



# PAISAGENS HÍBRIDAS

MORFOLOGIA, PATRIMÔNIO E REPRESENTAÇÕES CULTURAIS  
VOL. 3 - Nº 1 | JAN-MAR/2023 | ISSN 2495-9638

# PAISAGENS HÍBRIDAS

REVISTA DO GRUPO DE PESQUISAS PAISAGENS HÍBRIDAS

R454 Revista Paisagens Híbridas: morfologia, patrimônio e representações culturais – [periódico eletrônico] – Paisagens Híbridas V. 3; nº. 2: Grupo de pesquisas Paisagens Híbridas/Rubens de Andrade; Jackeline de Macedo; Bruno Ragi Eis Mendonça; Daniel Athias Almeida; Lorena Maia Resende (Organizadores).-- Rio de Janeiro: Grupo de pesquisas Paisagens Híbridas/Escola de Belas Artes, EBA/UFRJ, 2023.

198 p.

V. 3, nº. 2, Abr-Jun/2023

Recurso *online*

Publicação Trimestral a partir de 2023 – ISSN: 2595-9638

Disponível apenas *online*: Título abreviado: Revista Paisagens Híbridas.

Sigla da publicação: RPH

Títulos, resumos e textos em português e espanhol.

1. MORFORLOGIA 2. ESPAÇOS LIVRES 3. CULTURA URBANA 4. PATRIMÔNIO 5. CIDADE I. Andrade, Rubens de II. Macedo, Jackeline de III. Mendonça, Bruno Ragi Eis IV. Almeida, Daniel Athias V. Resende, Lorena Maia VI. Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas VII. Escolas de Belas Artes VI. Universidade Federal do Rio de Janeiro

CDD: 712

CDU: 712

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE LETRAS E ARTES  
ESCOLA DE BELAS ARTES

## Reitora

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. *Denise Pires de Carvalho*

## Vice-Reitor

Prof. Dr. *Carlos Frederico Leão Rocha*

## Decano do Centro de Letras e Artes

Prof. Dr. *Afranio Gonçalves Barbosa*

## Vice-Decano

Prof. Dr. *Guto Nobrega*

## ESCOLA DE BELAS ARTES

### Diretora

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. *Madalena Grimaldi*

### Vice-Diretora

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. *Larissa Cardoso Feres Elias*

## NUCLEO EDITORIAL

### Produtor Editorial

*Rafael Laplace de Andrade*

Agoobook, Rio de Janeiro, Brazil | [contato@agoodigital.com](mailto:contato@agoodigital.com)

### Assistente Editorial

*Rodrigo Martins* | [rodrigopereira0182@gmail.com](mailto:rodrigopereira0182@gmail.com)

### Bibliotecária

*Nara Ferreira Oliveira* | [naraoliveira.2007@gmail.com](mailto:naraoliveira.2007@gmail.com)

Conselho Regional de Bibliotecários - CRB2/1313

### Projeto Editorial

*Rubens de Andrade*

### FOTO DA CAPA

*Felipe Viveiros Soares da Costa*, Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

### Site da Revista

[www.revistas.ufrj.br/index.php/ph](http://www.revistas.ufrj.br/index.php/ph)

### Correio eletrônico

[revistapaisagenshibridas@eba.ufrj.br](mailto:revistapaisagenshibridas@eba.ufrj.br)

### Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas

[www.paisagenshibridas.eba.ufrj.br](http://www.paisagenshibridas.eba.ufrj.br)



PAISAGENS  
HÍBRIDAS

## EDITORES RESPONSÁVEIS

Prof. Dr. *Rubens de Andrade* | EBA/UFRJ

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup>. *Jackeline de Macedo* | GPPH-EBA/UFRJ

## CONSELHO EDITORIAL

Prof. Dr. *Affonso Zuin* | UFF

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Alda de Azevedo Ferreira* | GPPH-EBA/UFRJ

Prof. Me. *Aldones Nino* | PPGAV-EBA/UFRJ

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Aline Stefânia Zim* | CEUB e UnB

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Cristiane Maria Magalhães* | AME Cultura

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Débora Santana de Oliveira* | GPPH-EBA/UFRJ

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Diana Alberto* | UFFa

Prof. Dr. *Esdras Arraes* | UFRSA

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Eliana Kuster* | IFES

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Flavia Teixeira Braga* | EAU-UFF

Prof. Dr. *Guilherme Araujo de Figueiredo* | EAU/UFF

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Jane Santucci* | EBA-UFRJ

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Jeanne Almeida da Trindade* | GPPH-EBA-UFRJ

Prof. Dr. *Jorge Baptista de Azevedo* | EAU-UFF

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Karla do Carmo Caser* | UFES

Prof. Dr. *Luciano Muniz Abreu* | UFRRJ

Prof. Dr. *Mauro Dillmann* | UFPEL

Prof.<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> *Vera Regina Tângari* | PROARQ-FAU/UFRJ

VOL. 3 - Nº 2 | ABR-JUN/2023 | 2495-9638

REVISTA  
PAISAGENS  
HÍBRIDAS

MORFOLOGIA, PATRIMÔNIO E REPRESENTAÇÕES CULTURAIS

BRUNO RAGI EIS MENDONÇA

DANIEL ATHIAS ALMEIDA

LORENA MAIA RESENDE

PAISAGENS  
HÍBRIDAS


## COLABORADORES AD HOC

<i>Adriana Caúla e Silva</i>	EAU/UFF	<i>Laércio Stolfo Maculan</i>	IMED/Passo Fundo
<i>Alex Assunção Lamounier</i>	EAU-UFF/PROARQ-FAUFRJ	<i>Lídia Quiêto Viana</i>	UFBA
<i>Alina Santiago</i>	PósARQ/UFSC	<i>Liza Maria Andrade</i>	FAU/UnB
<i>Aline Pires Veról</i>	PROARQ-FAUFRJ	<i>Luciana Bongiovanni Schenk</i>	IAU-USP
<i>Ana Cecília M. de A. Campos</i>	FAU/PUCC	<i>Karin Meneguetti</i>	PPU-UEM/UEL
<i>Ana Laura Villela</i>	UnoChapecó	<i>Manuel J. Sarmento Pereira</i>	Universidade do Minho
<i>Andreia Saúgo</i>	UFFS	<i>Marcelo da Rocha Silveira</i>	EBA-UFRJ
<i>Angelica Tanus B.i Alvim</i>	Univ. Presbiteriana Mackenzie	<i>Maria Ângela Dias</i>	PROARQ-FAUFRJ
<i>Antonio Leandro de Godoy</i>	PPGAU-IFF/Campos Centro	<i>Maria Paula Albernaz</i>	PROURB/FAUFRJ
<i>Ana Claudia Cardoso</i>	UFPA	<i>Maurício Couto Polidori</i>	POSGEO/UFF
<i>Andrea Borde</i>	PROURB-FAUFRJ	<i>Mônica Bahia Schlee</i>	PGPP-FAUFRJ
<i>Andrea Queiroz Rego</i>	PROARQ/MPPP-FAUFRJ	<i>Milena Kanashiro</i>	PPU-UEM/UEL e DAU-UEL
<i>Circe Maria Gama Monteiro</i>	MDU/UFPE	<i>Noêmia F. de Oliveira</i>	DAU/UFRRJ
<i>Clarissa da Costa Moreira</i>	EAU/UFF	<i>Patricia Rodrigues Samora</i>	POSURB-ARQ/PUC-Campinas
<i>Daiane Regina Valentini</i>	UFFS	<i>Paulo Afonso Rheingantz</i>	PROARQ-FAUFRJ
<i>Danielly Cozer Aliprandi</i>	PPGAU-IFF/Campos Centro	<i>Renata Baesso</i>	POSURB-ARQ/PUC-Campinas
<i>David Leite Viana</i>	UPT	<i>Renato Saboya</i>	PósARQ/UFSC
<i>David Moreno Sperling</i>	IAU/USP	<i>Renato Leão Rego</i>	PPU-UEM/UEL
<i>Denio Benfatti</i>	LAB QUAPA-SEL	<i>Rita de Cássia M. Montezuma</i>	POSGEO/UFF
<i>Denise de Alcântara</i>	PPGDT e DAU/UFRRJ	<i>Rita de Cassia L. Velloso</i>	NPGAU/UFMG
<i>Doriane Azevedo</i>	FAET/UFMT	<i>Rodrigo Firmino</i>	PUC-PR
<i>Eduardo Rocha</i>	PROGRAU-UFPEL	<i>Rodrigo Rinaldi de Mattos</i>	DPUR-FAUFRJ
<i>Eugenio F. Queiroga</i>	FAUUSP	<i>Rogério Goldfeld Cardeman</i>	PGPP-FAUFRJ
<i>Fabio Marins Gonçalves</i>	FAUUSP	<i>Romulo Krafta</i>	PROPUR/UFGRS
<i>Frederico Holanda</i>	FAU/UnB	<i>Rubens M. R. de Carvalho</i>	PPGAU-EAU/UFF
<i>Gabriela de Souza Tenorio</i>	FAU/UnB	<i>Stael de A. Pereira Costa</i>	FAU/UFMG
<i>Gabriela Leandro Pereira</i>	UFBA	<i>Thereza Christina C. Carvalho</i>	PPGAU-EAU/UFF
<i>Giselle Arteiro N. Azevedo</i>	PROARQ-UFRJ	<i>Vera Santana Luz</i>	POSURB-ARQ/PUC-Campinas
<i>Humberto Yamaki</i>	PPU-UEM/UEL e DAU-UEL	<i>Vinicius de Moraes Netto</i>	PPGAU e EAU/UFF
<i>Inês de Azevedo Isidoro</i>	DINÂMIA'CET-IUL	<i>Vitor Oliveira</i>	Citta/FEUP
<i>Isabel Martins</i>	Univ. Agostinho Neto/Angola	<i>Wilton de Araújo Medeiros</i>	PROMEP/UEG
<i>Jonathas Magalhães P. da Silva</i>	Posurb-arq/PUC-Campinas		
<i>José Eustáquio M. de Paiva</i>	UFMG		

# SUMÁRIO

## Editorial

- 6 [Paisagens em meta\(morfo\)se: narrativas urbanas para o século XXI](#)  
Bruno Ragi Eis Mendonça | Daniel Athias Almeida | Lorena Maia Resende
- 14 [A lei dos arruamentos de 1923 e a mudança de paradigmas na forma urbana da cidade de São Paulo: o caso do bairro Pacaembu](#)  
José Geraldo Simões Junior
- 30 [Os rios e a forma urbana em cidades do oeste paulista](#)  
FlaviaNorma | Regina Truppel Constantino | Antonio Arnot Queiroz Crespo |  
Anna Maria Galvão Carneiro Lyra | Jessica Telles Zanateli
- 60 [Modelagens volumétricas em plataforma SIG no estudo morfológico e patrimonial da área central do Rio de Janeiro](#)  
Guilherme Meirelles Mesquita de Mattos | Carolina Barbieri Reis
- 90 [Aspectos de ocultamento de rios urbanos: o caso do Rio Joana no município do Rio de Janeiro](#)  
Clarice Freitas Teófilo | Mylenna Linares Merlo | Gleison José M. S. Junior |  
Aline Pires Veról
- 120 [Percepções ambientais dos estudantes de uma ETE sobre a escola e a cidade de Vassouras: atravessamento de hibridismos](#)  
Dagmar Dias Cerqueira | Giselle Arteiro Nielsen de Azevedo
- 144 [Relação antigo-novo na morfologia urbana - contraste e analogia na Praça Mauá do Rio De Janeiro](#)  
Natália Freitas Cruz
- 176 [Espaços de sociabilização privados e novos significados do espaço público na cidade contemporânea: uma análise do Vale do Sereno e Vila da Serra em Nova Lima, MG](#)  
Jandira Carla Botelho Menezesa | Maria Thereza Fonseca de Souza |  
Gisela Barcellos de Souza



EDITORIAL  
PAISAGENS EM META(MORFOSE):  
NARRATIVAS URBANAS  
PARA O SÉCULO XXI

### **A RUA TEM ALMA, AFIRMOU O CRONISTA**

dos cotidianos o carioca João do Rio. Entre reflexões e olhares atentos à paisagem urbana, considerou o autor em *A alma encantada das ruas*:

Nós pensamos sempre rua. Desde os mais tenros anos ela resume para o homem todos os ideais, os mais confusos, os mais antagônicos, os mais estranhos, desde a noção de liberdade e difamação – ideias gerais – até aspiração de dinheiro, de alegria e de amor, ideias particulares (RIO, 2010, p. 74),

e mais: *no espírito humano a rua chega a ser a imagem que se liga a todos os sentimentos e serve para todas as comparações (Ibidem, p. 78).*

De fato, o que desperta interesse nesse marcador diz respeito aos ecos das narrativas de João do Rio sobre a cidade do Rio de Janeiro no início do século XX e, por assim dizer, contrastá-las sobre o espaço-tempo do Brasil contemporâneo. Nos dias atuais, o *modus* de vivenciar o cotidiano social nas ruas, de estar e ser na paisagem, de experimentar conviviabilidades possíveis na mistura de experiências socioculturais e políticas tem sido marcado por tensionamentos e acirramentos da sociedade. Os antagonismos políticos e a precarização na leitura das representações que se manifestam no ambiente urbano, especialmente nos grandes centros, turvam a interpretação de um tempo-histórico e, produzem cortinas de fumaça que ofuscam em parte as convicções de uma sociedade que ainda busca por caminhos para desenhar outros horizontes e imaginar futuros possíveis.

A primavera de 2022, em seus últimos dias, também solicitava uma atenção redobrada dos nossos sentidos. Isso porque as ruas se tornaram palco de múltiplas experiências, sobretudo aquelas revestidas de representações políticas, provocadas pelas eleições dos cargos públicos, em particular a cadeira da Presidência do país. Diante desse contexto, poderíamos afirmar que a *forma-rua* teve em si a força capaz de desencadear o pensamento crítico na sociedade e assim, potencializar movimentos transformadores na cidade.

Na duração desses dias, as ruas, como aquelas narradas por João do Rio em um Rio de Janeiro de um outro tempo, foram marcadas por estados de euforia, alívio, desapontamento, fúria e indignação. Logo, esses jogos sociais produziram, ao seu modo, formas de apropriação dos espaços livres e firmaram na paisagem acordos que, por sua vez, colocaram em movimento pactos políticos, associações socioespaciais ou alinhamentos ambientais. Mas o estar nessas ruas ofereceu mais: somado a essas singularidades já indicadas, ecoavam ainda gritos coloridos na cor verde e amarelo. Uma espécie de epifania à brasileira, do resgate simbólico de uma unidade político-social



fragmentada. Ou, por que não dizer, o desejo de uma nação unida por um ideal. Não importa aqui qual seja a real compreensão dos acontecimentos. O que de fato pode ser considerado é a forma como as pessoas que se aglomeravam nas esquinas das ruas e largos e que movimentavam suas bandeiras em seus apartamentos ou casas tinham como ideal torcer pelo Brasil na Copa do Mundo de futebol, retomando a narrativa da união ainda que somente no cenário desportivo.

Foram nessas mesmas ruas, praças e largos da paisagem carioca que docentes, pesquisadores e estudantes deslocaram suas ideias, propuseram questionamentos e exploraram os *Desafios para as formas urbanas do século XXI*, tema proposto pelo Fórum PNUM 2022<sup>1</sup>, organizado pela Rede Lusófona de Morfologia Urbana/*Portuguese-Language Network of Urban Morphology* e pela Universidade Federal do Rio de Janeiro por meio do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura (PROARQ)<sup>2</sup>.

A edição temática da Revista Paisagens Híbridas é uma devolutiva relativa as distintas contribuições para os estudos sobre morfologia urbana e cartografia referentes às apresentações e debates articulados no evento. Neste volume são apresentados estudos interessados na preservação do legado patrimonial, das representações e manifestações culturais, assim como das diversas práticas socioespaciais, leituras essenciais para a compreensão da forma urbana e da necessidade de se pensar na construção de espaços mais inclusivos, democráticos e sustentáveis.

<sup>1</sup> A Coordenação Geral do evento esteve sob a responsabilidade da Profª. Drª. Vera Regina Tângari - PROARQ/MPPP-FAUFRJ e do Prof. Dr. Vitor Oliveira - Citta/FEUP.

<sup>2</sup> Instituições parceiras: Centro de Investigação do Território, Transporte e Ambiente (Citta-FEUP), o Centro de Estudos sobre a Mudança Socioeconómica e o Território (Dinamía/CET-IUL) do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL) e os Grupos de pesquisas Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (PROARQ-FAUFRJ), Qualidade do Lugar e Paisagem (PROARQ-FAUFRJ), Ambiente Educação (PROARQ-FAUFRJ), Projeto e Representação do Ambiente (PROARQ-FAUFRJ), Paisagens Híbridas (EBA/UFRJ), Ateliê de Pesquisas da Paisagem (PPGAU/IFF) e linha de pesquisa Projeto, Inovação e Gestão em Arquitetura e Urbanismo (POSURB-ARQ).

A seleção dos trabalhos, provenientes de diferentes regiões do país, nos revela tanto os desafios urbanos em comum (globais), sobretudo relacionados às formas de representação e apreensão dos fenômenos e transformações da paisagem, como também as particularidades regionais, referentes às influências culturais, socioambientais e econômicas, singulares a cada território.

A discussão do que é patrimônio e a quem serve este conceito estar presente neste cenário, no qual a mídia e a narrativa hegemônica aceleram um processo de padronização das formas/representações urbanas e do apagamento de singularidades e narrativas que representam grupos marginalizados ou oprimidos pela história. Diante de tal premissa duas perguntas cabem aqui para nos dar a dimensão de tanta complexidade: (i) O que é patrimônio? (ii) Quais as diferentes ameaças no cenário atual de nossas cidades?

Se compreendemos esses territórios como organismos vivos em constante transformação, é possível construirmos paralelos com o conceito de metamorfose – termo utilizado no campo da biologia para constatar mudanças significativas em insetos e anfíbios como as transições até a vida adulta. No campo da literatura, a constatação se dá em outra ordem: *A Metamorfose*, de Franz Kafka, explora, por exemplo, o conceito da metamorfose a partir da história de um homem que se transforma em um inseto abominável – uma metáfora sobre a complexa rede de questões psíquicas, sociais, culturais que afeta, captura e, em determinados casos, deixa cativo o homem de suas próprias vontades e arbítrio. A metamorfose sofrida por Gregor, personagem principal da obra, diz respeito ao desconhecimento do seu próprio corpo, descortinando a alienação e a naturalização da vida. O atravessamento dos seus desejos e motivações o conduziram à automatização, ao sequestro e ao cativeiro de cotidianos que progressivamente o tornam um “ser-máquina”; um dispositivo útil somente para a manutenção do sistema capitalista.

Guardadas as devidas proporções, as transformações forjadas nos tecidos urbanos também se assemelham a essa animosidade perversa. Citamos como exemplos os processos de segregação socioespacial; a crescente periferização e marginalização urbana; a exploração irresponsável de recursos naturais; a precarização das formas de convivialidades; o apagamento da memória e paisagens locais; dentre outros oportunamente descritos pelos trabalhos aqui expostos nesse volume temático da revista Paisagens Híbridas. Nesse sentido, o caleidoscópio de possibilidades discursivas apresentado serve de fio condutor para a definição do recorte temático desta edição, percorrendo cada uma das camadas que se agrupam, entrelaçam-se e por vezes se repelem nesse complexo e dinâmico organismo – em constante metamorfose – chamado cidade.

O resgate histórico das transformações das paisagens (a morfologia como testemunho) desvenda as distintas transformações experienciadas no espaço-tempo, sejam elas de grande impacto e facilmente notadas ou as mais sutis, por vezes temporárias e nem sempre percebidas. As metamorfoses são inevitáveis e constantes – como nas ruas de João do Rio.

O apelo que muitos dos artigos aqui comunicam se refere às táticas de transformação, ou seja, propostas de intervenções mais democráticas, condizentes com os anseios da população em concordância com os atributos da natureza. Eles ainda nos oferecem pistas e métodos propositivos para a compreensão desta rede articulada por nós (conflitos, controvérsias, questionamentos) e linhas (fluxos, mediações, conceitos), que compõem as distintas paisagens, não apenas descrevendo a forma urbana, mas também evidenciando os principais processos geradores desta. Isto é morfologia: o ato de decompor as camadas estruturantes das cidades, transcendendo a materialidade da forma para alcançar as dinâmicas subjetivas que a produzem ou que a (re)produzem.

Esperamos que este volume da Revista Paisagens Híbridas seja um convite oportuno para exercitarmos nosso conhecimento, análises e críticas às meta(morfoses) urbanas e aos desafios gerados pelas formas urbanas do século XXI.

Boa leitura! Saudações Morfológicas!

*Bruno Ragi Eis Mendonça*

*Daniel Athias Almeida*

*Lorena Maia Resende*



# A LEI DOS ARRUAMENTOS DE 1923 E A MUDANÇA DE PARADIGMAS NA FORMA URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO: O CASO DO BAIRRO DO PACAEMBU

JOSÉ GERALDO SIMÕES JUNIOR<sup>1</sup>

josegeraldo.simoes@mackenzie.br

## RESUMO ABSTRACT

O objetivo deste trabalho analisar e discutir a mudança no padrão da forma urbana da cidade de São Paulo, decorrente da implementação de uma nova lei de arruamentos em 1923 – a lei 2.611 – que vigoraria por várias décadas e viria alterar significativamente o desenho urbano da capital paulistana. Será apresentada uma revisão histórica de todo o processo de revisão e concepção dessa lei, onde foram relevantes os trabalhos dos urbanistas Victor Freire, Joseph Bouvard, Barry Parker e Anhaia Mello. Como resultado dessa lei, será estudado um caso específico de configuração desta mudança, que foi o projeto do bairro do Pacaembu, empreendimento projetado pela Companhia City e implementado em uma área de encosta e fundo de vale, de difícil ocupação.

**Palavras-chave:** forma urbana, arruamentos, São Paulo, legislação, Pacaembu.

***The street layout law of 1923 and the change of paradigms in the urban form of the city of São Paulo: the case of the neighborhood of Pacaembu***

*The objective of this work is to analyze and discuss the change in the pattern of urban form in the city of São Paulo, resulting from the implementation of a new street layout law in 1923 – law 2611 – which would be in force for several decades and would significantly change the urban design of the capital. From São Paulo. A historical review of the entire process of revising and designing this law will be presented, where the works of urban planners Victor Freire, Joseph Bouvard, Barry Parker and Anhaia Mello were relevant. As a result of this law, a specific case of configuration of this change will be studied, which was the Pacaembu neighborhood project, an undertaking designed by Companhia City and implemented in an area of hillside and valley bottom, difficult to occupy.*

**Keywords:** urban form, streets, Sao Paulo, legislation, Pacaembu.

<sup>1</sup> Arquiteto Urbanista, Docente da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

## **RUAS RETAS E RUAS CURVAS NAS NORMATIVAS URBANÍSTICAS PAULISTANAS**

**A IMPORTÂNCIA DA LEI 2611/1923,** também conhecida como *Leidos Arruamentos*, reside sobretudo em seu impacto no padrão morfológico das ruas até então existentes na cidade de São Paulo.

