificação constrói-se as categorias de análise tipo-morfológicas deste estudo: (I) Partido e Interface Urbana e Ambiental: (Implantação), (Uso do Térreo), (Condicionantes Ambientais), (Condicionantes Urbano); (II) Tipologia e Pavimento Tipo: (Tipologia), (Pavimento Tipo), (Tipo de Circulação Vertical e Circulação Horizontal); (III) Unidade Habitacional: (Quantidade de quartos), (Área / área de serviço/ concentração área molhada).

Após a categorização tipológica e morfológica, realiza-se a investigação de conceitos humanizadores da habitação social, através da definição do senso de habitabilidade e senso de urbanidade (Barros e Pina, 2011), que embasa uma análise de desempenho da unidade habitacional até o conjunto da implantação. O senso de habitabilidade trata da relação entre a implantação e a unidade habitacional, focando na apropriação para realizar atividades domésticas; um sentido de habitar que atenda às necessidades de

⁴ Aqui utiliza-se o conceito de habitação econômica pois nos estudos tipológicos de Sanvitto apresentados na Tese de Sanvitto o objetivo é analisar conjuntos de habitação coletiva econômica produzidos entre 1964 e 1986. Ou seja, apesar de recorrente, os objetos de estudo não necessariamente foram habitação de interesse social.

refúgio, isolamento, convivência, ordem e variedade (Barros e Pina, 2011); diz respeito à relação da estrutura física da unidade com os espaços de convívio, priorizando a existência de um gradiente de privacidade. Também leva em consideração a adaptabilidade dos espaços de acordo com a diversidade de usuários. Todos esses aspectos são divididos em três categorias, conforme segue: (i) harmonia espacial: relação entre, conforto ambiental e privacidade (como a implantação da edificação se relaciona com o espaço circundante e as possibilidades de agregação de unidades habitacionais); (ii) sentido de lar (unidades habitacionais que possibilitem interação social e senso de proteção); (iii) opções e flexibilidade (maior oferta tipológica e adequação a expansões). O senso de urbanidade, por sua vez, sintetiza as necessidades dos usuários, e as interações da implantação na configuração de espaços externos positivos. Tais aspectos são representados por três categorias: (i) sensibilidade ao ambiente construído e natural existente (relativo à sustentabilidade socioambiental da construção); (ii) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (inserção urbana, conexão dentro-fora e qualidade dos espaços públicos adjacentes); (iii) identidade (diversidade de usuários e gradiente de privacidade).

Figura 1: Exemplo de percursos: Ipê Amarelo/Box House. Fonte: diagramas produzidos a partir de redesenhos das autoras.



Quadro 1: Características gerais dos conjuntos habitacionais.
Fonte: as autoras.

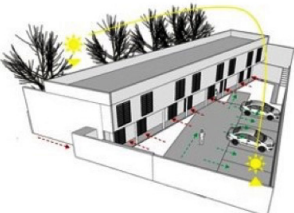
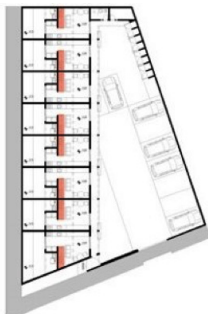

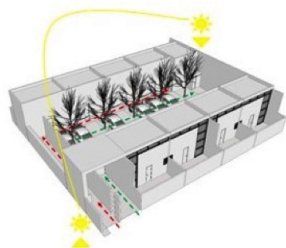
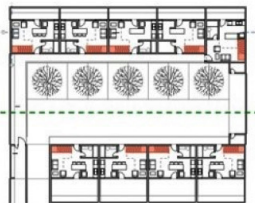
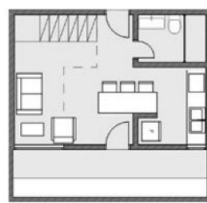
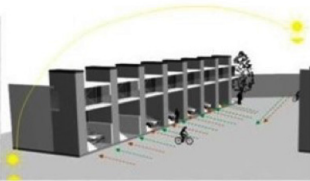
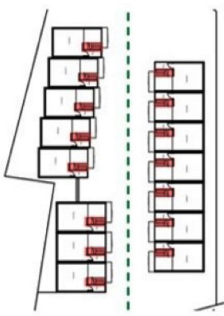
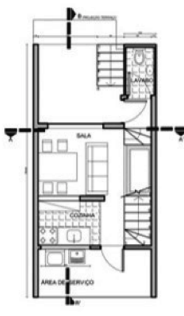
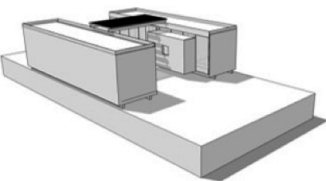
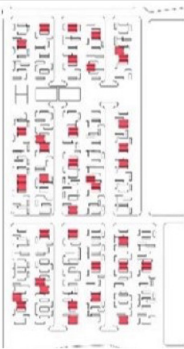
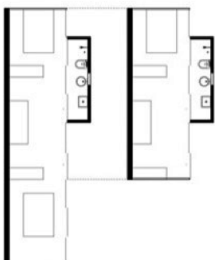
Os objetos estudados nesta análise são classificados em Conjuntos de Habitação Social Horizontais e Conjuntos de Habitação Social Verticais. Salienta-se que somente os Conjuntos Horizontais foram construídos, mas para a aplicação da metodologia proposta, este fato não apresenta relevância, pois todas as análises foram realizadas baseadas nos redesenhos e na geração de percursos tridimensionais digitais. As características gerais dos conjuntos estudados estão sintetizados no Quadro 1.

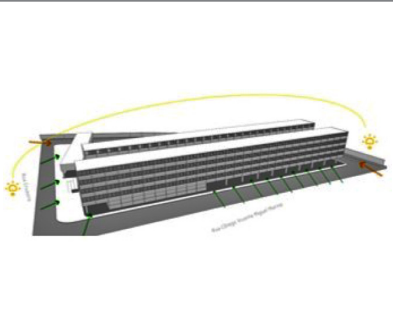
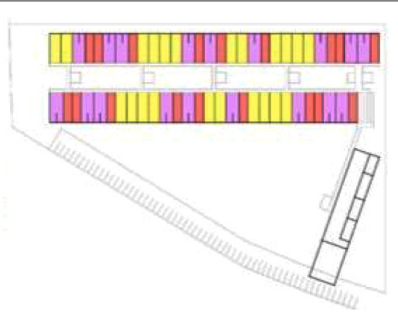
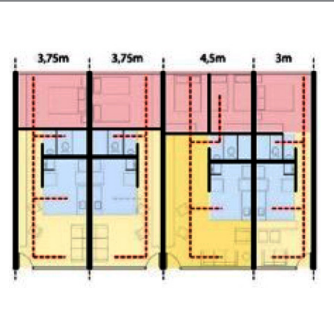
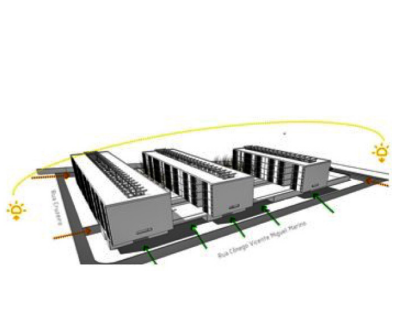
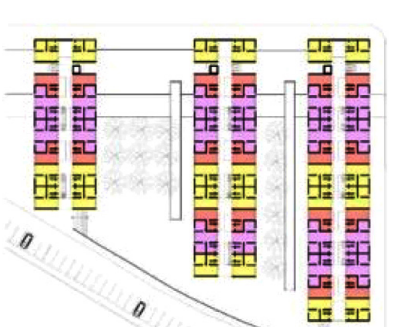
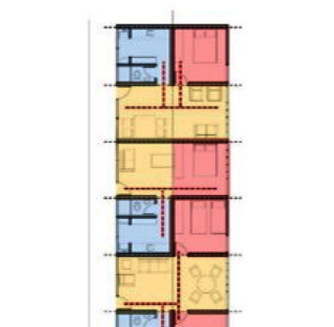
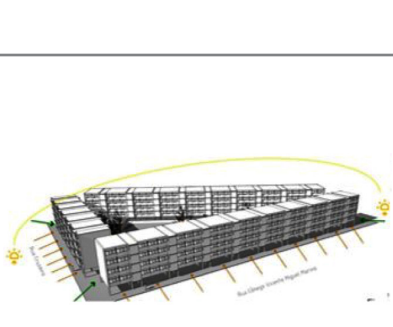
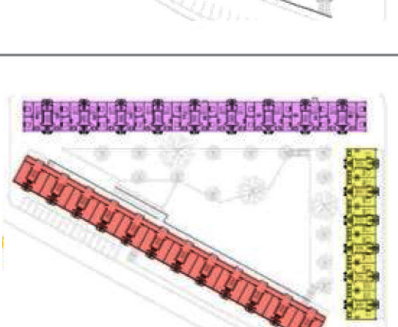

| Nome do Empreend. | U.H. ¹ | Unidades | Arranjo de Implantação | Modelo de Empreendimento | Área |
|--|-------------------|---------------------------------|--|---|------------------------|
| Conjuntos de Habitação Social HORIZONTAIS | | | | | |
| Ipê Amarelo | 8 un. | Sobrados de 2 pav./ 1 dorm | Fita - contínua Nordeste/ Sudoeste | Condomínio fechado | 450m ² |
| Barcelona | 9 un. | Sobrados de 2 pav./ 1 dorm | Fita - contínua Nordeste/ Sudoeste | Condomínio fechado | 400m ² |
| Box House | 15 un. | Sobrados de 2 pav./ 2 dorm | Fita 1- contínua Fita 2- escalonadas Norte/ Sul | Condomínio fechado | 1011m ² |
| Hab. Sustentável em Brasília | 140 un. | Pré-fabricados - 1 pav./ 2 dorm | Agregação nuclear em "H" Orientações diversas | Quarteirão aberto | 5805m ² |
| Conjuntos de Habitação Social VERTICAIS | | | | | |
| FRENTES - Habita Sampa | 240 un. | quitinete, 2 dorm. e 1 dorm. | bloco isolado no lote | Conj. Habitacional - programa de locação social | 10.200,0m ² |
| UNA - Habita Sampa | 240 un. | quitinete, 2 dorm. e 1 dorm. | blocos híbridos paralelos Leste/Oeste | Conj. Habitacional - programa de locação social | 11.955,8m ² |
| Grupo SP- Habita Sampa | 240 un. | quitinete, 2 dorm. e 1 dorm. | blocos contínuos Leste/Oeste/Norte/Sul | Conj. Habitacional - programa de locação social | 10.692m ² |

Análise Tipo-Morfológica

Quadro 2.1: Grupos de tipologia - conjuntos horizontais. Fonte: redesenhos - Grupo de Pesquisa; organização - MACHADO (2017).

As análises arquitetônicas e suas interações com o contexto urbano seguem as categorias previamente descritas e são sintetizadas no Quadro 2. A partir disso, são levantadas as variáveis *tipologias dos edifícios* - como as unidades se agrupam - e *tipologias das unidades habitacionais* - relações de implantação do conjunto, planta, fachada e composição.

| Empreend. | Partido e Interface Urbana e Ambiental (I) | Tipologia e Pavimento Tipo (II) | Unidade Habitação (III) |
|--|---|--|---|
| Conjuntos de Habitação Social HORIZONTAIS | | | |
| Ipê Amarelo |  |  |  |
| Barcelona |  |  |  |
| Box House |  |  |  |
| Hab. Social em Brasília |  |  |  |

| Empreend. | Partido e Interface Urbana e Ambiental (I) | Tipologia e Pavimento Tipo (II) | Unidade Habitação (III) |
|--|--|---|--|
| Conjuntos de Habitação Social VERTICAIS | | | |
| Frentes - Habita Sampa |  |  |  |
| UNA - Habita Sampa |  |  |  |
| Grupo SP - Habita Sampa |  |  |  |

Quadro 2.2: Grupos de tipologia - conjuntos verticais. Fonte: redesenhos - RODRIGUES in (2015); organização - MACHADO (2017).

A análise dos Conjuntos Ipê amarelo, Barcelona e Box House permite apreender estratégias comuns de implantação tipo linear e em condomínio fechado. O Ipê Amarelo como uma fita simples, com justaposição linear das unidades habitacionais, enquanto que no Barcelona compõem-se através de duas fitas paralelas com justaposição das unidades habitacionais. O Box House utiliza a mesma estratégia de implantação do Barcelona, exceto pela adaptação de uma das fitas de forma escalonada, buscando melhor aproveitamento do terreno.

O projeto Habitação Sustentável em Brasília, por tratar-se de um protótipo pré-fabricado em loteamento, apresenta combinações que configuram casas pátio e em H, permitindo uma variedade na transição entre espaços público e privado, conforme o ideário

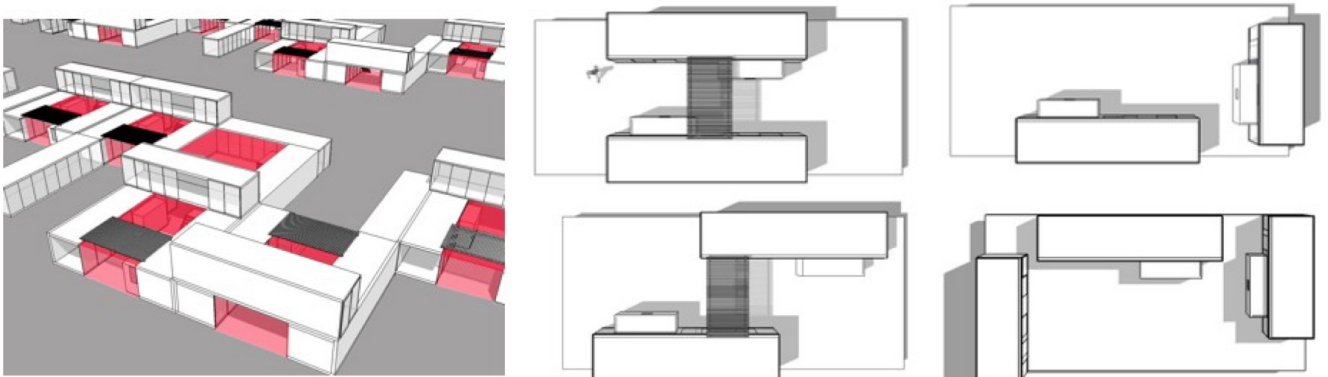
modernista (Figura 2). Foi proposta a criação de aproximadamente 172 residências, agregadas de forma dinâmica. A maneira como as unidades são dispostas no terreno possibilita percursos a pé em toda a área não edificada do terreno, sem barreiras físicas entre as unidades. Os acessos viários primários são os existentes na cidade, periféricos ao terreno e definem os dois sistemas complementares: ruas coletoras e de ligação entre as vias principais.

O uso da pré-fabricação neste concurso retoma a experiência em projetos de Brasília, relacionados com a criação da Universidade de Brasília (UnB), em 1962 e a criação do Centro de Planejamento da Universidade de Brasília (CEPLAN), um grande centro de produção industrializada. Uma equipe selecionada, incluindo Oscar Niemeyer, para projetar as referidas construções universitárias dentro das normas urbanísticas do plano de Lúcio Costa desenvolveu ideias de construção pré-fabricada residencial, com objetivos inovadores; parte desta produção foi publicada na revista Módulo de março de 1963, conforme segue:

“Segundo Niemeyer, os módulos residenciais se configurariam como um “jogo de armar” e seriam colocadas, sobre o terreno nivelado, “umas sobre as outras – e alter-nadas – para que o teto de uma servisse de terraço-jardim para outra” (NIEMEYER, 1993, p.43). Muitos outros foram os projetos elaborados por Oscar Niemeyer e desenvolvidos ou mesmo criados por Lelé. Todos eles com princípios claros de pré-fabricação.” (Klaus, 2009)

Figura 2: Público (cinza) x privado (vermelho); variedade nos arranjos. Fonte: LEITE, Teresa; CONSTANTINO, Eliane; COSTA, Ana Elísia. Habitação social: uma tipologia? Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/casacontemporanea/wp-content/uploads/2015/09/an%C3%A1lise-comparativa-teresa.pdf>>. Acessado 15 julho 2015; adaptado por Machado.

Os projetos de habitação vertical apresentados pelo Frentes Arquitetos, Grupo SP e UNA Arquitetos para o HabitaSampa propõem estratégias de implantação muito diferenciadas. O projeto do Frentes não estabelece relação tipológica com o entorno; em contrapartida, é criada uma rua, configurando uma quadra que dá continuidade às vias do entorno. A implantação cria um fita dupla, com circulação vertical única, dois volumes com um alinhamento de unidades habitacionais por andar, ligados entre si por circulação horizontal. Nesta proposta o térreo é em pilotis, configurando um grande espaço aberto que se comportaria como uma extensão do público e se conectaria à praça ao lado do conjunto.



O projeto do UNA propõe uma implantação híbrida, compondo uma barra que forma o perímetro da rua no nível do solo, e blocos habitacionais paralelos entre si e perpendiculares a barra térrea. O pavimento tipo se configura como dupla fita com circulação horizontal central, fazendo com que as unidades se abram tanto para a rua e espaços condominiais abertos, quanto para a circulação horizontal condominial. O pavimento térreo tem caráter de serviço e possui relação direta com a calçada, enquanto que o acesso dos moradores se dá por uma escadaria lateral que chega em um platô comum à toda a área habitacional.

No projeto do Grupo SP, a implantação dos blocos é feita de forma periférica no terreno e não demonstra preocupação com a orientação solar das unidades. O pavimento tipo se configura como fita simples com circulação vertical múltipla, criada em tipologia de bloco com uma caixa de escada para cada duas unidades habitacionais. O acesso coletivo às unidades se dá predominantemente por circulação vertical, e todas as unidades se abrem tanto para a rua quanto para as áreas internas do condomínio.

Na análise das unidades habitacionais, observa-se a estratégia de repetição e espelhamento de plantas adjacentes nos projetos Ipê-Amarelo e Barcelona, formando um padrão dentre as unidades. Identifica-se um padrão na estratégia projetual das unidades básicas do escritório Arquitetos Associados quanto à compartimentação dos estares, sendo as paredes o elemento de definição espacial. Por outro lado, a unidade proposta por Yuri Vital apresenta maior liberdade na configuração espacial, com uma área de entrada no primeiro pavimento seguida de um amplo espaço de estar, onde o mobiliário se configura como elemento de definição espacial.

Na proposta desenvolvida para Habitação Sustentável em Brasília observa-se que dois prismas retangulares abrigam o volume seco⁵, onde estão separados os setores social e íntimo. Outros dois prismas retangulares de menores dimensões abrigam as áreas molhadas – cozinha e banheiro. Essa célula básica também pode ser observada na proposta do Grupo SP para o concurso HabitaSampa, agrupada verticalmente e formando os andares do edifício. Ainda em Brasília, observa-se que o partido formal é de justaposição de volumes. A cada volume seco é agregado o volume menor, que comporta a área molhada. No arranjo interno, não há compartimentação e os estares são acessados por uma circulação lateral; neste caso, o mobiliário também é o elemento de definição espacial.

Nos projetos verticais, o edital do concurso HabitaSampa define o número de unidades habitacionais; essas variam entre quitinete, um e dois dormitórios, tendo de totalizar 240 unidades. O projeto do Frontes desenvolve-se em uma grelha em que as unidades habitacionais distribuem-se, assim, dentro de um módulo, pode-se ter dois apartamentos de um dormitório ou um apartamento de dois dormitórios e uma quitinete. Apesar da existência dos três tipos de unidades, a planta baixa é a mesma, sofrendo apenas uma variação na largura, comprometendo a circulação e o arranjo espacial interno.

O projeto do UNA explora a diversidade de unidades no pavimento tipo, constituído por unidades quitinete, um e dois dormitórios. Há uma grelha regular de 3mx3m e em cada módulo são alocados os ambientes de acordo com sua funcionalidade. A estratégia é de encaixe entre as unidades quitinete e de dois dormitórios. A cozinha e o banheiro ficam juntos em um quadrante em todas as unidades porém, se cria

⁵ O termo “volume seco” refere-se às áreas sem instalações hidráulicas.

um problema de privacidade, pois a porta do banheiro fica no corredor, afastada dos dormitórios.

No projeto do Grupo SP, são articulados módulos retangulares onde estão os estares sociais e os dormitórios; somados a estes, os módulos hidráulicos menores. A unidade quitinete se constitui de um módulo retangular mais os módulos hidráulicos. Nas unidades de um e dois dormitórios o escritório adota-se a mesma estratégia do UNA e, adicionando mais um módulo retangular, encaixa dois dormitórios de unidades diferentes. As paredes definem a compartimentação dos estares, todavia, em ambos os projetos ocorrem situações em que a definição espacial ocorre pelo mobiliário, como nas unidades quitinete e dois dormitórios do Grupo SP – nas quais os armários delimitam o espaço entre estar social e dormitório.

Verifica-se que em ambos os casos, tanto nos conjuntos verticais quanto horizontais, a organização em planta é retangular e com apenas duas fachadas opostas, sendo em sua maioria, uma fachada para a área condominial e outra para a rua. Exceto no caso do UNA - HabitaSampa em que uma das lâminas está completamente interiorizada no lote, tendo suas aberturas para a área condominial circundante. Ademais, seguindo a classificação por número de dormitórios, nos conjuntos horizontais a produção do Arquitetos Associados oferece apenas um dormitório por unidade, enquanto os outros dois projetos (Box House e Habitação Sustentável em Brasília) possuem dois dormitórios por unidade. Para o concurso Habitasampa, os dois escritórios, UNA e Grupo SP utilizam uma estratégia projetual de encaixe entre as habitações através do dormitório, porém com diferenças quanto a diversidade dos tipos de unidade.

Análise dos conceitos humanizadores

Neste estudo, os conceitos humanizadores contemporâneos descritos como senso de urbanidade e senso de habitabilidade (Barros e Pina, 2011) embasam uma análise de desempenho dos projetos selecionados. O primeiro senso se refere à escala da edificação e das unidades habitacionais; já o segundo se refere à escala da implantação e da sua interação com o espaço público, tentando apontar os benefícios que determinadas tipologias podem gerar na dinâmica socioeconômica do seu entorno urbano.

O senso de urbanidade

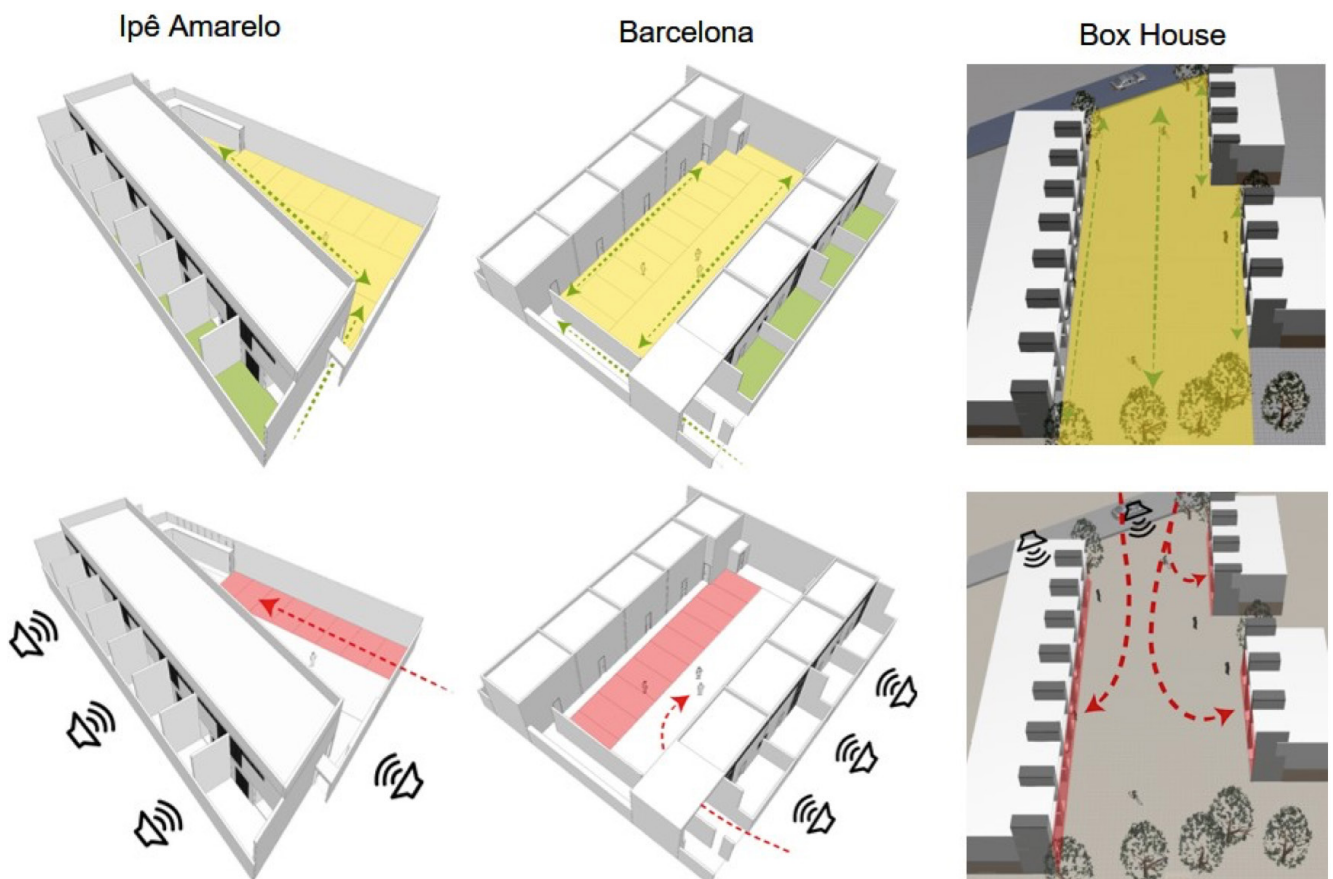
A sensibilidade ao ambiente construído e natural faz parte dos condicionantes do senso de urbanidade e embasa a avaliação do projeto como contribuidor para manutenção de um caráter de vizinhança. A partir disso percebe-se que a implantação dos dois residenciais do Arquitetos Associados e do Yuri Vital adequa-se no que diz respeito a respeitar a escala humana, contribuindo para a continuidade do tecido urbano em que estão inseridos, e entre as fachadas adjacentes. Apesar disso, nota-se que a privacidade em relação ao entorno é prioritária, visto que o perímetro é completamente murado, e - com a análise das implantações adjacentes - reproduz um costume local de morar. Com isso, compromete-se a criação de interfaces permeáveis entre a rua e o entorno, demonstrando uma transição rígida entre as interfaces pública e privada.