Para esclarecer este aspecto, retomaremos alguns fatos históricos. Até meados dos anos 1920, o padrão vigente para esses projetos era definido por normativas advindas ainda do período imperial. Num rápido retrospecto podemos elencar alguns desses dispositivos: o primeiro deles, o Código de Posturas de 1886, definia que todas as ruas da cidade deveriam ter a largura fixada em 16,00 m e as avenidas em 25,00 m, havendo obrigatoriedade de que

as ruas fossem retilíneas e os largos em forma quadrada. Além dessas regras, a lei 235, de 1894, preconizava que a declividade máxima das ruas deveria ser de 5% e os passeios (de cada lado) deveriam possuir largura de pelo menos  $1/6$  da largura da rua.

O conjunto dessas normativas vigorou por muito tempo, até 1913, tendo marcado fortemente o arranjo viário e espacial da cidade justamente no período em que foi registrado o seu mais intenso crescimento. Para se ter uma ideia desse incremento, entre 1870 e 1900, a cidade passou de cerca de 32 mil habitantes para 250 mil (crescimento de 800%), atingindo em 1930 a cifra de 1 milhão de habitantes (quadruplicando em relação ao ano de 1900). O impacto físico-espacial deste crescimento também foi imenso, sobretudo porque os parâmetros urbanísticos dessas normativas, aliados a outras lacunas e ainda acrescido ao processo especulativo associado ao loteamento de chácaras, fez com que a cidade fosse sendo ocupada de forma esparsa, com loteamentos e novos bairros sem conexão uns com os outros e gerando imensos vazios entre as áreas ocupadas. Acrescido a esses fatos, havia a diretriz sobre a obrigatoriedade de arruamentos retilíneos, fazendo com que áreas declivosas e fundos de vale fossem deixadas desocupadas, aumentando ainda mais essas lacunas. Eram condicionantes normativos totalmente incompatíveis com o sítio original da cidade, sítio esse marcado por centenas de pequenos córregos e micro-bacias e a constante presença de fundos de vale e encostas.

As plantas da cidade de 1897, assim como a de 1924, registram com clareza o impacto dessas medidas na morfologia dos bairros periféricos que se produziram no período. (Ils. 1 e 2)

Foi com base nesta realidade que a Diretoria de Obras Municipais, começou, desde 1910 a realizar estudos objetivando corrigir esse descontrole da expansão urbana, que acarretava enormes dispêndios para a municipalidade, sobretudo para as obras viárias e de extensão das infraestruturas. O Diretor Victor Freire, foi quem deu início a esse processo, pois além de docente da Politécnica, era pesquisador sobre temas urbanos, com grande inserção no debate internacional.





Il. 1: Planta geral de São Paulo, 1897. Notar os novos bairros em formação, todos com o traçado viário retangular e entremeados por grandes vazios. A forma urbana decorrente desse processo de urbanização era marcada por essas lacunas, uma marca específica do processo de urbanização paulistano.

Fonte: Arquivo Histórico Washington Luis.



Il. 2: Planta da cidade de São Paulo em 1924, mostrando todos os arrabaldes e terrenos arruados, evidenciando a extensão das quadrículas nos novos loteamentos, assim como as lacunas.

Fonte: Instituto Geológico/Secretaria Estadual do Meio Ambiente.

Esse processo de revisão da legislação dos arruamentos foi longo e se estendeu por toda a década de 1910, envolvendo outros docentes da Politécnica, órgãos de classe e câmara municipal e repartições públicas. Destacaram-se nesse processo de revisão Alexandre de Albuquerque, Francisco da Silva Telles, Arthur Saboya, Luiz de Anhaia Mello, o Instituto de Engenharia e as Comissões de Obras e Finanças da Câmara.

O processo paulistano contou também com o apoio de dois experientes urbanistas europeus que estiveram em São Paulo ao longo da década de 1910: o francês Joseph Antoine Bouvard (antigo diretor do Serviço de Vias, Parques e Jardins de Paris) e o inglês Barry Parker (parceiro de Raymond Unwin e Ebenezer Howard no projeto e implantação das primeiras cidades-jardim inglesas).

### **A COMPANHIA CITY: A DEFESA DOS ARRUAMENTOS CURVOS E O ADVENTO DOS BAIRROS-JARDINS EM SÃO PAULO**

O ideário das Garden-Cities, foi assimilado e implantado em São Paulo como desdobramento de um amplo debate urbanístico ocorrido entre os anos 1906 e 1911, a respeito de um plano de remodelação para a área central da cidade. conduzido pelo então diretor de obras e com a assessoria de Bouvard.

O plano final apresentado por Bouvard ampliou o debate a respeito dos arruamentos curvos, de forma a abranger não só a modernização do centro da cidade, mas também a conexão dessa área com os novos bairros periféricos que se formavam. Bouvard foi explícito ao defender a adoção dos arruamentos curvos para São Paulo, como solução também para ocupar os vazios deixados pelo processo de urbanização:

...como consequência da configuração do solo, a cidade alastra-se exageradamente, com prejuízo das finanças municipais, pelos espigões das colinas fáceis de alcançar, sem que as construções se estendam pelos vales, mais dificilmente acessíveis. É necessário, de agora para o futuro, preencher os claros, o que será fácil, se se tomar a decisão de adotar certo número

de medidas tendo como consequência um efeito bem especial tão interessante, como pitoresco. É preciso, para esse fim, abandonar o sistema arcaico do xadrez absoluto, o princípio por demais uniforme da linha reta, vias secundárias que nascem sempre perpendicularmente à artéria principal. É necessário, numa palavra e no estado atual das coisas, enveredar pelas linhas convergentes ou envolventes, conforme o caso... (BOUVARD, 1911).

A parceria entre Bouvard e Freire ensejou a criação de uma companhia imobiliária, com capitais ingleses, para atuar na cidade de São Paulo: a *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited* – ou Companhia City.

Advém daí o processo de implantação do ideário das *garden-cities* em São Paulo, pois viria trabalhar nesta companhia o urbanista Barry Parker, que projetara as primeiras cidades-jardim na Inglaterra.

## **A CITY E AS PROPOSTAS DE REVISÃO DA LEGISLAÇÃO DE ARRUAMENTOS**

O Plano de Bouvard, concluído em maio de 1911, além de propor dois grandes parques na área central da cidade, definia uma conexão com a região oeste, a partir do projeto de um novo bairro, o Pacaembu. Mas por se tratar de um vale, a ocupação ficava difícil, pelas restrições impostas pelo Código de 1886. Desta forma a City propõe para prefeitura uma substancial alteração na legislação de arruamentos, que foi aprovada em 26 de março de 1913 (Lei nº. 1666) e propondo algumas inovações nos parâmetros para os novos arruamentos, como ruas e quarteiros com formato curvo e conexão viária dos novos arruamentos com os já existentes.

Além desses dispositivos, a lei definia também a forma de apresentação dos projetos, em escala 1:1000, contendo perfis transversais e longitudinais, movimentação de terra necessária para os nivelamentos, declives, utilização de marcos de ferro de 20,00 m em 20,00 m para os alinhamentos. Dessa

forma ficava mais fácil compreender e quantificar os volumes de terra a serem manejados, o montante de desapropriações, os custos de urbanização e de infraestrutura necessários. Uma novidade técnica, advinda não só da experiência dos técnicos da City, mas sobretudo da presença dos engenheiros municipais à frente da Diretora de Obras.

### **A PRESENÇA DE BARRY PARKER EM SÃO PAULO E SUA CONTRIBUIÇÃO PARA A APROVAÇÃO DA NOVA LEI DOS ARRUAMENTOS DE 1923**

As dificuldades da City ainda persistiam ao longo dos anos 1910, para a implantação de seus empreendimentos. Em 1917, para tentar superar esses impasses, contrata para uma estadia de dois meses em São Paulo, o arquiteto inglês Barry Parker, para auxiliar a empresa no desenvolvimento de seus projetos.

Parker era, juntamente com Raymond Unwin, um dos pioneiros do movimento *Garden City* inglês. Juntamente com seu socio Raymond Unwin, projetou a primeira cidade-jardim inglesa – Letchworth – em 1904 e o subúrbio-jardim de Hampstead, em 1907.

A sua vivência com um novo modo de pensar e projetar a cidade - valorizando os espaços públicos generosos, o verde abundante e lotes amplos com casas implantadas em boa distância das divisas – traz para São Paulo a concepção de um modelo urbanístico, bastante distinto de nossa tradição, onde dominavam os lotes estreitos e profundos e as construções alinhadas às divisas.

Esse modelo adotado por Parker poderia ser uma boa alternativa para os impasses vividos pela Cia City. Pois um modelo similar já começava a adquirir certa ressonância entre as abastadas classes de cafeicultores e industriais paulistas, com o sucesso de bairros higiênicos e mais segregados, como Campos Elíseos, Paulista e Higienópolis. Eram loteamentos onde predominavam lotes de grandes dimensões e com normativas de uso e ocupação, que definiam recuos frontais e laterais e uso exclusivamente residencial e unifamiliar. Desta forma esses locais eram dominados por amplas áreas livres nos lotes que

abrigavam vegetação de porte, que se somava à arborização pública ao longo das alamedas onde se localizavam.

Ao chegar em São Paulo em 1917, Barry Parker veio com a missão de solucionar o projeto para a área do Pacaembu, assim como para desenvolver a implementação do projeto do Jardim América, uma área distante do centro da cidade, mais que se mostrava promissora devido ao fato de ser uma área plana e próxima do bairro da Vila América, (situado entre as atuais Av. Paulista e a rua Estados Unidos), que começava a se valorizar. O tempo prolongado que acaba permanecendo em São Paulo (2 anos) é também dedicado a trabalhar, juntamente com Victor Freire, para a modernização da legislação de arruamentos.

Baseando-se não só em sua experiência profissional pregressa, como sobretudo em trabalhos anteriores de Freire, Parker passa a defender abertamente a necessidade de flexibilizar o padrão das novas vias em São Paulo. Segundo ele, a legislação em vigor, de 1913 era muito limitadora, pois obrigava todas as ruas terem uma largura padrão (16,00 m), quadras com dimensões mínimas de 60 mts em cada lado e declividades máximas das ruas de 8%. Tais condicionantes dificultavam o projeto e ocupação de loteamentos em áreas de grande declividade. Sobretudo no caso do Pacaembu, um vale, com previsão de ocupação residencial e tráfego restrito nas ruas, pois de âmbito local.

Segundo ele, as ruas de 16,00 m, abertas em relevo acidentado, como nas encostas do Pacaembu, implicariam em enorme movimentação de terra, altos custos de urbanização, ineficiente aproveitamento dos lotes e grande desnível entre as cotas de um mesmo lote. Por outro lado, se ao invés de se projetar uma rua de 16,00 m, se projetasse duas ruas de 8 metros, seguindo as curvas de nível e permitindo a construção somente em um dos lados da rua, o resultado seria bem superior.

## **A LEI DOS ARRUAMENTOS DE 1923 E O ADVENTO DE UMA NOVA FORMA URBANA PARA A CIDADE: O CASO DO BAIRRO DO PACAEMBU.**

Após o retorno de Parker para a Inglaterra, em janeiro de 1919, o processo de revisão dos parâmetros definidos pela lei 1666, de 1913 continuou, conduzido por Victor Freire.

Em 1920, o professor, engenheiro-arquiteto e urbanista Luiz Ignacio Romeiro de Anhaia Mello, colega da Politécnica de Freire e naquele momento exercendo o seu mandato como vereador da cidade de São Paulo, apresenta, com base nos estudos de Freire e da Diretoria de Obras Municipais, um projeto na Câmara (Projeto nº. 30, de 29 de maio) onde propõe uma atualização dos parâmetros da Lei dos Arruamentos de 1913, permitindo, dentre outras inovações, a adoção de ruas de 8,00 m, a permissão de ruas curvas e de quarteirões com medidas livres, dependendo do traçado urbanístico.

O processo de tramitação deste projeto foi longo, mas culminou com a aprovação, três anos depois de uma nova lei, que ficou conhecida também como nova Lei dos Arruamentos (Lei n. 2611, de 20/06/1923).

Ao final, esta lei veio atender às demandas da City, pois definiu diversas categorias de vias, com distintas larguras cada, possibilitando a implantação nos projetos de bairros residenciais, de vias de largura de 8,00 m para ruas de caráter local, adoção de praças de retorno, de reentrâncias para alargamento de vias, de praças de remate de ruas e *culs de sac* em sítios de forte declividade, desde que complementadas com passagem para pedestres em comunicação com o lado oposto, dentre outras inovações. Enfim, parâmetros que passaram a ser utilizados amplamente nos projetos da City.

Desta forma, a lei 2611 veio viabilizar o segundo projeto para o bairro do Pacaembu, que foi reelaborado depois pelo engenheiro Dodd e que foi reapresentada à Câmara Municipal em 1925, tendo obtido aprovação final em 1927. (Ils. 3 e 4)





Il. 3: Planta do bairro do Pacaembu, produto da lei dos arriamentos de 1923. Notar a distinção do traçado viário em relação aos bairros circundantes (Higienópolis e Perdizes), elaborados sob a normativa de 1886.

Fonte: Acervo da Cia City.

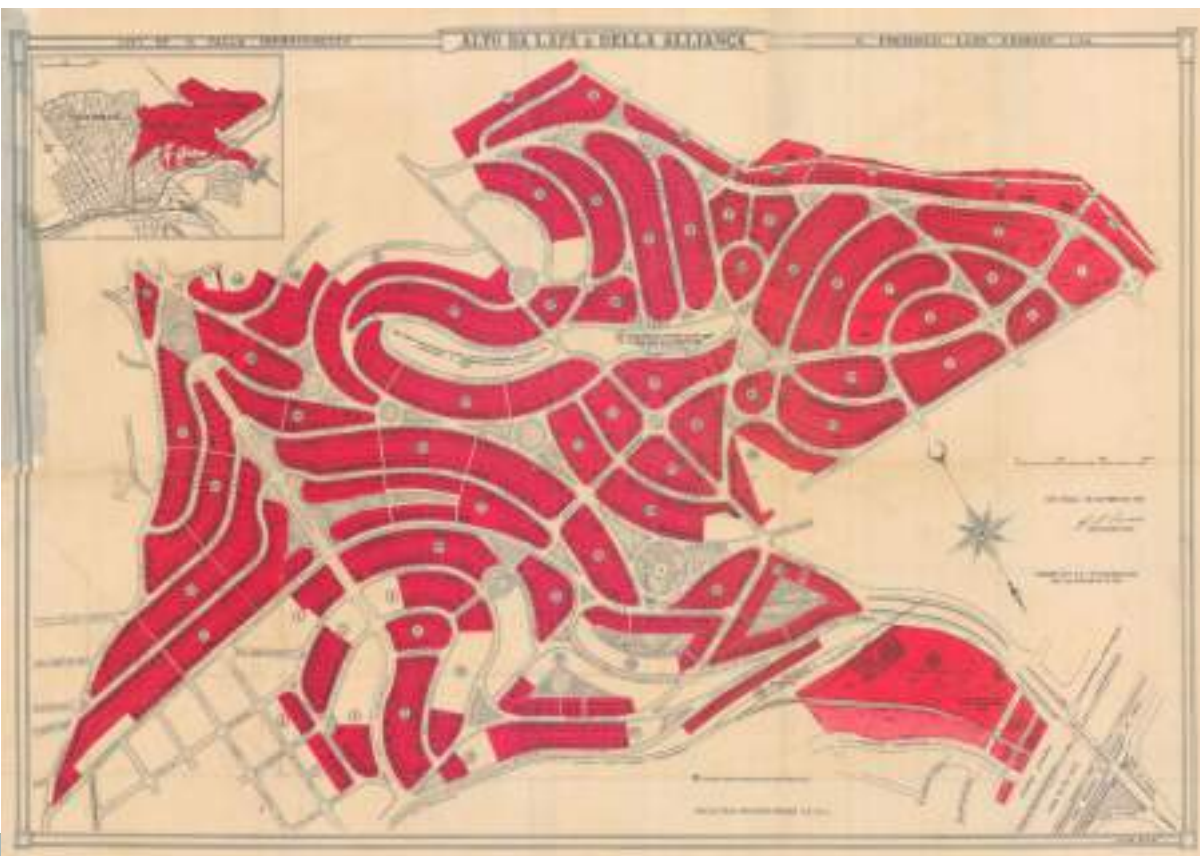




Il. 4: Sistema viário do bairro ainda recém aberto. No centro da foto, o fundo do vale onde seria construído o estádio. No canto inferior direito, o trecho final da Av. Paulista no encontro com a Av. Angélica.

Fonte: Acervo da Cia City.

Com a aprovação da Lei 2611, além do bairro do Pacaembu, outros empreendimentos da City foram implementados, cabendo destacar os projetos excepcionais (cujas diretrizes tinham sido elaborados anteriormente por Barry Parker) relativos aos loteamentos do Alto da Lapa e Bela Aliança, onde se conseguiu tirar o melhor partido urbanístico permitido por esse dispositivo normativo. Uma nova forma urbana começa a se delinear, com esse novo padrão de desenho para o sistema viário e forma dos quarteirões. (Il. 5)



Il. 5: Planta do Alto da Lapa e Bela Aliança, bairros projetados e implantados na zona oeste da cidade, a partir da década de 1930.  
Fonte: Acervo da Cia City.

Para a cidade como um todo, a lei 2.611 veio possibilitar um melhor aproveitamento para ocupação das centenas de micro-bacias que compõem o território da cidade, de forma a definir traçados viários seguindo as curvas de nível, minimizando assim grandes cortes e movimentos de terra no momento da implementação do empreendimento.

Além dos bairros-jardim projetados pela City, podemos citar outros que seguiram o mesmo padrão urbanístico: Jardim Europa (projeto por Hipólito Gustavo Pujol Junior em 1922 (para o proprietário da chácara, Manuel Garcia da Silva em parceria com a família Klabin-Lafer), Jardim Paulistano (Projeto de 1925, do empreendedor Jorge Mahfuz), Sumaré (projeto de 1928 da Sociedade Paulista de Terrenos e Construções Sumaré Ltda), Jardim da Saúde (projetado pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, que tinha trabalhado na City), e até mesmo outros semelhantes como Chácara Flora (Projeto de 1924), Interlagos (Projeto de Louis Romero Sanson e Alfred Agache), Cidade-Jardim, Jardim Guedala e Paineiras do Morumbi, todos eles locais com grande área de cobertura vegetal em seus projetos originais.

O Pacaembu, assim como outros bairros-jardim na cidade de São Paulo, tornaram-se, com o decorrer do tempo, locais com excepcional qualidade ambiental. Este fato foi possível de acontecer por conta de diversos fatores:

1. Do ponto de vista urbanístico, por seu projeto de desenho urbano, que adotava novos paradigmas para o parcelamento das quadras, traçado das ruas e concepção dos espaços públicos, que se expressavam de variadas formas:

- a pela largura do sistema viário, permitindo a existência, nos passeios, de canteiros e faixas arborizadas em frente aos lotes.
- b pela criação de amplas áreas destinadas a praças e instalação de equipamentos públicos.
- c pela criação de amplas áreas destinadas a praças e instalação de equipamentos públicos.

2. Pela adoção, nas áreas internas dos lotes, de reduzidas taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento, de forma a garantir a existência de pelo menos 50% da área privativa dos lotes para espaços livres (em grande parte destinadas a áreas permeáveis e com cobertura vegetal). Requisitos essas constantes na escritura, tornando-a de aplicação obrigatória, expressa também na forma de recuos da edificação em relação às divisas, pela impossibilidade de desmembramento e obrigatoriedade de uso estritamente residencial.
3. Pela incorporação de infraestruturas públicas desde o empreendimento inicial, como a oferta de ruas pavimentadas, iluminação pública, arborização, rede de abastecimento de água e gás, drenagem e linhas de ônibus.

Esses motivos fizeram com que esses bairros, com o decorrer dos anos, se tornassem os locais com melhor qualidade ambiental da cidade, devido à sua alta densidade arbórea e reduzida densidade de ocupação, contribuindo para amenizar as ilhas de calor da capital paulista. Nos anos 1970, o zoneamento implantado (Lei 7.805, de 01/11/1972) corroborou este fato, consolidando esses locais como zonas exclusivamente residenciais e na década de 80 algumas dessas áreas foram objeto de proteção pelo patrimônio histórico.

Os atributos ambientais desses bairros ensejaram também uma distinta forma de apropriação dos espaços de uso comum, favorecendo o encontro e a integração entre seus moradores. A generosidade dos passeios ao longo das vias de trânsito local, a arborização densa que se incentiva nas ruas e lotes e a baixa taxa de ocupação das construções, aliada a outros dispositivos de integração, como a permeabilidade, com utilização de cercas-vivas na divisa de lotes e espaços de uso comum, permitiram uma maior integração entre a comunidade, sendo esses fatores apontados como os precursores do conceito de unidade de vizinhança, um paradigma que seria depois adotado pelo urbanismo modernista.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, C. R. M. *Barry Parker: um arquiteto inglês na cidade de São Paulo*. Tese de Doutorado não publicada. Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- BOUVARD, J.A. A. Relatório apresentado ao Prefeito Municipal, sr. Raymundo Duprat processo nº 26221/11 (Câmara Municipal de São Paulo, Brrasil), 1911.
- CIA CITY. *Documentos técnicos de Barry Parker*. Arquivo da Cia City. (Pasta GG 092).
- COSTA, O. F. *Presença e permanência do ideário cidade-jardim em São Paulo: o bairro do Pacaembú*. Dissertação de Mestrado. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2014.
- D'ELBOUX, R.M. *Joseph-Antoine Bouvard no Brasil*. Os melhoramentos de São Paulo e a criação da Companhia City: ações interligadas” Tese de Doutorado. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2015.
- FREIRE, V. S. A cidade salubre In: *Revista Polytechnica*, nº.8, 1914. (p. 320-354).
- KAWAI, C.. *Os loteamentos de traçado orgânico no município de São Paulo na primeira metade do século XX*. Dissertação de Mestrado não publicada. São Paulo, Brasil, 2000.
- MEMORIAL técnico do bairro do Pacaembu. *Cia City*. São Paulo: Arquivo da Câmara Municipal de São Paulo, 1913.
- PARKER, B. Two Years in Brazil In: *Garden Cities and Town Planning Magazine* no. 8, 1919. (p. 143-151).
- RELATÓRIO do Prefeito Raymundo da Silva Duprat apresentado á Câmara Municipal de São Paulo, 1911. Vanorden, São Paulo: Vanorden, 1912.
- SIMÕES JR., J. G.. *Anhangabaú: história e urbanismo*. São Paulo: Senac/Imprensa Oficial, 1909.
- \_\_\_\_\_. Os projetos para o bairro do Pacaembu e o debate urbanístico em São Paulo In: *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*. nº. 2, 2016. <http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/2016.2%20Sim%C3%B5es>, acesso em 10.out.2022.
- STEINKE, R. *Ruas curvas versus ruas retas: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira*. Maringá: UEM, Maringá, 2007.
- TELLES, F. T. S. *Vias Públicas: Secção de Obras d'O Estado de São Paulo*, São Paulo, 1918.
- UNWIN, R. *Town Planning in Practice: an introduction to the art to designing cities and suburbs* Unwin, London, 1909.