Por sua vez, na maneira como as unidades são dispostas na proposta de Habitação Sustentável em Brasília possibilita-se percursos a pé em toda a área semi-pública. O

contato da unidade com a circulação de pedestres realiza-se de inúmeras formas, devido à variedade de configurações. No entanto, a unidade terá sempre duas frentes, uma voltada para a circulação viária e outra voltada para circulação de pedestre. Assim, são estabelecidos diferentes graus de privacidade; os espaços públicos e privados misturam-se, comprometendo a intimidade das unidades, mas refletindo ao mesmo tempo uma nova forma de habitar em comunidade, que pode ser intenção de projeto, visto que o Grupo SP explicita as referências à obra de Oscar Niemeyer.

A conectividade e legibilidade entre os condomínios Ipê Amarelo, Barcelona e Box House nega a permeabilidade e possibilidade de maior conexão dentro-fora. No quesito vivacidade urbana, não são proporcionados diferentes graus de privacidade, dificultando algum envolvimento comunitário, relações de vizinhança e potencial de interatividade. A identidade das pessoas com o lugar está relacionada a espaços externos positivos, que sejam convidativos e estimulem a permanência dos moradores, nas áreas condominiais ou pátios internos. A existência de um espaço coletivo aberto pode contribuir para a criação de um sentido de lugar, e esses espaços podem ser potenciais conexões com a cidade, sem abrir mão de uma maior privacidade. Outro parâmetro para a criação de identidade, é a diversidade de usuários configurada através da diversidade de unidades habitacionais destes projetos (Barros E Pina, 2011). Nesse contexto, os três projetos de condomínios fechados horizontais falham na criação de espaços de convivência, tornando a área condominial um espaço destinado apenas à circulação e estacionamento (conforme ilustra Figura 3).

Figura 3: Relação área condominial x pátio privado; circulação de veículos e estacionamento x ruído. Fonte: redesenhos - Grupo de Pesquisa; organização e diagramas - MACHADO (2017).



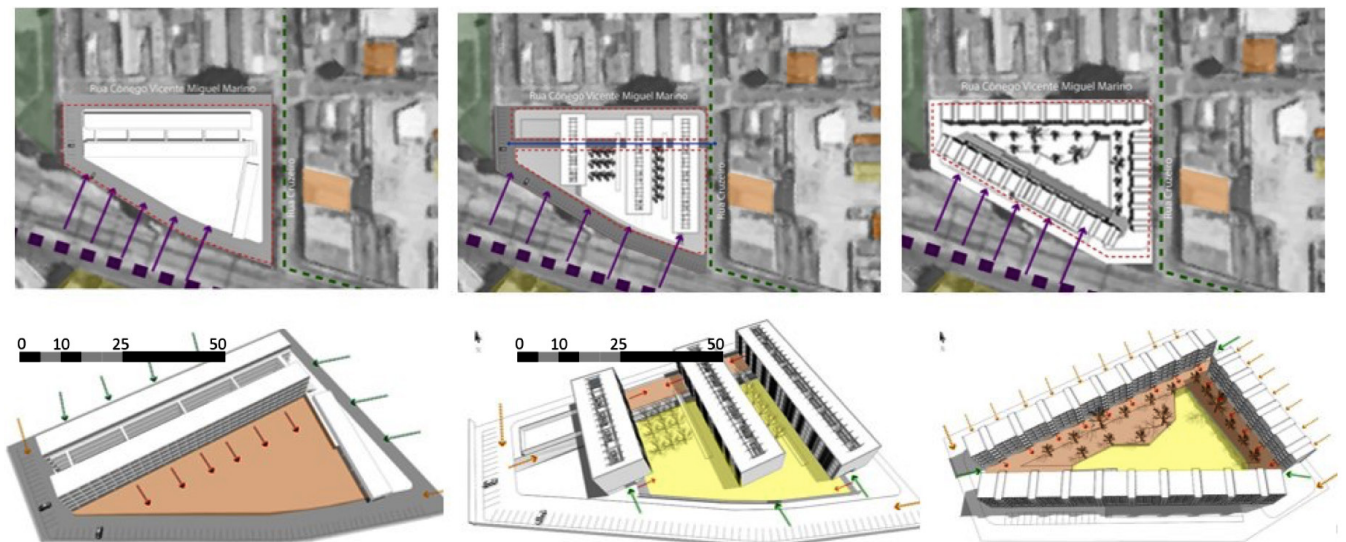


Figura 4: Inserção urbana; áreas de permanência (amarelo) x áreas de circulação (laranja). Fonte: CONSTANTINOU, ELIANE; RODRIGUES, ADRIANA LUCKEI. Estudo Comparativo em Habitação de interesse social: Concurso Habita Sampa - UNA/ Grupo SP; *In:* Fórum Habitar 2016 nov. 23-25: Belo Horizonte, MG. Habitação e desenvolvimento sustentável: {*anaís*}. Belo Horizonte:UFMG, 2016.15f.;il. adaptado por Machado.

No entanto, o projeto para Habitação Sustentável em Brasília, do Grupo SP, utiliza uma estratégia em que os diversos agrupamentos de unidades garantem interação e possibilitam percursos livres, sem muros no limite do terreno.

Em contrapartida, os projetos para o concurso HabitaSampa do escritório Frentes, UNA Arquitetos e Grupo SP são edificações de grande porte, que não configuram tecido nem dão continuidade à escala da paisagem urbana em que se inserem. Essa falta de conectividade é devido à característica de serem grandes conjuntos habitacionais, implantados para configurar uma nova quadra em meio a um entorno majoritariamente de pequeno porte. Porém, diferentemente dos projetos horizontais em condomínios fechados, as propostas para o concurso HabitaSampa buscam uma maior interação dos espaços condominiais com o espaço público, sem criar barreiras que impeçam a permeabilidade física e visual, conforme figura 4.

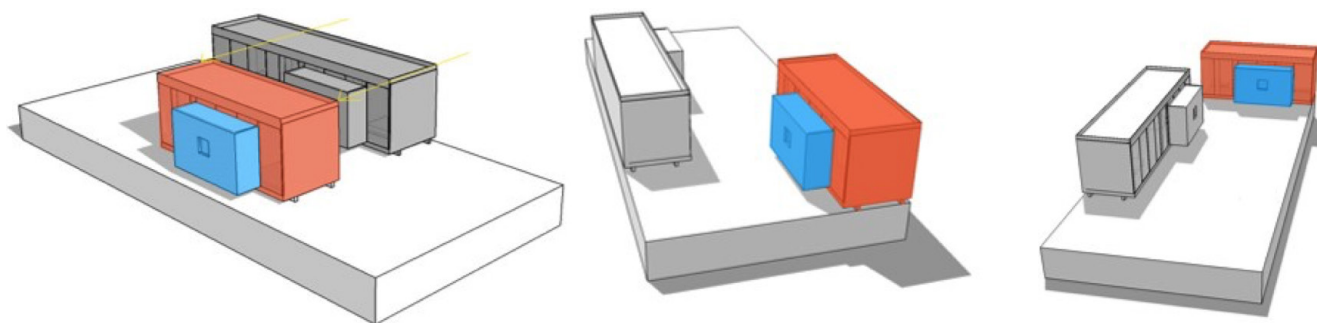
Quanto à ocupação do lote, conectividade e legibilidade com o espaço público, o projeto do UNA se apropria do térreo com grande ocupação e interfaces permeáveis com o espaço público. Com a elevação sobre um platô, confere-se maior privacidade das unidades quanto às áreas condominiais. O projeto do Grupo SP e do Frentes, em contrapartida, parte de edificações elevadas em pilotis, utilizando o térreo como garagens e espaço livre, permitindo uma permeabilidade menos restrita com o espaço público. A diferença dessas duas propostas se dá na criação de espaços de permanência e posição das lâminas. No Grupo SP, faz-se uma ocupação periférica do lote, tornando a área entre edifícios - que forma uma praça rebaixada - um grande estar de convivência e circulação. Já o Frentes, sob o pretexto de afastar as unidades do ruído proveniente do entorno - linha férrea - joga as lâminas para uma extremidade do lote, fazendo com que uma grande área lateral se torne residual. Com isso, pode-se concluir que as propostas do UNA e do SP se qualificam mais positivas quanto ao sentido de lugar e identidade visto que potencializam os espaços abertos e influenciam uma diversidade de usuários.

O senso de habitabilidade

O sentido de lar, para Barros e Pina, trata da adequação das unidades habitacionais aos diversos usos; do arranjo em planta e organização dos estares somado à diferenciação de fluxos de passagem horizontais e verticais, ambos com gradiente de intimidade. Nesse sentido, os quatro projetos horizontais apresentam soluções recorrentes na conformação do lar, com nítida separação entre áreas íntima e social. Quanto à flexibilidade, os três primeiros apresentados, por serem bastante compactos e com módulos regulares, não oferecem opções de ampliação. Por outro lado, além de oferecer possibilidade de ampliação por agregação de módulos, o projeto para Brasília permite um desmembramento do módulo "H". Os diferentes volumes que abrigam setor social e íntimo podem ser dispostos de formas alternativas. O elemento de conexão entre eles desaparece para dar lugar a um novo elemento compositivo, fruto da reconfiguração do bloco íntimo. Dessa forma, pode-se jogar de forma paralela ou perpendicular, ampliando a configuração tipológica, conforme Figura 5.

Os projetos do concurso HabitaSampa são grandes conjuntos habitacionais e, em decorrência, a avaliação da habitabilidade se torna mais complexa, pois as unidades habitacionais não se relacionam diretamente com o espaço condominial aberto e se organizam em pavimentos tipo. O projeto do UNA propõe a implantação dos blocos de forma paralela - perpendicular à rua Cônego - e o pavimento tipo com unidades em orientação solar leste ou oeste e com aberturas para a circulação condominial. No projeto do Grupo SP, a implantação dos blocos habitacionais não demonstra preocupação com a orientação das unidades habitacionais, que se abrem tanto para dentro do conjunto quanto para a rua. No projeto do Frentes Arquitetura, a implantação dos blocos é paralela à rua Cônego Vicente M. Marino, resultando em orientação norte/sul para as unidades. Quanto à privacidade, todas as unidades apresentam somente as aberturas dos dormitórios para o exterior; as aberturas do estar social se relacionam diretamente com a circulação horizontal condominial e podem gerar problemas de privacidade. Nos três projetos ocorrem situações negativas quanto a privacidade das unidades térreas reservadas para deficientes físicos, expostas às áreas abertas e à rua.

Figura 5: Flexibilidade. Fonte: LEITE, Teresa; CONSTANTINO, Eliane; COSTA, Ana Elísia. Habitação social: uma tipologia? Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/casacontemporanea/wp-content/uploads/2015/09/an%C3%A1lise-comparativa-teresa.pdf>>. Acessado 15 julho 2015 - adaptado por Machado.



O sentido de lar aparece de maneiras variadas nos três projetos. Tanto o UNA quanto o Frentes dão maior ênfase nos espaços de circulação horizontal, os quais atendem a um grande número de unidades e criam espaços de convivência, assim como diferenciações de percurso e elementos de transição de passagens. Já o projeto do Grupo SP propõe uma circulação mínima que atende a duas unidades habitacionais por pavimento. O sentido de lar nos projetos do UNA e do Grupo SP é reforçado pelo senso de proteção gerado pelo gradiente de privacidade dos espaços abertos em relação ao espaço público (no projeto do UNA por conta do platô elevado e no projeto do Grupo SP pela praça rebaixada). No Quadro 3 a seguir, sintetiza-se a análise de desempenho dos conjuntos habitacionais.

Quadro 3: Síntese da Análise Comparativa - Conceitos Humanizadores. Fonte: as autoras.

| positivo negativo | | |
|--|---|--|
| Legenda de Desempenho | | |
| Conjunto HIS | Sentido de Habitabilidade | Sentido de Urbanidade |
| Conjuntos de Habitação Social HORIZONTAIS | | |
| Ipê Amarelo - Arquitetos Associados | harmonia espacial (-) conforto ambiental e privacidade (+) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (+) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (-) identidade (+) |
| Barcelona - Arquitetos Associados | harmonia espacial (-) conforto ambiental e privacidade (+) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (+) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (+) identidade (+) |
| Box House - Yuri Vital | harmonia espacial (-) conforto ambiental e privacidade (+) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (+) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (-) identidade (+) |
| Habitação Sustentável em Brasília - Grupo SP | harmonia espacial (+) conforto ambiental e privacidade (-) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (+) | sensibilidade ambiente construído/natural (+) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (+) identidade (+) |
| Conjuntos de Habitação Social VERTICAIS | | |
| FRENTES - Habita Sampa | harmonia espacial (-) conforto ambiental e privacidade (-) sentido de lar (-) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (-) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (-) identidade (-) |
| UNA - Habita Sampa | harmonia espacial (+) conforto ambiental e privacidade (+) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (+) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (+) identidade (+) |
| Grupo SP - Habita Sampa | harmonia espacial (+) conforto ambiental e privacidade (-) sentido de lar (+) opções e flexibilidade (-) | sensibilidade ambiente construído/natural (-) conectividade, legibilidade e sustentabilidade social (+) identidade (-) |

Considerações finais

A partir da metodologia proposta envolvendo análises tipo-morfológicas e de conceitos humanizadores, este estudo aponta alguns quesitos importantes para avaliar a produção da habitação social e a sua contextualização urbana, como: o poder educacional do redesenho e da geração de percursos digitais; a potencialidade do redesenho e da visualização digital tridimensional dos espaços propostos, mesmo antes de serem construídos; a exploração da articulação de questões tipológicas relacionadas a conceitos humanizadores da habitação social dentro do contexto urbano; a reflexão sobre a diversidade de características familiares com demandas habitacionais variadas e locais, muitas vezes não atendidas por políticas públicas generalizadas na escala nacional. Quanto a análise da amostra habitacional estudada, a pesquisa infere questões relacionando tipologias de habitação social e a geração de espaços humanizados, escolhendo um conjunto heterogêneo de soluções habitacionais (iniciativas público/privadas; concursos públicos; conjuntos horizontais e verticais; técnicas construtivas convencionais e pré-moldadas).

Primeiramente observa-se que as tipologias horizontais, desenvolvidas pelos escritórios Arquitetos Associados e Yuri Vital são produções público-privadas que se apresentam em condomínios fechados de pequena escala, que apesar de não atenderem totalmente bons resultados no senso de urbanidade - conforme demonstra o quadro 3 -, são iniciativas extremamente positivas por promulgar uma inserção da habitação social dentro da cidade e de forma pulverizada, ou seja em pequenos conjuntos. Esta iniciativa elimina a questão segregadora da inserção de grandes conjuntos ou loteamentos, mesmo que dentro da estrutura urbana, demonstrando que o acesso à cidade pode ser para todos, e sem segregação socioeconômica. No quesito senso de habitabilidade, estes projetos também não atendem todos os requisitos, porém cabe salientar que o déficit habitacional atinge uma variedade de tipos de famílias, desde recém casados, jovens solteiros, aposentados, pais solteiros e/ou mães solteiras, que não precisam de moradas com possibilidade de acréscimo de área construída. A tipologia residencial horizontal desenvolvida pelo Grupo SP, insere-se em outra importante alternativa para o déficit habitacional, os protótipos, que, se relacionados a questões técnicas e socioculturais do público alvo, podem atender um grande número de famílias e possibilitam pequeno investimento inicial e futuras ampliações de acordo com as necessidades familiares.

A segunda tipologia habitacional estudada, tipologia vertical, representada pelas propostas para o Concurso HabitaSampa, evidenciam a questão da locação social, ideia que representa a mobilidade das famílias na cidade contemporânea. A necessidade de mudança das famílias pode ser impulsionada por vários fatores como: mudança de emprego, escola dos filhos e filhos saindo de casa; e a locação social permite essa mobilidade. As soluções apresentadas nas três propostas evidenciam diferentes desempenhos humanizadores dos espaços. A proposta apresentada pelo Escritório UNA mostrou-se mais positiva que as demais frente aos senso de Habitabilidade e Urbanidade, por demonstrar que a solução de implantação híbrida com uso de serviço no térreo, combinada com pavimentos tipo com diversidade de unidades habitacionais - e aliadas a boa orientação solar - potencializam a humanização dos espaços privados e públicos.

Entende-se, a partir do estudo, que há um acúmulo de experiências, no país, sobre a moradia social, assim como há avaliações críticas capazes de auxiliar em um direcionamento mais positivo para as populações envolvidas e para o país. Da mesma

forma há que se reivindicar o comparecimento dos estudos acadêmicos de caráter técnico-construtivo que venham a oferecer mais possibilidades de soluções criativas e econômicas, com base em estudos empíricos e na experimentação (Constantinou, E.; Piccinini, Livia S., 2016).

Dando continuidade para futuros estudos sobre a temática da habitação social lançamos algumas questões para reflexões sobre a produção do espaço habitado contemporâneo:

- Como poderíamos atender o déficit da habitação sem transformar a habitação em produto massificado?
- Como inserir toda a sociedade e o estado na produção de uma habitação social com características técnicas e socioculturais locais?
- Como aliar a inserção da habitação social em pequenos empreendimentos dentro da estrutura urbana, tornando-a economicamente rentável para cidade e para o morador, evitando a expansão do perímetro urbano sobre o ambiente rural-natural, diminuindo a extensão das redes de infraestruturas e serviços?
- Como impulsionar a criação de concursos públicos com ampla divulgação e participação de entidades privadas, órgão públicos, comunidade acadêmica e diferentes atores sociais focados na configuração de espaços mais humanizados?
- Como incentivar alternativas de acesso à habitação social mais humanizadas, usando a infraestrutura existente das áreas centrais, o estoque de imóveis desocupados e o aluguel (subsidiado, social)?

Referências bibliográficas

- ALBERTO, Klaus Chaves. A pré-fabricação e outros temas projetuais para campi universitários na década de 1960: o caso da UnB. *Revista Risco*, n.10, Escola de Engenharia de São Carlos, EESC/USP, segundo semestre, 2009.
- BARROS, R. R. M. P.; PINA, S. A. M. G. A.; KOWALTOWSKI, D. K.; MOREIRA, D. de C.; PETRECHE, J. R. D.; FABRÍCIO, M. M. (2011). "Humanização no projeto da habitação coletiva", "O processo de projeto em arquitetura: da teoria a tecnologia", 12/2011, ed. 1, Oficina de Textos, pp. 27, pp.245-272, 2011
- BONDUKI, Nabil. *Os pioneiros da habitação social – cem anos de política pública no Brasil*. Vo1, Ed Sesc-Unesp, São Paulo, 2014.
- _____. *Origens da habitação social no Brasil. Tese de doutorado*, São Paulo: FAUUSP, 2003.
- CONSTANTINOU, E.; PICCININI, LIVIA S. Habitação social no brasil 1930-2015: uma reflexão sobre os programas habitacionais. IV enanparq, 2016.
- CONSTANTINOU, Eliane; RODRIGUES, Adriana Luckei. Estudo Comparativo em Habitação de interesse social: Concurso Habita Sampa - UNA/Grupo SP. *In: Fórum Habitar 2016* nov. 23-25: Belo Horizonte, MG). Habitação e desenvolvimento sustentável:{anais}. Belo Horizonte:UFMG,2016.15f.:il
- CONSTANTINOU, Eliane; MACHADO, Letícia Bettio; RODRIGUES, Adriana Luckei. Habitação de interesse social e geração de urbanidade{ recurso eletrônico}. *In: Congresso Arquicur (21.:2017 sep.6-8: San Juan). {Anais}*. San Juan: Universidad Nacional de San Juan, 2017. 10f.:il.

CONCURSO HabitaSampa – *Projetos para Locação Social*. São Paulo, ano 04, n. 040.02, vitruvius, abr. 2004. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/04.040/2290>>. Acessado 12 Dez 2015.

CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70, 2006. 202 p.: il.; 24 cm. (Arquitetura & urbanismo; 1)

FERREIRA, Andresa Rosa. Programas de combate ao déficit habitacional brasileiro. 2009. *Trabalho de Conclusão de Curso* - Ciências Econômicas, UFRGS. Porto Alegre.

LEITE, Teresa; CONSTANTINO, Eliane; COSTA, Ana Elísia. *Habitação social: uma tipologia?* Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/casacontemporanea/wp-content/uploads/2015/09/an%C3%A1lise-comparativa-teresa.pdf>>. Acessado 15 julho 2015.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos; ARANTES, Otilia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 3a Ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

NIEMEYER, Oscar. *Conversa de Arquiteto*. Rio de Janeiro: REVAN e Editora UFRJ, 1993.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. *Formes urbaines: de l'îlot à la barre*. Marseille: Parenthèses, 2009. 195 p.: il.; 23 cm. (Eupalinos)

RAMOS, Fernando Guillermo Vázquez. Redesenho - conceitos gerais para compreender uma prática de pesquisa histórica em arquitetura. *Arquitextos*, São Paulo, ano 17, n. 195.09, Vitruvius, ago. 2016. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.195/6181>>.

SANVITTO, Maria Luiza Adams. Habitação Coletiva econômica na arquitetura moderna brasileira entre 1964 e 1986. 2010. *Tese (Doutorado em Arquitetura)* - PROPARG, UFRGS, Porto Alegre.

Recebido [Abr. 25, 2018]

Aprovado [Nov. 01, 2018]

O conjunto Jardim Ana Rosa e o Weissenhofsiedlung: aproximações

Sergio Luís Abrahão, Mirthes Ivany Soares Baffi*

Resumo Idealizado pelo Werkbund alemão, o conjunto Weissenhofsiedlung tornou-se um marco para a Nova Arquitetura e informou os debates que tiveram lugar nos primeiros Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. Por sua vez, o conjunto Jardim Ana Rosa, construído pelo Banco Hipotecário Lar Brasileiro, na cidade de São Paulo, tornou-se 30 anos depois da experiência alemã, um significativo exemplar de arquitetura moderna voltado para a classe média. Este trabalho tem como objetivo identificar e descrever os principais pontos de aderência existentes nas concepções e nos projetos arquitetônicos e urbanísticos dos citados conjuntos.

Palavras-chave: projetos urbanos, conjunto habitacional, arquitetura moderna.

The Ana Rosa Garden and the Weissenhofsiedlung: approximations

Abstract Idealized by the German Werkbund, the set of houses known as Weissenhofsiedlung, became a reference for the New Architecture and informed the debates that took place in the first International Congresses of Modern Architecture. The Jardim Ana Rosa, a residential complex built by Lar Brasileiro Bank, 30 years after the German experience, has become a significant example of modern architecture for the middle class. This work aims to identify and describe the main points of adherence existing in the conceptions and the architectural and urbanistic design of the mentioned sets.

Keywords: urban projects, housing, modern architecture.

El conjunto Jardim Ana Rosa y el Weissenhofsiedlung: aproximaciones

Resumen Ideado por el Werkbund alemán, el conjunto Weissenhofsiedlung se convirtió en un marco para la Nueva Arquitectura e informó los debates que tuvieron lugar en los primeros Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. El Jardín Ana Rosa, construido por el Banco Lar Brasileiro, en la ciudad de São Paulo, se convirtió, 30 años después de la experiencia alemana, un ejemplo significativo de arquitectura moderna orientada a la clase media. Este trabajo tiene como objetivo identificar y describir los principales puntos de adherencia existentes en las concepciones y en los proyectos arquitectónicos y urbanísticos de los citados conjuntos.

Palabras clave: proyectos urbanos, conjunto habitacional, arquitectura moderna.

O presente trabalho é resultado de uma investigação, que teve como objetivo identificar e descrever os principais pontos de aderência existentes nas concepções e nos projetos arquitetônicos e urbanísticos dos conjuntos de moradias Jardim Ana Rosa, construído por um banco imobiliário, o Banco Hipotecário Lar Brasileiro¹, na cidade de São Paulo, entre 1940 e 1950 e o Weissenhofsiedlung construído em 1927, a partir de uma articulação bem sucedida entre o Werkbunder Alemão², uma influente associação de arquitetos, artesões, industriais, escritores e outros profissionais, com o Departamento de Obras Públicas da Cidade de Stuttgart.

Foram três as motivações que levaram à realização desta investigação. A primeira, pelas qualidades arquitetônicas e urbanísticas do conjunto de moradias que constituem o Weissenhofsiedlung, que mesmo desfalcado de 10 residências destruídas pelo bombardeio nazista de 1944, foi declarado, em 1958, monumento cultural da cidade de Stuttgart, bem como pela influência que viria a exercer em diversas realizações semelhantes ocorridas posteriormente na Alemanha e na Europa (Eskinazi, 2009). A importância fundamental que tal conjunto representa para a história da arquitetura moderna, está amplamente espelhada em publicações internacionais e no próprio acervo existente no Museu do Weissenhof, sediado em uma das casas de Le Corbusier e Pierre Jeanneret.