# OS RIOS E A FORMA URBANA EM CIDADES DO OESTE PAULISTA

NORMA REGINA TRUPPEL CONSTANTINO<sup>1</sup>  
ANTONIO ARNOT QUEIROZ CRESPO<sup>2</sup>  
ANNA MARIA GALVÃO CARNEIRO LYRA<sup>3</sup>  
JESSICA TELLES ZANATELI<sup>4</sup>

norma.rt.constantino@unesp.br  
antonio.arnot@unesp.br  
anna.lyra@unesp.br  
jessica.telles@unesp.br

## RESUMO ABSTRACT

A formação das cidades no Oeste Paulista no final do século XIX e início do século XX deu-se pela abertura das zonas pioneiras.

A conquista desse território resultou da busca de novas terras para o plantio do café, sendo essa expansão cafeeira seguida de perto pela ampliação da rede ferroviária. Entre os objetivos gerais almejados pela pesquisa desenvolvida, estão o de analisar a paisagem das cidades de Birigui, Araçatuba e Jaú, utilizando as chaves de leitura referenciadas por Besse (2014), a fim de verificar como a morfologia do território e as práticas de seus habitantes moldaram, articularam e referenciaram os rios, um patrimônio natural que, historicamente, foi fundamental para a conformação dos núcleos urbanos. Os procedimentos metodológicos compreenderam o levantamento da bibliografia pertinente ao tema e à história da formação das cidades, levantamento fotográfico e percursos de observação ao longo dos córregos e rios nos centros urbanos. Os resultados puderam ser avaliados pela análise do material levantado e sistematizado. Ao longo da pesquisa constatou-se que apesar da importância histórica dos complexos ferroviários e dos cursos d'água para as cidades pesquisadas, o abandono no qual se encontram atualmente configura uma paisagem fisicamente degradada e ausente da memória da população.

**Palavras-chave:** forma urbana, rios urbanos, paisagem e memória.

*The rivers and the urban form in cities of the west of São Paulo*

*The formation of cities in western São Paulo at the end of the 19th and early 20th centuries occurred through the opening of the pioneer zones. The conquest of this territory resulted from the search for new land for coffee planting, and this coffee expansion was closely followed by the expansion of the railway network. Among the general objectives desired by the research developed are to analyze the landscape of the cities of Birigui, Araçatuba and Jaú, using the reading keys referenced by Besse (2014), in order to verify how the morphology of the territory and the practices of its inhabitants shaped, articulated and referenced the rivers, a natural heritage that, historically, was fundamental for the conformation of urban centers. The methodological procedures comprised the survey of the bibliography pertinent to the theme and history of the formation of cities, photographic survey and observation routes along streams and rivers in urban centers. The results could be evaluated by analyzing the material raised and systematized. Throughout the research, it was found that despite the historical importance of railway complexes and watercourses for the cities surveyed, the abandonment in which they are currently in a physically degraded landscape and absent from the memory of the population.*

**Keywords:** urban form, urban rivers, landscape and memory.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, Mestre em Planejamento Urbano e Regional, Doutora em Arquitetura e Urbanismo (USP).

<sup>2</sup> Arquiteto e Urbanista, Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), Universidade de São Paulo.

<sup>3</sup> Gestora Ambiental e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), UNESP.

<sup>4</sup> Arquiteta e Urbanista e Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGARQ), UNESP.

## **A FORMAÇÃO DAS CIDADES NO OESTE**

Paulista no final do século XIX e início do século XX deu-se pela abertura das zonas pioneiras. A conquista desse território resultou da busca de novas terras para o plantio do café, sendo essa expansão cafeeira seguida de perto pela ampliação da rede ferroviária. A questão da terra teve grande influência na forma do território, enquanto a cultura do café alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica do Estado, a rede ferroviária atuou como meio de organização do território, determinando o traçado dos lotes e as fundações urbanas. Para Monbeig (1984, p. 390) a *mola propulsora da marcha para o oeste residiu no tenaz desejo do ganho.*



A lucratividade era proveniente da colonização, da atividade imobiliária, e da oportunidade de o fundador tornar-se popular e aumentar seu prestígio político. Mas, se por um lado a uniformidade das condições naturais leva àquilo que Monbeig (1984) chama de monotonia da paisagem urbana, que faz com que se repita em todas a mesma planta geométrica, própria às cidades novas, por outro lado, é o próprio autor que esclarece que são as circunstâncias históricas de fundação que impõem modificações na disposição da trama urbana.

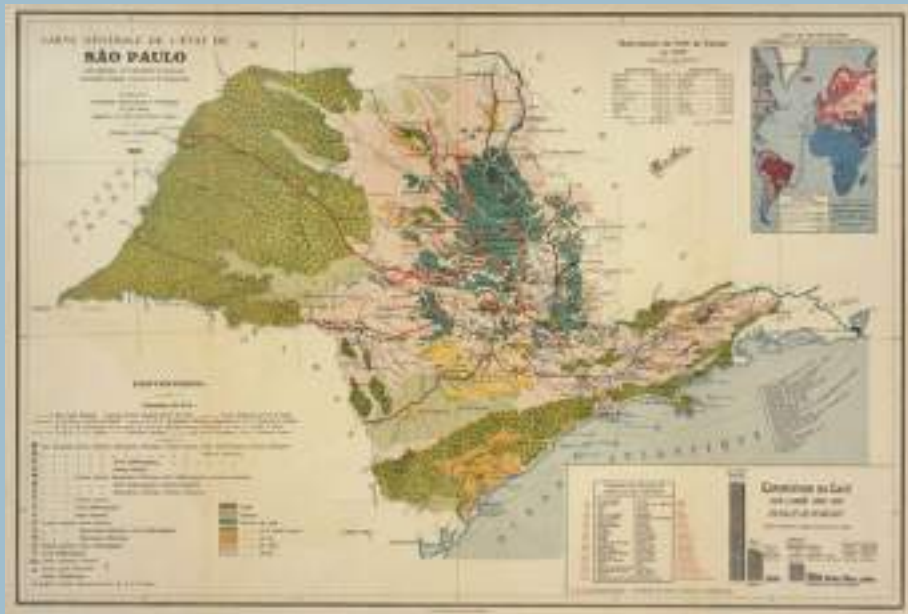
Neste sentido, *ler a paisagem é extrair os modos de organização do espaço* (BESSE, 2014, p. 31). O mesmo autor indica cinco chaves de leitura da paisagem que coexistem no pensamento contemporâneo. Sendo assim, a paisagem é uma representação cultural e social, podendo ser lida como um texto a ser decifrado, constituindo um palimpsesto construído através das experiências passadas, determinadas por questões econômicas, religiosas, técnicas ou políticas. A trama e sua interação intersticial no encontro com o ambiente constitui o primeiro passo para interpretar a cidade como mosaico urbano, *un palimpsesto de múltiples intervenciones y superposiciones de diferente naturaleza* (COLAUTTI, 2006, p. 46).

A legenda “Terras desconhecidas habitadas por índios” permaneceu nos mapas de São Paulo elaborados até princípios do século XX, quando se iniciaram as expedições de reconhecimento da região, a fim de obter maiores conhecimentos sobre a grande área que ainda não havia sido desbravada, além de verificar a possibilidade de navegação em alguns rios. Esses reconhecimentos, feitos principalmente pela Comissão Geográfica e Geológica do Estado, demonstraram a existência de solos férteis e de possibilidades de penetração e de povoamento.

A grande frente de conquista do Oeste que ocorre no início do século XX e que teve por objetivo a busca de novas áreas para o plantio do café no oeste do Estado de São Paulo, compreendia áreas oriundas da derrubada de matas, portanto de solo virgem sob o ponto de vista agrícola, proporcionada pela política de interiorização ferroviária destacando-se a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) que chega no território na primeira década. Na



Il. 1 observa-se o mapa, publicado em 1910 (em francês) pela Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, elaborado no exato período em que se dava a implantação da ferrovia e demonstra na mancha verde amarelada, à esquerda, a área de matas ainda existentes naquele momento no oeste paulista. Ao centro, as áreas em tonalidade verde escuro são aquelas ocupadas pelas culturas do café já consolidadas.



Il. 1: Mapa do Estado de São Paulo, Comissão Geográfica e Geológica, 1910.  
Fonte: Gonçalves, 1998.

A forma dessa conquista da zona denominada pioneira a partir do binômio café – ferrovia, que se caracterizava na busca de terras cultiváveis para o café, de acordo com Monbeig (1984, p. 104) levou à implantação de linhas férreas (tanto em divisores de água quanto em fundos de vale), detalhe importante para a análise dos processos de gênese das cidades do oeste e noroeste do Estado, entre as quais Araçatuba, Birigui e Jaú. Matos concorda que *o café alterou a fisionomia física, humana, social, cultural e econômica do Estado, criando paisagens próprias, balizando o povoamento, fazendo nascer cidades, abrindo zonas pioneiras* (MATOS, 1990, p. 56).

A paisagem também pode ser lida como um território fabricado e habitado. Nesse sentido,

a paisagem é uma obra coletiva das sociedades que transformam o substrato natural, conforme os costumes e as práticas desenvolvidas por um grupo de pessoas em determinado lugar. O caráter de lugar atribuído a cada uma das cidades ocorre a partir do ordenamento específico dos elementos sobre o território (BESSE, 2014, p. 26).

A fundação de patrimônios é uma prática antiga no Brasil, e passou a ser um negócio lucrativo, assim como um fator de controle político, devido a quatro importantes fatores: a existência em abundância de terras férteis e desocupadas, a expansão da cafeicultura, a presença de uma classe média rural e o desenvolvimento de uma rede viária baseada no transporte ferroviário.

Os patrimônios constituíam porções de terra cedidas por um senhor, ou por vários vizinhos, para servir de moradia e de meio de subsistência a quem desejasse morar de forma gregária e voltada para certas atividades ou que tivessem, no fundo, outro tipo de relacionamento de trabalho ou de troca com os doadores (MARX, 1991, p. 38).

Até o final do século XIX, a abertura de um patrimônio era um ato de caráter religioso, como no caso de Jaú. Uma porção de terra particular era doada à igreja sendo ali construída uma capela a qual, para que obtivesse a licença

para ser construída, deveria atender às exigências da instituição religiosa. No século XX o patrimônio religioso dá lugar ao patrimônio leigo. Os fundadores desses patrimônios, que muitas vezes eram fazendeiros, se encarregavam do loteamento, da venda e das despesas da construção, como o traçado das ruas e as canalizações de águas, ou então, criavam um conselho de cidade entre os primeiros compradores, aos quais entregava a preço muito baixo o patrimônio e, em troca, os encarregava de lotear e promover as benfeitorias necessárias (DEFFONTAINES, 1944).

Araçatuba foi efetivamente um exemplo de povoado inicialmente considerado um patrimônio, no ano de 1908, quando da chegada da linha da NOB. *A ferrovia alcança Araçatuba em 1908 e somente parte em direção à próxima cidade, Guararapes, em 1930* (SILVA, 2003, p. 150). Esse período de não continuidade das obras de aproximadamente vinte anos serviu para consolidar o patrimônio através da elaboração de uma primeira proposta projetual de autoria do engenheiro funcionário da NOB, Dr. Carthier, em 1912, a convite do administrador Vicente Franco. Até essa ocasião os colonizadores foram construindo alguns barracões em madeira e pequenas residências ao longo da ferrovia ou no entorno da estação, incluindo um Largo, onde é atualmente a praça Rui Barbosa, sem a rigidez de um arruamento definido, tendo o projeto sido recebido inclusive com *descaso da pequeníssima população do lugar* (PINHEIRO, BODESTEIN, 1997, p. 96).

Já Birigui se formou a partir do loteamento feito pela Companhia Colonizadora de Terras e Madeira de São Paulo. Essa foi responsável pela consolidação da cidade em questão, com o intuito de demarcar e comercializar terras para plantio, tendo como principal público alvo os imigrantes. Segundo Ghirardello (2002), foi o engenheiro Theodoro Augusto Graser o responsável pelo traçado de malha em xadrez ainda existente no centro do município. O mesmo autor relata que as cidades procuravam se consolidar nas proximidades de cursos d'água. O núcleo urbano inicial da cidade seguiu essa diretriz, sendo construída a estação ferroviária de alvenaria e as primeiras residências nos arredores do córrego Biriguizinho.

Os patrimônios fundados por essas companhias eram normalmente melhores equipados, pois as companhias detinham mais recursos do que os fundadores individuais, podendo assim contratar profissionais especializados para elaborar o traçado urbano e bancar serviços de infraestrutura. Porém, quanto maior o investimento feito, maiores eram os preços dos lotes.

É importante observar que a Grande Crise Capitalista de 1929 contribuiu para o crescimento das companhias colonizadoras pois, uma vez que acarretou uma crise cafeeira aqui no Brasil, os fazendeiros tiveram que encontrar alternativas de investimentos para aplicar os capitais que vinham sendo acumulados e multiplicados, e a venda de terras se apresentava como uma fonte de recursos menos incerta e mais rendosa.

Observa-se na construção das paisagens das cidades analisadas que o território nem sempre se desenvolveu em harmonia com a natureza, uma vez que foi consideravelmente devastado pela ação humana (MONBEIG, 1984). Os trilhos foram implantados junto aos espigões ou próximos aos córregos, sempre buscando cotas acessíveis e que não necessitassem de grandes intervenções ou infraestruturas, como pontes, bueiros, aterros ou transposições, causando conflitos como o assoreamento do leito e a destruição da mata ciliar.

A paisagem também pode ser lida como um projeto, outra chave de leitura apontada por Besse (2014), considerando as intervenções humanas aplicadas às diferentes configurações naturais existentes. Isso se deve às diversas interpretações e práticas culturais contidas nas variadas paisagens. O autor defende ainda que a intervenção deve ser realizada com a paisagem, e não na paisagem, ou seja, não deve ser alheia ao meio em que se aplica. É possível ver que esta prática errônea tem causado diversos problemas que parecem ser inerentes às cidades, mas que poderiam ser erradicados ou minimizados, respeitando as características do sítio.

Para Leite a paisagem *revela uma dimensão de projeto implícita no ato de ordenar objetos sobre o território segundo certos princípios* (LEITE, 1998, p. 3) econômicos, políticos ou sociais, ao mesmo tempo em que possibilita

criar lugares, lembrando que *a estrutura de um lugar contém o espírito desse lugar*, o que possibilita revelar sua identidade. Nesse sentido a autora afirma que a paisagem é *simultaneamente processo e produto, estrutura e espírito*.

Uma paisagem construída pelo homem compreende a reunião de objetos pertencentes a várias escalas de apreensão, objetos que tanto revelam os significados inerentes à vida cotidiana dos lugares, quanto comportam-se como pontos focais que enfatizam a intenção aglutinadora envolvida na construção do território, na transformação cultural da natureza em paisagem (*Idem*).

Entre os objetivos gerais almejados pela pesquisa desenvolvida, estão o de analisar a paisagem das cidades de Birigui, Araçatuba e Jaú, utilizando as chaves de leitura referenciadas por Besse (2014), a fim de verificar como a morfologia do território e as práticas de seus habitantes moldaram, articularam e referenciaram os rios, um patrimônio natural que, historicamente, foi fundamental para a conformação dos núcleos urbanos. Os procedimentos metodológicos compreenderam o levantamento da bibliografia pertinente ao tema e à história da formação das cidades, levantamento fotográfico e percursos de observação ao longo dos córregos e rios nos centros urbanos e sistematização dos dados coletados.

O tecido urbano foi considerado como variável dependente dos rios. As cidades tiveram os rios como importante fator de sua fixação. Ao constarmos que a atividade humana se inscreve no solo e o transforma, verifica-se que a organização espacial da paisagem traduz uma forma de organização da sociedade (BESSE, 2014). Muitas cidades, como Jaú, Birigui e Araçatuba, foram criadas próximas aos cursos d'água, e os traçados dispostos a partir da estação ferroviária.

Rego e Meneguetti afirmam: *que chama a atenção no desenho de uma cidade é a sua tessitura, a trama dos seus elementos* (REGO, MENEGUETTI, 2011). Segundo os autores, *o tecido urbano é configurado pelo sistema viário, pelo padrão do parcelamento do solo, pela aglomeração e pelo isolamento das edificações assim como pelos espaços livres* (*Idem*, p. 125). Esses elementos

devem ser considerados como organismos constantemente em atividade e em transformação. Portanto, as características físicas têm influência no modo de como é visualizado o rio. Nesse sentido, constatou-se que apesar da importância histórica dos complexos ferroviários e dos cursos d'água para as cidades pesquisadas, o abandono no qual se encontram atualmente configura uma paisagem fisicamente degradada e ausente da memória da população.

## OS RIOS E A GÊNESE DAS CIDADES

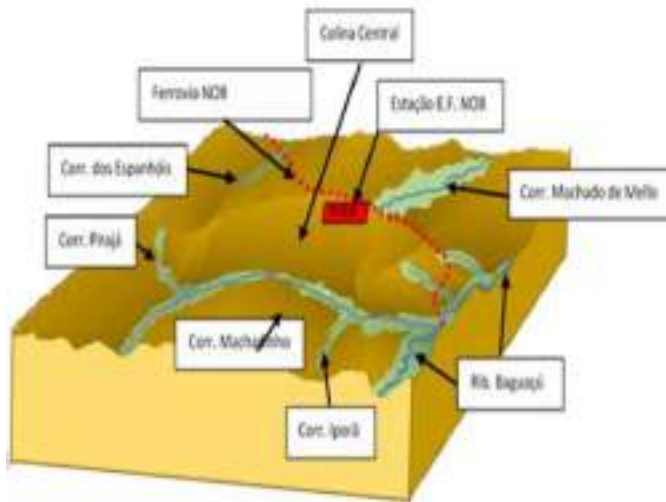
O encontro entre a quadrícula com os rios e córregos produzem singularidades estruturantes, acentuadas pela disposição das linhas férreas, muitas vezes implantadas paralelamente aos rios, tirando partido da topografia mais plana, o que gera muitas vezes, situações críticas e interstícios urbanos.

### Araçatuba e os rios

Para uma compreensão do sítio onde se desenvolveu a cidade de Araçatuba, observa-se na Ilustração 2 um bloco-diagrama em que se consegue entender a conformação do relevo do sítio, composto por uma colina central, onde se situa a estação ferroviária da EFNOB, o traçado inicial do leito da ferrovia (hoje desativado), o ribeirão Baguaçu à direita com seus afluentes, em especial o córrego do Machadinho, definidor de um dos vales que contornam a colina central, sendo o referido ribeirão afluente do rio Tietê.

Também se verifica que em outra bacia hidrográfica, limitando a colina central ao norte, o córrego Machado de Melo apresenta volume bastante reduzido e segue paralelamente ao ribeirão Baguaçu, sendo também afluente do rio Tietê. Essa bacia, entretanto, apresenta uma característica muito peculiar – sua declividade é de apenas 0,1% - o que promoveu uma área brejosa sedimentar moldando a base da colina central ao Norte. No seu topo se concentrou a primeira formação urbana, com a estação ferroviária (NOB), o largo e a incipiente urbanização que, embora importante para a paisagem urbana, seguirá provocando conflitos em relação à drenagem até na atualidade.

O leito ferroviário de início seguiu um serpenteado complexo a fim de seguir os planos de nível que evitasse muitas interferências para os trilhos,



Il. 2: Bloco-diagrama do sítio urbano de Araçatuba.  
 Fonte: Perfil elaborado pelos Autores, baseado em BARBOSA, 1978, p. 106, 2022.

entretanto essa conformação, além de aumentar a extensão linear da ferrovia, diminuía a velocidade da composição em função da existência de muitas curvas.

O primeiro traçado da ferrovia inicialmente implantado tinha por objetivo alcançar o rio Paraná seguindo o leito do rio Tietê, mas, mesmo funcionando, foi substituído em 1920 pelo novo desvio, que seguiu pelos espigões deixando as áreas baixas das margens do Tietê, como pode ser observado na Ilustração 3.

A partir daí, para fugir aos altos espigões, a estrada percorreu as regiões baixas que margeavam o rio Tietê, já identificadas por Lutz (sanitarista Adolpho Lutz) como uma das principais zonas malarígenas do Estado. Com a chegada da ferrovia e de uma população sem imunidade, tornaram-se ainda mais violentos os surtos da doença. Nos anos 1920, os diretores da Noroeste teriam de desviar aquele trecho da ferrovia, tamanho o número de mortos entre trabalhadores e usuários dos trens (BENCHIMOL, SILVA, 2008, inserção nossa).



Il. 3: Cartas cadastrais do rio Tietê no município de Araçatuba-SP, com marcamos limites

Fonte: IGGSP – 1967, com intervenção dos Autores, s/escala, 2022.

A EFNOB implantou seus trilhos utilizando-se de pouca tecnologia para sua construção *resultando em um percurso longo e sinuoso, buscando poucos cortes e aterros. As extensas esplanadas que continham as estações foram implantadas à meia encosta de cursos d'água* (GHIRARDELLO, 2002, p.221). Essa forma de implantar o leito é o que foi observado quando da construção do trecho inicial em Araçatuba – seguindo as curvas de nível – num trajeto plano, porém sinuoso ao extremo, tanto que foi posteriormente alterado pela EFNOB.

### **Birigui e os rios**

Analisando a paisagem como uma representação social e cultural e como um território produzido pelas sociedades na sua história (BESSE, 2014), observa-se que o córrego Biriguizinho sempre esteve atrelado à história de Birigui. Birigui faz parte de uma rede de cidades implantadas na primeira metade do século XX no Estado de São Paulo.

A primeira companhia loteadora que atuou na região da Noroeste foi a The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company (Companhia Colonizadora de Terras e Madeira de São Paulo) que parcelava terras devolutas e as vendia em lotes. Seu público alvo era formado pelos imigrantes, especialmente aqueles



chegados ao Brasil há alguns anos e que tivessem conseguido economizar algum capital (CONSTANTINO, 2010). Essa empresa foi responsável pela comercialização de um amplo território localizado na região abrangendo três grandes propriedades: a fazenda Baixotes, Baguassú e Jangada. Os locais em que essas propriedades estavam localizadas deram posteriormente origem a alguns dos atuais municípios da região, como Birigui.

O objetivo maior das companhias colonizadoras era obter um rápido retorno do investimento feito e a venda de terras tornou-se uma fonte de recursos menos incerta e mais rendosa, minimizando custos com terraplanagem e infra estrutura simultaneamente à maximização de utilização do espaço. A lucratividade provinha da atividade imobiliária e o poder de controle político local.