A segunda pelas inquestionáveis qualidades arquitetônicas e urbanísticas do Conjunto Jardim Ana Rosa, que em 2013, seria reconhecido pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, como um bem a ser preservado para a memória da cidade³, como também pela sua relevância para a memória da arquitetura moderna paulistana, como já apontavam as revistas de arquitetura do período.

De fato, o Conjunto Jardim Ana Rosa tem sido referenciado tanto em trabalhos publicados sobre as obras do arquiteto envolvidos, quanto sobre as realizações do Banco Lar Brasileiro (Bedolini, 2014), em estudos comparativos entre obras de arquitetura moderna (Abascal e Pimenta, 2009. Barbara, 2004), dentre outros. Em comum, tais publicações evidenciam o caráter moderno do conjunto Jardim Ana Rosa e as trajetórias profissionais dos arquitetos nele envolvidos.

A terceira motivação, ou seja, a aproximação das duas experiências, foi enriquecida pela leitura de trabalhos que levantam a hipótese da influência do Weissenhofsiedlung na concepção arquitetônica e urbanística do Conjunto Jardim Ana Rosa. Bedolini (2014, p.36), identifica o período da construção dos conjuntos do Banco Lar Brasileiro, como aquele em que a plena correspondência entre forma, função e estrutura na produção de moradias coletivas, presentes nas obras do Weissenhofsiedlung e que foram debatidas no 2º e 3º encontros do CIAM, seriam assumidas como fenômeno intelectual entre os arquitetos brasileiros. A seu ver, esse fato teria contribuído para enfraquecer a resistência, até então existente, de se associar verticalização à moradia

* Sergio Luís Abrahão é Arquiteto e Urbanista, professor do curso de graduação de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Paulista de São Paulo - UNIP, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-5181-2613>>; Mirthes Ivany Soares Baffi é Arquiteta e Urbanista, arquiteta restauradora do Departamento de Patrimônio Histórico da cidade de São Paulo, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-8987-0333>>.

¹ O Banco Hipotecário Lar Brasileiro foi responsável, no período ... continua na próxima página...

... continuação da nota 1 ...

de 1935 a 1965, pela produção no Estado de São Paulo de 11 conjuntos de residências unifamiliares, 11 edifícios de apartamentos e 09 edifícios de uso misto, perfazendo um total de 31 conjuntos com 1812 unidades residenciais. Com a crise inflacionária a partir dos anos 60 e as mudanças estruturais no sistema de financiamento para a casa própria implantadas em 1964, o Banco Hipotecário Lar Brasileiro deixa de financiar moradias e se transforma em banco comercial.

²A Deutscher Werkbund foi, segundo Leonardo Benévolo (1976, p.376), a mais importante organização cultural alemã anterior a 1ª Guerra Mundial. Fundada em 1907, em Munique, era composta por arquitetos, artesões, industriais, escritores e outros profissionais preocupados, de uma maneira geral, com a qualidade na produção do design alemão, da arquitetura, das cidades, diante da realidade dos novos tempos dominados pelo avanço da industrialização em todos os setores da produção e “de ‘educar’ a população com estes ‘objetos’ bem concebidos” segundo informações do catálogo da exposição do Deutscher Werkbund, realizada em 2014 no Centro Cultural São Paulo. Dentre seus fundadores incluíam-se Peter Behrens, Joseph Maria Olbrich, Theodor Fischer, Josef Hoffmann e Fritz Schumacher, considerados, “os pioneiros de uma arquitetura que admite a modernidade industrial, aceitando na íntegra a geometria, a impessoalidade e a normalização da produção fabril.” (Schwartz, 2014, p.09).

³Resolução nº 37/CONPRESP/2013. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/cultura/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conpresp/index.php?p=13862>.

coletiva. Por outro lado Fernanda Barbara (2004), ao estudar as tipologias habitacionais do conjunto Jardim Ana Rosa e do Edifício Copan, argumenta que o desenho do loteamento e a forma de organização e soluções projetuais adotadas no conjunto Jardim Ana Rosa, indicam ter como precedência o Weissenhofsiedlung.

A possível relação, indireta em Bedolini e direta em Fernanda Barbara, entre as duas experiências, norteou a investigação no sentido de se verificar uma similaridade entre elas e observar o que a experiência do Conjunto Ana Rosa trazia da pioneira experiência do Weissenhofsiedlung, mesmo considerando a ocorrência e as possíveis influências de outras experiências europeias posteriores a esta última e os frequentes debates e reflexões que alimentaram a arquitetura e o urbanismo modernos depois da construção do Weissenhofsiedlung.

A pesquisa constituiu-se de consultas tanto em fontes bibliográficas afins, quanto em documentos pertencentes à instituições brasileiras – com destaque para o Departamento de Patrimônio Histórico da Cidade de São Paulo – e alemãs – como o Museu Weissenhof em Stuttgart – bem como visitas de campo em ambos os locais, cujos resultados, devidamente sistematizados, constam das seções que se seguem.

A **Seção 1** descreve a concepção e o sistema de organização e construção do Weissenhofsiedlung, as principais ideias que nortearam tal experiência e destaca o reconhecimento de seu caráter pioneiro e sua relevância para a arquitetura e urbanismo modernos, em especial a influência de seus idealizadores, na organização do I Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, cujas recomendações seriam literalmente transcritas e divulgadas no catálogo do I Salão de Arquitetura Tropical, realizado no Rio de Janeiro em 1935. Este evento contava entre seus organizadores com o então jovem arquiteto Abelardo de Souza, que alguns anos depois seria o responsável pela concepção urbanística do Conjunto Jardim Ana Rosa e agruparia em seu entorno uma série de arquitetos identificados com o movimento moderno na arquitetura.

A **Seção 2** descreve a concepção e o sistema de organização para o projeto e construção do Conjunto Jardim Ana Rosa, aponta suas principais ideias norteadoras, bem como descreve o partido adotado no parcelamento da área e sua relação com a topografia existente; identifica os arquitetos envolvidos; as soluções projetuais dos edifícios e peculiaridades de implantação. Foi dado destaque aos prédios Guapira e Hicatú projetados pelo arquiteto Kneese de Mello e os conjuntos Gregório Serrão e Gaspar Lourenço projetados pelo arquiteto Salvador Candia, pelo diálogo que esses prédios estabelecem entre si.

As **Considerações finais**, apresentam os resultados das análises realizadas do Weissenhofsiedlung e do Conjunto Jardim Ana Rosa, no sentido de se identificar o que de comum cada uma dessas experiências apresenta em seus aspectos relativos à concepção geral, às características de implantação, a relação com o tecido urbano existente e às soluções arquitetônicas adotadas.

Em apartado, estamos apresentando após as Considerações Finais, verbetes sobre os arquitetos Victor Bourgeois e de Bruno Taut pelas peculiaridades de suas participações na execução do Weissenhofsiedlung, de Salvador Candia e Eduardo Kneese de Melo pelo destaque dado às suas obras nas descrições do Conjunto Jardim Ana Rosa.

Seção 1 - A exposição “Die Wohnung”

4 Segundo levantamento realizado por Eskinazi (2009), as principais exposições de arquitetura realizadas na Alemanha anteriormente à Die Wohnung (1927) foram: a Exposição “Ein Dokument Deutscher Kunst” na cidade de Darmstadt em 1901, em que se construiu um quarteirão moderno integrando moradia e trabalho; a “Allgemeine Städtebau-Ausstellung” (Exposição Geral de Urbanismo) em 1910, na cidade de Berlim, em que se apresentou ao público os resultados de um concurso realizado em 1909 para o desenvolvimento urbano daquela cidade; a “Deutsche Werkbund Ausstellung”, em 1914, na cidade de Colônia, para mostrar a rica variedade de manifestações proto-modernistas na Alemanha e aprofundar o debate em torno das questões conceituais subjacentes aos primórdios do movimento moderno. Após a exposição de 1927, Eskinazi (2009) destaca, no âmbito do movimento moderno, a Deutsche Bauausstellung, realizada em um enorme pavilhão na cidade de Berlim em 1931, que apresentava fragmentos, em escala real, de edifícios de apartamentos, com o objetivo de debater a habitação econômica e construção em massa; e em 1957 a Interbau, na cidade de Berlim, com o intuito de se mostrar o que de melhor a arquitetura e o urbanismo moderno ofereciam através da reconfiguração da Hansaviertel, uma urbanização no coração de Berlim que havia sido destruída pelos bombardeios, durante a segunda guerra.

5 CABRAL, Cláudia Piantá Costa. Do Weissenhofsiedlung ao Hansaviertel. A arquitetura moderna e a cidade pensadas desde a habitação. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 10, nº 117.02, Vitruvius, set. 2011. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/10.117/4025>>.

6 <<http://www.weissenhof2002.de/english/weissenhof.html>>.

7 Catálogo da Exposição Deutscher Werkbund: 100 anos de arquitetura e design na Alemanha. São Paulo: Centro Cultural São Paulo, 2014, p.36

A origem do Weissenhofsiedlung tem lugar, em março de 1925, na cidade alemã de Berlim, durante uma reunião geral do Werkbund, em que um dos seus grupos de trabalho – o Württemberg Working Group of Deutscher Werkbund – propôs a realização, na cidade de Stuttgart, de uma exposição de moradias, com o intuito de disseminar os conceitos que vinham sendo gestados pelo Deutscher Werkbund em torno das questões que envolviam a forma mais adequada de se morar naqueles tempos de consolidação de uma sociedade marcada pela industrialização. Em termos conjunturais, a cidade de Stuttgart, impulsionada pelo crescimento de seu parque industrial, vivia excelente fase econômica e assistia ao aumento de seu contingente populacional, cuja consequência imediata traduzia-se na pressão crescente por novas moradias e por melhores condições de vida.

A exposição proposta, que viria a ser nomeada “Die Wohnung” (“A Moradia”), não se restringia à simples mostra de projetos arquitetônicos; compreendia sobretudo mostrar as moradias devidamente edificadas e equipadas. Diferentemente das exposições de arquitetura e urbanismo havidas anteriormente na Alemanha⁴, a “Die Wohnung” buscava expor um conjunto de moradias que espelhasse, conforme observou Eskinazi (2009, p.10) “a elaboração de ideias modernas em um programa de habitação coletiva e social”, ou complementando com Cabral (2011), o de expor:

“Um bairro modelo onde se poderia demonstrar ‘in loco’ as possibilidades da nova arquitetura (...) oferecendo ao público um novo conceito de morar, cuja manifestação estendia-se do desenho de interiores às relações entre arquitetura e cidade, do emprego de materiais industrializados recentes às inovações de sistemas construtivos”⁵.

Apresentada ao Departamento de Obras Públicas da Cidade de Stuttgart, a proposta da exposição foi recebida com entusiasmo, sobretudo pela visibilidade e atenções que poderia atrair para a cidade, levando a municipalidade a dar apoio político e material, para sua viabilização: doou a gleba e assumiu os custos da implantação e das obras, além dos honorários dos arquitetos envolvidos⁶ – através dos recursos do programa municipal de construção da cidade de Stuttgart.

A estratégia do Werkbund alemão – uma entidade privada – em implantar um projeto urbano em parceria com o Departamento de Obras Públicas da cidade de Stuttgart – uma entidade pública – revela um aspecto bastante difundido nos discursos e nas práticas contemporâneas de intervenção em espaços urbanos, qual seja, o estabelecimento de parceria entre o poder público e entidades privadas como meio de se implantar e gerenciar projetos urbanos.

Para coordenar o projeto do bairro modelo foi escolhido o arquiteto Mies van der Rohe, então vinculado ao Werkbund alemão que, naquele mesmo ano de 1925, apresentaria ao Departamento de Obras Públicas da Cidade de Stuttgart seu primeiro plano para o conjunto de habitações a ser construído. Esta apresentação causou grande impacto, entre os integrantes do citado órgão municipal, sobretudo porque atendia algumas de suas expectativas, tais como, o caráter definitivo das moradias a serem expostas e a possibilidade da comercialização e ocupação imediatas dessas unidades, após o encerramento da exposição. Para o Werkbund, seria a oportunidade de “apresentar novas formas de habitar, como parte de uma ‘luta’ por novas formas de vida em uma nova época vindoura”⁷

Para o loteamento e implantação do conjunto a ser construído para a exposição foi destinada uma gleba de topografia descendente, no topo da colina de Weissenhof – daí o conjunto ser conhecido como Weissenhofsiedlung – situada ao norte da cidade de Stuttgart, próximo ao seu centro histórico. O curto tempo disponível para viabilizar a exposição – de abril de 1925 a julho de 1927 – e as longas discussões havidas com o Departamento de Obras, na definição dos arquitetos a serem convidados a participar dos projetos das moradias, a partir das sugestões de Mies van der Rohe, contribuíram para que não fosse possível produzir moradias de baixo custo, de modo a permitir sua comercialização junto às camadas populares (Joedicke, 2016).

A exposição “Die Wohnung” não se resumiu apenas à mostra do conjunto de moradias construídas a partir de projetos autorais de arquitetos ligados ao Werkbund, mas também compreendeu, simultaneamente, outras 3, quais sejam:

- Uma mostra, em área vizinha ao bairro de Weissenhof, de novos métodos e materiais construtivos voltados à construção de novas edificações.
- Uma mostra, no centro de Stuttgart, de objetos de mobiliário, pisos, cozinhas funcionais e de novos aparelhos para facilitar e diminuir o tempo gasto na execução os trabalhos domésticos; e, finalmente.
- Uma mostra, que foi intitulada em tradução livre, Exposição internacional sobre Planos e Modelos da Nova Arquitetura, montada por Ludwig Hilberseimer, também no centro da cidade.

Inaugurada em 23 de julho de 1927, a exposição “Die Wohnung” recebeu até seu encerramento, em 31 de outubro de 1927, cerca de 500.000 visitantes e alcançou, segundo dados presentes na exposição permanente do Weissenhof Museum, projeção mundial.

Weissenhofsiedlung: o bairro modelo

Apesar dos percalços com o Departamento de Obras da cidade de Stuttgart a concepção geral de implantação prevista por Mies van der Rohe se manteve: mesclar habitações unifamiliares (isoladas ou em blocos) com habitações multifamiliares, em uma gleba de topografia acidentada, trabalhada em uma série de terraços articulados acompanhando o declive do terreno.

Também foi mantida a liberdade de ocupação dos lotes e a preferência por gabaritos baixos, de no máximo 4 pavimentos, a serem percebidos quando vistos em conjunto e implantados harmoniosamente de forma livre e não alinhados, ladeados por vegetação, porém seguindo primordialmente a orientação dada pela insolação e pelas vias de circulação para veículos e pedestres (Figura 1).

Com vias circundando todo o perímetro do conjunto, o acesso veicular ao seu interior se dá apenas por meio de duas ruas – a Pankokweg e a Bruchmannweg – que, no entanto, não foram concebidas para que os veículos cruzassem o terreno. Somente ao pedestre é dada esta condição, através da continuidade dessas vias por escadas que vencem a topografia acidentada (Figura 2).

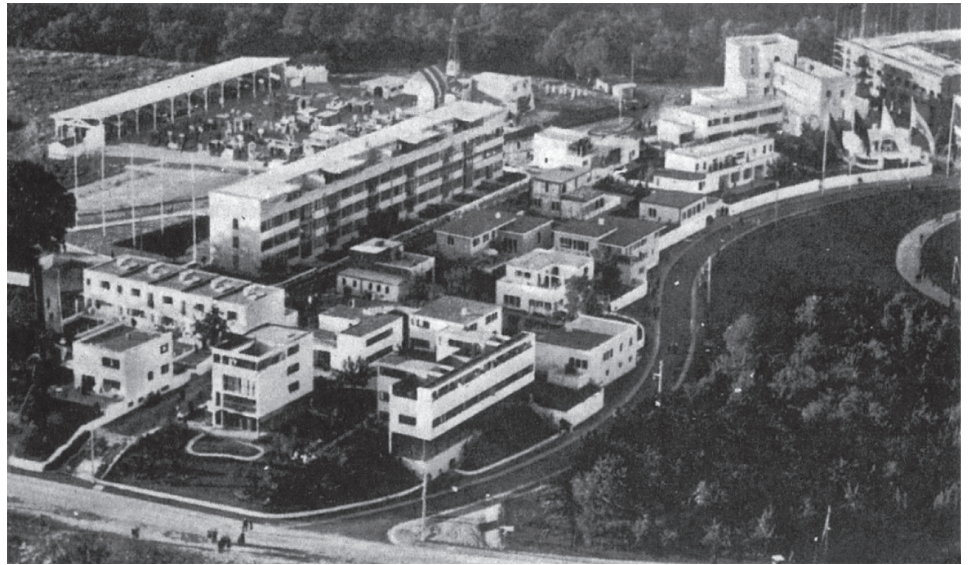


Figura 1 (topo): Vista geral sul do Weissenhofsiedlung, em 1927. Fonte: Joedicke, (2016, p.18).

Figura 2: Vista aérea do Weissenhofsiedlung, delimitado em vermelho. Fonte: Google Earth, Pro-demarcação realizada pelos autores, agosto 2017.

Figura 3: Identificação dos autores do conjunto de edifícios que constituíam o Weissenhofsiedlung antes do bombardeio pelos nazistas. As indicações de edificações com hachuras representam as totalmente destruídas pelo citado bombardeio. Fonte: Display informativo instalado no Weissenhofsiedlung/ acervo dos autores (2016).

Outras características importantes espelhadas na implantação e nos aspectos construtivos dos edifícios do conjunto são: a continuidade espacial entre os espaços internos e externos :– os espaços internos se abrem para o exterior, porém se conservam distintos desses –; as soluções estruturais independentes das vedações; as fachadas de desenho flexível, mesmo admitindo a austeridade das formas cúbicas.

Em comum, os edifícios projetados por diferentes arquitetos e construídos ao mesmo tempo (Figura 3), procuraram espelhar, através de uma nova estética e do emprego de técnicas construtivas inovadoras, uma nova forma de habitar que respondesse à necessidade de uma nova atitude em relação à família, à prioridade do homem sobre a propriedade e as mudanças que começavam a se manifestar na vida comunitária (Joedicke, p.73).

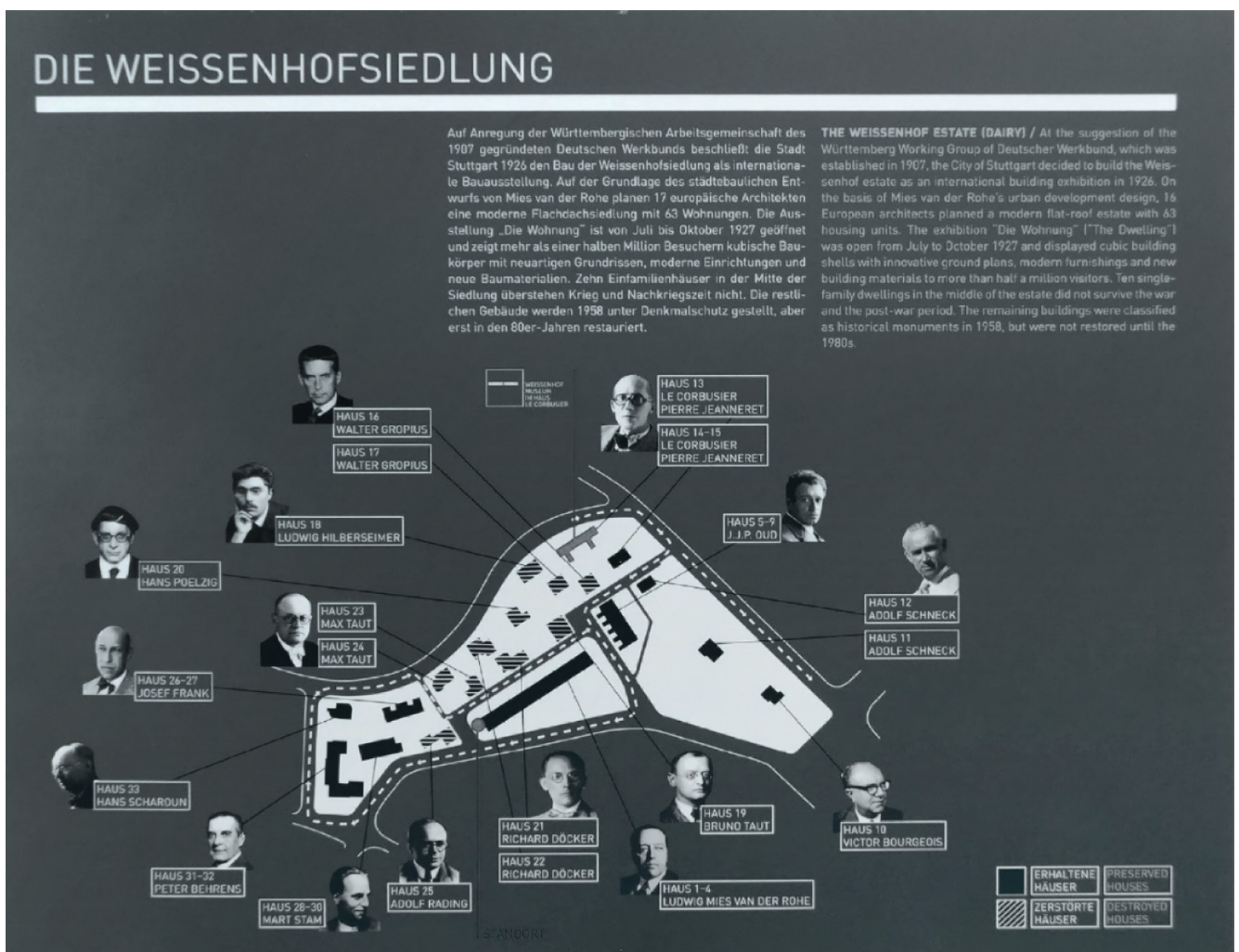




Figura 4: Três exemplares de edifícios que integram o Weissenhofsiedlung; da esquerda para direita: Edifício residencial de Ludwig Mies Van Der Rohe; As “Residências Gêmeas” de Le Corbusier e Pierre Jeanneret, atual Museu do Weissenhof e o conjunto unifamiliar constituído de três casas geminadas de Mart Stam. Fonte: acervo dos autores (2016).

Ao todo, foram produzidas 63 unidades de moradia distribuídas em 33 edifícios e residências unifamiliares. Os 17 arquitetos responsáveis por esta produção foram: Mies Van Der Rohe; J. J. P. Oud; Victor Bourgeois; Adolf G. Schneck; Le Corbusier/Pierre Jeanneret; Walter Gropius; Ludwig Hilberseimer; Bruno Taut; Hans Poelzig; Richard Döcker; Max Taut; Adolf Rading; Josef Frank; Mart Stam; Peter Behrens; Hans Scharoun. Em 1944, 10 dessas casas seriam destruídas por um bombardeio nazista. Com o fim da guerra outras casas foram construídas na área bombardeada, sem guardar relação com as demais e novas construções foram anexadas àquelas que resistiram ao citado bombardeio. Em 1958, o Weissenhofsiedlung foi, pela qualidade urbanística e arquitetônica de seu conjunto classificado como monumento cultural da cidade de Stuttgart.

De fato, documento único dos arquitetos alemães representados no Weissenhofsiedlung, a publicação de 1927 “Bau und Wohnung” (“Construção e Moradia” em tradução livre), faz referência aos cinco elementos que Le Corbusier e Pierre Jeanneret apontavam como essenciais para a Nova Arquitetura, quais sejam: o emprego de pilotis, o uso de cobertura com terraços ou jardins; plantas livres nos pavimentos; janelas em fita e tratamento livre das fachadas, possibilitados pelo emprego de sistema estrutural independente.

Ainda que a maioria das construções do Weissenhofsiedlung não tenha lançado mão do emprego de pilotis (presentes nas “Residências Gêmeas”, de Le Corbusier e Pierre Jeanneret), foram usuais o emprego de estruturas independentes e, conseqüentemente, o tratamento livre das fachadas, o emprego de janelas em fita e plantas livres como bem ilustra o edifício multifamiliar de Mies van der Rohe: um bloco com 24 apartamentos, variando de 44m² a 88m², estrutura em aço preenchido com alvenaria, cobertura com terraço e lavanderias comuns, janelas em tira e diferentes tipologias de apartamento em cada piso, em que a padronização e a racionalização são pontos de partida (Figura 4).

Pela primeira vez tais características estavam presentes num conjunto de edifícios projetados por diferentes arquitetos e construídos ao mesmo tempo e não em experiências projetuais isoladas. Como se pode verificar nos registros da “Bau und Wohnung”, cada arquiteto teve a liberdade de formular e pôr em prática sua visão

do que seria esse novo tipo de construir para uma nova forma de viver e habitar, sem que isso comprometesse a unidade do conjunto, ao contrário, o resultado final exprime o incontestável valor e pioneirismo, que o Weissenhofsiedlung, na figura de seus idealizadores, representou para a disseminação dos princípios da arquitetura moderna da primeira metade do século XX.

Afinal, foi sob forte influência deste grupo que seria concebido e realizado, em 1928, no Castelo de La Sarraz, o I Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, através do qual buscavam disseminar a nova arquitetura que estava sendo desenvolvida na Europa dos anos 1920 e, desta forma, balançar o domínio do neoclassicismo nas academias de arquitetura. (Munford, 2002, p.09).

As recomendações do I CIAM, que ficaram internacionalmente conhecidas e difundidas como Declaração de La Sarraz, diziam respeito a um novo modo de pensar e produzir arquitetura e cidades. No tocante à arquitetura apregoavam vincular a arquitetura no sistema econômico geral; embasar a produção na racionalização e na padronização (tão caros para Mies van der Rohe); aplicar esforço mínimo de trabalho para a produção.