Sendo por muitos anos uma chave de clareira, aberta pelos trilhos da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), o início da urbanização de Birigui-SP se deu pela Companhia Colonizadora. Na Ilustração 4 observa-se a importância dos rios na subdivisão dos lotes.



Il. 4: Mapa da Companhia de Colonização de Terras e Madeira de São Paulo.

Fonte: <http://robertoclarkmeuavo.com.br/capas.html>, com intervenção dos Autores, 2022.

A industrialização trouxe a erradicação da mata ciliar, a canalização dos cursos d'água e o tamponamento das nascentes no meio urbano. Atualmente, o crescimento mal planejado fez com que a área sofra sobrecarga ao ter que escoar praticamente toda a água pluvial da cidade, culminando em enchentes, perdas patrimoniais, inviabilidade de circulação e predisposição às diversas doenças. A dicotomia entre os fatores fluviais e os urbanos têm causado drásticas alterações na estrutura ambiental do rio.

A ilustração 5 demonstra a relação do córrego Biriguizinho com a cidade. Os espaços residuais ao longo dos leitos ribeirinhos promovem a agregação de identidade, funções e possibilidades de transformações. Um atributo físico importante é a conectividade das águas com o urbano em diversas escalas (COSTA, 2006). Para a autora, águas visíveis e com acesso público amplificam seu papel social e cultural, recebem uso coletivo e reafirmam a identificação da sociedade com o bem natural. Recentemente em 2021, em um trecho ainda não encurralado pelas construções e as vias asfaltadas, foi criado um parque linear com o intuito de preservar esse trecho do córrego.

### Jaú e os rios

A relação entre os rios e a cidade de Jaú vem desde a época das monções. Em torno de 1722, os bandeirantes paulistas percorriam novos caminhos, explorando, através das águas dos rios paulistas, tendo como destino as minas descobertas em Mato Grosso, de modo a evitar o difícil percurso por Minas Gerais (TEIXEIRA, 1900). As expedições fluviais, chamadas monções, continuaram ao longo do século percorrendo as águas do rio Tietê, resultando na paragem, em suas margens, de alguns colonos paulistas. Conforme demonstra Sebastião Teixeira, em sua obra clássica *Jahu em 1900*, a colônia de Potunduva, (atual distrito do município de Jaú) surgiu nesse contexto, em um belo cenário visual, uma paisagem encantadora, segundo o autor. Ainda de acordo com Teixeira, temos que os terrenos às margens do rio Tietê, normalmente lodosos e atoladiços, são naquela localidade secos e férteis, perfeitamente cultiváveis (*Idem*).



II. 5: Curso do córrego Biriguzinho, destacando áreas de convívio público.  
 Fonte: *Google Maps*, foto do Arquivo de Birigui e fotos dos autores, com intervenção dos Autores, 2022.

Entretanto, os primeiros bandeirantes que chegaram nestas terras não foram os primeiros homens a habitá-las. Teixeira (1900) apresenta uma carta escrita em 22 de maio de 1820 por Antonio da Silva Leite, então capitão-mor de Porto Feliz, mencionando que a ocupação do lugar “seçou por consequência a venda e exportação dos gêneros coloniaes de potunduva, e porisso dezampararam os colonos aquéla paragem fértil, porem emfestada de selvagens (*Idem*, p. 4). Os referidos “selvagens”, índios que habitavam este território antes da chegada dos colonizadores, eram os chamados *kaingangs*, etnia pertencente ao tronco linguístico Macro-Jê (JUNIOR, REZENDE, 2021). Potunduva, mesmo com a ocupação de pioneiros, iria passar por um novo período sem povoamento.

Em meados de 1830, uma década mais tarde da desocupação relatada em Potunduva, chegou em Jaú seu primeiro habitante branco, o criminoso Antonio Dutra que, sendo um foragido de Araraquara, atravessou o rio Jacaré-Pepira e estabeleceu-se próximo à margem do rio Jaú, para onde traria sua família (TEIXEIRA, 1900). Devido à terra fértil e às águas repletas do jaú, nome Tupi dado à um dos maiores peixes de água doce do Brasil, rapidamente a região foi povoada, até que em 1853, reuniram-se seus habitantes para registrar a fundação de Jaú (JUNIOR, REZENDE, 2021). Naquele ano foi levantado com o nome de capella um simples rancho murado e coberto com folhas de palmeira, em um ponto elevado do sítio, situado ao lado esquerdo da Figueira.

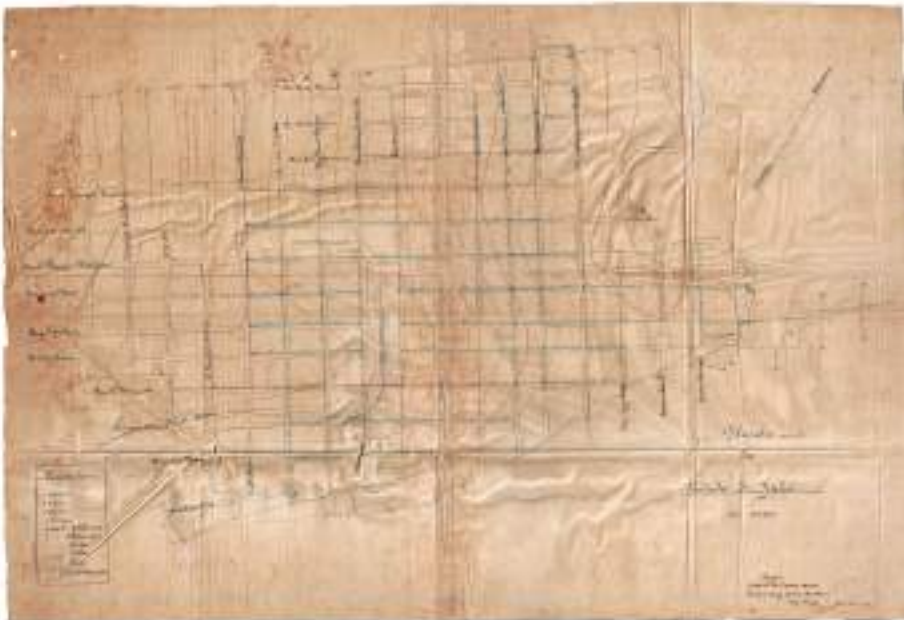
Jaú do córrego da Figueira, onde em 1888 foi construída a igreja Matriz de Jaú (TEIXEIRA, 1900). Neste cenário, o autor descreve como se deu o início do núcleo urbano:

Fixada em 40 alqueires ou 96.90' hectares a área do patrimonio do povoado, doaram o respectivo terreno, em parte eguaes, Francisco Gomes Botão e tenente Manoel Joaquim Lopes. O Padre Joaquim Feliciano de Amorim Cigar, primeiro parochado do Jahú, e o Capitão José Ribeiro de Camargo, juntos, promoveram a demarcação ou alinhamento das ruas, serviço tão bem executado que hoje vemos todas as nossas ruas cruzando-se em um xadrez perfeito (*Idem*, p. 28).

Assim, podemos observar o caso de Jaú conforme a descrição de Marx (1991) sobre as cidades fundadas a partir de um patrimônio religioso, em que o arruamento se iniciava com a doação do terreno para a igreja, onde a capela, futura matriz, é referência do traçado como polo irradiador, sendo disposta no ponto mais alto, onde o núcleo do desenho urbano segue sequência em alinhamentos retilíneos a partir do centro religioso.

Entre o divisor de águas ou a estrada de ferro e o fundo de vale ou o abastecimento de água, quadras regulares descem suavemente exibindo casarões que anunciam a república que apontam para o novo mundo industrial (MARX, 1980, p. 36).

O traçado típico que configurou paisagem usual no oeste paulista, pode ser observado na planta da cidade de Jaú, desenhada pelo engenheiro civil Luiz Gomes dos Reis, em 20 de fevereiro de 1912. (Il. 6)



Il. 6: Planta de Jahu, 1912.

Fonte: Acervo Municipal de Jaú.

Com sua frente voltada para o rio Jaú, a igreja matriz situa-se entre a parte alta da cidade e o fundo de vale. Em seu entorno, quadras ortogonais com cerca de 90,00 m x 90,00 m constituem núcleo urbano, com exceção da linha de quadras situadas entre a Rua Lourenço Prado e a Rua Visconde do Rio Branco (paralelas ao rio Jaú), e da linha de quadras entre a Rua Edgard Ferraz e Rua Major Prado (transversais ao rio Jaú).

Conforme observado por Sebastião Teixeira em 1900 e demonstrado na planta, nesta linha de quadras situam-se seis largos: Estação, Municipal, Matriz, Jardim, Republica e São Sebastião, o que, segundo o autor *prejudica a estethica da cidade. Entretanto, desaparecida a nudez delles pela arborisação que ora se faz, torna-se-á mais pitoresca e bella a nossa cidade* (TEIXEIRA, 1900, p. 32).

Fato curioso que, ainda na primeira década de 1900, o rio Jaú, situado nos limites do núcleo urbano na época, foi instituído como marco zero para a numeração dos edifícios da cidade pelo então prefeito Constantino Gonçalves Fraga. Por esse motivo, com a expansão da cidade para o outro lado do rio, ao cruzar o curso d'água as ruas receberam outra denominação, iniciando deste lado a numeração a partir da margem direita do rio Jaú. Assim, a cidade cresceu em ambos os lados do rio, e hoje o fundo de vale corta ao meio a área urbana.

Principalmente na segunda metade do séc. XIX as alterações no uso do solo foram intensificadas com a expansão do cultivo do café na região da bacia do rio Jaú, encontrando-se suas matas ciliares cada vez mais desmatadas (JUNIOR, REZENDE, 2021). Assim, a cultura cafeeira seguiu em expansão até a década de 1950, quando, influenciada pelos impactos da crise de 1929, passou a ser substituída pela cana-de-açúcar, que predominou a partir da década de 1980.

Dessa forma, as áreas urbanas mais que dobraram devido ao êxodo rural resultante das mudanças nas relações de trabalho no campo com a substituição do café pela cultura canavieira (SILVA, 2015).



Com a expansão da cidade e a especulação da terra urbana, a pressão da urbanização sobre o rio Jaú e seus afluentes seguiu se intensificando ao longo do séc. XIX. Assim, intervenções no trecho urbano do rio promoveram mudanças em seu traçado, como a retificação de seus meandros realizada na década de 1960, prática corrente na época, para urbanizar fundos de vale e “eliminar” o extravasamento de rios urbanos, como podemos observar tal solução estrutural em Birigui.

Já em Araçatuba a retificação rasgou o tecido urbano, cortando quadras e subindo para cotas mais altas o leito ferroviário, permanecendo, entretanto, o trecho da esplanada sem alteração. (Il. 8)

Em Jaú a alteração do traçado do rio promoveu alterações em seu fluxo, intensificando problemas já existentes de inundação na região de jusante, agravados também pela intensa impermeabilização do solo, provocada pelo processo de urbanização (JUNIOR, REZENDE, 2021).

Na Ilustração 7 podemos observar a alteração realizada no traçado do rio, assim como algumas fotos históricas do trecho que mostram a relação do rio Jaú com a cidade e seus habitantes. Assim, a preservação do rio Jaú e seus recursos naturais foi desconsiderada ao longo da história da cidade, tendo suas margens desmatadas, reduzidas e degradadas, e os processos naturais desprezados, sendo as áreas verdes consideradas apenas como ação de embelezamento, muito distante de serem compreendidas como base fundamental para a infraestrutura.

Conforme observa Besse, a paisagem ocupa, na atualidade, *um lugar crucial nas preocupações sociais e políticas pela qualidade dos quadros de vida oferecidos às populações, em relação aos questionamentos sobre a identidade dos lugares, sobre a governança dos territórios ou, ainda, sobre a proteção dos meios naturais* (2014, p. 7).

Desta forma, a paisagem se configura marcada pelo distanciamento entre o ser humano e o meio natural na construção do espaço, resultando em degradação, ameaça à biodiversidade e catástrofes cada vez mais frequentes,

Il. 7: Mapa de Jaú, ocupação central, rio Jaú e fotos antigas arquivadas.  
 Fonte: *Google Earth* e fotos da Biblioteca Municipal de Jaú, alterado pelos Autores, 2022.



**Rua Sete de Setembro**  
 (12.02.1922).



**Rua Quintino Bocaiuva**  
 (27.01.1929).



**Rua Tenente Lopes**  
 (27.01.1974).



**Pescador**  
 (Século XX).



**Queda da ponte**  
 (12.02.1922).



**Rua Tenente Lopes**  
 (27.01.1929).



**Pescaria**  
 (1974).



**Rio Jaú**  
 (c. 1970).



como a inundação ocorrida em janeiro de 2022 na cidade de Jaú, atingindo cerca de 500 famílias e provocando uma morte. O peixe Jaú não é mais encontrado na região.

## O COMPLEXO FERROVIÁRIO E AS CIDADES DE ARAÇATUBA, BIRIGUI E JAÚ

A ocupação urbana inicial de Araçatuba, citado por Barbosa teve *o sítio inicial, primitivo, entre os trilhos da EFNOB e o Córrego Machado de Melo* (BARBOSA, 1978, p. 34). Desse ponto situado no lado direito da linha férrea, dista do referido córrego (brejoso) aproximadamente trezentos a quatrocentos metros em linha reta. (Il. 8)

Por certo, a presença de água e terras húmicas e férteis fizeram esta primeira escolha porque os homens se estabeleceram para o aproveitamento da terra, cultivando o solo. No entanto, é transposta de imediato esta primeira área e o sítio inicial propriamente dito, em torno do qual o crescimento citadino teve lugar, fica à margem esquerda da ferrovia (no sentido Bauru – Mato Grosso) (BARBOSA, 1978, p. 34).

Na Ilustração 8, a mancha mais escura localizada ao Norte mostra a primeira fase de desenvolvimento do patrimônio separado pelo leito da ferrovia NOB, podendo-se notar a proximidade dela à área de várzea sinalizada em verde que envolve o córrego Machado de Melo, não permitindo à época, sua ocupação urbana, fato destacado pela memorialista araçatubense Odette Costa Bodstein: *Entre 1.912 e 1.916, o patrimônio de Araçatuba vê aumentar o numero de casas construídas e vê o começo de seu comércio, embora incipiente* (PINHEIRO, BODSTEIN, 1997, p. 115).

Já havia o traçado do patrimônio, centrado na então Praça Cristiano Olsen, hoje Praça Rui Barbosa. A expressão “Patrimônio” significava um lugar onde se desenvolvia a pequena vila. E esta começou a ser dividida pelos trilhos em parte de “lá” e parte de “cá” (PINHEIRO, BODESTEIN, 1997, p. 115).

Il. 8: Mapa de Araçatuba, destacando a ocupação os cursos d'água, e os trechos desativados das linhas ferroviárias.  
 Fonte: *Google Earth* e fotos do arquivo municipal de Araçatuba, alterado pelos Autores, 2022.



1930



Praça Rui Barbosa (Central), 1936.

1960



Vista aérea parcial



Pátio de manobras - NOB

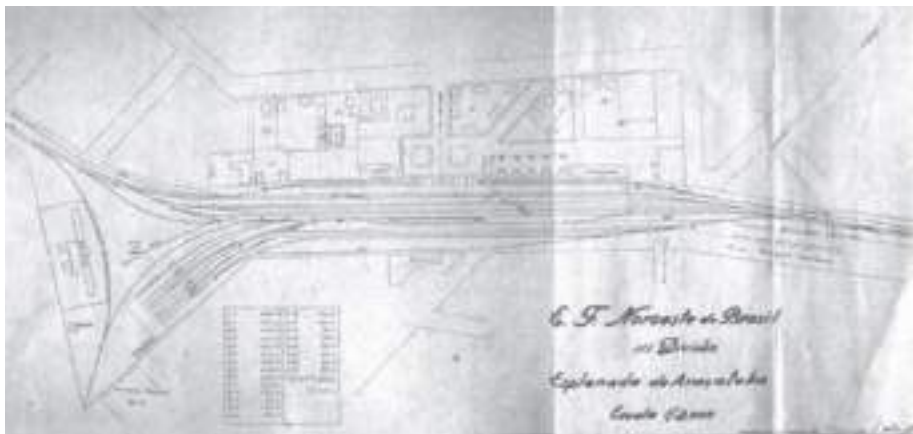
1970



Adolpho Recht, agrimensor, foi contratado em 1912 pelo prefeito de Penápolis, a cuja jurisdição o patrimônio pertencia, para *retocar os rumos, isto é, remarcar e mandar refazer os traçados das ruas e datas; enfim, refazer a planta central da futura cidade* (PINHEIRO, BODSTEIN, 1997, p. 96-97), alterando o anterior de autoria de Chartier. Ghirardello (2002) nos apresenta um documento publicado como uma nota no jornal O Tempo de Bauru em fevereiro de 1912 noticiando o trabalho do engenheiro da NOB, Dr. François Chartier como o autor da planta do Patrimônio de Araçatuba.

O desenho urbano das cidades na região da Noroeste seguia em geral o plano ortogonal, com exceção da pequena cidade de Rubiácea. Pequenas modificações no esquema ortogonal aparecem no traçado urbano de Birigui e Araçatuba, nos quais as ruas diagonais aparecem sobre o plano em xadrez. Curiosamente, estas duas cidades foram planejadas por projetistas estrangeiros mais ou menos na mesma época (SILVA, 2003, p. 151).

Na Ilustração 9 observa-se que o eixo Norte está localizado na parte inferior da planta, enquanto que as vias e a praça da estação da parte superior do desenho estão direcionadas para o Sul, para localização do leito. Ghirardello (2002) também nos apresenta a reconstituição do desenho do patrimônio a partir da linha férrea, a partir de documentos e plantas históricas obtidas junto à Prefeitura Municipal de Araçatuba. (Il. 10)



Il. 9: Esplanada de Araçatuba, 1936, feito pela EFNOB.  
Fonte: GHIRARDELLO, 2002, p. 217.



Il.10: Croquis da malha urbana inicial de Araçatuba.

Fonte: Ghirardello, 2002 p. 218. O traçado da rua paralela à ferrovia na parte superior da figura, que se inicia a partir do meio da quadra da praça central (atual rua Marechal Deodoro da Fonseca) deveria ter seguido em linha reta em conformidade com a rua do lado oposto a ela (atual rua Floriano Peixoto), inclusive porque a ferrovia nesse período seguia o traçado inicial, seguindo em direção noroeste, até a barranca do rio Tietê.

Ainda que dispondo das informações obtidas através dos memorialistas, esse desenho não incluiu a área após a linha férrea, além da esplanada da ferrovia, onde efetivamente foi o começo do patrimônio de Araçatuba. Na referida figura observa-se a peculiar formulação do desenho, buscando valorizar através de diagonais a partir da praça central sem deixar de atender à simplicidade do traçado ortogonal, presente na maior parte das cidades implantadas a partir da expansão ferroviária no estado de São Paulo.

O traçado da rua paralela à ferrovia na parte superior da figura, que se inicia a partir do meio da quadra da praça central (atual rua Marechal Deodoro da Fonseca) deveria ter seguido em linha reta em conformidade com a rua do lado oposto a ela (atual rua Floriano Peixoto), inclusive porque a ferrovia nesse período seguia o traçado inicial, seguindo em direção noroeste, até a barranca do rio Tietê.

Com o crescimento inicial da Vila de Jahu no século XIX, as matas virgens foram cedendo lugar à ruralização da terra roxa no entorno da cidade. A marcha dos cafezais para o oeste paulista contribuiu para a expansão da cultura cafeeira em Jaú, tendo como marco a chegada da linha férrea na cidade em 1887, ou seja, trinta e quatro anos após sua fundação.

Sebastião Teixeira (1900) destaca que a chegada do trem aproximou Jaú dos centros urbanos vizinhos, facilitando a entrada de mercadorias e contribuindo para o crescimento econômico, especialmente para a expansão da cultura e exportação do café, além de facilitar a chegada de imigrantes estrangeiros, o que aumentou a população e crescimento da cidade. Ao descrever a posição geográfica da estação de trem, entretanto, Teixeira observa a dificuldade do crescimento urbano na parte alta da cidade devido à localização da estação:

Na parte superior da estrada de ferro a collina vae perdendo a sua declividade, tornando-se esta quase nulla e imperceptivel em uma grande extensão. Esse local, que poderemos chamar – a parte plana da cidade, oferece todas as condições de um excelente ponto de habitação: alto, perfeitamente sadio e muito fresco, pois

é constantemente batido pela aragem sul. Entretanto são ahi raras as edificações devido exclusivamente á estrada de ferro, que separando a cidade em duas regiões, intercepta completamente o transito de tres das principaes ruas longitudinaes. Esse facto tem demonstrado o grande inconveniente da collocação da estação ferrea no local em que se acha a necessidade de sua remoção [...] (TEIXEIRA, 1900, p. 33).

De fato, como podemos observar em uma das primeiras plantas da cidade de Jaú (Ils. 11a e 11b), a linha férrea “invadia” a cidade até a estação, diferentemente dos patrimônios fundados com a chegada da estação, como no caso de Araçatuba. Localizada no centro da cidade, a estação de Jaú foi construída duas quadras acima da igreja matriz. Segundo Machado (2009, p. 37) a cidade de Jaú recebeu duas linhas férreas: a Linha Rio Claro em 1892 (antes denominada Estrada de Ferro São Carlos do Pinhal) e a Linha Douradense, por volta de 1900. A estação situava-se na parte oeste do patrimônio original.

O entrave ao crescimento urbano na parte alta e plana de Jaú, entretanto, seria resolvido algumas décadas mais tarde, quando, em 1941, foi inaugurada a estação nova de Jaú, substituindo a antiga. Dessa forma, a linha nova retificada, contornando a cidade ao sul, facilitou a continuidade da expansão urbana de Jaú.

Em Birigui, conforme analisado por Ghirardello (2002, p. 213), inicialmente dois vagões serviam de estação e os estabelecimentos comerciais e de serviços ficavam localizados na sua proximidade. Os técnicos da EFNOB consideravam que a “esplanada era pequena e insegura” devido à proximidade com a curva do córrego Biriguizinho e pretendiam implantar a estação em outro local. No entanto a população pressionou para que a estação fosse construída no mesmo local, sendo inaugurada em 1917. (Il. 12)





Il. 11a e 11b: Planta dos municípios de Jaú, Itapuí e Pederneiras e recorte da Planta de Jaú, s/ data.

Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal de Jaú.



Il. 12: Planta de Birigui com a localização da estação.

Fonte: Ghirardello, 2002, Desenho com intervenção dos Autores.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As cidades do oeste paulista criadas até o início de século XX, estavam localizadas no até então denominado “sertão desconhecido”. Com as plantações de café expandindo-se e a chegada das ferrovias na região, aumentou a especulação sobre as terras, observando-se a presença de empresas colonizadoras e de grandes fazendeiros, assim como o aumento no número de vilas, povoações e cidades.

Até hoje é possível observar nas cidades, traços de seu passado. As lembranças têm assento nas pedras da cidade que enquanto permanecem, sustentam a memória. Quando *os lugares desaparecem, são substituídos, renovados, esta ligação se desarticula mas permanece em nós como carência* (BOSI, 1983, p. 362).

Tanto em Jaú, patrimônio religioso fundado antes da chegada da linha férrea, como em Birigui e Araçatuba, a máquina a vapor proporcionou a expansão e loteamento das terras. Se fez necessária a subdivisão de terrenos administráveis individualmente para trazer moradores e agricultores para então catapultar o crescimento urbano.

Birigui teve como loteadora uma companhia colonizadora. O intuito principal era o lucro. Foi se expandindo e teve sua diretriz urbana modificada pela nova gestão no início da década de 1960 e pela intensificação da industrialização, que já era no nível nacional. De forma semelhante em Jaú e Araçatuba, o poder público passou a se preocupar em aproveitar cada pedaço de solo que fosse possível, acarretando na retificação e canalização de córregos urbanos e modificando drasticamente a paisagem e o seu uso por parte da população. Isso trouxe diversos problemas que culminaram nas ocupações irregulares sem a consideração das importantíssimas áreas de APP (Áreas de Preservação Permanente), na impermeabilização de solo, na ausência de um plano de drenagem pluvial condizente com o porte da cidade, implicando nas enchentes recorrentes em dias de fortes chuvas.

As consequências das diretrizes projetuais do urbanismo de hoje aplicado, prejudicaram todas as formas de vida. Se faz necessário um resgate da relação desgastada entre o homem, a natureza e o meio. Isso pode ser possibilitado por novas políticas de gestão da paisagem, revalorizando e democratizando as áreas esquecidas ehamando a população a ocupar aquilo que lhe é de direito: a cidade.

## REFERÊNCIAS

- BARBOSA, S. P. A *evolução espaço - temporal de Araçatuba*. Dissertação de Mestrado. Bauru: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras "Sagrado Coração de Jesus", 1978.
- BENCHIMOL, J. L.; SILVA, A. F.C.. Ferrovias, doenças e medicina tropical no Brasil da Primeira República In: *Revista Análise-História, ciência e saúde-Manguinhos*, nº 15(3), 2008. <http://doi.org/10.1590/S0104-59702008000300009>, acesso em 03.out.2022.
- BESSE, J. M. *O gosto do mundo: exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014.
- BOSI, E. *Memória e sociedade: lembranças dos Velhos*. São Paulo: Quetzal, 1983.
- COLAUTTI, V. Interstícios urbanos In: NASELLI, C. (Org.). *Forma urbana, lecturas y acciones en la ciudad*. Córdoba: I+P Editorial, 2006. (p. 45-66)
- CONSTANTINO, N.R.T. A estrutura agrária na formação do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista In: SALGADO, I. e BERTONI, A. (Org.). *Da construção do território ao planejamento das cidades: competências técnicas e saberes profissionais na Europa e nas Américas (1850-1930)*. São Carlos: Rima, 2010. (p. 35-49).
- COSTA, L. M. S. A. *Rios e paisagens urbanas em cidades brasileiras*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley, 2006.
- DEFFONTAINES, P. Como se constitui no Brasil a rede de cidades In: *Boletim Geográfico*. São Paulo, nº. 14, 1944. (p. 141-148), nº. 15, 1944. (p. 229-308); nº. 15, 1944. (p. 229-308).
- GHIRARDELLO, N. *A beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*. São Paulo: Unesp, 2002.
- GONÇALVES, J. M. F. *História das ferrovias do Brasil: Ferrovias paulistas*. V. II São Paulo: Sendas, 1998.
- LEITE, M. A. F. P. *Destruição ou desconstrução*. São Paulo: Hucitec, 1994.
- \_\_\_\_\_. Projeto e uso dos espaços públicos, o código e a interpretação In: OLIVEIRA, A.C.; FETRINE, Y. (Org.). *Visualidades, urbanidade, intertextualidade*. São Paulo: Hacker, 1998. (p. 65-75).
- MACHADO, G. C. M. *Inventário dos jardins de valor histórico da cidade de Jahu*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, PPGARQ, 2009.
- MARX, M. *Cidade brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.
- Marx, M. *Cidades no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.
- MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas: Pontes, 1990.

MONBEIG, P. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

PINHEIRO, C.; BODSTEIN, O. C. *História de Araçatuba*. Araçatuba, São Paulo: AAL, 2011.

REGO, R.L.; MENEGUETTI, K.S. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade *In: Acta Scientiarum*, V. 33, nº. 2, 2011. (p. 123-127). DOI: 10.4025/actascitechnol.v33i2.6196

SILVA, R. C. M. O urbanismo das novas cidades da fronteira paulista 1890-1950 *In: MACHADO, D.B.P.; PEREIRA, M.S.; SILVA, R.C.M. Urbanismo em Questão*. Rio de Janeiro: PROURB, Rio de Janeiro, 2003. (p. 147 – 171).

SILVA, K. C. da. *Análise socioambiental e econômica de inundações: Vulnerabilidade humana e natural*. Dissertação de Mestrado em Ciências da Engenharia Ambiental. São Carlos, SP: EESC – Universidade de São Carlos, 2015.

TEIXEIRA, S. Jahu em 1900, *Correio do Jahu*. Jaú, 1900.

JUNIOR, J. C. T. Venizian; Rezende, J. H. Às margens do rio Jaú: História de um rio *In: SANTOS, F.G. (Ed.) Às margens do Jahu*. Jaú: 11 Letras, 2021. (p. 97-130).

# MODELAGENS VOLUMÉTRICAS EM PLATAFORMA SIG NO ESTUDO MORFOLÓGICO E PATRIMONIAL DA ÁREA CENTRAL DO RIO DE JANEIRO

GUILHERME MEIRELLES MESQUITA DE MATTOS<sup>1</sup>  
CAROLINA BARBIERI REIS<sup>2</sup>

guilhermemeirelles@id.uff.br  
carolinabarbieri@id.uff.br

## RESUMO ABSTRACT

O artigo discorre sobre a aplicação de modelagens volumétricas digitais, desenvolvidas em plataforma SIG (Sistema de Informação Geográfica), na investigação urbanística e patrimonial da Área Central da cidade do Rio de Janeiro, e as potencialidades destas tecnologias no campo da morfologia urbana. Revelando o palimpsesto de sedimentação e sobreposição de formas no espaço urbano, o SIG emerge como aliado na investigação morfológica, permitindo a produção de modelagens volumétricas digitais interativas da cidade. Como objeto desta investigação são apresentadas modelagens da Av. Presidente Vargas, importante artéria viária da Área Central do Rio de Janeiro, cujo primeiro projeto aprovado, de 1938, é produzido simultaneamente - e com proposta incompatível - ao início das ações de preservação do antigo SPHAN (atual IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) e seu instrumento de proteção, o tombamento. Compreendido em sua dimensão urbanística, o patrimônio age como peça-chave junto às proposições urbanísticas na estruturação da cidade em sua contemporaneidade. Por meio de uma leitura comparada entre a configuração urbana existente e seus diversos projetos, as modelagens interativas retratam as múltiplas temporalidades e idealizações da avenida, elucidando o seu processo morfológico, e destacando seus legados patrimoniais e as perdas resultantes da proposta renovadora.

**Palavras-chave:** modelagem volumétrica, SIG, morfologia urbana, patrimônio, Rio de Janeiro.

**The use of volumetric modeling in GIS platform as a method of morphological and heritage study of Rio de Janeiro's Central Area**

The paper discusses the application of digital volumetric modeling, developed in a GIS (Geographic Information System) platform, in the urban and heritage research of Rio de Janeiro's Central Area, and the potential of these technologies in the field of urban morphology. Revealing the palimpsest of sedimentation and overlapping forms in urban space, GIS emerges as an ally in morphological research, allowing the production of interactive digital volumetric modeling of the city. As object of this investigation, the paper presents models of President Vargas Avenue, an important thoroughfare in Rio de Janeiro's Central Area: its first approved project, from 1938, was produced simultaneously - and with an incompatible proposal - to the beginning of heritage conservation procedures by the former SPHAN (current IPHAN). Understood in its urbanistic dimension, heritage acts as a key figure, along with urban proposals, in the structuring of the city. Through a comparative reading between the existing urban configurations and its different renewal projects, the interactive models portray the various times and idealizations for the avenue, elucidating its morphological process, and highlighting both its heritage legacies and the losses resulting from urban renovations.

**Keywords:** volumetric modeling, GIS, urban morphology, heritage, Rio de Janeiro

<sup>1</sup> Arquiteto e Urbanista (EAU-UFF, 2010), Mestre em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU-UFF, 2013), e Doutor em Urbanismo (PROURB-UFRJ, 2018). Pós-Doutorando no PPGAU-UFF.

<sup>2</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo - Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense (EAU-UFF).

### **O PRESENTE ARTIGO TEM COMO**

objetivo apresentar a aplicação de modelagens volumétricas digitais, desenvolvidas em plataforma SIG (Sistema de Informação Geográfica), na investigação urbanística e patrimonial da Área Central da cidade do Rio de Janeiro, destacando as potencialidades destas tecnologias no campo da morfologia urbana.

Neste estudo, entende-se o patrimônio edificado como um produto moldado a partir da história, em meio a um processo centrado no presente, direcionado para o futuro (HARVEY, 2008), constituindo um legado do passado a ser preservado para as próximas

gerações. Em sua dimensão urbanística, este patrimônio age como peça-chave junto aos projetos urbanos na estruturação da cidade, reconhecida como um acúmulo dos resultados tangíveis de forças que incidem sobre o espaço físico ao longo do tempo (MOUDON, 2015 [1997], p. 41). Como uma colcha de retalhos, a cidade contemporânea se estrutura por meio da sedimentação e sobreposição de formas no espaço urbano, advindas de distintos períodos morfológicos. Cada período, por sua vez, *inscreve suas formas na paisagem, parcialmente apagando os registros de tempos anteriores*, como uma espécie de “palimpsesto” (CONZEN, 2004 [1977], p. 50-51). Por meio de um processo histórico, esta forma urbana contemporânea, compósita e complexa, molda-se a partir do jogo de forças entre os agentes do desenvolvimento urbano, com suas proposições renovadoras, e as ações de salvaguarda do patrimônio, por meio dos órgãos de tutela<sup>1</sup>. Os projetos renovadores colocam sob ameaça o tecido urbano pré-existente, destacando-se dentre o conjunto, bens edificados de interesse patrimonial, ainda sem proteção oficial. Conseqüentemente, o risco da perda instiga a salvaguarda do bem pelos órgãos de tutela, cuja proteção gera modificações no projeto urbano proposto, ou até mesmo sua inviabilização.

Como objeto desta investigação, a Av. Presidente Vargas (Il. 1), importante artéria viária da Área Central do Rio de Janeiro, apresenta-se como excepcional no estudo da história urbana e da salvaguarda na cidade. O primeiro projeto aprovado para sua abertura, com o nome de prolongamento da Avenida do Mangue, é de 1938, e produzido simultaneamente – e com proposta incompatível – ao início das ações de preservação do órgão de tutela federal, o antigo SPHAN (Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), com seu instrumento de proteção, o tombamento. O projeto desconsiderava bens recém-tombados pelo SPHAN, como as Igrejas de São Pedro dos Clérigos e

<sup>1</sup> Na cidade do Rio de Janeiro, atuam os seguintes órgãos de tutela patrimonial: na esfera federal, o IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, criado em 1937 como o SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; na esfera estadual, o INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural, tendo como órgão precursor a DPHA – Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara, criada em 1964; na esfera municipal, desde 2012, o IRPH - Instituto Rio Patrimônio da Humanidade, cujas origens remontam ao antigo Departamento Geral do Patrimônio Cultural, criado em 1986.

Bom Jesus do Calvário, inaugurando os embates entre as forças da renovação e da preservação na cidade do Rio de Janeiro<sup>2</sup>.

Nesta primeira luta, os agentes do patrimônio saíram derrotados: as igrejas tiveram seu tombamento cancelado em 1943, sendo subsequentemente demolidas para inauguração do eixo viário no ano seguinte. Mas em conflitos seguintes, a salvaguarda sai vitoriosa, com as proposições urbanísticas para a avenida sendo reavaliadas, passando a contemplar os bens edificados protegidos.



Il. 1: Mapa de localização da Av. Presidente Vargas (marcada em rosa), na Área Central Carioca. Fonte: Elaborada pelos Autores, 2022.

Revelando estas sobreposições urbanas de projetos e patrimônios, o SIG emerge como aliado na investigação morfológica. Estudos prévios abordaram o emprego desse ferramental no reconhecimento dos vestígios

<sup>2</sup> Para maior aprofundamento nos embates entre a renovação e preservação na Área Central da Cidade do Rio de Janeiro, ver Mattos (2018). Em específico, sobre os conflitos gerados pelo projeto da municipalidade para a Avenida Presidente Vargas e as alternativas propostas pelo SPHAN, ver Mattos (2021).

de proposições inconclusas na cidade contemporânea (SAMPAIO, MATTOS, 2020), sublinhando a leitura facilitada dos processos urbanos com a superposição de cartografias georreferenciadas. Avançando nesta investigação, destacam-se as possibilidades desta plataforma tecnológica na produção de modelagens volumétricas digitais da cidade em suas múltiplas proposições e temporalidades, contribuindo na compreensão dos efeitos dos grandes projetos renovadores em relação ao tecido urbano existente e seu patrimônio. Devido à interface da plataforma, as modelagens desenvolvidas são interativas e navegáveis, podendo agregar em si bancos de dados que informam e detalham aspectos dos bens patrimoniais e dos projetos urbanísticos em pauta. Os estudos, por sua vez, são potencializados pela facilidade de difusão das modelagens em aplicativos web interativos.

Tendo como fio condutor o processo de transformação urbanística e de ações de salvaguarda patrimonial do entorno urbano da Av. Presidente Vargas, exploramos neste artigo a construção dessas volumetrias digitais em SIG, destacando tanto o material que embasa sua reconstituição, tais como a iconografia histórica, levantamentos cadastrais e plantas de projetos urbanísticos, quanto o resultado analítico desta modelagem, como os desenvolvimentos históricos que incidiram na estruturação contemporânea do Rio de Janeiro. Por meio de uma leitura comparada entre a configuração urbana existente e seus múltiplos projetos, essas modelagens (Il. 2) elucidam o processo morfológico da cidade, destacando seus legados patrimoniais e as perdas resultantes das propostas renovadoras.

## **POSSIBILIDADES DO SIG NA INVESTIGAÇÃO MORFOLÓGICA**

Instrumentos que integram o campo do geoprocessamento, os Sistemas de Informação Geográfica (SIG, ou GIS – Geographic Information Systems em inglês) correspondem a um conjunto de programas, equipamentos e metodologias empregados por pessoas no tratamento de dados geográficos. Segundo Pereira e Silva (2001, p. 97-98), ele é um “sistema que tem elementos computacionais”, incluindo uma plataforma que permite a organização de um



## PAISAGENS HÍBRIDAS



**CONFIGURAÇÃO  
URBANA  
DÉC. 1930**



**PROJETO  
1940-1941**



**PROJETO  
1944-1945**



**PROJETO  
1949**



**CONFIGURAÇÃO  
URBANA  
1953**



**CONFIGURAÇÃO  
URBANA  
CONTEMPORÂNEA**

Il. 2: Modelagens Volumétricas da Av. Presidente Vargas, disponíveis para consulta interativa no aplicativo web *AtlasRio* (<http://atlasrio.maps.arcgis.com>).

Fonte: Modelagens elaboradas pelos Autores, 2022.

banco de dados geográficos especializado em um suporte cartográfico digital, que reflete a representação de uma determinada realidade. Considerando o ambiente urbano, este banco de dados em plataforma SIG pode incorporar tanto dados matriciais, como ortofotos ou plantas cadastrais, quanto dados vetoriais em forma de pontos, linhas e polígonos que representam em mapa objetos físicos do mundo real, como ruas ou edificações. A estes elementos vetoriais, articulam-se atributos alfanuméricos, referentes a dados quantitativos ou qualitativos, que detalham o objeto representado. As ferramentas e potencialidades da plataforma variam conforme o software adotado para o tratamento do dado geográfico. Em nossa investigação, e no tocante referente ao presente artigo, abordamos as possibilidades da plataforma SIG desenvolvida pela empresa ESRI, por meio do *software* ArcGIS Pro.

Uma das contribuições dessa plataforma para a investigação morfológica reside na sua capacidade de compilar bases cartográficas históricas, com diferentes procedências, recortes e orientações, por meio de técnicas de georreferenciamento. O georreferenciamento das bases permite uma leitura equiparada de mapas que registram a forma urbana executada em múltiplas temporalidades, assim como seus diferentes projetos urbanísticos, auxiliando na compreensão dos processos de transformação que incidiram ao longo do tempo na configuração da cidade na contemporaneidade. Em nossa investigação dos processos morfológicos da Área Central Carioca, enfocando os embates entre as proposições urbanas e as ações de salvaguarda iniciadas a partir da década de 1930, destacamos a construção de um banco de dados georreferenciado composto por cadastros históricos da cidade do Rio de Janeiro (cedidos pelo Instituto Pereira Passos, IPP-RJ) e de plantas de seletos projetos aprovados de alinhamento e loteamento (mais conhecidos pela suas abreviaturas, respectivamente PAA e PAL, e disponibilizados online pela SMPU/Secretaria Municipal de Planejamento Urbano da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro<sup>3</sup>). Enquanto os cadastros registram a forma urbana

<sup>3</sup> Os projetos aprovados de alinhamento (PAA) e aprovados de loteamento (PAL) da cidade do Rio de Janeiro podem ser consultados por meio do link [<https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/>](https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/). Seletos projetos encontram-se georreferenciados no aplicativo *web AtlasRio – Atlas do Patrimônio Urbano da Área Central do Rio de Janeiro*, disponível no link <https://atlasrio.maps.arcgis.com>, e desenvolvido no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense.

executada, em diferentes momentos da configuração urbanística da cidade, os PAAs e PALs representam as proposições da municipalidade para o futuro do Rio de Janeiro, muitas das vezes incompatível com as idealizações dos agentes da salvaguarda.

Outro importante aporte do SIG para o estudo morfológico é a possibilidade de visualização de dados vetoriais em representação tridimensional, permitindo a produção de modelagens volumétricas digitais de cenários urbanos. Feições que representam edifícios, calçadas ou vias da cidade, ganham uma terceira dimensão, automaticamente, quando visualizadas em cenas, por meio da extrusão dos desenhos poligonais. Essa extrusão, por sua vez, pode ter como parâmetros os dados de atributo que detalham a feição poligonal. Como exemplo, destacamos uma feição que represente os edifícios em determinado contexto urbano, e cujo um dos seus atributos seja um campo que informe a altura da edificação, em metros. A plataforma SIG, em seguida, gera a visualização tridimensional em cena, utilizando os polígonos como base, e criando volumes automaticamente, tendo como altura, os dados informados para o atributo pré-determinado. Frente a essas possibilidades da plataforma, com base no banco de dados de cadastros e planos urbanísticos desenvolvido em nossos estudos, e com apoio de iconografia histórica, foi possível reconstituir volumetrias de trechos da Área Central Carioca, que representassem a sua forma executada, em mais de um recorte temporal, assim como suas diferentes proposições urbanas. Além do modelo produzido diretamente no SIG, a plataforma do ArcGIS Pro permite também a inserção de volumetrias desenvolvidas em softwares tradicionais de modelagem 3D, como o CAD e *SketchUp*. Esta interface entre diferentes programas é positiva em nossa investigação morfológica, pois possibilita que ao modelo geral sejam incorporadas volumetrias mais complexas, que representem bens patrimoniais ou elementos edificados relevantes no cenário urbano modelado, que se destacam por sua forma única na paisagem.

Um terceiro aspecto que merece ser assinalado é o potencial de difusão dos produtos desenvolvidos em SIG na *web*. West e Horswell (2018) nos informam que o SIG vem progressivamente migrando de uma plataforma centrada em *softwares* de *desktop* para ambientes online baseados em nuvem. Este é

o caso do *software* desenvolvido pela ESRI, que desde de 2012 possui seu portal de dados, o ArcGIS *Online*, permitindo que seus usuários compartilhem material desenvolvido em SIG por meio de aplicativos web customizáveis, dispensando conhecimento de *coding*. Dentre estes aplicativos, destacam-se ferramentas de narrativa histórica como os *StoryMaps*, que produzem textos multimídia que agregam mapas dinâmicos e modelagens volumétricas interativas com base em bancos de dados em SIG hospedados no portal *online* da ArcGIS.

Essas ferramentas dos *StoryMaps* foram adotadas de modo a apresentar as modelagens volumétricas desenvolvidas em nossa investigação, podendo ser consultadas online por meio de aplicativos *web*<sup>4</sup>. A seguir, detalhamos a construção destas modelagens que registram o processo morfológico da Av. Presidente Vargas, auxiliando na compreensão dos efeitos e impactos do jogo de forças entre a preservação e a renovação na configuração da Área Central Carioca.

## RECONSTRUINDO O CONTEXTO URBANO DA ÁREA CENTRAL CARIOCA NA DÉCADA DE 1930

Como ponto de partida do percurso de transformação urbanística da investigação, destacamos a modelagem volumétrica desenvolvida para registrar a configuração do entorno da atual Av. Presidente Vargas, na década de 1930 conforme indica a ilustração 3. No seu trecho inicial, das imediações da Igreja da Candelária até o Campo de Santana (bens tombados pelo SPHAN em 1938), a avenida substituiria o tecido urbano ao longo das antigas ruas General Câmara e São Pedro. Para além do Campo de Santana, que seria parcialmente arrasado, o eixo viário proposto seguia o alinhamento do Canal do Mangue, obra de infraestrutura construída em meados do século XIX, que permitiu a drenagem do antigo Mangal de São Diogo, e subsequente

<sup>4</sup> Essas modelagens digitais interativas integram o no aplicativo *web AtlasRio - Atlas do Patrimônio Urbano da Área Central do Rio de Janeiro*, disponível no link <https://arcg.is/1eeTO90>. Também podem ser acessadas por meio do aplicativo próprio intitulado *Modelagens Volumétricas do Projeto da Av. Presidente Vargas*, disponível pelo link <https://arcg.is/150DOf1>. As modelagens interativas também permeiam a narrativa dinâmica intitulada *O projeto da Av. Presidente Vargas e as ações de salvaguarda no seu entorno*, desenvolvida em *StoryMap* do ArcGIS *Online*, e disponível pelo link <https://arcg.is/mvmqLO>.



Il. 3: Modelagem Volumétrica registrando o entorno da atual Av. Presidente Vargas na década de 1930, disponível para consulta interativa no aplicativo *web AtlasRio* (<<http://atlasrio.maps.arcgis.com>>).