Com relação às cidades apregoavam a ordem funcional como essência da urbanização; que tal ordem deveria seguir três funções principais: a moradia, a produção e o descanso; e que essas três funções deveriam se apoiar em uma nova divisão do solo, na organização do tráfego e na legislação.

No tocante a divisão do solo, propunham a adoção de uma política de terras coletiva, de modo a evitar a compra e venda e a especulação de imóveis diagnosticada como responsáveis pela divisão caótica de terras nas cidades.

O alcance das recomendações que constituem a Declaração de La Sarraz, atravessou fronteiras. No Brasil, por exemplo, seria transcrita no catálogo do I Salão de Arquitetura Tropical, realizado em 1933, na cidade do Rio de Janeiro, com o objetivo de “marcar o início da racionalização da arte de construir no Brasil” (Constantino, 2004, p.37).

O I Salão de Arquitetura Tropical, foi organizado pelos arquitetos Alcides da Rocha Miranda, João Lourenço da Silva e Ademar Portugal e contou com a colaboração do então jovem arquiteto Abelardo de Souza que, juntamente com Oscar Niemeyer, Carlos Leão, Luís Nunes, integrou uma das primeiras gerações de arquitetos modernos egressos da Escola Nacional de Belas Artes; condição que seria reforçada, por Abelardo de Souza, ao realizar o curso de Urbanismo da Universidade do Distrito Federal, em 1935, onde foi aluno de Lucio Costa, dentre outros mestres modernos (Constantino, 2004, p.44).

Neste período Lucio Costa, já demonstrava ser um grande admirador das ideias de Le Corbusier, ao defender sua orientação racionalista na arquitetura e contribuir, sob a coordenação daquele arquiteto, na elaboração de um Plano para a Cidade Universitária do Rio de Janeiro. Para atender às exigências da Universidade do Brasil (1936-1937), tal plano seria revisto pelo próprio Lucio Costa, cujo resultado final foi considerado “um testemunho não apenas da influência que sofreu das ideias expressas na Carta de Atenas (1933), como de seu método pessoal de projeto urbano — caracterizado por uma forte preferência por eixos de composição incisivamente expressos e regularidades volumétricas” (Leme, 199, p.502).

No início de sua carreira profissional no Rio de Janeiro, Abelardo de Souza trabalhou com o Banco Lar Brasileiro e voltaria a trabalhar com esta mesma instituição em São Paulo, a partir dos anos 40, quando então transferiu sua residência para esta cidade, tornando-se um dos nomes mais presentes nos projetos realizados por esse grupo empreendedor.

Dentre os projetos realizados por Abelardo de Souza, para o Banco Lar Brasileiro destaca-se a implantação do Conjunto Jardim Ana Rosa, construído no bairro de Vila Mariana, na cidade de São Paulo. As razões de sua relevância serão descritas a seguir.

Seção 2 - O Conjunto Jardim Ana Rosa

O Conjunto Ana Rosa começou a ser construído em 1949, em uma área de mais de 55 mil m², que havia sido adquirida, pelo Banco Lar Brasileiro, dos proprietários de um tradicional estabelecimento de atendimento a crianças necessitadas- o Instituto Ana Rosa- cujo prédio principal localizava-se defronte ao Largo de mesmo nome. Nesta ocasião, o tecido urbano do entorno da área já se encontrava quase que totalmente consolidado.

De formato irregular e topografia bastante acidentada, a citada área possui um declive de 25 metros de seu ponto mais alto, o Largo Ana Rosa, ao seu ponto mais baixo, junto à Rua Paula Ney, apresentando também declive em suas laterais em direção a um vale, hoje totalmente edificado, ao longo do antigo leito do córrego Jurubatuba, além de um vale, de declives menos pronunciados e que abrigava uma nascente, no centro da gleba. Tais condicionantes topográficas poderiam ter tornado mais tímidas e convencionais as abordagens que foram efetivamente adotadas para implantação do conjunto em questão.

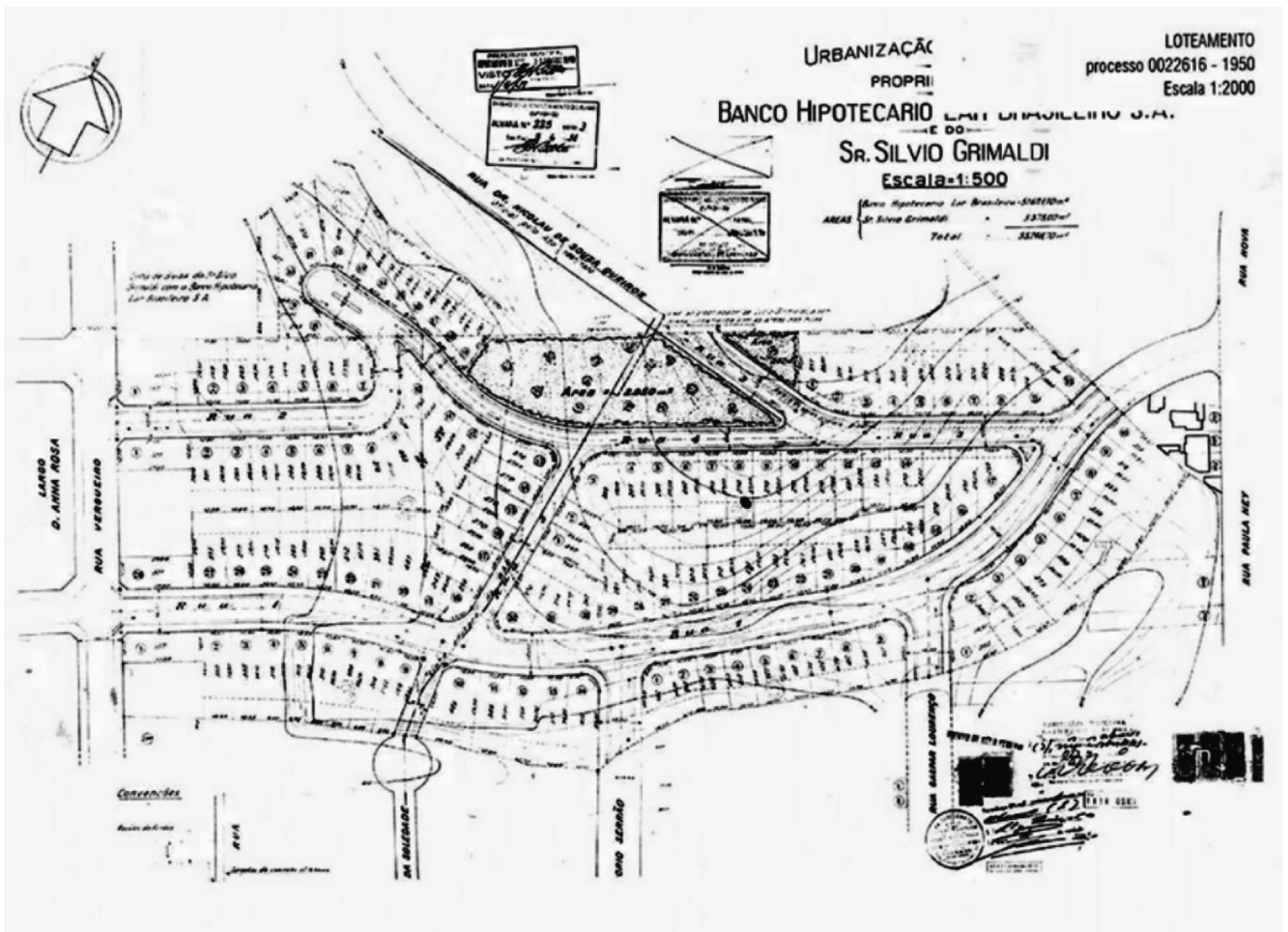
O projeto de urbanização, proposto pelo arquiteto Abelardo de Souza e implantado pelo Banco Lar Brasileiro, respeita as particularidades topográficas da área, trabalhada em uma série de terraços articulados acompanhando o declive do terreno e se organiza em torno de um eixo transversal de traçado sinuoso, a atual Rua Dr. José de Queirós Aranha. O arquiteto não implantou essa via numa das bordas dos limites da gleba, mas sim afastada dela, de modo a permitir a criação de lotes em cada um de seus lados e garantir assim unidade visual e organicidade ao empreendimento. Alinhou também a citada via à rua Rodrigues Alves – na época, importante eixo de ligação do bairro do Ibirapuera ao Largo Ana Rosa – de modo a permitir o fluxo contínuo do trânsito e, desse modo, integrar a nova via ao tecido viário existente e com ela articular o Bairro do Ibirapuera ao Bairro da Aclimação. Longitudinalmente o arquiteto garantiu a capilaridade do conjunto através do prolongamento das vias já existentes no seu entorno.

As condicionantes topográficas e as opções estruturantes da urbanização implicaram em um parcelamento constituído de quadras de dimensões diversas, suporte para a edificação e convivência de residências unifamiliares (geminadas ou isoladas no lote) e blocos multifamiliares com outras de uso misto. Duas áreas verdes integram o projeto, sendo que a maior delas situada ao longo da atual rua Nicolau de Souza Queirós, abriga uma Escola Municipal de Educação Infantil – EMEI. De fato, a urbanização proposta por Abelardo de Souza está organicamente integrada ao bairro passando quase despercebida, não fosse sua inigualável qualidade arquitetônica e ambiental

evidenciada, de forma gradativa, ao se percorrer o traçado sinuoso e descendente da rua Dr. José de Queirós Aranha.

O projeto inicial do conjunto previa a construção de 300 apartamentos e lojas na proximidade do Largo Ana Rosa e 55 residências na Rua Dr. José de Queirós Aranha, além de 80 casas geminadas nas demais vias do empreendimento. Essa quantidade de moradias unifamiliares foi, no entanto, alterada durante o processo de construção dos referidos edifícios de uso misto e das residências lindeiras à Rua Dr. José de Queirós Aranha, com o surgimento de propostas que substituíam a construção de residências unifamiliares por edifícios multifamiliares nas quadras centrais do empreendimento. Não é possível precisar as razões que provocaram tais alterações de projeto – uma das causas prováveis seria a pressão por maior quantidade de unidades de moradia – porém são indiscutíveis o significado e a contribuição das soluções de implantação e projetuais dos edifícios oriundos dessas transformações, para a arquitetura moderna paulista (Figura 5).

Figura 5: Projeto inicial do loteamento realizado pelo Banco Hipotecário Lar Brasileiro, na década de 50. Observa-se, no lado esquerdo do desenho, o alinhamento da Rua 1, atual Dr. José de Queiros Aranha, com a rua Rodrigues Alves. Fonte: Fernanda Bárbara, (2004).



As plantas dos edifícios multifamiliares e de uso misto apresentam soluções racionais, com dimensionamentos de espaços e tipos de ambientes dentro das práticas da época – como por exemplo “dependências de empregada” para unidades habitacionais de 01, 02 e 03 dormitórios – com áreas molhadas agrupadas e materiais de acabamento econômicos. São edifícios que apresentam estruturas funcionais em concreto armado, em geral aparentes ou evidenciadas, sem a presença de elevadores e com no máximo 5 pavimentos – exceção feita aos edifícios Hicatú e Guapira de Walter Kneese de Melo, que contam com 6 pavimentos.

Predominam na maioria das edificações as soluções de coberturas planas, ou do tipo asa de borboleta ou, ainda, de uma água, exceção feita às casas unifamiliares da rua Dr. José Queiroz Aranha, com duas águas e algumas poucas unidades com quatro águas na última quadra do conjunto, próximo à rua Paula Ney.

O processo de execução do Conjunto Ana Rosa iniciou-se com a realização de obras para adequação do terreno e para a instalação de toda a infraestrutura necessária – água, esgoto, gás encanado, luz – além da construção e pavimentação das novas vias segundo o traçado proposto por Abelardo de Souza, os quais foram executados “às expensas do Banco Lar Brasileiro”, segundo registros presentes na Revista Acrópole (Gruenwald, 1951, p.56).

As primeiras edificações começaram a ser erigidas entre os anos 1949 a 1952. Tratam-se dos edifícios de uso misto – comércio no térreo e moradia nos demais andares – localizados nas esquinas da rua Vergueiro com Rua Dr. José de Queiroz Aranha (Edifícios Ana Rosa e Rodrigues Alves) e com a rua Prof. Aristides de Macedo (Edifício Vergueiro), além das residências unifamiliares no lado par da R. Dr. José de Queiroz Aranha e rua Alceu Wamosy (casas geminadas) e também na rua Barão de Anhumas, incluindo alguns lotes do lado ímpar da rua Dr. José de Queiroz Aranha, no final da primeira quadra do conjunto, desse lado ímpar. Nessa etapa foram construídas cerca de 40 casas isoladas e 14 casas geminadas.

Os edifícios Ana Rosa, Rodrigues Alves e Vergueiro foram projetados pelo arquiteto Abelardo de Souza. O Ana Rosa se constitui de dois blocos, de térreo mais dois pavimentos, com coberturas em forma de asa de borboleta e estão articulados por um jardim com acessos pela rua Dr. José de Queiroz Aranha. As faces voltadas para esta rua e para a rua Vergueiro têm o térreo inteiramente ocupado por estabelecimentos comerciais. O edifício Rodrigues Alves repete as soluções arquitetônicas e de implantação adotadas no Ana Rosa, embora apresente menor testada e menor área do lote. O edifício Vergueiro, implantado simetricamente ao edifício Ana Rosa, adota as mesmas soluções arquitetônicas dos outros dois à exceção da orientação da cobertura – em forma de asa de borboleta – que, no caso, encontra-se voltada para a rua Vergueiro e não para a rua lateral, como no caso dos outros dois.

Nenhuma construção foi feita inicialmente na grande quadra triangular situada entre as ruas Dr. José de Queiroz Aranha, Barão de Anhumas e Alceu Wamosy; como dito anteriormente, a previsão inicial era de que essa quadra fosse ocupada por residências unifamiliares, parte delas geminadas e parte isoladas no lote. Também os terrenos nos quais foram construídos os edifícios Biacá, Uray, Umary e Aruan (construídos entre 1951 e 1954) tinham, inicialmente, a previsão de serem ocupados por residências unifamiliares.

O Edifício Biacá foi projetado pelos arquitetos Plínio Croce e Roberto Aflalo em 1951, é composto por dois blocos articulados em torno da área comum de circulação vertical envidraçada e circundada por jardins. As fachadas têm refinado tratamento em caixilharia de vidro e painéis de madeira evidenciando a modulação dos vãos. Garagens individuais no pavimento inferior.

O edifício Uray foi projetado pelo engenheiro-arquiteto Nelson Pedalini. É composto por 3 blocos de diferentes tamanhos, implantados sem seguir orientações de esquinas ou do traçado das ruas que fazem limite ao lote atendo-se apenas à topografia do terreno e à orientação de melhor insolação. A composição das fachadas ressalta as linhas horizontais representadas pelas marcações das lajes dos pisos interrompidas pelos blocos de circulação vertical que se destacam com sua caixilharia modulada. Parte dos térreos livres, são ocupados por garagens.

O edifício Umary foi projetado pelo engenheiro-arquiteto Walter Kneese, sendo composto por 3 blocos sucessivos englobando térreo mais 2 pavimentos considerando a implantação pelo lado da rua Dr. José de Queiroz Aranha; aproveitando a declividade do terreno e a cota pela rua Prof. Aristides de Macedo é introduzido um pavimento inferior nos 3 blocos, sob pilotis, que é ocupado por estacionamento para veículos. Em cada um dos edifícios do condomínio a fachada modulada é centrada pelo bloco de circulação vertical encimado por caixa d'água integrada num único volume o que dá destaque a esse bloco na composição da fachada.

Sobre o edifício Aruan documentos existentes no arquivo da Prefeitura Municipal de São Paulo, apontam ter sido o engenheiro Rodrigo Odilon Guedes Mesquita, o construtor do edifício, bem como o autor do projeto e o responsável pela obra. No entanto em alguns depoimentos verbais de arquitetos que atuaram nesse período, o projeto é atribuído ao arquiteto Eduardo Corona que, no início dos anos 1950, trabalhava em estreita colaboração com o arquiteto Abelardo de Souza. É composto de térreo mais dois pavimentos e possui movimentado tratamento formal na fachada do térreo com envasaduras que se projetam em diagonal com relação aos pavimentos superiores.

No tocante a grande quadra triangular, o engenheiro-arquiteto Eduardo Kneese de Mello propôs, em 1951, a construção, de 5 blocos laminares, implantados sequencialmente, com faces paralelas à rua Barão de Anhumas e diagonalmente com relação à rua Dr. José de Queiroz Aranha. Dessa proposta, apenas dois desses blocos foram construídos, em 1952: o Hicatú e o Guapira.

Tratam-se de edifícios de 6 pavimentos, com coberturas em forma de asa de borboleta implantados em nível com a Rua Alceu Wamosy, em uma cota aproximadamente 10 metros abaixo da cota da rua Dr. José de Queirós Aranha. A planta das unidades obedece aos princípios modernistas e incorpora um pequeno terraço voltado às áreas verdes que ladeiam os blocos São apartamentos tipo duplex, de dois dormitórios, com grandes caixilhos em madeira e vidro e painéis de cobogós nas áreas da cozinha e de serviço, que compõem as fachadas, idênticas em ambas as edificações, de rigorosa composição geométrica (Figura 7).

A opção do arquiteto por apartamentos duplex conjuga-se à solução proposta para os acessos principais aos dois edifícios, junto a Rua Dr. José de Queirós Aranha: 2 conjuntos de 2 passarelas com entradas independentes.

Da passarela situada no nível mais baixo existe uma escada em caracol que conecta com os pavimentos inferiores. A associação dessas passarelas e escada permite que os moradores acessarem suas unidades sem ter para isso que vencer mais do que 02 pavimentos. Existe um outro acesso pela rua Alceu Wamosy, a partir do nível dos apartamentos da cota mais baixa do edifício. Entre os dois blocos uma densa massa vegetal cria o isolamento visual.

Figura 7: Fachada lateral do Edifício Hicatú e Guapira e sistema de passarelas e escada de mesma solução para ambos os edifícios. Fonte: Acervo autores (2017).





Figura 8: Fachada do conjunto Gregório Serrão, voltada para a Rua Dr. José de Queirós Aranha. Fonte: Acervo autores (2017).

Na segunda metade dos anos 50 foi complementada a ocupação do restante da quadra com a construção de dois edifícios, projetados pelo arquiteto Salvador Candia.

Destaca-se o conjunto Gregório Serrão, o maior deles, composto por 05 blocos geminados de 5 pavimentos, alinhados ao longo do trecho sinuoso da rua Dr. José de Queiroz Aranha, o que lhe conferiu a forma de uma extensa lâmina curva voltada, no tocante à insolação para a orientação sudeste-noroeste. Cada um dos 5 blocos possui apartamentos de 2 e 3 dormitórios, agrupados 2 a 2 por andar e sua cobertura é em laje plana (Figura 8).

Os acessos principais aos 05 blocos se dão por meio de passarelas suspensas sobre um recorte intermediário realizado no terreno para mitigar o declive acentuado da topografia original e, desta forma, permitir a construção de um pavimento com apartamentos abaixo do nível da rua. Para essa face (predominantemente sudeste) estão voltadas a cozinha, área de serviço e um dos quartos.

Os halls das entradas principais de cada bloco receberam vedação integral em vidros sustentados por leve caixilharia em ferro, permitindo a integração visual entre interior e exterior do edifício que, juntamente com as janelas em fita e com o esqueleto estrutural em concreto aparente conferem a esta fachada uma composição harmônica e ritmada.

A face posterior do conjunto, para onde estão voltados os demais quartos e salas, também possui janelas em fita, sendo protegida por brise-soleil composto por grelha de concreto de superfície côncava, recoberta por pastilhas, de grande efeito plástico (Figura 9).

Nesta face, o edifício tem seu pavimento inferior assentado na cota mais baixa do terreno, onde foram alocadas as garagens individuais e os acessos secundários aos blocos, sendo todo o conjunto voltado, nessa cota, para uma área livre composta por *playground*, áreas de circulação e generosas áreas arborizadas, que também promovem a articulação com o outro edifício projetado por Salvador Candia, o Condomínio Gaspar Lourenço, que abriga apartamentos de 1 e 2 dormitórios e com seus outros vizinhos de quadra: os edifícios Hicatú e Guapira.

Figura 9: Fachada posterior do conjunto Gregório Serrão, destaque para o brise-soleil. Fonte: Acervo autores (2017).



Nenhum dos edifícios do conjunto é servido por elevadores o que foi possibilitado pela baixa altura dos mesmos e pela forma de implantação na topografia do terreno, que permitiu não subir mais do que três pavimentos, a partir do acesso principal, para se alcançar o último andar.

Internamente, nas faces de cada apartamento voltadas para o pátio interno, as janelas tipo guilhotina com caixilhos de madeira e vidro estão integradas a painéis modulados de madeira que recobrem todos os vãos dos cômodos (salas e quartos), resultando em refinada solução plástica. Os caixilhos da cozinha e área de serviço são de ferro fundido e assentados ao longo das extensões dos vãos que percorrem a fachada desses ambientes. De fato, a ventilação cruzada em todos os cômodos é característica marcante do projeto.

As soluções urbanísticas, tipológicas e construtivas presentes no Jardim Ana Rosa, conformam, em seu conjunto, um significativo acervo de arquitetura moderna voltada para a classe média que, conjugado à escala do empreendimento e a implantação cuidadosa com a topografia e malha urbana existentes, revelam um projeto urbano de indiscutível qualidade paisagística e ambiental.

Considerações finais

Na literatura pesquisada, não se encontrou demonstrações de influências diretas das experiências vivenciadas no Weissenhofsiedlung, no projeto do conjunto Jardim Ana Rosa, no entanto, não se pode desconsiderar o aspecto seminal da experiência alemã nas formas de se pensar novas possibilidades de morar traduzidas, nos projetos arquitetônicos, no emprego de materiais construtivos industrializados e nas formas livres de implantação das edificações no terreno.

De fato, a observação mais atenta das duas experiências permite constatar que, embora tenham modelos de produção distintos entre si: o primeiro é resultado da associação entre o Werkbund com Departamento de Obras de Stuttgart e o segundo de um empreendimento imobiliário, ambos mesclam harmoniosamente residências unifamiliares isoladas ou agrupadas no lote com blocos multifamiliares verticalizados, voltados ao bem morar da classe média. Apresentam soluções espaciais comuns, onde o tipo de divisão parcelaria da gleba, os tipos de quadras, de lotes, de vias e áreas verdes, fogem aos padrões óbvios

Outro aspecto, de relevante importância, que se evidencia entre os dois projetos urbanos, foi a de reunir vários arquitetos comprometidos com os princípios e práticas da arquitetura e urbanismo modernos e a quem foi dada a possibilidade de realizar, com certa liberdade, projetos autorais e inovadores, mesmo considerando a origem comercial do Conjunto Jardim Ana Rosa, em que seu financiador, o Banco Lar Brasileiro, possivelmente entendia tal diversidade de arquitetos e de projetos “mais propriamente como um atrativo de mercado que por uma preocupação com boa arquitetura” (Constantino, 2004, p.60)

A implantação do Weissenhofsiedlung, bem como o do Conjunto Jardim Ana Rosa, seguiu, frente as características topográficas similares de ambas as glebas, formas não convencionais de urbanização. Em ambos os casos se respeitaram as particularidades



Figura 10: topo - reprodução da maquete do Conjunto Jardim Ana Rosa - Processo Tombamento nº 2013-0.256.719-1; embaixo - reprodução da maquete do Weissenhofsiedlung. Fonte: Sommer (2007, p.20).

topográficas da área, que foram trabalhadas em uma série de terraços articulados e edificações, predominantemente de baixo gabarito, implantadas sem grades ou muros, segundo a melhor orientação para insolação e aeração, sem se prender à orientação dada pelas esquinas, e permeadas por áreas verdes, de modo a produzir uma paisagem urbana de qualidade ambiental marcada por linhas horizontais. (Figura 10).

No entanto, ao se debruçar mais atentamente à implantação em ambos os projetos, observa-se que, no caso do Weissenhofsiedlung, Mies van de Rohe estruturou seu projeto através de uma hierarquia de espaços públicos, que não se observa no caso do Conjunto Ana Rosa.

No caso alemão, o perímetro do conjunto é delimitado por vias secundárias utilizadas por veículos motorizados e pedestres as quais se conectam a uma via principal que conduz ao centro de Stuttgart. O acesso e a saída ao interior do conjunto por veículos motorizados se dá apenas por duas vias paralelas não concebidas para possibilitar que os veículos cruzassem o terreno, prerrogativa essa dada apenas ao pedestre, através da continuidade dessas vias por escadas, que vencem a topografia acidentada do local.

Essa opção de Mies van der Rohe, garantiu aos moradores certa privacidade de acesso e de uso dos espaços comuns no interior do conjunto, o que não se observa com relação à estrutura viária concebida por Abelardo de Souza para o Conjunto Ana Rosa, estruturado em torno de um eixo transversal de traçado sinuoso, a Rua Dr. José de Queirós Aranha. Apenas na área da quadra maior, onde estão os projetos de Salvador Candia e Eduardo Kneese de Mello encontra-se evidenciada essa possibilidade de interligação entre os blocos, possibilitada pela grande área central comum, reservada a um trânsito de pedestres (embora também prevista para ser usada como acesso às garagens).

De fato, esse espaço comum, sem expressar a divisão dos lotes de cada empreendimento isolado, nos remete a ideia expressa no CIAM I, de adoção de uma política de terras coletiva como forma de se evitar a divisão caótica de terras na cidade. Sem dúvida uma possibilidade cada vez mais distante nos modos de produção capitalista de nossas cidades.

Embora os projetos autorais de arquitetura do Conjunto Jardim Ana Rosa guardem relativa distância com relação à algumas soluções arquitetônicas adotadas no Weissenhofsiedlung, em especial pelo uso que este último fez de coberturas com terraço e jardins, lavanderias comunitárias, sistema estrutural em aço e tipologias flexíveis nas unidades habitacionais, por outro lado se aproximam ao lançarem mão de pelo menos três dos cinco pontos definidos por Le Corbusier e Pierre Jeanneret como essenciais para a Nova Arquitetura, quais sejam, o emprego de pilotis, o uso de janelas em fita e o tratamento livre das fachadas pelo emprego de sistema estrutural independente.

O caráter expositivo e disseminador de um novo modo de pensar a arquitetura e as cidades presentes no Weissenhofsiedlung e a origem comercial do Conjunto Jardim Ana Rosa, que impuseram condicionantes diversas para os envolvidos em uma e outra experiência e exigiram soluções adequadas para cada uma de suas necessidades, conjugados ao distanciamento no tempo entre as duas experiências e a efervescência, nesse período e em tempos posteriores, dos debates em torno dos caminhos da arquitetura moderna, não tiraram o interesse da discussão das similaridades e dos contrastes existentes entre ambos.

Bruno Taut (1880-1938)

Um dos primeiros arquitetos associados ao Deutscher Werkbund, é o autor do Pavilhão de Cristal, uma de suas obras mais conhecidas; essa obra integrou a 1ª Mostra do Deutscher Werkbund, em 1914, na cidade de Colonia (Alemanha).

Em Berlim, já trabalhando com urbanizações e habitações voltadas para trabalhadores, tornou-se diretor de construção da GEHAG, maior sociedade de edificações de Berlim, quando então realiza as suas urbanizações mais conhecidas: o Hufeisensiedlung no bairro de Britz (1925-1929) e o Onkel Toms Hütte (1926-1931). Por conta de perseguições políticas sai da Alemanha em 1933, morrendo em Istambul, em 1938.

Victor Bourgeois (1897-1962)

Estudou na Academie Royale des Beaux Arts, Bruxelas. Considerado o maior arquiteto modernista da Bélgica, fundou diversas revistas de arquitetura e arte. *Participou do I*

CIAM, do qual foi um dos fundadores. Projetou e construiu inúmeras obras em Bruxelas e foi um dos autores do Pavilhão da Bélgica na Feira Mundial de Nova Iorque, de 1939. Único arquiteto belga a integrar a equipe de arquitetos do Weissenhofsiedlung; integrou a equipe a convite da municipalidade de Stuttgart.

Salvador Roque Augusto Candia (1924-1991)

Nasceu em Campo Grande, mudando-se para São Paulo em 1933, onde morou até o final de sua vida em 1991. Formou-se arquiteto em 1948 pela Faculdade de Arquitetura Mackenzie. Dentre os colegas presentes em seu processo de formação profissional encontravam-se Plínio Croce, Roberto Aflalo, Carlos Milan, Miguel Forte, Carlos Lemos dentre outros. No final dos anos 40 edita, juntamente com Jorge Wilhelm, Carlos Milan, Roberto Carvalho Franco, Paola Tagliacozzo e Sydney da Fonseca, a Revista Pilotis, sobre as artes modernas. Neste período estagiou no escritório de Rino Levi.

Em 1947 entra em contato com a obra de Mies van der Rohe que exerceria uma forte influência em seu trabalho posterior, o que o levaria a se auto definir como miesiano. Em 1948, integra juntamente com Eduardo Kneese de Melo, Rino Levi, Gregori Warchavschik, Luis Saia, Carlos Cascaldi, Jacob Ruchti, dentre outros, a equipe que cria o Museu de Arte Moderna -MAM. Em 1951 entra em contato com Siegfried Giedion por ocasião da 1ª Bienal Internacional em São Paulo. Em 1957 recebe juntamente com Plínio Croce e Roberto Aflalo o primeiro prêmio de Habitações Coletivas, pelo projeto do edifício João Ramalho, no bairro das Perdizes/SP.

Nos anos 50 participa de vários trabalhos para o Banco Hipotecário Lar Brasileiro, entre esses os projetos para os conjuntos Gregório Serrão e Gaspar Lourenço do Jardim Ana Rosa. Em 1954 realiza com Plínio Croce, Roberto Aflalo e Carlos Milan, projeto para Instituto Pesquisas Tecnológicas-IPT fortemente influenciado pelo projeto para o Campus do IIT Chicago de Mies van der Rohe. Entre 1959 projeta, com Giancarlo Gasperini, a Galeria Metrópole. Nos anos 60 articula um grupo de arquitetos para participar do Plano Diretor de São Paulo, o que acaba não se realizando. Durante os 40 anos de sua vida profissional estabeleceu vínculos com inúmeros arquitetos. (Informações baseadas na tese de doutorado de Ferroni, 2008)

Eduardo Kneese de Melo (1906-1994)

Formado engenheiro-arquiteto em 1931, pela Faculdade de Arquitetura Mackenzie, Eduardo Kneese de Melo só aderiu às premissas do Movimento Moderno em 1940, quando participa do V Congresso Pan-Americano de Arquitetos em Montevideu. Somente nesta oportunidade tomaria consciência de que sua opção anterior, pela arquitetura eclética, era um equívoco. Sua opção posterior pelo modernismo não foi apenas formal, mas no sentido de repensar o alcance social da obra de arquitetura.

Engajou-se na proposta de instalar em São Paulo uma sede regional do IAB, juntamente com Artigas, Rino Levi e outros arquitetos e tornou-se seu primeiro presidente (1943). Em 1948 participa, juntamente com um grupo de arquitetos e intelectuais, da criação do Museu de Arte Moderna de São Paulo-MAM.

Atuante como arquiteto e professor durante toda sua vida, foi autor de um número significativo de obras marcantes, como a sede do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários-IAPI/SP em 1947, do Conjunto para Estudantes da USP-CRUSP, em 1961; do edifício da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Farias Brito da Universidade de Guarulhos, em 1981; participou da concepção do Parque Ibirapuera, na equipe de Niemeyer; como arquiteto da Novacap participou da construção de Brasília, durante 2 anos. São também de sua autoria um número significativo de edifícios residenciais, como os edifícios Hicatú e Guapira do Conjunto Jardim Ana Rosa, em 1952. (Informações baseadas parcialmente no artigo de Dalva Thomaz, 1993).

Referências bibliográficas

- AFLALO, Roberto; CROCE, Plínio. Prédios de Apartamentos. *Revista Acrópole*, nº 188, p. 351-353, Ano 16, Dez. 1953. Disponível em: <<http://www.acropole.fau.usp.br/>>. Acesso em 25/05/2017.
- ABASCAL, Eunice Helena; PIMENTA, Celio. Arquitetura Mackenzie e o Jardim Ana Rosa em São Paulo. *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n 114.03, *Vitruvius*, nov. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/>>. Acesso em 25/05/2017.
- BÁRBARA, Fernanda. O conjunto Ana Rosa e o edifício Copan: contexto e análise de dois projetos realizados em São Paulo na década de 1950. 2004. *Dissertação (Mestrado)*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.
- BEDOLINI, Alessandra Castelo B. Banco Hipotecário Lar Brasileiro: análise das realizações no Estado de São Paulo 1941-1965. 2014. *Dissertação (Mestrado)*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Paulo, São Paulo, 2014.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- CABRAL, Cláudia Piantá Costa. Do Weissenhofsiedlung ao Hansaviertel. A arquitetura moderna e a cidade pensadas desde a habitação. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 10, n.117.02, *Vitruvius*, set. 2011. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/10.117/4025>>.
- CONSTANTINO, Regina A. A Obra de Abelardo de Souza. 2004. *Dissertação (Mestrado)*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Paulo, São Paulo, 2004.
- ECKSTEIN, Hans. Finding The Norm And Standrd, Construction for the Existenzminimum: the Werkbund and news taskes in the social state. In: BURCHARDT, Lucius; *The Werkbund: studies in the history and ideology of the Deutscher Werkbund 1907-1933*. London: The Design Council, 1980, p. 81 a 84.
- ESKINAZI, M.O. Arquitetura e Cidade em Exposição: As Exposições de Arquitetura e as Bases do Projeto Moderno na Alemanha. In: *Anais 8º Seminário DOCOMOMO Brasil*. Rio de Janeiro, 2009.
- FERRONI, Eduardo R. Aproximações sobre a Obra de Salvador Candia. *Dissertação (Mestrado)*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Paulo. São Paulo, 2008
- FORTE, Fernando. Marcas do Cotidiano Paulista. In: *Revista AU-Arquitetura e Urbanismo*. Ano 25, nº 190, p. 59-63, São Paulo: Jan.2010.
- FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Gustavo Gilli, 1993.
- GRUENWALD, Max. Banco Hipotecário Lar Brasileiro, 26 anos servindo o público. *Revista Acrópole*, nº 158, p. 56-68, Ano 14, Jun 1951. Disponível em: <<http://www.acropole.fau.usp.br/>>. Acesso em 25/05/2017.
- JOEDICKE, Jürgen. *Weissenhofsiedlung*. Stuttgart, Kraemerverlag, 2016.

- KNEESE, Walter; PEDALINI, Nelson. Prédios de Apartamentos. *Revista Acrópole*, nº 197, p. 226-228, Ano 17. Fev. 1955. Disponível em: <<http://www.acropole.fau.usp.br/>>. Acesso em 25/05/2017.
- LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo, Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- MELLO, Eduardo Kneese. Conjunto Residencial "Jardim Ana Rosa". *Revista Acrópole*, nº 182, p. 74-75, Ano 16, Jun. 1953. Disponível em: <<http://www.acropole.fau.usp.br/>>. Acesso em 25/05/2017.
- MUNFORD, Eric. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928-1960*. Massachusetts, Mit Press, 2002.
- PETSCH, Joachim. The Deutscher Werkbund From 1907 To 1933 And The Movements For The "Reform Of Life And Culture". In: BURCHARDT, Lucius; *The Werkbund: studies in the history and ideology of the Deutscher Werkbund 1907-1933*. London: The Design Council, 1980; p.85 a 93.
- POLETO, Salua K.M. Referências Europeias de Arquitetura e Urbanismo nas Origens da Produção de Habitação de Interesse Social no Brasil (1930-1964). 2014. *Tese (Doutorado)*. Departamento de Arquitetura da Escola de Engenharia São Carlos da Universidade São Paulo, 2014.
- POSENER, Julius. Between Art And Industry The Deutscher Werkbund. In: BURCHARDT, Lucius; *The Werkbund: studies in the history and ideology of the Deutscher Werkbund 1907-1933*. London: The Design Council, 1980; p. 07 a 15.
- SOMMER, Kees. *The CIAM and Cornelis van Eesteren, 1928-1960*. Rotterdam: NAI Publishers, 2007, p.20.
- SCHWARTZ, Frederic J. As Novas Formas da Cultura na Era Industrial. In *Deutscher Werkbund: 100 anos de arquitetura e design na Alemanha (catálogo de exposição)*. São Paulo: Centro Cultural São Paulo, 2014
- THOMAZ, Dalva. As Razões de Ontem, Hoje e Sempre. In: *Revista AU-Arquitetura e Urbanismo*. Ano 8, nº 45, p. 79-88, São Paulo: Dez 1992- Jan.1993.
- WINFRIED, Brenne. *Bruno Taut- Master of Colorful Architecture in Berlin*. Berlim: Braun Publishing, 2013.

Recebido [Fev. 06, 2018]

Aprovado [Jun. 02, 2018]

Discursos transatlânticos: diálogos entre o Cais das Artes e o Museu dos Coches, de Paulo Mendes da Rocha

Ivo Renato Giroto*

Resumo Este artigo tece considerações sobre aspectos da produção contemporânea do premiado arquiteto Paulo Mendes da Rocha através da análise de dois equipamentos culturais recentes: o ainda não concluído Cais das Artes de Vitória (2007), e o Museu Nacional dos Coches (2008-16), em Lisboa, cujas características estimulam uma leitura dialogada. Mendes da Rocha é um dos arquitetos que mais enfaticamente apoiam-se no discurso como suporte da prática arquitetônica, relação que inexoravelmente coloca-se como filtro para a análise das obras. O texto trata, então, não apenas de cotejar discurso e prática, mas o discurso na prática.

Palavras-chave: Paulo Mendes da Rocha, Museu dos Coches, Cais das Artes.

Transatlantic speeches: dialogues between the Dock of the Arts and the National Coach Museum, by Paulo Mendes da Rocha

Abstract This article examines aspects of the contemporary production of the architect Paulo Mendes da Rocha through the analysis of two recent cultural works: the still under construction Cais das Artes (2007), in Vitória, Brazil, and the Museu Nacional dos Coches (2008-16) in Lisbon, Portugal, whose characteristics suggest a dialogic reading. Mendes da Rocha is one of the architects who most emphatically uses the discourse as support of the architectural practice, a relationship that inexorably poses as a filter for the analysis of his works. The text then tries not only to compare discourse and practice, but discourse in practice.

Keywords: Paulo Mendes da Rocha, Museu dos Coches, Cais das Artes.

Discursos transatlânticos: diálogos entre el Muelle de las Artes y el Museo de los Coches, de Paulo Mendes da Rocha

Resumen Este artículo hace consideraciones acerca de aspectos de la producción contemporánea del arquitecto Paulo Mendes da Rocha tras el análisis de dos obras recientes: el aún inconcluso Cais das Artes de Vitória (2007), e o Museu Nacional dos Coches (2008-16), en Lisboa. Mendes da Rocha es uno de los arquitectos que más enfáticamente apoyan en el discurso como soporte de la práctica arquitectónica, relación que inexorablemente se impone como filtro para el análisis de las obras. El texto trata, entonces, no solo de cotejar discurso y práctica, sino el discurso en la práctica.

Palabras clave: Paulo Mendes da Rocha, Museu dos Coches, Cais das Artes.

Para começo de conversa

A trajetória de Paulo Mendes da Rocha já é bastante conhecida e analisada e, portanto, dispensa grandes apresentações iniciais. Basta dizer que se trata do mais ilustre arquiteto brasileiro vivo, e também do mais premiado. Entre vários outros prêmios e títulos nacionais internacionais, em 2006 ganhou o Pritzker, a honraria mais valorizada do mundo arquitetônico.

Mais que repisar questões gerais sobre sua obra, este texto analisa dois projetos recentes, o ainda não concluído Cais das Artes de Vitória (2007), e o Museu Nacional dos Coches (2008-16), em Lisboa, com o intuito de indagar sobre aspectos da produção contemporânea do arquiteto.

A escolha de dois equipamentos culturais não é fortuita: além de serem as maiores obras de Mendes da Rocha levadas à cabo no século XXI, são representativas da tendência segundo a qual quanto maior o reconhecimento alcançado, maior o número de encomendas para obras icônicas um arquiteto passa a receber.

No refluxo da experiência pós-moderna, o trabalho de Paulo Mendes da Rocha passou por um processo de revalorização dentro e fora do Brasil. No apagar das luzes do século passado, passa a fazer parte do restrito grupo de arquitetos brasileiros com livros monográficos sobre sua obra publicados no exterior, na Espanha (MONTANER; VILLAC, 1996) antes do 2º prêmio Mies Van der Rohe de Arquitetura Latino-americana (2000), e na Suíça (SPIRO, 2002). Salvo melhor averiguação, antes disso apenas Oscar Niemeyer (PAPADAKI, 1950; 1956; 1960), Rino Levi (LEVI, 1974) e Affonso Eduardo Reidy (1960), ostentavam tal distinção.

Considerado um marco desse processo de renovação do interesse por seu trabalho, o Museu Brasileiro da Escultura – MUBE (1986-95), é apontado como uma de suas obras-primas. Como índice da crescente importância dos projetos culturais em sua produção recente, observa-se que das 33 propostas relacionadas à área cultural ao longo de toda a sua carreira, 25 foram feitas depois do ano 2000 (VILLAC, 2002; PISANI, 2013). Além dos museus em análise, destacam-se o museu infantil SABINA (1999-07), em Santo André; o Museu da Língua Portuguesa (2000-06) e a Praça dos Museus da USP (2010), ambos em, São Paulo; o Museu das Minas e do Metal (2006), em Belo Horizonte; e, alargando um pouco a interpretação, o recém-inaugurado SESC 24 de Maio (2000-17), também na capital paulista.

* Ivo Renato Giroto é Arquiteto e Urbanista, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-5062-0107>>.

Paulo Mendes da Rocha é um dos arquitetos que mais enfaticamente apoiam-se no discurso como suporte da prática arquitetônica, o que inevitavelmente coloca-se como filtro para a leitura da obra. O artigo propõe uma análise baseada nos discursos e diálogos que os museus estabelecem com as cidades e seus contextos histórico,

urbano e paisagístico. Também investiga como articulam-se arquitetura e território, funções e técnicas em sua produção contemporânea.

A coincidência de haver dois museus projetados pelo mesmo arquiteto de forma quase simultânea, em dois países separados pelo Atlântico, porém umbilicalmente unidos pela história, intuitivamente sugere uma leitura dialogada. Uma breve análise sobre as relações estruturadoras e discursivas presentes nas duas obras, como se verá, tornam tal sugestão quase irresistível.

Discursos e diálogos

O Museu dos Coches foi encomendado pelo governo português com o duplo objetivo de abrigar uma vasta coleção de carruagens históricas, e integrar o projeto de transformação de uma das frentes urbanas mais importantes da cidade, a zona Monumental de Belém.¹ O Cais das Artes foi uma encomenda da Secretaria de Cultura do governo do Espírito Santo, com a intenção de colocar o estado na rota cultural brasileira. Localizada na Enseada do Suá, na entrada da Baía de Vitória, que separa a cidade da vizinha Vila Velha, a área destinada ao projeto é fruto de um grande aterro realizado na década de 1970.²

Por detrás dos dois encargos, uma estratégia de política urbana tão recorrente quanto discutível: requalificar áreas urbanas através da implantação de grandes e atrativos equipamentos culturais. Nesses casos, não se trata de áreas em degradação, ao contrário, mas de potencial turístico reconhecido e subaproveitado.

A zona monumental de Belém, em Lisboa, concentra tanto ícones da história portuguesa, como a torre homônima e o Mosteiro dos Jerônimos, quanto obras recentes, como o Centro Cultural de Belém, obra de Vitório Gregotti e Manuel Salgado, inaugurada em 1992. Por sua vez, a Enseada do Suá é a entrada dos portos de Vitória e de Vila Velha e, além de ser geograficamente estratégica, abriga um dos bairros mais nobres da capital capixaba.

O Museu dos Coches ocupa uma área urbanisticamente complexa, exigindo um engenhoso trabalho de amarração entre as diferentes características dos espaços adjacentes: um casario histórico situado na cota mais alta da rua posterior, uma grande praça ajardinada em uma das laterais, e uma movimentada via expressa que separa o terreno da orla do rio Tejo. A área fica exatamente no limite entre os amplos espaços e visuais abertos para as margens do rio e o início do tecido denso da cidade consolidada.

O local escolhido para o Cais das Artes fica na orla da baía, limitando a norte com um entorno ainda horizontal e de caráter residencial, e a oeste com uma grande praça. A situação urbana e paisagística é radicalmente diferente da portuguesa: o entorno urbano é mais rarefeito e menos expressivo, a geografia é dramática, a condição de aterro pressupõe um entorno perfeitamente plano, e o mar define poeticamente um dos limites do terreno.

Sobre a cidade, o supremo museu da humanidade

Paulo Mendes da Rocha considera a arquitetura um discurso que convoca a totalidade do conhecimento humano, um meio de comunicar valores universais através da técnica

¹ Até então, o museu dos Coches tinha como sede um edifício neoclássico vizinho, projetado em 1786 pelo arquiteto italiano Giacomo Azzolini. Convertido em museu em 1905, o antigo prédio apenas tinha espaço para expor um terço das 148 carruagens históricas do acervo.

² Seis anos após o início da obra, em abril de 2010, a previsão era de que a construção fosse concluída em dois anos. Em 2012, a construtora que executava a obra declarou falência. Em 2013, o governo contratou uma nova empresa que retomou as obras e em maio de 2015, as obras foram paradas por apresentarem suspeitas de irregularidades. Agora, planeja-se inaugurá-lo em meados de 2019.

como atuação política sobre a realidade. Segundo esta visão, uma obra arquitetônica deve atuar como o significante que torna concreto e inteligível o significado abstrato da inteligência.

“Você poderia dizer que arrumar palavras para fazer um poema é coisificar até certo ponto uma ideia, sem dúvida nenhuma. Isso não quer dizer que o raciocínio abstrato não exista, quer dizer que ele só existe quando se coisifica, quando se transforma em discurso público, quando se publica.” (ROCHA, 2012, p. 82)

Tanto o Museu dos Coches quanto o Cais das Artes estão assentados em áreas marcadas por uma dinâmica portuária, por si só um vigoroso discurso do empreendimento humano sobre a Terra. Nessa classe de lugar, a história costuma estabelecer um vigoroso diálogo com a geografia, inter-relação que confere uma dimensão extraordinária ao sítio, caracterizado pela confluência do natural com o artificial. Segundo o próprio arquiteto, nascido e criado em Vitória, seu convívio com as atividades do porto da cidade despertou seu interesse e o levou à compreensão da arquitetura como participante dos empreendimentos humanos (ROCHA, 2012, p. 27-29).

Símbolo maior da operação inteligente do homem para criar um planeta habitável, a cidade é, para Mendes da Rocha, o museu vivo da humanidade. A forma como vivemos, ocupamos e construímos o território contém toda a história da inteligência humana, o testemunho de nosso passado e as chaves de nosso futuro. Os museus podem ser âncoras para uma reflexão crítica, mas uma cidade contém um papel didático que nenhum deles pode alcançar.

Em que pese a excepcionalidade desses projetos, a construção do discurso que ampara sua formalização não deriva diretamente do tema em si, mas de uma compreensão mais abrangente do papel da arquitetura na cidade e na sociedade. De fato, a obra de Mendes da Rocha não pode ser categorizada a partir de temas ou programas.

O fato de suas obras mais conhecidas serem museus não intimida um discurso veementemente crítico em relação à proliferação de edificações excepcionais, especialmente em nosso meio.

Não podemos fazer disso um panegírico, em que pretensamente se salva uma cidade com centros culturais e museus. O supremo museu é a própria cidade. (ROCHA, 2012, p. 100)

Para o arquiteto, a construção desses símbolos, tidos como monumentos à nossa civilização, acabam funcionando como um apaziguamento do conflito originário do descaso no enfrentamento dos problemas mais agudos da arquitetura e da sociedade, especialmente a questão habitacional.

Aí a casa você destrata e o museu representa o perdão, uma forma de pedir perdão pelo que não fez ali, então faz aqui. Sempre foi assim. O palácio do rei é uma grande obra de arquitetura e o resto a gente não faz. Cada um que se vire. Ou seja, a grande questão do urbanismo e da arquitetura é política. No fundo, o campo de ação da arquitetura como forma de conhecimento entre nós é o campo político. (ROCHA, 2017)

Nessas condições, para Mendes da Rocha a ênfase dada pelo poder público à construção de grandes e icônicos museus seria tão ofensivo quanto discutir *nouvelle cuisine* diante de uma horda de famintos. No entanto, por mais ácida e contundente que seja tal afirmação, isso não impede que novos museus continuem saindo de sua virtuosa prancheta.

*Apesar de tudo, você dizer alguma coisa. Como usar como linguagem a construção, nessa direção que contrariaria tudo aquilo. Entretanto... **fasciamo, ancora una volta!** (idem)*

Sobre integrar e criar contextos

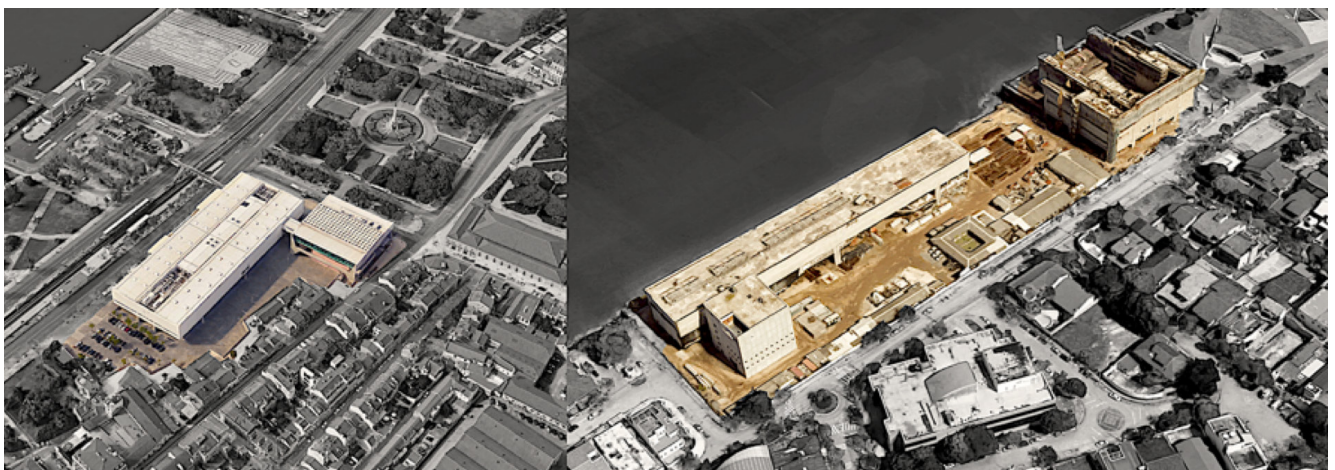
Uma articulação bastante semelhante resolve a arquitetura dos dois museus: um bloco prismático de caráter horizontal e suspenso por pilotis deixa o térreo virtualmente livre, enquanto volumes menores complementam formal e funcionalmente o bloco principal.