Fonte: Modelagem elaborada pelos Autores, 2022.

ocupação do bairro da Cidade Nova. Em ambos os trechos, o tecido urbano existente era caracterizado por vias estreitas, conformando quarteirões com lotes longilíneos ocupados por edificações de baixo gabarito, como casas térreas e sobrados. (Ils. 4a, 4b e 4c)

Para representar essa ambiência urbana característica na modelagem volumétrica, adotou-se o traçado viário e a estrutura dos lotes urbanos apresentadas na planta cadastral da cidade publicada em 1935, e produzida com base em fotografias aéreas de 1928. As alturas das edificações, por sua vez, foram definidas com base em múltiplas fotografias aéreas da Área Central Carioca (Il. 3), dentre elas registros: de Jorge Kfuri, *circa* 1921, disponíveis no acervo do Instituto Moreira Salles; do avião S.H. Holland, de 1930, disponíveis na Biblioteca Nacional Digital; e de múltiplas procedências no acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e disponibilizadas pela Brasileira Fotográfica, datadas de 1930 a 1941.



Il. 4a, 4b e 4c: Iconografia utilizada para embasar a construção da modelagem volumétrica que apresenta a configuração urbana na década de 1930. De cima para baixo: fotografia de Jorge Kfuri, circa 1921; fotografia de S.H. Holland, de 1930, focando a Igreja da Candelária; e fotografia de autoria anônima, registrando o Canal do Mangue.

Fonte: Instituto Moreira Salles; Biblioteca Nacional Digital, icon855566; e Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

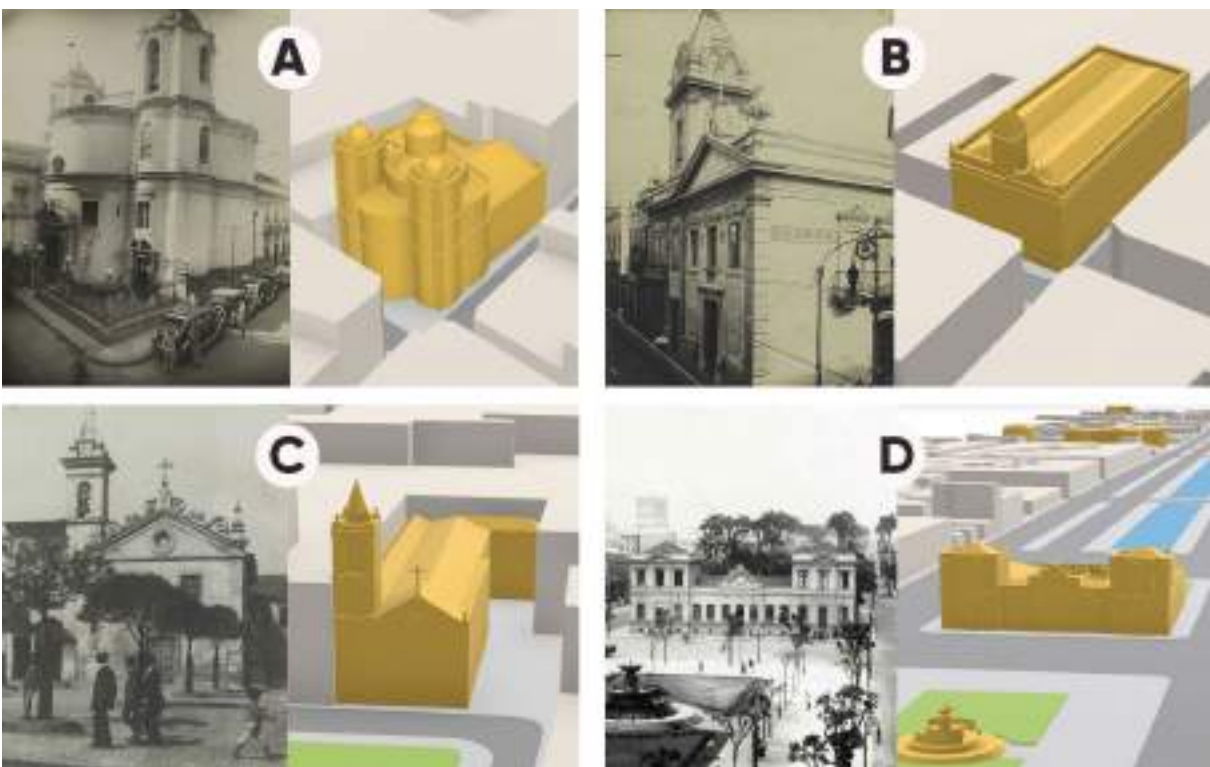
Assumiu-se, portanto, a produção de uma modelagem conjectural e compósita para registrar esse trecho da cidade antes do início das obras para execução da Av. Presidente Vargas. Com base nas fotografias aéreas, identificou-se a quantidade de pavimentos de cada construção no trecho analisado. No caso das casas térreas e sobrados tradicionais, arbitrou-se um pé-direito de 4,50 m para cada pavimento. Para construções modernas, e mais verticalizadas, foram definidos pés-direitos de 3,00 m por pavimento. Para as construções não contempladas pela iconografia foram utilizadas as alturas dos lotes adjacentes que figuravam nos registros fotográficos.



Em meio a massa homogênea do tecido urbano de baixo gabarito, destacam-se edificações excepcionais. Dentre elas, arquiteturas monumentais dos séculos precedentes, tombadas pelo SPHAN em 1938, como a Igreja de Nossa Senhora da Candelária e a antiga Casa da Moeda (atual Arquivo Nacional). Assim como edificações relevantes na estrutura urbana, mas ainda sem proteção à época. Para estes exemplares, cujas formas se sobressaem do conjunto, as volumetrias foram modeladas no software *SketchUp*, e posteriormente incluídas na modelagem em SIG. Devido as possibilidades da plataforma, estas volumetrias agregam dados de atributo que podem ser interativamente consultadas, informando detalhes da edificação, como data e esfera de tombamento para imóveis atualmente protegidos, e breves notícias históricas de bens que foram demolidos, e não mais figuram na paisagem urbana contemporânea.

No caso dos bens tombados que não resistiram à ameaça da Av. Presidente Vargas, elencam-se as Igrejas do Bom Jesus do Calvário e de São Pedro dos Clérigos (Il. 5A), esta última constituindo um significativo exemplar da arquitetura colonial barroca, com planta elíptica e fachada curva. No tocante aos bens sem proteção, destacam-se outras construções religiosas, como a Igreja de Nossa Senhora da Conceição (Il. 5B) e a Igreja de São Domingos (Il. 5C), assim como o edifício da Escola Benjamin Constant (Il. 5D) na antiga Praça Onze de Junho. Para produção destas volumetrias, foram utilizados os perímetros das edificações com base na planta cadastral de 1935, e reconstituídas suas fachadas esquematicamente a partir de fotografias de Augusto Malta, disponibilizadas na Biblioteca Nacional Digital. Outro interessante exemplar arquitetônico que desapareceu com a Av. Presidente Vargas foi o Palácio da Prefeitura (Il. 6A), reformado na década de 1930 com acréscimo de pavimentos, conforme registros de Uriel Malta disponíveis no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Outros bens edificados que merecem destaque nesta modelagem da década de 1930, são os edifícios originais da Estação Ferroviária D. Pedro II (construída em 1858) e do Ministério da Guerra (com pavilhões erguidos no início do século XX). As edificações que figuram neste modelo (Il. 6B e 6C) foram substituídas por novas arquiteturas verticalizadas que foram incorporadas à proposta urbanística da Av. Presidente Vargas.

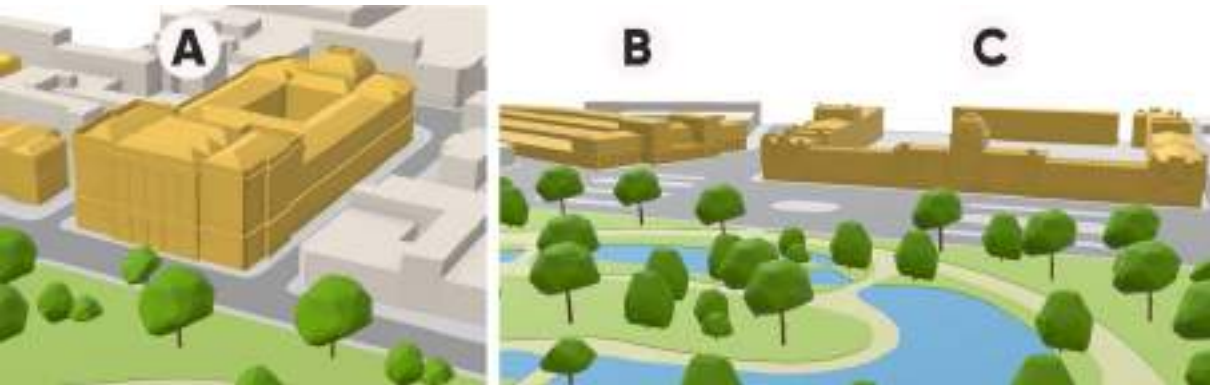


Il. 5: Exemplos de volumetrias de bens demolidos para abertura da Av. Presidente Vargas, registrados em fotografias de Augusto Malta. **A)** Igreja de São Pedro dos Clérigos; **B)** Igreja de Nossa Senhora da Conceição, **C)** Igreja de São Domingos; **D)** Escola Benjamin Constant na Praça Onze de Junho.

Fontes: Modelagens elaboradas pelos Autores; Fotografias: Biblioteca Nacional Digital- icon1329304, icon1329302, icon1329305 e icon1411486.

Casos peculiares registrados na modelagem ocorrem para edificações que sofreram reformas, modificando sua forma aparente. Um destes é o edifício do Banco do Brasil, atualmente ocupado pelo seu Centro Cultural. Na modelagem em questão, figura-se este edifício em sua ambiência original, com dois pavimentos, que seria reformado no final da década de 1930, e incorporado ao projeto da Av. Presidente Vargas. Outro exemplar também contemplado pelo projeto da avenida, e aqui apresentado em sua fisionomia original, é a Igreja de Santana, modelada a partir do registro de S. H. Holland datado de 1930 (Il. 7), e reformada no início da década seguinte.





Il. 6: Detalhes da modelagem registrando o entorno do Campo de Santana, na década de 1930. **A)** Palácio da Prefeitura; **B)** Estação Pedro II; **C)** Ministério da Guerra.

Fonte: Modelagens elaboradas pelos Autores, 2022.



Il. 7: Igreja de Santana, antes de sua reforma. À esquerda, fotografia de S.H. Holland; à direita, sua modelagem volumétrica.

Fontes: Modelagem elaborada pelos Autores/Fotografia: Biblioteca Nacional Digital, icon855567.

## MODELANDO AS IDEALIZAÇÕES PARA A AV. PRESIDENTE VARGAS

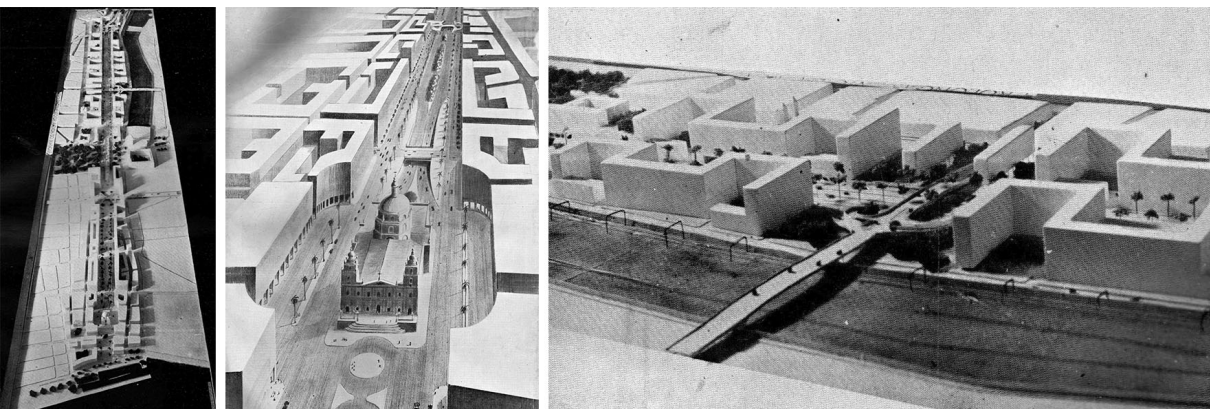
No contexto político do Estado Novo (1937-1945), regime autoritário do então presidente Getúlio Vargas, os planos urbanísticos desenvolvidos pela Comissão do Plano da Cidade, órgão municipal criado para revisar as propostas do arquivado Plano Agache (1927-1930)<sup>5</sup>, buscavam conferir uma nova imagem para a então capital federal do Brasil, contrapondo a

<sup>5</sup> Plano de remodelação, extensão e embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro, desenvolvido pelo urbanista francês Alfred Agache entre os anos 1927 e 1930. O plano foi engavetado logo após sua entrega, em virtude das mudanças no cenário político nacional com a Revolução de 1930, e a ascensão de Getúlio Vargas à presidência. Suas propostas foram retomadas, com revisões, pela Comissão do Plano da Cidade, instituída em 1937, no regime do Estado Novo.

ambiência colonial que caracterizava a Área Central Carioca na década de 1930. Propunham um centro remodelado, composto por amplas avenidas destinadas ao tráfego de veículos, ladeadas por edificações modernas verticalizadas. Em meio a essas grandes renovações, figuravam os planos para o prolongamento da Av. do Mangue, brevemente intitulada de Av. 10 de Novembro (data do golpe do Estado Novo), e posteriormente estabelecida, com nome definitivo de Av. Presidente Vargas, em homenagem ao chefe do poder executivo. Longe de ser uma proposta unitária, a obra viária executada e seu loteamento adjacente são o resultado de uma sobreposição de sucessivos projetos urbanísticos. Entre 1938 e 1949, destacam-se, ao menos quatro distintas proposições, as quais apresentamos a seguir.

O primeiro destes projetos foi o aprovado em setembro de 1938, e apresentado em parte no PAA nº 3.022, que registra o alinhamento previsto para o prolongamento da Av. do Mangue no trecho contido entre as imediações da Igreja da Candelária e o Campo de Santana. Essa proposta seria melhor compreendida em maquetes apresentadas na *XI Feira Internacional de Amostras*, em outubro do mesmo ano, cujas imagens (Il. 8) foram veiculadas em artigo da Revista Municipal de Engenharia (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1938, p. 27-28). Incorporando a Igreja da Candelária em meio às suas faixas carroçáveis, a avenida previa dois tipos de urbanização distintos: no seu trecho inicial, as edificações verticalizadas comporiam quarteirões fechados com vazios internos; no seu trecho final, ao longo do bairro da Cidade Nova, os blocos edificadas comporiam quadras abertas, seguindo os moldes da *Ville Radieuse* de Le Corbusier, com seus *redents*. As maquetes também incorporam os projetos coetâneos para a nova Estação Ferroviária Pedro II, e do Palácio Duque de Caxias, nova sede do Ministério da Guerra. Essa ideia geral seria repercutida nos projetos urbanísticos subsequentes.

A proposta foi revisada, incluindo projeto de loteamento, por meio do PAA nº 3.481 e do PAL nº 5.972, aprovados pelo Decreto Municipal nº 6.896 de 28 de dezembro de 1940, registrando as intenções urbanísticas para o trecho da avenida que se estendia até a Praça Onze de Junho. Anexo ao decreto, constam pranchas que apresentam cortes transversais do eixo viário, detalhando o gabarito e os parâmetros construtivos para as novas edificações

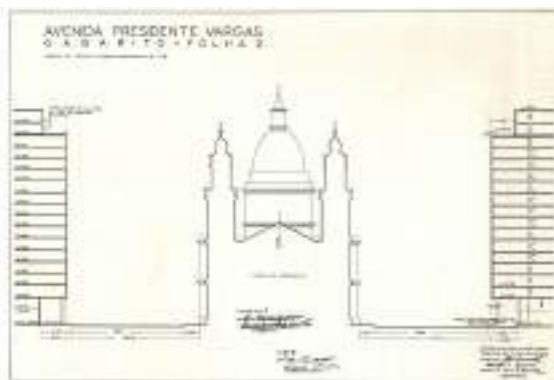


Il. 8: Maquetes e ilustrações do projeto do prolongamento da Av. do Mangue, apresentadas na XI Feira Internacional de Amostras.

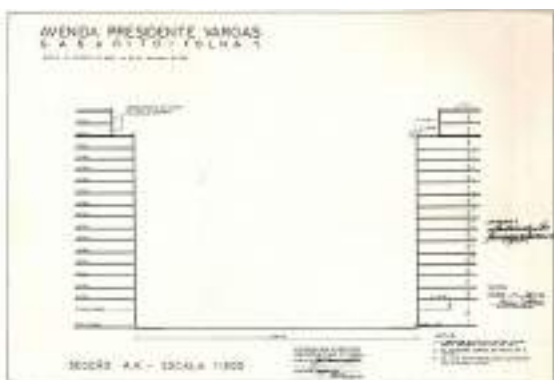
Fonte: PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1938, p. 27-28.

adjacentes. Estas atingiriam quinze pavimentos na fachada, acrescidos de dois pavimentos recuados na cobertura, além da presença de galerias de pedestres ao longo do térreo e sobreloja. Estas pranchas (Ils. 9a e 9b) foram veiculadas em artigo da Revista Municipal de Engenharia (PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1941, p. 27-30), e associadas ao projeto de loteamento disponibilizado pela SMPU, foram o material base para produção das nossas modelagens volumétricas digitais.

O loteamento proposto para o trecho final da avenida, ao longo do Canal do Mangue, e apresentado no PAA nº 3.653 e no PAL nº 6.980, só seria aprovado pelo Decreto nº 7.197 de 26 de dezembro de 1941, meses após o início das obras para construção do eixo viário. As alturas para as edificações neste trecho não estão claramente definidas nas pranchas do projeto urbanístico. Um detalhado artigo redigido pelo arquiteto Fermin Bereterbide para a Revista de Información Municipal de Buenos Aires, informa que para o trecho ao longo do Canal do Mangue, as edificações teriam dez pavimentos, já os edifícios nas vias auxiliares, laterais ao eixo viário, atingiriam um total de seis pavimentos, acrescidos de mais dois andares recuados (BERETERBIDE, 1944, p. 22). Acompanhando o artigo, as proposições urbanísticas para a Av. Presidente Vargas também foram apresentadas em forma de maquetes e esquemas gráficos (Ils. 10a e 10b). Ao contrário do informado no texto de Bereterbide, as maquetes e esquemas sugerem que as edificações ao longo

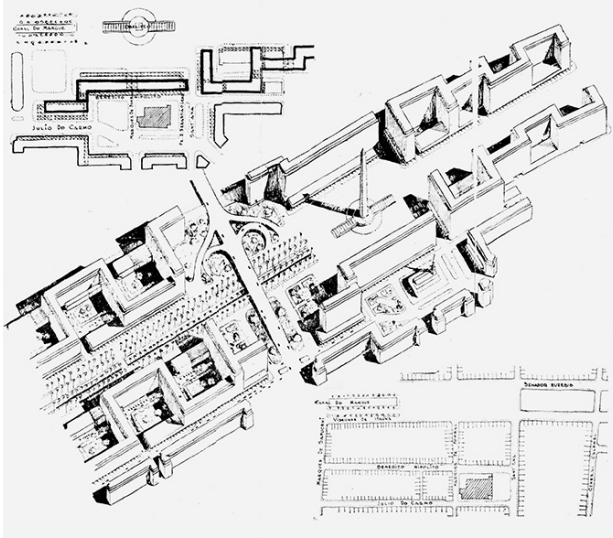


Il. 9a e 9b: Cortes transversais do projeto da Av. Presidente Vargas, PAA nº 3481 e PAL nº 5972 de 1940. Fonte: PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL, 1941, p. 27-30.

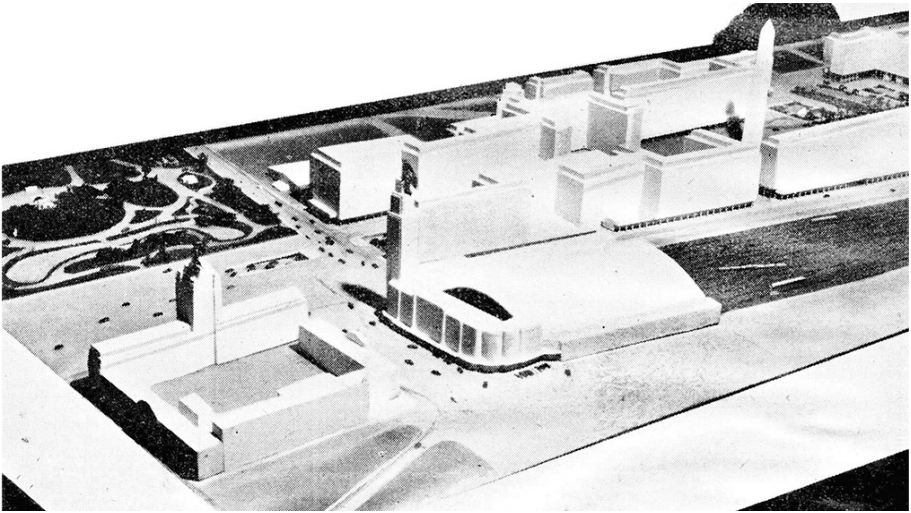


do Canal do Mangue teriam a mesma altura dos edifícios nas vias paralelas e auxiliares à Av. Presidente Vargas. Na produção das modelagens da nossa investigação (Il. 11), optamos por adotar os parâmetros de altura para os edifícios ao longo do Canal do Mangue com base nas maquetes e esquemas. Esse mesmo material ilustrativo, também nos orienta para outros aspectos da proposta urbanística que não figuram nos projetos de alinhamento e loteamento. Dentre eles, destacam-se: a existência de quatro passagens subterrâneas para veículos (ou mergulhões), no cruzamento da Avenida com alguns dos seus principais eixos viários transversais, permitindo um fluxo contínuo do trânsito; e um monumental obelisco, locado na antiga Praça Onze de Junho.

A época da inauguração definitiva do eixo viário, em setembro de 1944, as proposições urbanísticas para o seu entorno já haviam ganhando outras formas. Um novo gabarito foi aprovado para as edificações contíguas à Av. Presidente Vargas, que deveriam atingir vinte e dois pavimentos. A única exceção seria no

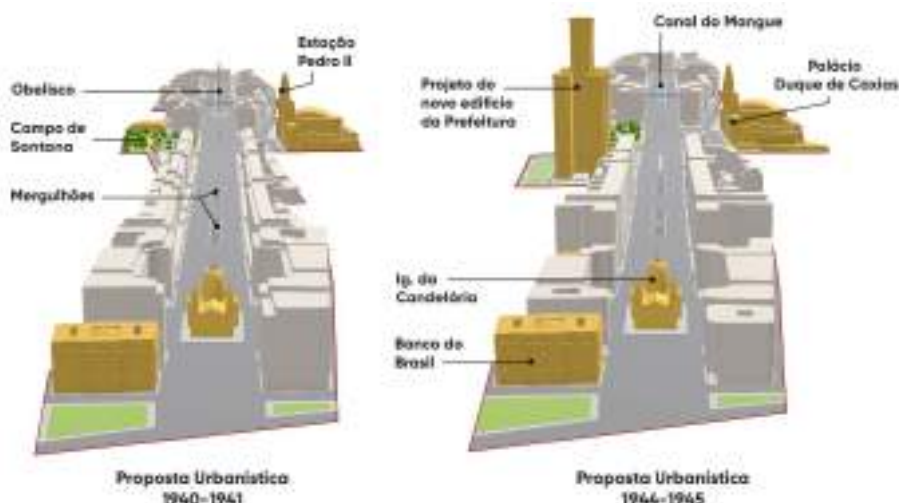


Ils. 10a e 10b: Esquemas e ilustrações apresentados no artigo da Revista de Información Municipal de Buenos Aires. Fonte: BERETERBIDE, 1944, p. 28-30.



entorno da Igreja da Candelária, limitado a doze pavimentos – uma redução em relação à proposição anterior – a fim de resguardar a monumentalidade do bem tombado. Esta seria uma pequena vitória da preservação patrimonial frente às destruições realizadas com a demolição das igrejas tombadas de São Pedro e Bom Jesus do Calvário, e do arrasamento parcial do paisagismo do Campo de Santana. O loteamento também seria revisto no trecho inicial da Av. Presidente Vargas, conforme apresentado nas pranchas do PAA nº 4.041 de 1945, que incluíam seções transversais para os edifícios contíguos à avenida, e suas vias paralelas como as ruas da Alfândega e Teófilo Otoni.





Il. 11: Modelagens Volumétricas reconstituindo as proposições urbanísticas para a Av. Presidente Vargas em 1940-1941 e 1944-1945, disponíveis para consulta interativa no aplicativo web AtlasRio <<http://atlasrio.maps.arcgis.com>>

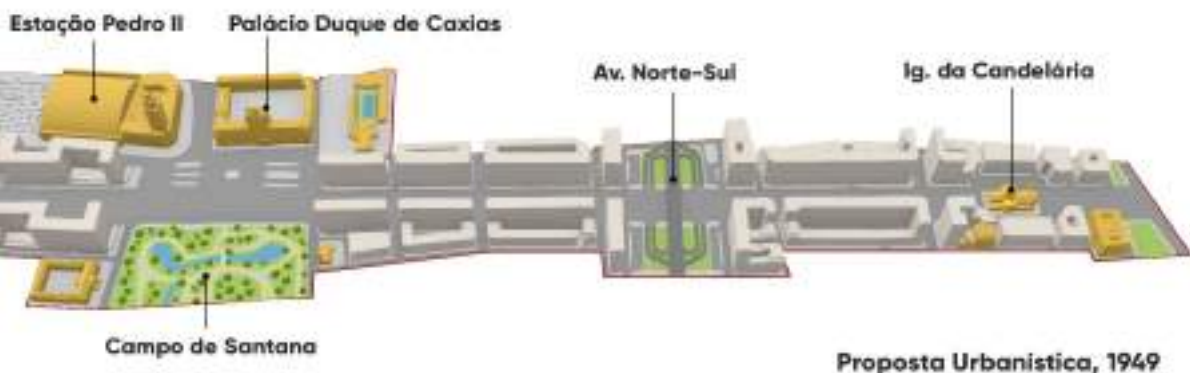
Fonte: Modelagens elaboradas pelos Autores, 2022.

Essas novas alterações no projeto foram registradas em nossas modelagens volumétricas (Il. 11), tendo como referência imagens das maquetes desenvolvidas pela Comissão do Plano da Cidade, disponíveis no acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, e apresentadas em artigo da Revista Municipal de Engenharia (Prefeitura do Distrito Federal, 1944, p. 104). Além do novo gabarito proposto para a Av. Presidente Vargas, a modelagem destaca outras mudanças urbanísticas, tais como a eliminação do Obelisco da Praça Onze de Junho, e a supressão de quadras para loteamento, que seriam substituídas por praças ajardinadas emoldurando um novo edifício para a Prefeitura, com proporções monumentais.

Uma terceira modelagem volumétrica (Il. 12) representando as proposições urbanísticas para a Av. Presidente Vargas foi desenvolvida para registrar as idealizações vigentes após a deposição de Getúlio Vargas e o fim do regime do Estado Novo, em outubro de 1945. Em dezembro do mesmo ano, a Comissão do Plano da Cidade foi reorganizada como Departamento de Urbanismo, cuja diretoria foi assumida, em 1948, pelo arquiteto Affonso Eduardo Reidy. Este, por sua vez, desenvolve um novo plano urbanístico para Área Central

da Cidade, focando a Esplanada resultante das demolições do Morro de Santo Antônio, e um aterro construído com as terras do monte arrasado (Aterro Glória-Flamengo). Na nova esplanada, seria locado um centro cívico-administrativo para a Prefeitura do Distrito Federal, margeado por uma via expressa elevada – a Av. Norte-Sul, que cruzaria a Av. Presidente Vargas, ligando a Lapa à Região Portuária.

Com base nos planos apresentados no PAA nº 5029 e no PAL nº 13989 de 1949, a interseção entre a Av. Norte-Sul e a Av. Presidente Vargas resultaria em um amplo trevo ajardinado destinado às alças da via elevada para tráfego rápido. As novas edificações propostas neste trecho seguiam o gabarito previsto para a Av. Presidente Vargas, com doze pavimentos, e presença de galerias de pedestres no pavimento térreo e sobreloja, criando uma harmonia compositiva entre o projeto da Comissão do Plano da Cidade e o plano desenvolvido por Reidy. Outra modificação pode também ser verificada nas pranchas do PAA nº 5206 e do PAL nº 14485, aprovados em 1949. O monumental edifício para municipalidade, que figura nas maquetes desenvolvidas em 1944, seria suprimido, uma vez que uma nova prefeitura estaria locada no centro cívico administrativo da Esplanada de Santo Antônio.



Il. 12: Modelagem Volumétrica reconstituindo as proposições urbanísticas para a Av. Presidente Vargas em 1949, disponível para consulta interativa no aplicativo *web AtlasRio* <<http://atlasrio.maps.arcgis.com>>

Fonte: Modelagem elaborada pelos Autores, 2022.



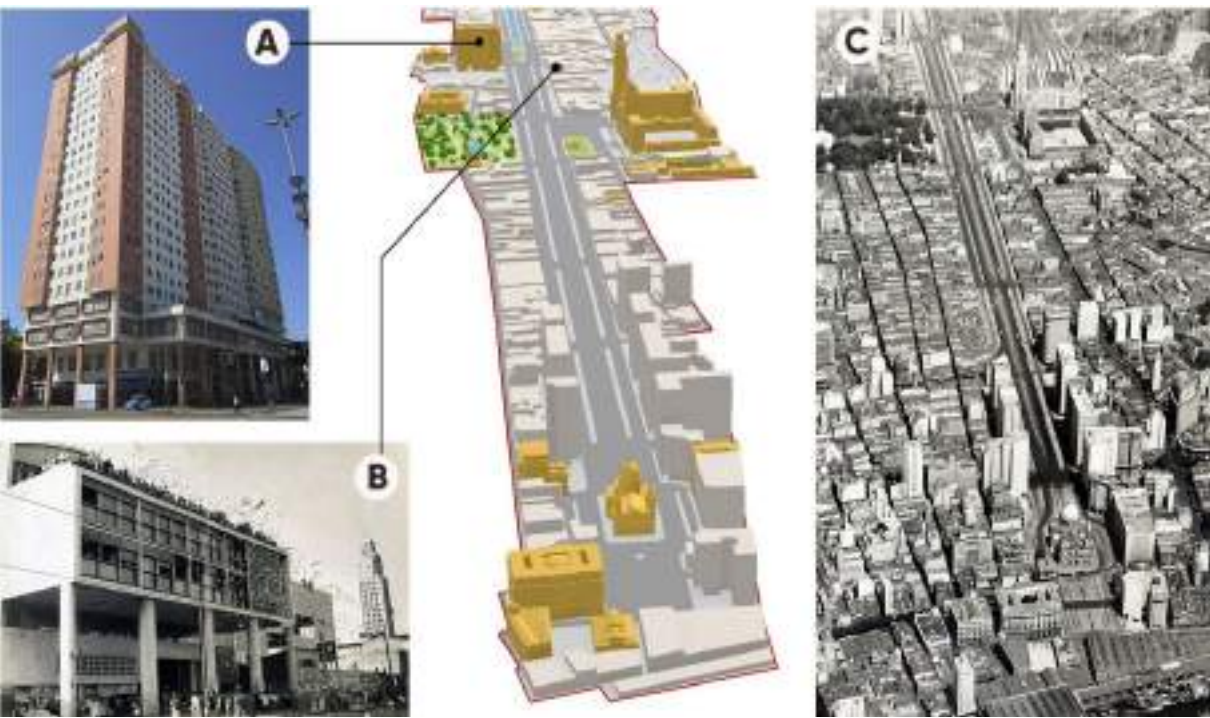
Em seu lugar, retomava-se a uma ocupação que seguia a lógica urbanística pré-estabelecida da Av. Presidente Vargas. Estas propostas, contudo, não foram executadas: a Norte-Sul nunca se materializou concretamente, sendo definitivamente revogada em 1983; já os lotes previamente reservados para o edifício da Prefeitura só foram ocupados por novas edificações na década de 2010. Verifica-se, portanto, algo pontuado por Sampaio (2016, p. 199) em sua leitura dos processos de transformação urbanística da Área Central Carioca: os projetos inconclusos e aqueles não executados desempenham um papel estrutural na conformação da sua morfologia urbana, “deixando rastros de fragmentos e vazios urbanos” que se perpetuam na cidade contemporânea.

### **LEGADOS, RESISTÊNCIAS E VESTÍGIOS NA CIDADE CONTEMPORÂNEA**

As proposições urbanísticas para a Av. Presidente Vargas apresentam-se, no contexto contemporâneo, ainda como um projeto de realização inconclusa. A inauguração do eixo viário em 1944, não significou a imediata ocupação dos novos lotes urbanizados. Nos finais da década de 1940, os investimentos imobiliários foram redirecionados para o bairro de Copacabana, após alterações nos seus parâmetros urbanísticos. Com isso, a ocupação da Av. Presidente Vargas, seguindo os planos desenvolvidos até então, ficou restringida ao seu trecho inicial, nas imediações da Candelária e da Av. Rio Branco, que concentrava o centro financeiro da cidade. Essa situação pode ser verificada na modelagem desenvolvida em nossa investigação que registra o entorno da Av. Presidente Vargas no início da década de 1950, tendo como referência o detalhado levantamento cadastral, em escala 1:1000, que apresenta a forma urbana executada em 1953, e uma abrangente fotografia aérea disponível no acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

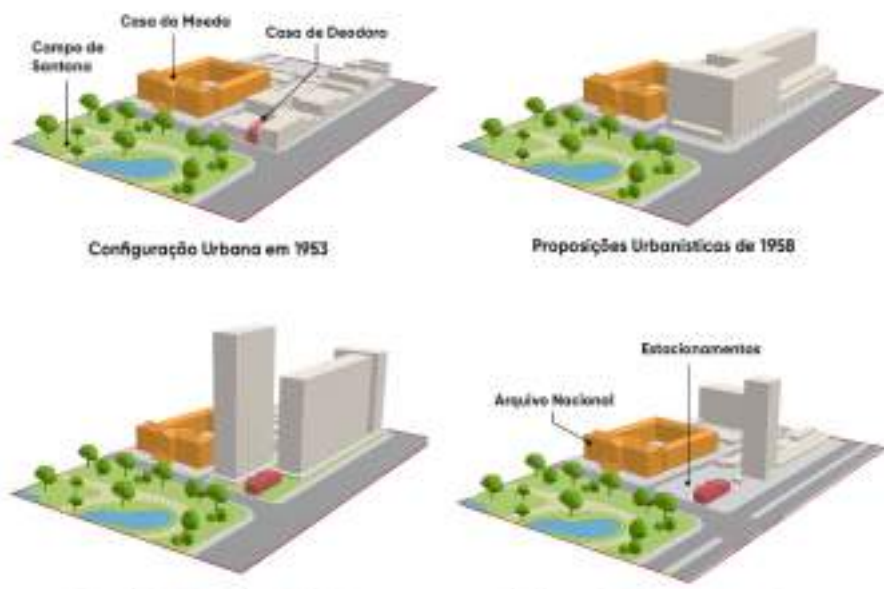
Conforme o modelo, e fontes que o embasam, no início da década de 1950, o amplo eixo viário da Presidente Vargas permanecia, em maior parte, ladeado por sobrados e casas térreas da virada para o século XX (Il. 13). Para além da verticalização verificada nas imediações da Candelária, duas exceções são

constatadas no entorno da desaparecida Praça Onze de Junho. A primeira exceção seria um imóvel já demolido, de fachada moderna com projeto de Olavo Redig de Campos, que comporia um dos blocos baixos dos *redents* previstos no loteamento da década de 1940. A segunda segue de pé como um vestígio do projeto inconcluso da avenida, e refere-se ao conjunto de três edifícios residenciais conhecido como “Balança-Mas-Não-Cai”, que segue o gabarito proposto de vinte e dois pavimentos.



Il. 13: Ao centro, a modelagem volumétrica que registra a configuração urbana da Av. Presidente Vargas na década de 1950. Nas laterais: **A)** Conjunto de Edifícios “Balança-Mas-Não Cai”; **B)** Edifício do Jornal Última Hora; **C)** Fotografia aérea, circa 1951. Fontes: Modelagem elaborada pelos Autores. Fotografias: **A)** Acervo pessoal; **B)** Arquivo Estadual de São Paulo, **C)** Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2022.

Nas proximidades desses imóveis, nesta mesma década, emerge um novo conflito entre a renovação e preservação, que destacamos em nossas modelagens volumétricas (Il. 14). Os parâmetros urbanísticos propostos para os quarteirões contidos entre o Campo de Santana e a desaparecida Praça Onze de Junho foram novamente revistos, conforme apresentados no PAA nº 7.215 e PAL nº 2.1892 de 1958, reduzindo significativamente o gabarito vigente de vinte e dois para doze pavimentos. O novo projeto, assim como os anteriores, não contemplava um modesto sobrado que fora residência do Marechal Deodoro da Fonseca, primeiro presidente do Brasil. O imóvel de propriedade de União, e sob jurisdição do Ministério da Guerra, seria cedido para a Prefeitura do Distrito Federal, a fim de que pudesse ser desapropriado, permitindo a ocupação do seu quarteirão seguindo os moldes da proposta urbanística da avenida. O processo, contudo, se arrastou por mais de uma década, e possibilitou que a preservação do sobrado, em virtude do seu valor histórico, fosse reivindicada pelo Ministério da Guerra ao órgão de tutela federal. O imóvel foi tombado em 1958, inviabilizando em parte, o projeto urbanístico recém aprovado.

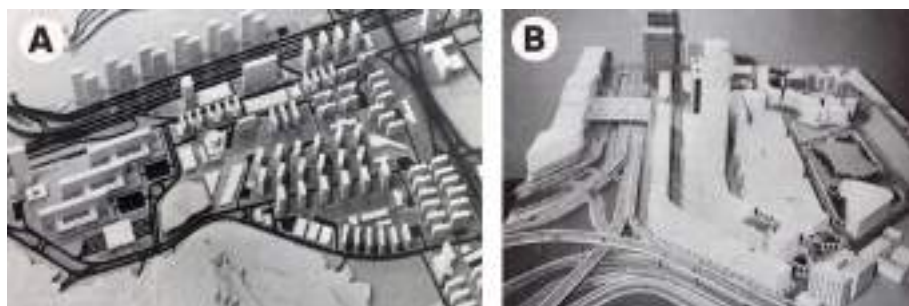


Il. 14: Modelagens volumétricas para a quadra da Casa de Deodoro, disponíveis para consulta interativa no aplicativo *web AtlasRio* <<http://atlasrio.maps.arcgis.com>>  
Fonte: Modelagens elaboradas pelos Autores, 2022.

Uma nova proposição urbanística para a quadra da Casa de Deodoro foi desenvolvida em 1963, com a cidade do Rio de Janeiro em sua breve condição como o Estado da Guanabara (1960-1975). Apresentado na prancha do PAA nº 8052 e PAL nº 24.410, o novo projeto incorporava o sobrado protegido, prevendo uma praça arborizada em seu entorno. Composto o restante da quadra, destacavam-se três lâminas verticalizadas que em nada se articulam ao projeto urbanístico anterior da Av. Presidente Vargas. Conforme apresentam Motta e Thompson (2010, p. 85-90), a proposta da praça arborizada seria questionada, e anos mais tarde o órgão de tutela federal recomendaria a reconstituição da volumetria original do entorno do imóvel, com objetivo recontextualizar historicamente o imóvel. Nenhuma das alternativas foi implementada, e o entorno do bem tombado permanece até os dias de hoje como um vazio urbano subutilizado de terrenos baldios apropriados por estacionamentos.

Esta situação de vazios se repete no trecho da Av. Presidente Vargas ao longo do Canal do Mangue. Em 1966, iniciou-se o desenvolvimento do Plano de Renovação da Cidade Nova, que tal como as proposições anteriores, foi alvo de subsequentes revisões nos anos seguintes, com execução apenas das obras viárias (como o viaduto São Sebastião), sem uma efetiva urbanização. Devido à baixa qualidade das pranchas que registram as propostas urbanísticas, não foi possível desenvolver uma modelagem para esses planos. Contudo, uma maquete veiculada em artigo da Revista da ADEMI (ALENCAR, 1977, p. 6) apresenta uma ideia da urbanização (Il. 15A). idealizada no projeto aprovado de 1974, com torres isoladas em meio grandes áreas ajardinadas. Após a fusão da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro (1975), e a nova condição administrativa da cidade como capital estadual, novas idealizações foram desenvolvidas para a Cidade Nova, dentre eles o Projeto do Teleporto (1993), empreendimento que previa a construção de trinta edifícios inteligentes com acesso a redes de informática. (Il. 15B)

Apesar de um ímpeto inicial, o projeto do Teleporto também foi um fracasso, devido a rapidez das transformações no setor de telecomunicações, fazendo com que a proposta logo se tornasse obsoleta. Das poucas idealizações realizadas, destaca-se apenas um dos edifícios previstos (o edifício do



Il. 15: Maquetes de projetos para a Cidade Nova. **A)** maquete do Plano de Renovação da Cidade Nova, 1974. **B)** maquete do Projeto do Teleporto, 1993.

Fonte: **A)** ALENCAR, 1977, p. 6; **B)** PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 1994, p. 43.

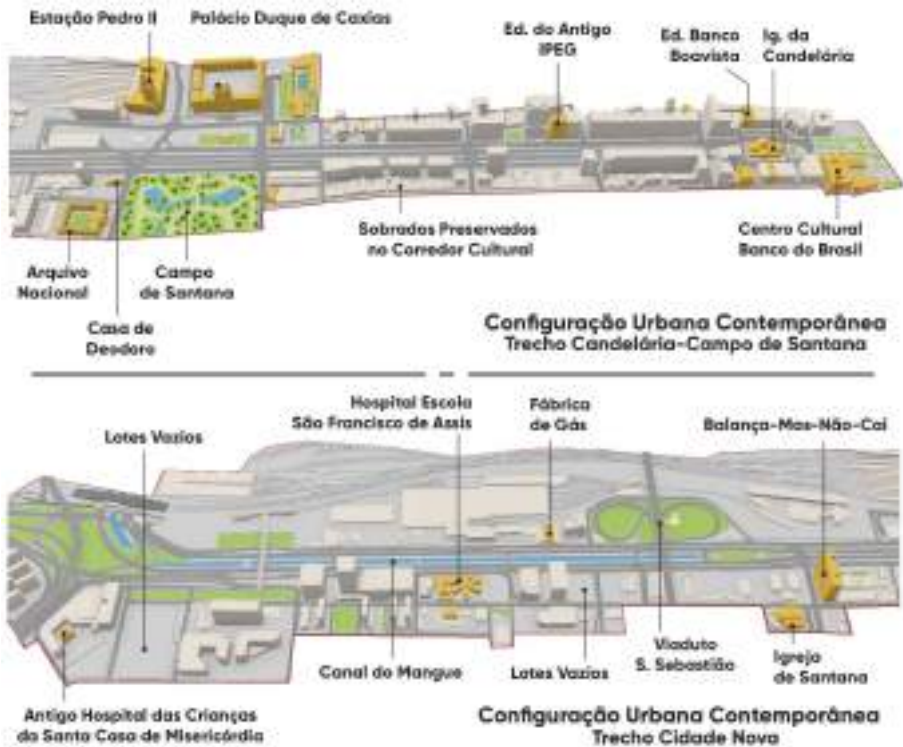
Teleporto), assim como a construção de uma garagem subterrânea que resultou na demolição do casario deteriorado remanescente, gerando um vazio urbano ainda não ocupado na cidade contemporânea<sup>6</sup>.

Estes vazios podem ser verificados na modelagem desenvolvida para representar o entorno da Av. Presidente Vargas na configuração urbana atual (Il. 16). Como referências na produção destas modelagens, foram adotados: as bases cadastrais municipais, em CAD, datados de 1997 e 2013 (publicado em 2019); levantamentos fotográficos realizados entre 2016 e 2021; e registros do *Google Streetview*. Outro importante aporte nesta modelagem foi a camada desenvolvida em plataforma SIG, e disponibilizada pelo Instituto Pereira Passos *online* em seu portal de dados abertos – Data.Rio – que registra as edificações da cidade do Rio de Janeiro<sup>7</sup>. Como um produto SIG, a camada de feição poligonal inclui atributos que informam a altura das edificações, contribuindo na produção de uma modelagem mais fidedigna para representar a cidade na contemporaneidade.

Esta modelagem final agrega tanto os legados do projeto da Av. Presidente Vargas, quanto os bens que resistiram aos anseios renovadores. No referente aos legados da Avenida, destacam-se edificações resultantes dos projetos

<sup>6</sup> Um destes vazios será futuramente ocupado pelo novo edifício do Consulado Geral dos Estados Unidos, cuja pedra fundamental foi lançada em novembro de 2022.