No caso do Museu dos Coches, três volumes conectados por passarelas definem o conjunto. O maior, um grande prisma horizontal branco e suspenso por pilotis abriga os setores expositivos e, no térreo, diversas estruturas de apoio. Ao lado, destaca-se a expressividade estrutural do bloco que abriga auditório, restaurante e setores administrativos. Do outro lado da avenida, um grande silo redondo para estacionamentos, branco e opaco, arremataria o conjunto, mas sua construção foi vetada pelo governo municipal.

O Cais das Artes também é composto por três volumes, sendo um grande volume prismático horizontal destinado às exposições, um grande cubo que abriga o teatro, e um bloco de apoio, menor, posicionado ao lado do setor expositivo.

Um peculiar uso da estratégia moderna de suspensão do edifício libera e integra o ambiente urbano como parte da experiência do museu. Dessa forma, o museu-cidade

Figura 1: Imagem aérea do Museu dos Coches e do Cais das Artes, ainda em construção. Fonte: Esquemas do autor, 2018.



predomina sobre o museu-edifício: a construção não deve “atrapalhar” a dinâmica urbana. Através de espacialidades e enquadramentos engenhosamente compostos, os museus convivem com a cidade de forma a potencializar e revelar seu valor intrínseco.

No Museu dos Coches, a liberação da maior parcela do chão multiplica as possibilidades de percursos das pessoas, sem embotar a percepção do valor museológico presente na própria área urbana de Belém. O Cais das Artes valoriza a conexão com o canal marítimo e monumentaliza a paisagem, ao emoldurá-la cuidadosamente.

No museu lisboeta, a implantação afasta o volume maior do casario, e a posição do bloco lateral contribui para a conformação de um recinto perceptivamente fechado, demarcando uma praça interna de escala bastante agradável, um lugar “rigorosamente protegido e imprevisivelmente aberto” (ROCHA, 2016).

A defasagem entre a cota da rua da Junqueira e o chão da praça reforça uma configuração escalar análoga à das pequenas praças protegidas por edificações das cidades tradicionais europeias. A diferença de níveis também quase elimina a presença visual do térreo envidraçado, parcialmente ocupado por estruturas de acesso e manutenção.

Formalmente mais complexo, o bloco lateral realiza um diálogo com o entorno a partir de fragmentos, cores, cheios e vazios. A relação com a fachada urbana histórica é enfatizada pela abertura de “varandas”, situadas em cota semelhante à dos balcões das casas lindeiras, que em futuro próximo imagina-se convertidas em lojas, bares, cafés e livrarias.

Além disso, um volume cúbico interno à estrutura principal desse bloco foi pintado em um tom rosa pálido, bastante assemelhado às cores presentes no casario, “como se dissesse: não se preocupe com essa nova aparição, não é nada mais que a transformação de alguma coisa eterna. A construção da cidade. Agora mesmo.” (ROCHA, apud WRIGHT, 2014. Tradução nossa.) Na verdade, o arquiteto lança mão da paleta de cores pálidas e terrosas definida por Artigas e já utilizada em outras obras suas, como na Casa James Francis King (1972-74) e na famosa empena da Casa Junqueira (1976), por exemplo.

Tudo isso demonstra um notável esforço por integrar e integrar-se ao entorno sem, no entanto, fundir-se a ele. O empenho de contextualização baseia-se na consideração do artefato construído como articulador da dinâmica urbana do lugar, e não deriva de suas referências tipológicas ou morfológicas. Como observa Maria Isabel Villac:

E se, na cidade moderna stricto sensu, o edifício se libera da estrutura da quadra, sua autonomia determina a forma urbana de maneira abstrata e gera espaços residuais, a vocação desta modernidade em Mendes da Rocha é contextualizar-se. (VILLAC, 2016)

Segundo Maria Alice Junqueira Bastos, a intrincada relação urbana estabelecida pelo Museu dos Coches reflete uma mudança na forma de inserção urbana de suas obras, com rebatimentos sensíveis no resultado final da arquitetura. Antes da revisão crítica sobre a herança moderna brasileira, levada a cabo nos anos de 1970 e 1980,

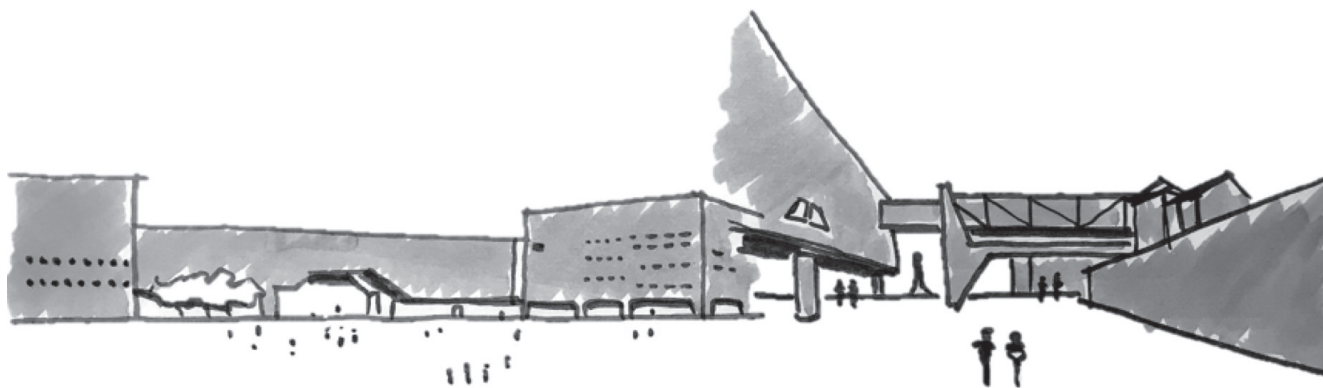


Figura 2: A relação de escala entre as praças do Cais das Artes, à esquerda, e do Museu dos Coches, à direita. Fonte: Croquis do autor, 2018.

a arquitetura de Paulo Mendes da Rocha não era notadamente definida pelo lugar urbano, ou preocupada com a configuração de espaços externos. O equilíbrio entre a intenção moderna de generalizar projetos isolados e a busca por uma arquitetura sensível ao contexto fragmentário das cidades é, segundo a autora, tributário deste momento crítico. (BASTOS, 2010)

Apesar das semelhanças no arranjo estruturador, no Cais das Artes a relação com o entorno edificado opera em outra chave. A configuração urbana de casas residenciais isoladas em lotes define uma morfologia dispersa e de pouca altura, o que impede a conformação de uma fachada urbana identificável. Neste caso, mais que contextualizar, a arquitetura busca criar e ordenar um novo contexto.

Entre as duas praças reside uma diferença fundamental: enquanto a pracinha portuguesa sugere convivência e passagem, a esplanada capixba assume um caráter cívico, cuja espacialidade aberta valoriza a leitura monumental do edifício e a contemplação da paisagem.

Ao afastar-se da trama urbana rarefeita para acompanhar a linha d'água, o edifício incorpora o imaginário naval, puxa a cidade para a beira do mar e a coloca de frente para sua razão de ser: o porto.

Sobre construir paisagens e pousar sobre territórios

Uma questão chave para o entendimento da relação urbana que estabelece o Museu dos Coches é a configuração de percursos "aéreos" definidores da experiência espacial do museu, que se coloca como ponto articulador entre seu interior e o espaço urbano.

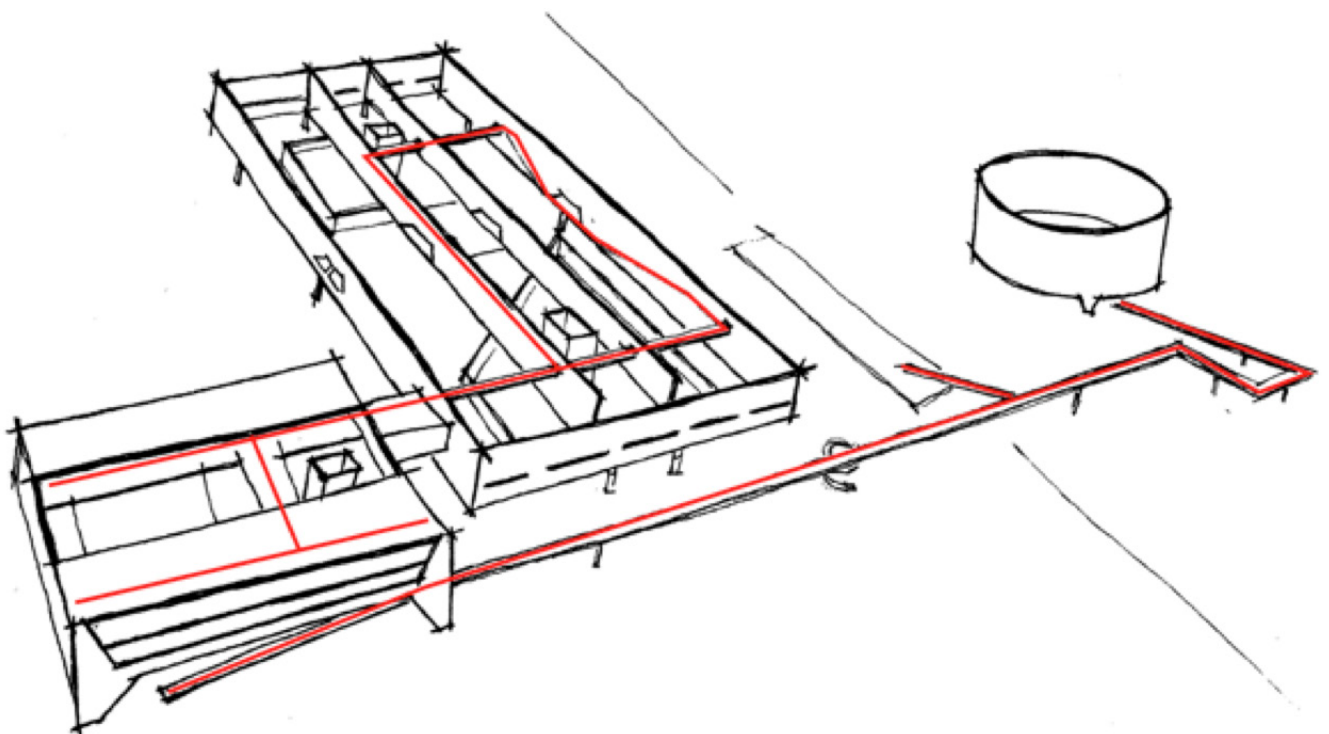
Externamente, uma passarela que parte do bloco de apoio vence a obstrução representada pela via expressa e integra-se à estação de trem de Belém, situada no eixo da avenida defrente. Internamente, um caminho suspenso "sobrevoa" os dois grandes pavilhões expositivos e une o bloco principal ao anexo, de onde parte a passarela urbana. Desta forma, o museu não somente integra-se à cidade, como integra a própria cidade.

A estratégia que dissolve as fronteiras entre arquitetura e urbanismo responsabiliza o artefato construído a fazer parte da infraestrutura urbana. Dessa forma, o entorno físico converte-se em parte ativa da constituição da arquitetura, que se refere a elementos fundamentais do território, e não apenas às circunstâncias de seus limites. (PIÑÓN, 2002, p.9)

O esquema aéreo surge como um critério de desenho adaptável a contextos consolidados e geografias difíceis, energizando e conectando pontos desarticulados do território, ao mesmo tempo que oferece uma ideia prototípica e ideal, adequado também a novas ocupações.

O museu liga níveis e pontos diferentes da cidade, e revela a dimensão urbana do pensamento de Mendes da Rocha, que recusa a ideia limitada de terreno para propor uma estratégia de articulação do território. Catherine Otondo identifica que a compreensão da questão territorial, típica do discurso de Mendes da Rocha, aparece mais fortemente na obra recente do arquiteto, a partir de meados dos anos 90, com a proposta desenvolvida para o concurso da Fundação Getúlio Vargas (1995), sucedida por uma série de projetos como o Centro de Coordenação Geral do Sistema de Vigilância da Amazônia – SIVAM, em Brasília (1998), a primeira versão para os Museus da USP (2000), para a Universidade de Vigo, na Espanha (2003), onde o esquema ganha dimensões monumentais. Nestes projetos não construídos, ela identifica que:

Figura 3: O percurso aéreo que define a experiência do Museu dos Coches. Fonte: Esquema do autor, 2018.



*“Em todos eles, a ideia fundamental é criar uma estrutura principal de circulação, em geral aérea, que ordena os fluxos nos diferentes espaços. Como uma **veia** que alimenta e sustenta essa arquitetura, aparentemente desconexa do chão, desterritorializada, como uma alternativa ao real.”* (OTONDO, 2013, p. 171-173. Grifo da autora)

De forma mais ampla, tal modelo reflete uma especulação alternativa ao modo de ocupação transplantado na América pelos colonizadores. Amparado em uma leitura geomorfológica, o conceito revela a possibilidade de se construir sobre o território, quase sem tocá-lo, preservando intacta a natureza abaixo desse solo artificial e evitando grandes operações sobre o terreno natural.

Na radicalidade da ideia reside uma compreensão tipicamente americana, mundo novo e campo aberto para as experimentações modernas. O próprio Brasil já havia provado, com a construção de muitas cidades novas, principalmente com Brasília, que novas formas de ocupação eram não somente necessárias, mas possíveis.

Evocando a ousadia de Le Corbusier que, em seus projetos de 1929, enfrentava de forma enérgica a geografia de São Paulo e Rio de Janeiro, Mendes da Rocha integra a experiência europeia à inexorável novidade dos problemas e necessidades do mundo americano, “Porque ao cuidar de modo excelente do seu lugar específico, o homem adquire uma dimensão universal na medida da sua contribuição ao conhecimento.” (ROCHA, 1998, in ROCHA; WISNIK, 2012, p. 110)

Uma concepção que deve ser entendida como uma atitude divergente em relação ao sistema de pensamento dos países centrais. De acordo com Marina Waisman, distante de um localismo estreito, resistente, ancorado em uma atitude defensiva em relação ao mundo, a divergência tem um caráter dinâmico, que exprime a dimensão do projeto de forma ampla. “Divergir é desenvolver, a partir daquilo que se é, aquilo que se pode chegar a ser.” (WAISMAN, 2013, p. 98)

A ideia de caminhos suspensos aparece discretamente no Cais das Artes, na forma de conexões entre o museu e o volume de apoio. O solo plano e o entorno rarefeito não sugerem a constituição de um sistema de caminhos aéreos, como o que potencializa o alcance urbano do Museu dos Coches.

No Cais das Artes, a articulação do território dá espaço à sua revelação através do confronto da arquitetura com a paisagem. Uma estratégia também evocativa à de Le Corbusier, que definiu seu projeto para o Rio de Janeiro como “O desejo de jogar uma partida a dois, uma partida ‘afirmação-homem’ contra ou com ‘presença-natureza’.” (CORBUSIER, 2004, p. 229).

Em Vitória, o panorama montanhoso confere monumentalidade à paisagem e exige um diálogo mais intenso. O memorial do projeto justifica que “O monumental confronto natureza e construção, neste lugar, sugere os edifícios suspensos no ar e as visuais livres e desimpedidas, para a paisagem e o espetáculo dos trabalhos no mar.” (ROCHA, 2012, p. 192)

A amplidão plana do aterro e as perspectivas abertas pelo mar são responsáveis por monumentalizar o conjunto e transformá-lo em escultura na paisagem. Algo que



Figura 4: A abertura da vista sob o edifício para valorizar “o monumental confronto natureza e construção”. Fonte: Croqui do autor, 2018.

as dimensões equiparáveis do Museu dos Coches não são capazes de evocar, dada sua intrincada inserção no entorno urbano. O museu de Lisboa completa um eixo significativo da cidade e qualifica o espaço urbano ao redor; o Cais das Artes propõe-se como novo símbolo e rosto da cidade de Vitória.

A poética da obra resulta justamente da tensão entre natural e artificial, colocando o ser humano diante de sua própria obra: o aterro, os navios, a transformação do território. As atividades do porto são tratadas como atrativos do museu – talvez o maior deles –, como se fossem parte das coisas por ele expostas.

Ao exaltar o MAM de Reidy, Mendes da Rocha o descreve como o próprio Cais das Artes poderia ser descrito: uma interlocução da impenetrabilidade da matéria, algo em princípio intransponível, que subitamente, como uma visão cinematográfica abre a vista da paisagem monumental enquadrada pelas linhas do edifício. (ROCHA, 2012, p. 57)

Ao investigar porque alguns edifícios são mais interessantes que outros, Kurt Foster destaca a exploração da relação dialética entre artifício e natureza como capaz de gerar uma dinâmica de tensão de grande potencial expressivo (FORSTER, 1999, p. 106). A domesticação da natureza e a reverência à sua monumentalidade estão na raiz da força expressiva do Cais das Artes, amparada na potencialização das características de uma pelo contraste da outra. É justamente na interlocução de duas forças poderosas e, em princípio, opostas, que reside o significado de sua arquitetura.

Sobre tocar o solo e levitar

Ao analisar uma série de obras da chamada Escola Paulista, a crítica italiana Maria Argenti nota entre suas características principais a exploração da tensão entre a linha do céu e a da terra.

Em muitas arquiteturas paulistas notamos um tipo de inversão da imagem clássica do skyline: o coroamento do edifício parece inexoravelmente linear, enquanto a parte inferior, para o chão, vem incidida, escavada, corroída, retalhada com uma quebra. (ARGENTI, 2014, pp. 57)

Esta estratégia define a volumetria do Cais das Artes, cuja grande barra horizontal prismática passa por uma operação subtrativa de corte irregular que, sem sua parte inferior, parece levitar. A segmentação de seu perfil dinamiza a forma sem perturbar seu semblante tranquilo. O volume cúbico do teatro também se levanta sutilmente do solo, e virtualmente desafia sua materialidade pesada avançando sobre a água do canal. Apenas o pequeno prisma vertical de apoio ao bloco do museu, de caráter claramente secundário, assenta-se diretamente no solo.

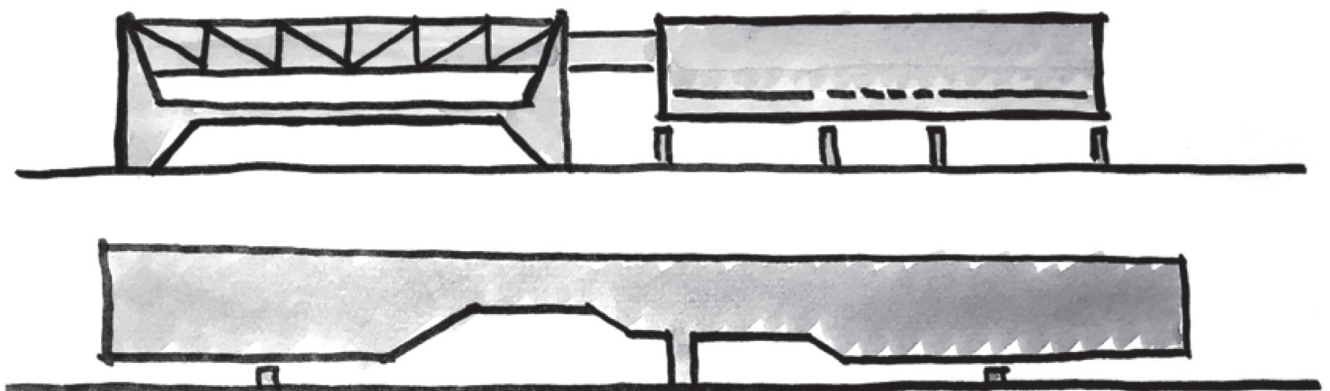
No Museu lisboeta a imaculada caixa branca delicadamente apoiada sobre pilotis define o museu como um estojo protetor de preciosidades. No bloco anexo, a elegância da estrutura se dá pelo estiramento acrobático da parte horizontal da estrutura de concreto, que evoca a estrutura do Palácio do Planalto, de Oscar Niemeyer (1954-60).

Já notada por Sophia da Silva Telles, a ênfase na parte inferior das obras é uma característica da arquitetura moderna brasileira, responsável pela tensão entre peso e leveza. Note-se que enfocar a relação da obra com o solo é diferente de suspendê-la por pilotis, como fazia Le Corbusier sem deixar de privilegiar uma leitura volumétrica da arquitetura.³ No caso brasileiro a força poética das obras está nos interstícios vazios e no toque delicado e quase impossível da massa edificada com a linha da terra.

A tradição politécnica que está nas bases da formação arquitetônica paulista atribui grande valor à abordagem técnica como forma de materializar a abstração e o sentido contraintuitivo que expressa o cálculo estrutural. Pontes, viadutos, túneis e barragens que construíram a paisagem técnica de São Paulo estão marcadas indelevelmente na iconografia de uma arquitetura que se apresenta como infraestrutura urbana.

³ Observações feitas em aula proferida na FAU Maranhão/USP, em 19/12/2016.

Figura 5: Esquemas enfatizando a soltura dos edifícios em relação ao solo. Fonte: Croquis do autor, 2018.



A mesma Sophia Telles já havia chamado a atenção à outra característica central do desenho de Mendes da Rocha, extensível à grande parte da produção paulista: a proeminência do corte como instrumento estruturador da arquitetura. (TELLES, 1990, p. 45). Porém, a virtual ausência de matéria que caracteriza a fusão entre topografia e obra no MUBE contrasta com a forte presença dos grandes volumes suspensos dos museus de Lisboa e Vitória.

No Cais das Artes, o recorte em sua parte inferior evidencia essa relação sincrônica entre estruturação em corte e operação subtrativa. Em concordância com o desenho exterior, os níveis interiores abrem fendas que permitem ver o chão da praça ao mesmo tempo em que recebem a iluminação indireta do sol rebatido no piso. O museu olha a cidade, e a cidade olha o museu

A linha horizontal, pacata, que acompanha a linha d'água define a impostação paisagística do projeto como um monumento que se pretende símbolo e lugar da experiência pública. Uma grande infraestrutura portuária presente física e afetivamente na memória dos habitantes dessa "cidade naval", em palavras do próprio arquiteto.

A forma irregular de seu perfil tem ascendência direta no Centro Krajcberg de Arte e Natura, projetado para a mesma cidade, em 1993. Neste projeto não levado a cabo, grandes e eloquentes guias portuárias suportariam o volume recortado do museu.

É digno de nota a presença expressiva que as circulações entre pavimentos assumem ao extrapolar para a parte exterior dos volumes principais. Nos dois casos, adossadas à fachada longitudinal oposta à praça/esplanada desenham rigorosamente sua forma funcional, sem deixar margem para dúvidas sobre o que são e para que servem.

Sobre amparar a imprevisibilidade da vida

Em Paulo Mendes da Rocha, as exigências corriqueiras de um programa de necessidades não são definidoras da arquitetura. O importante é que a solução final traduza, em termos de forma e espacialidade, um elogio da maneira como foi resolvido o problema. Segundo Piñón, em Mendes da Rocha "o programa estabelece as condições da solução, mas não estabelece a natureza do problema" (2012, p. 10).

Internamente, a predominância de uma espacialidade contínua e ininterrupta corresponde-se, externamente, com a liberdade das praças cobertas. Em tudo, a evocação do espaço público democrático e imprevisível, no qual somente a ação do povo irá inaugurar e caracterizar o lugar.

O que desenha a imprevisibilidade da vida é uma construção, nítida e rigorosamente técnica, mas que não determina fim, modo e meio, programa. Ampara a indeterminação, a imponderabilidade da liberdade individual. (ROCHA, in: ARTIGAS, 2000, p. 171-172)

É o caso do sistema de conexão cidade-museu desenvolvida em Lisboa, que transforma a experiência da visita em uma *promenade architecturale* integral. Os visitantes acessam o museu pelo térreo da praça, por elevadores que os levam até o piso principal, onde podem apreciar os coches expostos em amplos pavilhões. Ao subir pelas escadas laterais,



Figuras 6 e 7: As possibilidades de vista dos pavilhões expositivos do Museu dos Coches. Fonte: Fotos do autor, 2018.

penduradas externamente ao volume principal, circulam por uma passarela aérea que permite um instigante passeio à vista de pássaro, abrindo ângulos e perspectivas impossíveis à altura do observador. Finalmente, o caminho suspenso conecta o museu ao restaurante e áreas administrativas, situadas no último pavimento do bloco anexo, que ainda conta com o auditório logo abaixo.

Apesar de a passarela urbana não possuir conexão direta com a interna, por questões de segurança e controle de acesso, percebe-se que a dinâmica de fluxos é o elemento articulador da funcionalidade e da espacialidade do museu, marcadas pela constituição de percursos definidos por estruturas mínimas.

No térreo mais livre do Cais das Artes, uma rampa aberta ao espaço circundante leva os visitantes à recepção no primeiro pavimento, de onde arranca outra grande rampa, externa ao bloco do museu, que conecta todos os espaços expositivos, distribuídos por três pavimentos. A locação de escadas e rampas externamente ao volume resguarda a fluidez espacial dos grandes pavilhões longitudinais.

No museu português, a barra longitudinal de 126x48m divide-se em duas amplas alas, separadas por um septo que concentra toda a estrutura de apoio e coincide com a modulação estrutural dos pilotis centrais. Em Vitória, uma espacialidade qualificada pela interação entre os vazios de pavimentos interrompidos fisicamente e conectados visualmente preenche o pavilhão de 150x25m. Em ambos, a espacialidade tão legível quanto instigante estimula o visitante a explorá-la.

A especificidade de cada uma das raras carruagens que compõem o acervo do Museu dos Coches é valorizada pela neutralidade branca e indiferenciada dos etéreos salões de exposição. A museografia distribui as peças de forma habilidosa pelos amplos pavilhões, evitando que as carruagens pareçam soltas no amplo espaço, e aproveita as grandes paredes como superfícies para projeção.

No cais das Artes, as diferentes cotas entre as lajes foram desenhadas de modo a permitir uma lúdica multiplicidade de pontos de vista e perspectivas dos espaços banhados pela luz indireta proveniente da praça. A definição de recintos de alturas e dimensões variadas procura adaptar-se a um acervo ainda incógnito.

Entre ver e entrever

O caráter diáfano dos pavilhões onde a brancura predomina, contrasta com a luz pesada e a ambientação marcada pela aspereza tátil do concreto bruto da maioria das obras de Mendes da Rocha anteriores aos anos 1980. Na penumbra e na luminosidade habilmente controlada dos interiores o arquiteto costuma explorar texturas e materialidades, e conceber espaços de dimensão fenomenológica, como atestam o MUBE e a Pinacoteca.

Esta qualidade perde parte de sua dramaticidade em função da iluminação controlada dos museus, porém resiste no inteligente esquema de luz rebatida do museu capixaba e, especialmente, no jogo de luzes, sombras e reflexos proporcionado pela cobertura transparente do prédio de apoio. Ao longo do dia, a trajetória solar vai desenhando uma trama de polígonos que se movem sobre a lâmina d'água que cobre o auditório, produzindo um estimulante efeito perceptivo que potencializa o efeito luminoso das típicas grelhas nervuradas paulistas.

Figura 8: O instigante jogo de reflexos no espelho d'água sobre o auditório do Museu dos Coches. Fonte: Foto do autor, 2018.

Uma questão notável nos dois projetos reside na diversidade de pontos de vista e enquadramentos que oferecem aos visitantes. Externamente, o arranjo volumétrico abre frestas por debaixo e entre os blocos, emoldurando trechos da paisagem e do

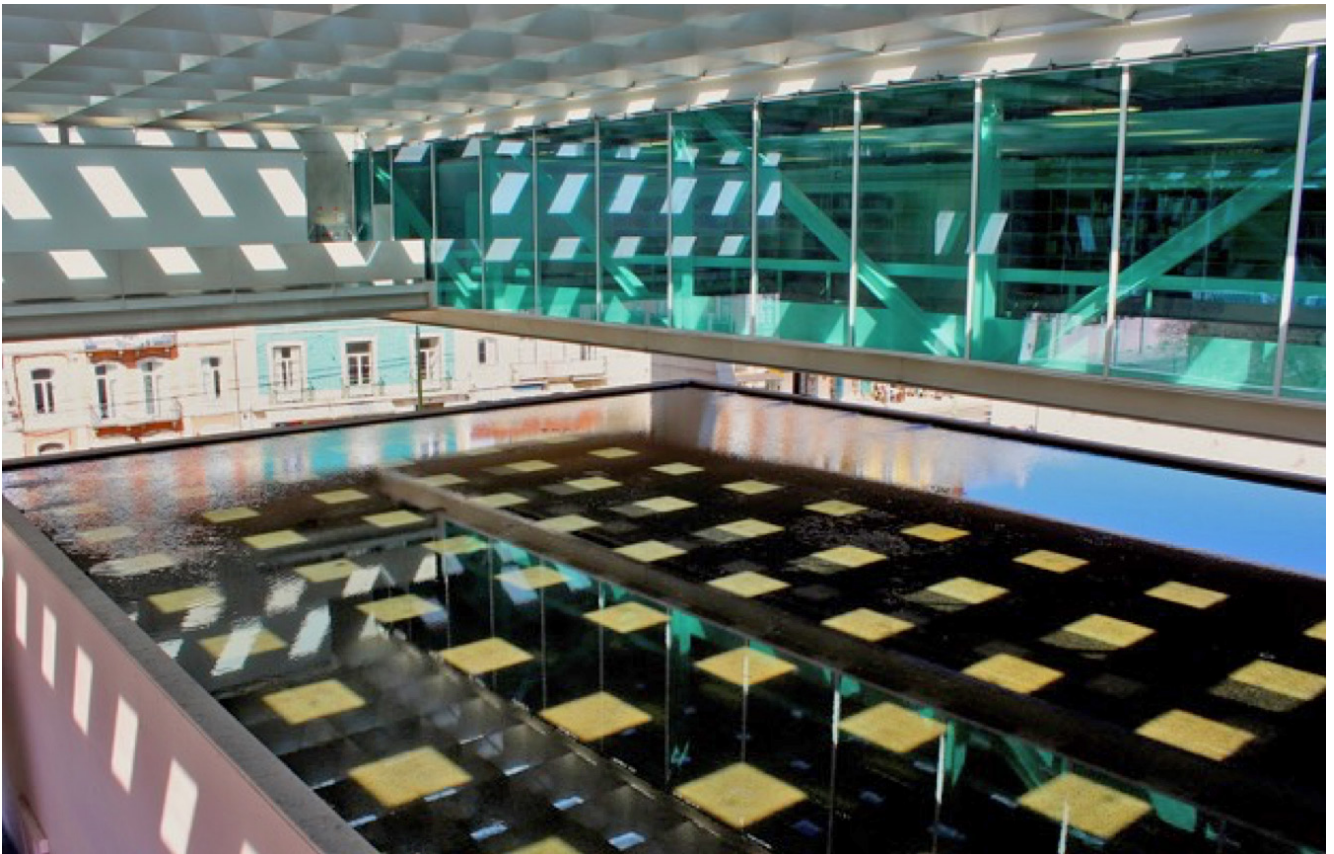




Figura 9: A estátua de Afonso de Albuquerque, enquadrada entre os dois volumes do Museu dos Coches. Fonte: Foto do autor, 2018.

entorno, sem desvendá-los inteiramente. De dentro, aberturas estrategicamente localizadas direcionam as vistas, relacionam e, por vezes, confundem interior e exterior.

No recorte que redefine a vista da baía de Vitória; na sugestiva relação entre dentro e fora do prédio de apoio do museu lisboeta; no corredor linear conformado pelo atracamento invertido do teatro do Cais das Artes na borda d'água; na faixa de vidro que permite a quem atravessa a passarela espreitar os coches dentro do museu, emerge o potencial poético de ver e entrever o mundo a partir do abrigo seguro proporcionado pela arquitetura, "Porque para alguém perdido na praia como um náufrago, nenhuma baía é linda." (ROCHA 1998, in ROCHA; WISNIK, op. cit., p. 111)

Sobre navios auxiliares

No universo náutico que tanto encanta o arquiteto os navios auxiliares cumprem o papel de dar suporte à nave principal. De maneira análoga, em muitos projetos recentes de Mendes da Rocha a necessidade de abrigar funções complementares aos museus é resolvida por meio da criação de volumes de apoio, dando maior liberdade formal e espacial aos corpos principais.

A destinação funcional complementar, no entanto, não significa desempenhar papel secundário no diálogo entre as partes que conformam a arquitetura. No Museu dos Coches, por exemplo, é a forma mais cuidadosamente trabalhada, enquanto no Cais das Artes, a escala do volume do teatro possui papel preponderante no equilíbrio do conjunto. Em ambos, mais que uma relação hierárquica, uma articulação de partes complementares estabelece a relação entre os volumes.

No caso português, o bloco de apoio abriga um pequeno auditório para 350 pessoas, caracterizado por uma espontaneidade provocativa que trata o acesso como um portão de garagem e troca os assentos estofados por “bancos de praça”, uma brincadeira pop que complementa o jogo de contextualização exterior.

No museu capixaba, optou-se por dois volumes complementares: um menor, de 23x23m de base e conectado ao museu por passarelas suspensas, abriga as funções administrativas, enquanto outro, com planta quadrada de 69m de lado, contém um grande teatro para aproximadamente 700 pessoas.

Outro tipo de edificação de apoio, o edifício-garagem cilíndrico, passou a ser uma proposta recorrente em projetos recentes de Mendes da Rocha. Além de aparecer como sugestão prototípica para a zona monumental de Belém, em um dado momento cogitou-se fazê-lo também em Vitória, onde estaria implantado sobre as águas do canal. (OTONDO, op. cit., p. 177) A mesma ideia complementa ainda os não executados projetos para a Universidade de Vigo (2005) e para o Instituto Tecnológico Vale de Desenvolvimento Sustentável (2010).

Tais recorrências suscitam a questão sobre o caráter prototípico e a sensibilidade a contextos específicos, intuitivamente contrapostos. A adaptação de um mesmo arranjo básico e a repetição de elementos e estratégias parecem indicar o desejo de contextualização sem abrir mão do potencial reprodutível da infraestrutura, presente em sua arquitetura desde os primeiros trabalhos.

No mesmo sentido, no recém-inaugurado SESC 24 de Maio, uma torre de apoio foi criada em um lote lateral agregado ao terreno para dar suporte às funções principais concentradas no antigo prédio da Mesbla.

Mas é na proposta para o anexo do Museu Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro que a figura do complemento ganha ares monumentais. Uma torre anódina levanta-se do pátio central do edifício eclético, confundindo-se com as demais existentes no entorno e coincidindo com a cota de altura do antigo edifício do Ministério da Educação e Saúde, de Lúcio Costa e equipe, situado a uma quadra dali.

Sobre a exaltação da técnica

Para Maria Isabel Villac, o Museu dos Coches é mais uma das arquiteturas que celebra as “formas alvas, brancas” que apareceram na obra de Mendes da Rocha a partir da cobertura para a Praça do Patriarca (1992-2002). Até então, a materialidade arcaica e contundente do concreto aparente dominava seu repertório. No museu português, combinam-se as materialidades do concreto, como principal suporte estrutural, e do aço, como elemento técnico preciso, limpo e silencioso, associação construtiva

que havia sido experimentada pela primeira vez na obra do Ginásio Paulistano (1957-61) (VILLAC, 2016).

Pilares circulares de concreto sustentam o bloco do museu, deixando grandes balanços nos quatro cantos do edifício. Sobre eles, assenta-se a caixa em estrutura metálica composta por grandes treliças planas revestidas com chapas de alumínio brancas.

A materialidade lisa e industrialmente exata do metal não foi, no entanto, a intenção inicial do arquiteto. Algumas questões de ordem técnica exigiram adaptações consideráveis na obra final. Conforme Rui Furtado, engenheiro português responsável pela obra:

Vindo do Brasil – a terra do “concreto aparente”- era em betão que o edifício tinha sido imaginado. No entanto, ponderando os vãos de 50m, um prazo de construção muito curto como o que então estava definido, os aterros onde o edifício iria ser fundado, as ações sísmicas a ter em conta e a necessidade de albergar sistemas de controlo ambiental complexos e exigentes, sugerimos a mudança para um sistema construtivo leve – estrutura metálica monolítica, “agarrada” no centro e deslizante nos apoios periféricos e paredes ligeiras, em painéis de gesso cartonado. (FURTADO, in NEVES, op. cit., p. 134 e 138)

Note-se que no processo de adaptação altera-se a definição estrutural, mas prevalece a característica de projetar planos e volumes íntegros. A estrutura metálica por si não conforma o fechamento da edificação, restando então ao arquiteto a opção de expor seu verdadeiro desenho ou recobri-lo pela face exterior da estrutura.

Desde que incluiu as estruturas metálicas ao seu repertório técnico, Mendes da Rocha nunca as utilizou expostas externamente, como parte central da composição estética das obras. Ocasionalmente, apenas peças horizontais ou verticais, típicas do sistema arquivado do concreto, são as partes que o arquiteto deixa visíveis, como no pórtico para a Praça do Patriarca. O complexo desenho diagonal de treliças planas e espaciais só aparecem na parte interna dos edifícios, como na loja Forma (1987) e no Poupatempo de Itaquera (1998). Externamente, apenas grandes planos, sempre silenciosamente brancos, são apresentados ao observador.

Nos projetos dos primeiros anos de sua carreira, a premissa da industrialização da construção costumava informar as soluções arquitetônicas, evitando revestimentos e explorando as próprias soluções construtivas na expressão plástica da obra. Nas exceções ao uso massivo do concreto como material único, marcava-se a diferença entre estrutura e fechamento, sem que um interferisse na identificação do outro.

No Museu dos Coches insinua-se a definição estrutural na parte externa através da exposição da viga metálica nas bordas horizontais do grande volume, e internamente nas aberturas de conexão entre os espaços interiores, cortadas acompanhando a diagonal da treliça. No entanto, trata-se de uma clara opção por não materializar a lógica abstrata do cálculo, raciocínio que agrada ao arquiteto e presente em muitas de suas obras mais representativas.

Uma lógica análoga define a dialética técnico-estética do Cais das Artes. Duas grandes vigas paralelas, cada uma delas sustentadas por três pilares, “penduram” as treliças

metálicas planas que definem o desenho recortado das elevações longitudinais e ajudam a sustentar as lajes do interior do museu.

Na transição da seção retangular para a circular dos pilares próximos às extremidades do edifício, há um mecanismo para a absorção dos movimentos de deslizamento do volume suspenso, a exemplo do que ocorre com pilares de pontes. Um belo detalhe técnico do qual Mendes da Rocha sempre soube tirar proveito estético, também utilizado no Museu dos Coches e, iconicamente, no encontro entre os planos de muro e laje no MUBE.

Tal como no museu em Lisboa, optou-se por revestir a parte metálica da estrutura com placas de concreto pré-fabricadas, de forma a preservar a leitura integral da forma. Ainda que a separação entre a superestrutura de concreto e a parte revestida seja facilmente identificável, a percepção global sugere uma unidade material inexistente.

É certo que o acento técnico construído pela arquitetura moderna paulista sistematicamente valeu-se da hipertrofia estrutural, sempre justificada pelo discurso didático e simbólico sobre o funcionamento das estruturas. Parte dessa tradição, os projetos de Mendes da Rocha são conhecidos por levar ao limite as possibilidades da técnica, da qual extrai não somente a forma como também seu discurso.

A inserção de novos materiais e técnicas construtivas redefinem esteticamente a materialidade bruta e artesanal que marca grande parte de suas obras. Tanto a aparência industrial do metal quanto a textura regular impressa pelas modernas fôrmas de concretagem configuram uma materialidade nova, destituída das conotações políticas que outrora relacionavam o trabalho humano às marcas impressas na obra.

A partir do MUBE, um museu sem volume aparente, muitas de suas obras testam os limites da desmaterialização, sem perda da sugestão de arrojado estrutural. A ilusória espessura epidérmica da loja Forma (1987) e a flutuante Capela de São Pedro (1987), além da já citada cobertura para Praça do Patriarca, são exemplares dessa atitude.

Se nos museus de Vitória e Lisboa a potente definição tectônica não explicita o mecanismo de sua construção - chegando a causar certa estranheza e incômodo-, a potência discursiva é concentrada no consagrado recurso paulista de negar o peso de grandes volumes suspensos ao, poeticamente, "fazer cantar os pontos de apoio".

Em um nível conceitual mais amplo, profundo e menos visível, a exaltação à técnica reside ainda na correspondência precisa entre espacialidade e definição estrutural. É notável sua coerência ao buscar na técnica a medida de uma arquitetura que se define pelo mínimo necessário, sem deixar de ser espacial e formalmente magnífica, nem escorregar na embriaguez formal possibilitada pelos recursos de projeto e construção disponíveis atualmente.

Mendes da Rocha expõe apenas aquilo que lhe interessa, como se ao manter a limpidez formal, mantivesse a legibilidade de um discurso que não quer dizer tudo, mas somente o que considera necessário.

Você não pode ser prolixo, pois corre o risco de arruinar o discurso, de diluí-lo. Não se bebe o veneno aos litros. E os bons perfumes são conservados em pequenos frascos. (...) (ROCHA, in PISANI, 2013, p. 42)

Encerrando o assunto

Ainda que restrito a dois exemplares específicos, o diálogo travado entre o Museu dos Coches e o Cais das Artes expõe as questões estruturadoras do discurso que ampara a arquitetura de Paulo Mendes da Rocha.

Em ambos, o elegante traço que caracteriza as obras do arquiteto aflora em perfeita sintonia com as características que celebrizaram a arquitetura moderna paulista: a síntese entre forma e estrutura, a suspensão do solo, poucos e expressivos pontos de apoio, a continuidade com o contexto.

É notável a tenacidade da sintonia entre pensamento e projeto ao longo da trajetória “monumental” de Mendes da Rocha, cujos louros do reconhecimento quase unânime não degeneraram na reedição de fórmulas outrora exitosas. Ao contrário, a experiência de sua longevidade parece encorajá-lo a enfrentar desafios renovadores.

Sua inteligência inquieta e curiosidade democrática agregam novos conhecimentos e referências ao longo do tempo, tornando ainda mais sólidas as bases e a atualidade de sua arquitetura. Conforme observa Guilherme Wisnik:

O que acarreta uma situação curiosamente singular: sendo ele um arquiteto evidentemente moderno, vemos que o seu pensamento, no entanto, é em grande medida informado pela teoria pós-moderna. O que distingue fortemente Paulo Mendes da Rocha de seus pares, tais como Vilanova Artigas e Oscar Niemeyer. Talvez venha justamente daí, me parece, algo de sua espantosa originalidade. (WISNIK, in ROCHA; WISNIK, op. cit., p. 110)

Muito haveria que se dizer também sobre sua intensa e frutífera parceria com escritórios de arquitetos da nova geração paulista, entre os quais o Metro, colaborador no projeto de Vitória, e o MMBB, coautor do museu português juntamente com o português Ricardo Bak Gordon.

Por não perder a vigência e a coerência naquilo que é essencial, a semântica e a sintaxe do discurso do velho mestre seguem firmes como um farol a guiar boa parte da nova safra de arquitetos brasileiros.

Agradecimentos

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), processo nº 2016/21108-2.

Referências bibliográficas

AA VV. *Rino Levi*. Milano: Edizioni di Comunità, 1974.

ARGENTI, Maria. La linea del cielo e la linea di terra nell'architettura paulista. *Rassegna di architettura e urbanistica: La Scuola di São Paulo in Brasile. Concezione strutturale e ideazione architettonica*. Milão, Ano XLVIII, n. 142/143, jan./ago. 2014.

ARTIGAS, Rosa (org.). *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Cosac & Naify, 2000.

- BASTOS, Maria Alice Junqueira. Paulo Mendes da Rocha. Breve relato de uma mudança. *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, n. 122.01, Vitruvius, jul. 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3472>>. Acesso em: 30/11/2017.
- FORSTER, Kurt. W. Why are some buildings more interesting than others? *Harvard Design Magazine*, Cambridge, n. 7, p. 104-115, winter/spring 1999.
- FRANK, Klaus, GIEDION, Sigfried. *Affonso Eduardo Reidy. bauten un projekte*. Stuttgart: Gerd Hatje, 1960.
- LE CORBUSIER. *Precisões sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- MONTANER, Josep Maria, VILLAC, Maria Isabel (Org.) Mendes da Rocha. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.
- NEVES, José Manuel das (ed.). *Museu Nacional dos Coches. Lugar, projeto e obra*. Lisboa: Uzina Books, 2015.
- OTONDO, Catherine. Desenho e espaço construído: relações entre pensar e fazer na obra de Paulo Mendes da Rocha. 2013. *Tese* (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- PAPADAKI, Stamo. *The Work of Oscar Niemeyer*. New York: Reinhold, 1950.
- _____. *Oscar Niemeyer. Works in progress*. New York: Reinhold, 1956.
- _____. *Oscar Niemeyer*. New York: George Braziller, 1960.
- PIÑÓN, Helio. *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Romano Guerra, 2002.
- PISANI, Daniele. *Paulo Mendes da Rocha: obra completa*. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.
- ROCHA, Paulo Mendes da. Museu Nacional dos Coches, Lisboa. *Projetos*, São Paulo, ano 16, n. 183.02, Vitruvius, mar. 2016. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/16.183/5961>>. Acesso em: 30/11/2017.
- _____. *América, natureza e cidade/ Paulo Mendes da Rocha; com Maria Isabel Villac*. São Paulo: Estação Liberdade, 2012.
- _____. *Entrevista a Ivo Giroto*. 21/09/2017.
- ROCHA, Paulo Mendes da; WISNIK, Guilherme (org). *Encontros: Paulo Mendes da Rocha*. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2012.
- SPIRO, Annette. *Paulo Mendes da Rocha: bauten und projekte*. Zürich: Niggli, 2002.
- TELLES, Sophia da Silva. Museu da Escultura. *Revista AU*, São Paulo, n. 32, p. 44-51, out./nov. 1990.
- VILLAC, Maria Isabel. Museu dos Coches em Lisboa, de Paulo Mendes da Rocha, MMBB Arquitetos e Bak Gordon Arquitectos. *Vitruvius Drops* 101.06, ano 16, fev. 16. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/17.101/5960>>. Acesso em: 30/11/2017.
- _____. La construcción de la mirada. Naturaleza, ciudad y discurso em la arquitectura de Paulo Mendes da Rocha. 2002. *Tese* (Doutorado em Teoria e História de la Arquitectura), Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona.
- WAISMAN, Marina. *O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- WRIGHT, Herbert. *Stand(ing) and deliver(ed)*. *Blueprint*, Londres, n. 333, p. 56-72, mar./abr. 2014.

Recebido [Jun. 18, 2018]

Aprovado [Nov. 01, 2018]

Metrópoles beduínas

Guilherme Kujawski*

Resumo A diferença entre práticas habitacionais de povos sedentários e nômades deveria ser analisada mais detidamente pelos estudos de urbanismo. Apesar da condição estática das cidades modernas, a realocação estrutural tem sido revisitada, em maior escala, não apenas pela arquitetura radical. Mais do que invenções de artistas, a ideia de avivar cidades, tornando-as elas próprias sujeitos nômades, vem se destacando da fantasia e adquirindo, literalmente, características reais. Apesar de exemplos esparsos, é possível construir uma narrativa que se inicia com imagens procedentes da cultura popular, percorre por projetos de arquitetos visionários da década de 1960 e termina com um caso concreto na Europa do Norte.

Palavras-chave: nomadismo, arquitetura radical, mudanças climáticas.

Bedouin Metropolis

Abstract The difference between the housing practices of sedentary and nomadic peoples should be analyzed more closely by urban studies. Despite the static condition of modern cities, structural relocation has been revisited, on a larger scale, not only by radical architecture. More than inventions of artists, the idea of enliven cities, making themselves nomadic subjects, has been detached from fantasy and literally acquired real characteristics. Despite sparse examples, it is possible to construct a narrative that begins with images from popular culture, goes through projects of visionary architects of the 1960s and ends with a concrete case in Northern Europe.

Keywords: nomadism, radical architecture, climate change.

Metrópolis beduínas

Resumen La diferencia entre prácticas habitacionales de pueblos sedentarios y nómadas debería ser analizada más detenidamente por los estudios de urbanismo. A pesar de la condición estática de las ciudades modernas, la relocalización estructural ha sido revisitada, en mayor escala, no sólo por la arquitectura radical. Más que invenciones de artistas, la idea de avivar ciudades, tornadas ellas propias nómadas, viene destacándose de la fantasía y adquiriendo, literalmente, características reales. A pesar de ejemplos esparcidos, es posible construir una narrativa que se inicia con imágenes procedentes de la cultura popular, recorre por proyectos de arquitectos visionarios de la década de 1960 y termina con un caso concreto en la Europa del Norte.

Palabras clave: nomadismo, arquitectura radical, cambios climáticos.

Os povos nômades e sedentários foram, durante séculos, os maiores protagonistas da história da humanidade. O contraste entre as hordas sem habitação fixa e os habitantes das comunidades autogovernadas favoreceu o surgimento de diversas correntes de pensamento que exaltavam as cidades, principalmente sua qualidade de reduto seguro contra a violência de bárbaros invasores. Neste sentido, as cidades são o sinônimo de solidariedade, saneamento básico e leis justas, elementos estranhos ao universo formado, por exemplo, pelo agrupamento de tendas circulares (*yurt*), segundo a visão dos povos conquistados. Na verdade, os nômades asiáticos, principalmente os mongóis, portavam um sofisticado aparato cultural, tanto que suas idealizações arquitetônicas resultaram na primeira cidade nômade que se têm notícia, conhecida pelos historiadores como Uрга, que mais tarde se tornou a capital da Mongólia, Ulaanbaatar [anglicizado como Ulan Bator] (MAJER & TELEKI, 2006: 21). Mas a pujança das cidades construídas por povos agricultores eliminou definitivamente das ordens culturais a figura do nomadismo habitacional e, durante o Renascimento, as primeiras cidades-estado helênicas foram o modelo ideal para as *civitas Dei*, jurisdições propícias para o desenvolvimento humano. A utopia renascentista da cidade perfeita sobreviveu às cidades industriais modernas, mas foi substituída recentemente por um nomadismo atávico. Um novo impulso de mobilidade franqueado pelas novas tecnologias gerou um movimento forte o suficiente para ser chamado de neonomadismo,¹ o qual foi influenciado, ainda na década de 1960, pelo advento de uma obscura ficção urbana: as cidades móveis.

Nomadismo e individualismo

A queda da utopia da cidade perfeita, na acepção aristotélica do termo, foi acelerada por movimentos nômades contemporâneos. Os tecno-nômades, mais especificamente, empregam tecnologias de ponta na busca pela mobilidade ideal, mas sem inseri-las dentro de uma ação política coletiva (RUCKER & SIRIUS & MU, 1992: 190-191). O individualismo radical associou-se naturalmente ao neonomadismo tecnicista e encontrou nos Estados Unidos – terra do narcisismo normativo e objeto ideal de análises tocquevillianas – o local perfeito para se desenvolver. Steve Roberts, ainda no começo da década de 90, vagou por toda a Silicon Valley com sua Behemoth (sigla de Big, Electronic, Human-Energized Machine, Only Too Heavy), uma bicicleta-trailer que gera energia cinética o suficiente para alimentar a bateria de um PC e um primitivo sistema de GPS instalado a bordo. Em 2003, ele construiu um barco de fibra de vidro, equipou-o com material de telemetria e lançou-se no rio Mississippi, realizando sua maior aventura tecno-nômade. O projeto, batizado por Roberts de Microships,² ilustra perfeitamente a inversão das antigas utopias cidadinas e o advento de um neonomadismo crítico, um verdadeiro manifesto do desprendimento individual e uma apologia das paragens abertas.

Outro modelo de neonomadismo individualista é proposto no trabalho do artista Michael Rakowitz, autor de PARAsite (RAKOWITZ & CHRISTOV-BAKARGIEV, 2003),

* Guilherme Kujawski é Arquiteto e Urbanista, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-3387-0884>>.

¹ D'ANDREA, Anthony. Neo-Nomadism: A Theory of Post-Identitarian Mobility in the Global Age. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 95–119, 2006.

² Ver detalhes em <<https://microship.com>>. Acesso em: 10 jan. 2018.

projeto que fica situado na intersecção entre arte, arquitetura e contestação social. Seu interesse pelo design de moradias nômades começou durante seus estudos na escola de arquitetura do Massachusetts Institute of Technology (MIT), e foi neste período que viajou para a região de Kerak, Jordânia, com o intuito de pesquisar as tendas de beduínos do deserto que, ao mesmo tempo em que protegem seus moradores dos elementos naturais, canalizam a ventilação de forma aerodinâmica. Ao voltar para Nova York, dois fatos motivaram Rakowitz a criar um dos mais interessantes projetos de nomadismo urbano: a percepção de que muitos sem-teto dormiam ao lado da saída de exaustores e aparelhos de ar-condicionado; e a lei do prefeito Rudolph Giuliani, que obrigou todos os moradores de rua a dormirem em albergues, locais reconhecidamente perigosos. Foi assim que ele passou a confeccionar tendas infláveis que pudessem ser montadas com facilidade e tivessem uma tubulação especial para ser acoplada à saída dos exaustores, criando um sistema próprio de aquecimento. Apesar de seu caráter artístico, o projeto de Rakowitz não tem pretensões estéticas, e sim utilitaristas e políticas, ao circunscrever as leis municipais que proíbem a permanência de nômades urbanos em logradouros públicos.

O neonomadismo individualista chegou a ser considerado seriamente por vários grupos de arquitetos revolucionários. O trailer não seria apenas mais um sonho de consumo da família norte-americana do período pós-guerra – sonho ironizado de forma definitiva no filme *The Long, Long Trailer* (1954), estrelado pela a comediantes Lucille Ball –, mas sim o *leitmotif* para a formação de uma verdadeira cultura neomade. Aos poucos, o vetor do movimento passou a apontar para a Europa e perder os matizes individualistas do tipo caracol, adquirindo o porte de estruturas comunitárias, mas ainda ineficazes no mundo real.

Perspectivas ficcionais

Que a ficção urbana seja uma esfera de certa forma encampada pela arquitetura, é na ficção cultural (literatura, cinema) que vamos nos deparar de maneira mais propícia com as cidades antropomórficas, noção pouco afeita ao senso comum. Grosso modo, muitos escritores inventam cidades imaginárias para reforçar o simbolismo quase místico que antecede o soerguimento de uma *polis*. A intenção não é demonstrar que o ato da fundação de uma cidade seja equiparável à poética do fazer artístico, e sim o caráter subjetivo e imaginativo do processo arquitetônico. Mas a aplicação literal de membros de sustentação a um coletivo urbanístico, ou mesmo a simples incorporação de aspectos fisiológicos a uma formação metropolitana exige um esforço quase demiúrgico de pensamento. A transformação de cidades inteiras em entidades autônomas e antropomórficas é um tema pouco explorado no campo da arquitetura, devido ao risco de se imputar a um imóvel a qualidade de um móvel: um erro categorial. Todavia, nas belas-artes – mais precisamente na ficção especulativa – não existe o receio de se incorrer no oxímoro.

Antropomorfismos

No ano de 2008, o personagem Stu Cole tenta administrar honestamente a casa noturna *Anesthesia* na cidade de São Francisco, EUA. Mas as gangues de mafiosos que povoam as ruas representam um entrave ao seu negócio, já que não medem esforços para dominar a população e controlar o que resta do poder central. Certo

dia, um homem de óculos escuros, espécie de golem *punk*, entra em seu bar pedindo ajuda para “eliminar o mal”. O personagem não é nada mais nada menos do que a própria encarnação da cidade de São Francisco, um avatar da metrópole que conseguiu literalmente se destacar do concreto e caminhar com seus próprios pés. A história de *City Come a-Walkin’* (SHIRLEY, [1980] 2014) é o embrião do que viria a ser a literatura *cyberpunk*, uma vertente da ficção científica capitaneada por um grupo de futuristas cansado de se identificar com antigas utopias da *Golden Age*. Um futuro maravilhoso definitivamente não faz parte do rol das confabulações criadas por eles. De qualquer forma, o ponto alto do livro de Shirley é a personagem City, a materialização da cidade em um corpo implacável que luta contra a corrupção e o crime, o que o faz parecer um paladino cristão guiado pela noção agostiniana de que a cidade é a residência do homem inerentemente pecaminoso. Para City, políticos, empresários, policiais, banqueiros, ou seja, todos os representantes da estrutura municipal precisam ser erradicados como insetos, de preferência com um banho de sangue. Mas, para que isso aconteça, a cidade deve se tornar uma criatura, um corpo metonímico que espreeita seus próprios conteúdos nas esquinas.

A fábula de Shirley reflete a tendência neonômada ao tratar a cidade como uma entidade moral, e não como um mero objeto físico, ou o resultado de ações e preferências humanas. Se a personificação de uma suprema ordem social e cultural neutraliza o dualismo entre indivíduo e sociedade, chegando a eliminar a própria noção de sujeito, o que aconteceria se a entidade que a personifica fosse a própria cidade? Neste caso, ela poderia ser antropomorficamente transformada em um juiz moral, como a personagem City de Shirley. No universo dos RPGs (Role Playing Games) o tópico da cidade personificada é relativamente bem explorado. Em *Exalted*,³ um RPG criado por estudantes universitários, a personagem Omphalan, também conhecida pelo aposto “a Cidade que Anda”, caminha pelas paisagens fantásticas da “burocracia celestial”, concentrando em seu bojo todos os gabinetes de outras localidades. A incorporação de vários atributos, como a capacidade de instilar obediência e delegar autoridade, permite que Omphalan seja a epítome de uma municipalidade moral com licença para “caçar burocratas e punir os corruptos”. Apesar da puerilidade narrativa, a história da personagem Omphalan é uma tradução da história de City e mostra como a contraposição homem/cidade recebeu uma carga fatal de moralismo, ao menos no campo da ficção.

O castelo metonímico

O anime *Howl’s Moving Castle* (O Castelo Animado, 2004), dirigido por Hayao Miyazaki e adaptado de uma história da escritora britânica Diana Wynne Jones, também explora o tema da animação de estruturas imóveis que a princípio são inanimadas – neste caso, o castelo do feiticeiro Howl. No portal de entrada do castelo há um tipo de disco de Newton com quatro cores que funciona como um “menu” de acesso para quatro planos: o idílico interior do país de Gales onde o feiticeiro viveu sua infância; um sobrado na área costeira, onde ele comercializa seus serviços místicos; uma casa na capital do reino fantástico de Ingary e um castelo andarilho que parece ser a conjunção de Gormenghast – o castelo-cidade concebido pelo escritor inglês Mervyn Peake – com uma das invenções improváveis do ilustrador William Heath Robinson.

³Ver detalhes em <<http://exalted.xi.co.nz/wiki/wiki.pl?Miedvied/Omphalan>> Acesso em: 10 jan. 2018.

No desenho onírico e antibélico de Miyazaki, não fica claro se o castelo é um portal para os planos adjacentes ou se ele realmente os incorpora. Em certos momentos, há a sugestão de que os ambientes citadinos estão contidos metonimicamente no interior do castelo, já que a única via de acesso a eles é um portal localizado na cozinha, onde reside Calcifer, um demônio do fogo que movimenta toda a estrutura. Tanto em *Howl's Moving Castle* como em *City Come a-Walkin'*, a cidade é incorporada numa entidade que caminha “em direção à vida”, e que, segundo a precisa descrição do escritor austríaco Robert Musil sobre o ato de caminhar, “ergue o centro de gravidade, empurra-o para diante e o deixa cair” (MUSIL, 1980: 94). O clima retrofuturista do desenho animado associa todas as formas de mobilidade não com as abundantes máquinas voadoras vitorianas, mas com um trôpego castelo medieval que se desloca com suas enormes garras mecânicas. Mas um pouco de receio dessa projeção para frente, ou simplesmente o espanto por fazer isso, e o castelo já não pode ficar mais em pé, parafraseando o próprio Musil. Não seria então mais Calcifer o princípio motor do castelo de Howl, mas simplesmente a sua fascinação quase infantil por sua capacidade de caminhar, tendo sempre em vista o risco da queda.

Radicalismos urbanos

Assim feita a nossa incursão por expressões da cultura popular sobre o tema, faz-se necessário aproximá-lo mais para o domínio da arquitetura e urbanismo, mesmo que sob a égide de radicalismos conceituais. Grupos de arquitetos vanguardistas do período pós-guerra, como o Team X, por exemplo, criticavam a fragmentação das cidades em zonas hierarquizadas (casas, ruas, distritos, cidade) e, em troca, prescreveram a noção da cidade orgânica. O grupo Superstudio, formado por jovens arquitetos de Florença, deu um passo a frente e propôs a transformação utópica da vida por meio de estruturas móveis, flexíveis e infláveis. Já o GEAM (Groupe d'Espace et d'Architecture Mobile), tinha como meta aplicar os princípios de mobilidade à arquitetura, pesquisando estruturas espaciais (megaestruturas) que pudessem ser completamente transformadas. Mas foi o Archigram, grupo de arquitetos atuante de 1961 a 1974, conhecido por incorporar ficção científica e cultura popular em seus projetos, que sistematizou de forma original (porém metafórica) o conceito da “cidade móvel” (RILEY, 2002), uma investigação profética sobre a crescente mobilidade dos neonomades (também chamados de “trabalhadores-viajantes”) e como as cidades cada vez mais dependem de seus ambientes circundantes.⁴

Cidades flutuantes

Não apenas um senso de conquista do desconhecido, mas as visões das vastas distâncias evoluíram apesar dos avanços tecnológicos que vêm aprimorando a fixação dos indivíduos em sedes, escritórios, tribunais, oficinas, espaços públicos e privados. Os postulados arquitetônicos, a partir dos anos 1960, se desataram de antigos dogmas, e começaram a incluir elementos ficcionais, obrigando os projetos a fluírem, inflarem, respirarem, expandirem-se e multiplicarem-se. O modelo tecnológico das estruturas móveis surgiu como contraponto aos conceitos mecânicos de ordem, que não levavam em consideração o fato de que as cidades são mais do que a soma de suas partes: habitações, espaços públicos e indivíduos. As partes compõem um todo não absoluto e dependem da mobilidade para se unirem e se desconectarem de acordo com os princípios que regem os organismos complexos. Em 1914, o arquiteto italiano

⁴ ANDERSON, Darran. The Prophetic Side of Archigram. CityLab, 2017. Disponível em: <<https://www.citylab.com/design/2017/11/the-prophetic-side-of-archigram/545759/>>. Acesso em: 25 janeiro 2018.

⁵SANT'ELIA, Antonio. Manifesto of Futurist Architecture 1914. In APOLLONIO, 1973: 160-172

Antonio Sant' Elia proclamou em seu manifesto: "Devemos refazer as cidades numa linha de produção e reinventá-las com partes constituintes dinâmicas. A casa futurista assemelha-se a uma máquina gigante".⁵ A noção de cidade dinâmica dos futuristas foi sucedida por outras noções de mobilidade; mas antes de «caminhar», as cidades deveriam «flutuar», passando pelos obrigatórios estágios evolutivos dos viventes.

A ideia não é nova. De acordo com a história bíblica, Noé foi convocado por Deus para construir uma arca que pudesse abrigar, além de sua família, representantes de animais (e plantas) de todo planeta. Segundo as precisas medidas inscritas no Velho Testamento, a arca que salvou seus integrantes do dilúvio comportava dimensões nada desprezíveis, podendo ser associada não apenas a uma cidade, mas a uma vasta região. Em termos reais, vários arquitetos ousaram desenvolver projetos concretos de cidades flutuantes, a começar por Kenzo Tange, que propôs reconstruir Tóquio sobre uma série de plataformas marítimas (RILEY, *Ibid.*:49). Nos Estados Unidos, Buckminster Fuller imaginou cidades flutuantes com capacidade para 5.000 pessoas e, para realizá-las, elaborou o projeto das superestruturas construídas com elementos pré-fabricados sobre plataformas de aço – um conjunto que poderia ser montado em canteiros navais e depois transportado por rebocadores em direção ao mar aberto. Uma proposta mais crítica do que realista foi lançada por Hans Hollein que, em 1964, colou a imagem de um porta-aviões sobre a foto de uma paisagem austríaca (Aircraft Carrier City in Landscape), uma sugestão de que as cidades poderiam estar situadas em qualquer lugar.

Cidades andarilhas

Um dos arquitetos do grupo Archigram (fusão das palavras *architecture* e *telegram*), Warren Chalk, realizou vários experimentos usando o paradigma da cápsula espacial que, por sua vez, serviu de inspiração para que David Greene, outro integrante, criasse o projeto Living-Pod, em que pernas ajustáveis são anexadas na base de uma cápsula central. Os módulos avulsos poderiam ser acoplados uns aos outros por meio de sistemas de *plug-in*, retomando o efeito multiplicativo das megaestruturas e a capacidade articular de macromateriais. Mas a semelhança das pernas mecânicas com suas contrapartes humanas é, sem dúvida, o fator mais inquietante do projeto. Ao avaliar as grandes possibilidades do Living-Pod, um outro integrante do grupo, Ron Herron, levou ao paroxismo o conceito da cidade andarilha e revolucionou a relação entre movimento e permanência das estruturas urbanas. A imagem de seu veículo habitacional mestre é o imperativo máximo de um construto arquitetônico nômade, que até hoje exerce inspirações, consciente ou inconscientemente.⁶

Um dos integrantes do grupo levou ao pé da letra a ideia de se construir uma cidade andarilha. O projeto The Walking City,⁷ de Ron Herron, previa adaptar pernas robóticas nas unidades de habitação de Le Corbusier, uma construção modular com capacidade de abrigar duas mil pessoas que fazia parte do plano de reconstrução que o governo francês elaborou logo após a Segunda Guerra Mundial. Os módulos, por sua vez, poderiam se deslocar, como uma caravana circense, em direção a estações de substituição de moradores e se acoplar em áreas específicas de evacuação de dejetos urbanos. O plano visionário de Herron também previa a união de diversos módulos por meio de corredores retráteis, formando verdadeiros conglomerados sobre regiões terrestres e marítimas. Certamente, a proposta tinha a função de tecer um comentário sobre as

⁶Ver, por exemplo, a surpreendente semelhança entre os "casulos" estampados nas colagens de Cities: Moving, de 1964, e os módulos da Estação de Pesquisa Halley na Antártica (mais especificamente, o Haley VI), projetados 40 anos depois pelo escritório de arquitetura Hugh Broughton Architects. Mais detalhes em British Antarctic Survey <<https://www.bas.ac.uk/polar-operations/sites-and-facilities/facility/halley>>. Acesso 10 Jan. 2018.

⁷Ver mais detalhes em <http://www.archigram.net/projects_pages/walking_city.html> Acesso em: 10 jan. 2018.

mudanças drásticas pelas quais as cidades modernas estão sendo submetidas, e não compor uma alteração real das estruturas, mas a sua implementação chegou a ser considerada para uma das unidades de habitação localizada em Marselha. O projeto da cidade nômade, criado em 1964, ou seja, em plena guerra fria, valorizava mais a fantasia do que a prática e fazia mais sentido numa época em que os cenários de áreas devastadas por bombas nucleares ainda estavam frescos na memória popular.

A cidade andarilha de Herron, como dissemos, é um magneto inspirador, inclusive na contemporaneidade, apesar de suas características satíricas. Considere o projeto Very Large Structure (VLS),⁸ do mestrando espanhol em arquitetura Manuel Dominguez, uma cidade composta por três níveis funcionais, com um comprimento de 560 metros e movida por gigantescas lagartas mecânicas. Por certo o projeto remete às elucubrações de Herron, mas é possível associar o arcabouço programático do estudante espanhol com a Cidade Tracionada (na verdade, Londres) de *Mortal Engines*,⁹ série de novelas *steampunk* escrita por Philip Reeve (com previsão de chegar aos cinemas em Dezembro de 2018). Mas vamos nos ater às preocupações ambientais da investigação de Dominguez ao invés de seu aspecto ficcional, já explorado em parágrafos anteriores. Enquanto o deslocamento da cidade de Herron tinha como princípio ativo a busca por recursos energéticos, a mobilidade das cidades de Dominguez prevê a substituição integral de cidades estáticas não sustentáveis e o reflorestamento de áreas verdes devastadas por elas. O que se nota de pertinente nessa tarefa é a retomada da reflexão sobre o grau de impacto das grandes metrópoles sobre o meio ambiente, questão ao que parece secundária em qualquer plano diretor de grandes centros.

Nova Kiruna

A despeito da massa crítica imaginativa engendrada pela cultura popular, ainda não foi efetivamente erigida uma genuína “cidade andarilha”. Mas devemos reconhecer que, antes de implementá-las, é preciso imaginá-las – e daí a importância da quantidade de tinta consumida na elaboração de estereótipos. Em termos concretos, já foram registrados casos de “relocalização estrutural”, muitas vezes em grande escala, a maioria decorrente de atividades de mineração, sendo os casos mais famosos Hibbing, no estado norte-americano de Minnesota (1910) e Morococha, no Peru (2013). O exemplo mais recente e abstruso é o de Kiruna, pequena cidade de vinte mil habitantes fundada há cem anos no círculo ártico da Suécia com o intuito de abrigar os trabalhadores envolvidos na extração de minério de ferro, atividade administrada desde então pela empresa estatal LKAB (Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag). Em uma análise do discurso dos que controlam a municipalidade é possível perceber substituições na linguagem do regime urbano, passando o deslocamento integral da cidade a ser chamado, nas notas para imprensa, de “reinvenção”.¹⁰ Artíficos eufemísticos estão sendo empregados igualmente para revogar antonomásias de um passado recente, como “a cidade deformada”, expressão que remete ao processo de alteração tectônica provocada pela atividade extrativista da LKAB, o que na linguagem geotécnica da mineração é apontada como “deformação de superfície”.

O plano de transferir a cidade tijolo por tijolo para outra localidade, chamado de forma confiante pela municipalidade de Kiruna 4-Ever, é detalhado em vídeo¹¹ apresentado na Bienal de Arquitetura de Veneza de 2014. Há o entediamento de que não se trata de deslocar a cidade de um ponto para outro de um só golpe, como vislumbraram os

⁸ STOTT, Rory. A Walking City for the 21st Century. ArchDaily, 2013. Disponível em <<https://www.archdaily.com/443701/a-walking-city-for-the-21st-century>>. Acesso em: 10 jan. 2018.

⁹ Ver *Mortal Engines*. In: Wikipédia. [s.l.: s.n.], 2018. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Mortal_Engines&oldid=818865844>. Acesso em: 10 jan. 2018.

¹⁰ NILSSON, Kristina L. Place Reinvention by Real Changed Image: The Case of Kiruna’s Spectacular Make-over. In NYSETH; VIKEN, 2012, pp. 33-51.

¹¹ FREARSON, Amy. White Arkitekter unveils masterplan for Swedish city relocation. Dezeen, 2014. Vídeo disponível em: <<https://www.dezeen.com/2014/06/04/white-arkitekter-the-new-kiruna-city-relocation-sweden/>>. Acesso em: 25 janeiro 2018.

arquitetos radicais, e sim reconstruí-la paulatinamente em outra localidade – contudo as metáforas animistas se fazem presentes: “Ao deslocarmos a cidade inteira, Kiruna será literalmente um pouco como um milípede andante, movendo-se, rastejando-se lentamente alguns quilômetros para o leste”, explica o arquiteto responsável Mikael Stenqvist. No vídeo, após Eva Ekelund (da Secretaria de Desenvolvimento Territorial) elucidar quais os riscos inerentes das zonas de deformação produzidas pela mineradora, somos informados de que o grande desafio será principalmente de cunho social, de como, por exemplo, colocar em debate democrático a permutação para alhures de marcos históricos da cidade, objetos públicos psicogeograficamente associados aos locais originais de sua edificação. No projeto da matriz estratégica, disposto no site do escritório¹² vencedor da licitação, nota-se nos conteúdos que áreas-chave da cidade deverão “se mover gradualmente através de um processo passo a passo” em direção ao leste, gerando uma “espinha dorsal” de espaços públicos que “liga o antigo ao novo ... mantendo a cidade intacta através de sua mudança morfológica”. A transposição completa, prevista para terminar em 2100, deverá transformar o “tecido antigo” à medida que a cidade avança organicamente, tendo como orientação projetual uma filosofia “holística”.

Uma atividade econômica ordinária, como a mineração comercial, passa a ser o princípio motor de se deslocar uma cidade inteira (e, por conseguinte, a sua população), proeza pela qual foi escusada Joanesburgo, na África do Sul, condenada perpetuamente a não ter um sistema de transporte metroviário subterrâneo, em razão das deformações geofísicas decorrentes da inexorável atividade de mineração de ouro durante o século 19. Aparentemente as duas cidades são vítimas de atividades antropogênicas, sendo o caso questionar se a elevação de nível do mar, causado por mudanças climáticas – em igual medida antropogênicas – não colocaria em risco metrópoles costeiras de grande porte como Osaka, Hong Kong e Xangai.¹³ Não seria o caso, em tal contexto de urgência ambiental, reunir urbanistas e engenheiros mecânicos para concretizarem o sonho psicodélico de Ron Herron? Por certo que a realocação estrutural de Xangai seria um tarefa infinitamente mais complexa de que arquitetar uma Nova Kiruna, e por isso talvez ela já esteja condenada, mas estamos falando de cidades futuras, a serem concebidas por gerações futuras. Aparentemente, o plano de se construir uma “cidade motorizada”, na dimensão de uma cidade de menor porte, como a cidade de Dominguez, não é ao menos tão inverossímil sob a ponto de vista da ciência física.¹⁴ Reações à parte, o desígnio de protagonistas do planejamento urbano que vivenciam o atual momento histórico deveria ser o de assentar, mais do nunca, um calço entre a fantasia e a concretude, entre a imaginação e a possibilidade de se fundar autênticas metrópoles beduínas.

Referências bibliográficas

- APOLLONIO, Umbro. *Futurist manifestos*. Nova York: Viking Press, 1973.
- MAJER, Zsuzsa; TELEKI, Krisztina. *Monasteries and Temples of Bogdiin Khuree, Ikh Khuree or Urga, the Old Capital City of Mongolia in the First Part of the Twentieth Century*. Budapest: Eötvös Loránd University, 2006.
- MUSIL, Robert. *Homem Sem Qualidades*, O. Edição: 1. Rio de Janeiro, RJ: Nova Fronteira, 1980.
- NYSETH, Torill; VIKEN, Arvid. *Place Reinvention: Northern Perspectives*. Surrey: Ashgate Publishing, Ltd., 2012.

¹² Ver Ghilardi+Hellsten Arkitekter / White Architects em: <<https://www.ghilardihellsten.com/kiruna4ever>>. Acesso em: 25 janeiro 2018.

¹³ Cientistas consideram que cidades da Ásia seriam as mais atingidas, mas isso não significa que as de outros continentes estariam a salvo. Ver infográficos em HOLDER, Josh; KOMMENDA, Niko; WATTS, Jonathan; et al. The three-degree world: cities that will be drowned by global warming. The Guardian, Disponível em: <<http://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2017/nov/03/three-degree-world-cities-drowned-global-warming>>. Acesso em: 25 jan. 2018.

¹⁴ O filme *Mortal Engines* já vem mobilizando a atividade conjectural de fãs com recursos intelectuais privilegiados, um dos quais calculou, analisando fotogramas do filme, a velocidade limite de uma cidade motora do porte de Londres: a velocidade aproximada seria de 26,4 m/s (ou quase 96 km/h). Ver tabelas e detalhes em ALLAIN, Rhett. Let's do the Physics of the Giant Driving Cities in *Mortal Engines*. Wired, 2018. Disponível em: <<https://www.wired.com/story/lets-do-the-physics-of-the-giant-driving-cities-in-mortal-engines/>>. Acesso em: 25 janeiro 2018.

RAKOWITZ, Michael; CHRISTOV-BAKARGIEV, Carolyn. *Circumventions*. Paris / Nova York: Onestar Press, 2003.

RILEY, Terence; *Museum of Modern Art* (New York, N.Y.). *The Changing of the Avant-garde: Visionary Architectural Drawings from the Howard Gilman Collection*. Nova York: The Museum of Modern Art, 2002.

RUCKER, Rudy; SIRIUS, R.U.; MU, Queen. *MONDO 2000: a User's Guide to the New Age*. Nova York: HarperCollins Publishers, 1992.

SHIRLEY, John. *City Come A-Walkin'*. Nova York: Simon and Schuster, 2014.

Recebido [Mar. 20, 2018]

Aprovado [Jun. 02, 2018]