<sup>7</sup> A camada “Edificações (2013)” está disponível para consulta na web pelo portal Data.Rio, por meio do link: <https://www.data.rio/datasets/PCRJ::edificacoes-2013-1>



Il. 16: Modelagem volumétrica da configuração urbana contemporânea, disponível para consulta interativa no aplicativo web AtlasRio <<http://atlasrio.maps.arcgis.com>>  
 Fonte: Modelagem elaborada pelos Autores, 2022.

urbanísticos da década de 1940, e alçados a condição de bens patrimoniais. São estes, duas edificações modernas: o edifício sede do antigo Banco Boavista, projeto de Oscar Niemeyer, tombado na esfera estadual pelo INEPAC em 1991 (Il. 17A); e o edifício sede do antigo IPEG (Instituto de Previdência da Guanabara), projeto de Affonso Eduardo Reidy, cujo tombamento municipal foi aprovado em 2009, embora nunca oficialmente decretado. (Il. 17B)

No tocante às resistências, a inconclusão da proposta urbanística permitiu que uma série de edifícios fadados a desaparecer continuassem a persistir na paisagem urbana, sendo progressivamente incorporados ao rol do patrimônio. Na Cidade Nova, destacam-se exemplares como: a Fábrica de Gás do Aterrado, um dos marcos de ocupação do bairro no século XIX (tombado na esfera estadual, em 1983) (Il. 17C); o Hospital Escola São Francisco de Assis, antigo Asilo de Mendicidade com partido arquitetônico panóptico





Il. 17: Legados e resistências na Av. Presidente Vargas. **A)** Ed. Banco Boavista; **B)** Ed. Antigo IPEG; **C)** Fábrica de Gás; **D)** Hospital Escola S. F de Assis; **E)** Antigo Hospital das Crianças; **F)** Sobrados preservados no Corredor Cultural. Fonte: Acervo AtlasRio.

(tombado na esfera federal, homologado em 1983) (Il. 17D); e antigo Hospital de Crianças da Santa Casa Misericórdia, com projeto da firma Antônio Jannuzzi, Irmão & Cia (tombado na esfera municipal, em 1997) (Il. 17E). Já em seu trecho inicial, ao longo das ruas da Alfândega e Teófilo Otoni, os sobrados remanescentes nos quarteirões adjacentes à avenida, foram incorporados a áreas de preservação municipal, como a Zona Especial do Corredor Cultural (Il. 17F) e a Área de Proteção Ambiental SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), protegendo a volumetria e fachada dos imóveis, a fim de resguardar a ambiência tradicional do conjunto urbano. Constata-se, portanto, que a Av. Presidente Vargas em sua configuração contemporânea apresenta-se como uma colcha de retalhos urbanísticos, moldada tanto pelos projetos renovadores quanto pelas ações de salvaguarda patrimonial.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, permeado por modelagens volumétricas digitais, destacamos as contribuições do ferramental dos Sistemas de Informação Geográfica na leitura morfológica. Bases cartográficas outrora superpostas por softwares de edição gráfica dão lugar a uma nova metodologia analítica por meio do SIG, permitindo a construção de um banco de dados integrado que facilita a leitura comparada e equiparada de plantas com orientações diversas, que registram múltiplas temporalidades do ambiente urbano. Essas mesmas cartografias também servem como base para reconstituição de volumetrias, que não só colaboram para apresentar visualmente distintas configurações urbanísticas, como também fomentam uma compreensão aprofundada dos projetos urbanos. A produção da modelagem para estes projetos requer uma assimilação total da proposta, assim como um atento olhar para seus detalhes. Logo, em meio ao seu processo construtivo, esbarramos, invariavelmente, em pontos cegos das proposições – trechos em que o material não explicita, ou deixa dúvida, a sua real intenção urbanística. Nestes momentos, com apoio de outros materiais, tais como ilustrações e esquemas gráficos obtidos em publicações especializadas, adotamos posições e estabelecemos conjecturas a fim de apresentar uma visão completa da idealização urbana.

Nestas modelagens desenvolvidas para o entorno urbano da Av. Presidente Vargas, contrapondo seus vários tempos de configuração urbanística assim como suas diferentes idealizações, procuramos elucidar o processo morfológico do eixo viário, ressaltando dois importantes aspectos: o primeiro, refere-se à contribuição das ações de salvaguarda na estruturação da forma urbana; o segundo, está relacionado a sua configuração urbana contemporânea como sendo um produto de uma série de propostas inconclusas. As forças da renovação e da preservação moldaram a Área Central Carioca através dos seus embates e diálogos, que se perpetuam ainda na cidade atual. Por meio desta leitura comparativa, com suporte das modelagens digitais, reconhecemos a paisagem contemporânea da Av. Presidente Vargas como o resultado de um longo processo de reescritas das idealizações para a cidade, sejam aquelas previstas pelos anseios renovadores das forças do desenvolvimento, sejam aquelas do ideário dos órgãos de tutela patrimonial. A leitura do processo

morfológico que dá forma este palimpsesto urbano, por sua vez, fornece pistas para entender problemáticas contemporâneas, como os vazios urbanos, originados pelas inconclusões dos históricos projetos urbanísticos, e também das incompatibilidades geradas na justaposição destas diferentes proposições. Reforça-se, portanto, a relevância da leitura morfológica, tendo aporte das novas tecnologias, para uma efetiva compreensão do contexto contemporâneo, como um ponto de partida imprescindível para embasar e guiar futuras intervenções na cidade, reconhecendo o fundamental papel do patrimônio em sua estruturação.

## REFERÊNCIAS

- ALENCAR, M. M. B.O futuro incerto da Cidade Nova In: *Revista da ADEMI* (maio/1977). (p. 6-12).
- BERETERBIDE, F.. La Avenida Vargas de Río de Janeiro. Una extraordinaria obra urbanística In: *Revista de Información Municipal*, nº 45/46, 1944. (p. 7-37).
- CONZEN, M. R. G.. Urban Morphology: a geographical approach In: *Thinking about urban form: papers on urban morphology 1932–1998*. Oxford: Peter Lang, 2004. (p. 47-59).
- HARVEY, D. C. The History of Heritage In: GRAHAM, B., Howard. P. (Eds.). *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Aldershot: Ashgate, 2008. (p. 19-36).
- MATTOS, G. M. M. Embates e diálogos na preservação patrimonial da Área Central do Rio de Janeiro (1938-1964) In: *Revista Thésis*, nº 6(12), 2018. (p. 46-60). <https://doi.org/10.51924/revthesis.2021.v6.330>, acesso em 10.out.2022.
- MATTOS, G. M. M. *Leituras de um passado, desenhos de um futuro: a preservação do patrimônio cultural edificado na área Central do Rio de Janeiro*, Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil, 2018.
- MOTTA, L. e THOMPSON, A.. *Entorno de bens tombados* (COPEDOC/IPHAN, Rio de Janeiro), 2010.
- MOUDON, A. V.. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente In: *Revista de Morfologia Urbana*, nº 3(1), 2010. (p. 41–49). <https://doi.org/10.47235/rmu.v3i1.16>, acesso em 03.out.2022.
- PEREIRA, G. C. e Silva, B. C. Geoprocessamento e urbanismo In: GERARDI, L. H., MENDES, I. A. (Eds.). *Teoria, técnicas, espaços e atividades: temas da Geografia Contemporânea* (Programa de pós-graduação em Geografia da UNESP, Rio Claro, 2011. (p. 97-138).
- PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Revista Municipal de Engenharia*, nº 44(1-4), 1994.
- PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Revista Municipal de Engenharia*, nº 5(6), 1938.
- PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Revista Municipal de Engenharia*, nº 8 (6), 1941;
- PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL. *Revista Municipal de Engenharia*, nº 11(3/4), 1944.
- Sampaio, A. R. Um olhar sobre a história do urbanismo da Área Central do Rio de Janeiro: entre a renovação e a conservação In: *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, nº 10, 2016. (p. 193-202).

SAMPAIO, A. R.; MATTOS, G. M. M. A cidade contemporânea é histórica: estudos morfológicos na Era Digital *In: Revista de Morfologia Urbana* nº8(2), 2020. e00166. <https://doi.org/10.47235/rmu.v8i2.166>, acesso em 12.nov.2022.

WEST, H. e HORWSELL, M. GIS has changed! Exploring the potential of ArcGIS Online *In: Teaching Geography*, nº 43(1), 2018. (p. 2-24).

# ASPECTOS DE OCULTAMENTO DE RIOS URBANOS: O CASO DO RIO JOANA NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

CLARICE FREITAS TEÓFILO<sup>1</sup>  
MYLENNIA LINARES MERLO<sup>2</sup>  
GLEISON JOSÉ M. S. JUNIOR<sup>3</sup>  
ALINE PIRES VERÓL<sup>4</sup>

clarice.teofilo@fau.ufrj.br  
mylenna.merlo@fau.ufrj.br  
gleison.junior@fau.ufrj.br  
alineverol@fau.ufrj.br

## RESUMO      ABSTRACT

O processo de negação dos rios na cidade inicia no século XIX, principalmente a partir dos surtos epidêmicos e do processo higienista. Percebe-se então a necessidade de mudança de paradigmas em relação às soluções mais tradicionais para as águas urbanas, que considerem um resgate do ciclo natural da água e a busca por soluções baseadas na natureza. Permitindo a consideração dos potenciais paisagísticos dos rios urbanos, buscando a valorização do rio como parte de um patrimônio paisagístico natural e cultural, com uma valorização das águas urbanas. O artigo visa analisar os aspectos práticos de ocultamento de rios urbanos, tendo como estudo de caso o Rio Joana, localizado no Rio de Janeiro. Utilizando-se de uma visão sistêmica, multifuncional e multiescalar para a compreensão da paisagem por meio da valorização da água como patrimônio cultural, propôs-se a elaboração de um quadro de análise para analisar a forma e ocupação urbana; os conflitos entre ambiente construído e ambiente natural e o caráter cultural/patrimonial. Como resultados, percebe-se o processo de antropização de um rio, seu esquecimento e negação quanto à sua paisagem urbana e sua relação sujeito-rio. A pesquisa também identifica que apesar desses processos, o Rio Joana ainda pertence a paisagem.

**Palavras-chave:** Patrimônio cultural, rios urbanos, ocultamento, rio Joana.

### **Aspects of concealment of urban rivers: The case of River Joana in the city of Rio de Janeiro**

*The process of denial of rivers in the city begins in the 19th century, mainly from the epidemic outbreaks and the hygienist process. It is then perceived the need to change paradigms in relation to more traditional solutions for urban waters, which consider a rescue of the natural water cycle and the search for solutions based on nature. Allowing the consideration of the landscape potential of urban rivers, seeking to value the river as part of a natural and cultural landscape heritage, with an appreciation of urban waters. The article aims to analyze the practical aspects of hiding urban rivers, having as a case study the Rio Joana, located in Rio de Janeiro. Using a systemic, multifunctional and multiscalar view to understand the landscape through the valorization of water as a cultural heritage, it was proposed the elaboration of an analysis framework to analyze the urban form and occupation; the conflicts between the built environment and the natural environment and the cultural/heritage character. As a result, we can see the process of anthropization of a river, its forgetfulness and denial of its urban landscape and its subject-river relationship. The research also identifies that despite these processes, the Joana River still belongs to the landscape.*

**Keywords:** Cultural heritage, urban rivers, occultation, Joana river.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, Pós-graduanda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU-UFRJ.

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista, Mestre em Arquitetura, Pós-Graduanda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU/UFRJ.

<sup>3</sup> Arquiteto e Urbanista e Pós-graduando do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU-UFRJ.

<sup>4</sup> Engenheira Civil, Mestre e Doutora em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU/UFRJ. Docente da Faculdade de Engenharia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro- FEN/UERJ.

### **HISTORICAMENTE OS RIOS PROMOVERAM**

o desenvolvimento das civilizações e por consequência dos núcleos urbanos. Porém, com o passar do tempo, a relação entre rios e cidades começou a se tornar antagônica. A civilização usufruiu dos potenciais dos corpos hídricos e em seguida buscou o controle das águas urbanas (MORSCH *et al.*, 2017) até finalmente suprimir os rios das paisagens (HERZOG, 2013).

A história do homem com os rios é marcada por variadas formas de interação ao longo do tempo, com aproximações e antagonismos sucessivos (BAPTISTA *et al.* 2013). Atualmente, com bacias hidrográficas urbanas cada vez

mais densas, os corpos hídricos perderam seu papel como elemento da paisagem, reforçando um distanciamento na relação do homem e suas cidades com os mesmos.

De acordo com Miguez *et al.* (2016), com o aumento populacional e a expansão da urbanização, aumentam-se as demandas por recursos naturais, especialmente os recursos hídricos. Os autores afirmam ainda que o processo de expansão das cidades tende a contribuir para a degradação dos recursos naturais. Somado a esse processo de degradação, a gestão ineficiente e as ações antrópicas vêm provocando uma série de impactos e desequilíbrios ambientais dos sistemas hídricos, percebido pela população em forma de inundações.

Os conceitos da engenharia hidráulica convencional concentraram esforços no controle do volume das águas pluviais, tendo como objetivo remover os alagamentos o mais rápido possível dos núcleos urbanos (MIGUEZ *et al.* 2016), transferindo-os de lugar. Esse processo acarretou não só a perda dos serviços ecossistêmicos (DHAKAL *et al.* 2016, KOZAK *et al.* 2020, VERÓL *et al.* 2020), mas também um afastamento do convívio da população com o corpo hídrico (MORSH *et al.* 2017).

A tendência setorialista e tecnicista identificada por Gorski e Alvim (2009), prezava a solução das inundações a partir de soluções no campo das engenharias, atuando de maneira monofuncional, e muitas vezes deixava de lado planos de gestão que articulassem soluções técnicas com elementos da ordem do social, de memória e pertencimento ao lugar. Dessa maneira, grande parte dos rios urbanos foram subtraídos da paisagem através de intervenções direcionadas a modificações morfológicas dos corpos hídricos interferindo nas relações entre Sujeito-Rio, no sentimento de pertencimento do lugar e das memórias locais.

Percebe-se então que o distanciamento entre o homem e os rios aparece também na relação afetiva e na percepção da paisagem. Segundo Del Rio e Oliveira (1999), a palavra “percepção” tem a ver com a forma a qual o homem e o ambiente se relacionam. Uma vez desvinculada a presença dos rios

evidentes na paisagem, para Kozak *et al.* (2020), as pessoas se acostumam com a ausência da água, o que tende a aumentar ainda mais a demanda do nível de impermeabilização e só haja uma percepção do risco no momento do evento crítico de inundação.

Alguns autores apontam a necessidade de mudança de paradigma em relação às soluções mais tradicionais para as águas pluviais urbanas (DHAKAL *et al.* 2016, KOZAK *et al.* 2020), que consideram um resgate do ciclo natural da água e a busca por soluções baseadas na natureza. Essa visão permite a consideração dos potenciais paisagísticos dos rios urbanos, buscando a valorização do rio como parte de um patrimônio paisagístico natural e cultural, com uma valorização das águas urbanas para além da mitigação das inundações, mas também uma melhoria do ambiente urbano, garantindo oferta de espaços públicos de lazer, aproximando a população de espaços verdes e permitindo a criação de um lugar capaz de reunir pessoas (VERÓL *et al.* 2020). Baptista e Cardoso (2013) também defendem intervenções com abordagens mais integradas, tratando questões ambientais, urbanas, sociais e econômicas, tendo o corpo hídrico como agente unificador socioespacial.

Considerando que as áreas livres verdes estão cada vez mais escassas no ambiente urbano, as paisagens multifuncionais asseguram um uso eficaz e racional da ocupação urbana e do solo urbano. De acordo com Oliveira (2018), as paisagens multifuncionais são capazes de valorizar o entorno, aumentando a qualidade de vida da população, permitindo um ambiente mais saudável e atingindo, assim, os pilares fundamentais da sustentabilidade.

Hansen *et al.* (2019) defendem que a multifuncionalidade é fundamental para o desenvolvimento de áreas verdes no espaço limitado das cidades, pois considera que as estruturas podem fornecer múltiplos benefícios ao mesmo tempo. Miguez *et al.* (2016) complementam o debate afirmando que a multifuncionalidade integra funções diversas como paisagismo, lazer, valorização ambiental e controle de cheias.

Pode-se dizer que há uma tendência atual e em escala mundial para a atribuição das águas urbanas com múltiplas funções tendo a paisagem e o



corpo hídrico como o eixo estruturador do ambiente urbano como comenta Santana *et al.* (2020), em que a paisagem pode ser vista muito mais além da sua esfera física, abrangendo também elementos sensíveis, das experiências, dos sentimentos e sua vivência, ela seria um elemento que proporciona o diálogo entre o meio natural e o cultural.

Seguindo-se o raciocínio a partir do entendimento de elementos estruturadores da paisagem e elementos da relação subjetiva entre água e sujeito, percebe-se que a água deve ser entendida como um patrimônio natural e cultural da cidade, é através dela que se entende o desenrolar histórico da cidade, criam-se ligações de pertencimento, e fomenta-se a memória. Dessa forma, se faz necessária a abordagem de entendimento dessas malhas fluviais como patrimônio, que por sua vez, devem ser preservados não apenas seus elementos estruturadores naturais como sua ecologia, percurso, vazão, mas também elementos que criam o espírito do lugar, suas memórias, sua simbologia.

Como comentam Constantino, Foloni e Biernath (2016), ao buscar a preservação da paisagem fluvial de uma cidade, assim como seu patrimônio natural e cultural, mantém-se a memória do local e permite-se que os habitantes tenham contato direto com sua história, identidade, espaço, meio ambiente e melhor qualidade de vida.

Entendendo as paisagens fluviais como sendo parte integrante do patrimônio natural e cultural de uma cidade percebe-se que as intervenções urbanísticas sobre esse tipo de espaço em sua maioria não o consideram como elemento primordial a ser preservado e integrado à malha urbana. Em muitos casos a cidade nega seus rios, as ocupações dão as costas para as águas, “soluções” urbanas de canalização e tamponamento acabam por ocultar esse tipo de patrimônio, interferindo na memória e identidade da população e da paisagem.

Percebe-se então que o esquecimento desse tipo de paisagem é um fator que se repete em locais que negam suas águas urbanas, gerando distorções da memória social, como comenta Ricoeur (2020), pode-se entender

o esquecimento como uma “distorção da memória”. E é através dessa distorção dos fatos que se criam entendimentos muitas vezes errôneos de como a cidade se desenvolveu e como as relações entre o meio e o sujeito se perpetuou.

Perpassando os elementos citados acima, observa-se que com o desenvolvimento das cidades diversos corpos d’água se perderam na malha urbana, foram ocultados e esquecidos, porém entende-se que a ligação entre desenvolvimento urbano e seus rios urbanos é de grande importância. Exemplo disso pode ser percebido em intervenções iniciadas com as discussões ambientais da década de 1990, em que diversos países desenvolvidos como França, Reino Unido, Estados Unidos, Coreia, Canadá, propuseram intervenções em paisagens hídras com o intuito de recuperá-las não só fisicamente, mas também socialmente. Intervenções como a do rio Tâmisa, do Sena, do rio Los Angeles, são alguns exemplos desse tipo de intervenção. Como comentam Gorski e Alvim:

[...] as novas visões de integração dos cursos d’água que buscam conciliar a paisagem natural e a artificial pressupõem a interligação das dimensões social, econômica e ecológica, e muitas vezes, a dimensão estética, capaz de sensibilizar os usuários para o valor das águas para a paisagem urbana (GORSKI, ALVIM, 2009).

As autoras também comentam que estudos em uma microescala para a recuperação de rios e de suas paisagens, são de mais fácil aplicabilidade devido a possibilidade de uma maior interferência no espaço físico tanto do poder público quanto da sociedade civil, em relação a dificuldades maiores encontradas em projetos que incorporam grandes bacias (GORSKI, ALVIM, 2009).

Dessa forma, a discussão que aqui se apresenta se fundamenta por meio de conceitos ambientais, como a conservação dos ecossistemas tratados em equilíbrio com as demandas urbanas, mas se justifica também pela busca por um ambiente urbano de qualidade, considerando aspectos de lazer, paisagismo, dimensões socioculturais e o resgate da relação entre sociedade, água e herança cultural.

## OBJETIVO

Este artigo visa analisar os aspectos práticos de ocultamento de rios urbanos. A pesquisa tem como estudo de caso o Rio Joana, localizado na Bacia Hidrográfica do Canal do Mangue, uma bacia que possui ligação com a evolução histórica da mancha urbana do município do Rio de Janeiro.

Como objetivos específicos considera-se realizar uma análise cartográfica histórica, a fim de identificar as alterações no corpo hídrico; elaborar uma análise na escala local do cenário atual para compreender como a cidade se relaciona atualmente com o Rio Joana; e por fim busca-se apontar possíveis intervenções para resgate do rio na paisagem.

## MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa apresenta um viés de integração dos usos das águas urbanas em diferentes escalas, com isso, se vê necessário um envolvimento de diversas áreas de conhecimento, abarcando disciplinas como arquitetura e urbanismo, engenharias, ciências sociais e ecologia, tendo como objetivo a preservação do ambiente natural junto à valorização do ambiente construído. Essa multidisciplinaridade aponta para uma complexidade do estudo e para o desafio de entender o território e direcionar possíveis respostas que garantam os objetivos citados anteriormente. Dessa forma, a pesquisa se apoia em métodos de análise integrada do território dentro do campo do urbanismo, mas que permeiam outras áreas do conhecimento com um olhar transversal.

A visão multiescalar objetiva o entendimento da paisagem através da análise de diferentes visões/escalas, para que através desse estudo se tenha uma percepção mais completa de como foi, como evoluiu e como está atualmente o Rio Joana. A partir desse estudo em diferentes escalas se faz possível a proposição de possíveis ações e projetos com o intuito de valorização do corpo hídrico em questão, o trabalho divide a análise do estudo de caso em três etapas e a partir das informações obtidas nas análises elabora-se um estudo conceitual de resgate do rio para a paisagem.

- I Análise na macroescala: Transformações da Bacia do Canal do Mangue
- II Análise na mesoescala: o Rio Joana
- III Análise na microescala: trechos estruturadores da paisagem

Nas análises de cada escala se prezou pelo estudo da evolução histórica e estrutural tanto do corpo d'água quanto da cidade, como os dois se relacionaram ao longo do tempo e como encontra-se a situação atual da relação rio-cidade e rio-sujeito. Entendendo o rio como um elemento integrador do patrimônio natural e cultural da cidade.

Para toda a análise utilizou-se diversas fontes de pesquisa, como cartografias históricas da cidade do Rio de Janeiro encontradas através de consultas online do Instituto Pereira Passos, da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Biblioteca Nacional. Além das fontes citadas também estabeleceu-se uma pesquisa nas diversas plataformas de dados da CAPES e Scopus, obtendo-se material bibliográfico chave para o estudo de rios urbanos, patrimônio hídrico e cultural, esquecimento, paisagens urbanas e fluviais, entre outros. Ao longo da pesquisa também foram produzidos mapas de estudo autorais, com uso de ferramentas de georreferenciamento, através de cruzamentos de dados obtidos em plataformas digitais como o Ministério Público do Rio de Janeiro em Mapas (MPRJ em Mapas - *inLoco* 2.0) e DATA RIO.

Para a escala micro, o trabalho propõe um quadro de análise. A partir do estudo de Silva *et al.* (2013), foram criados parâmetros para analisar a forma e ocupação urbana; os conflitos entre ambiente construído e ambiente natural e o caráter cultural/patrimonial. Os parâmetros estabelecidos levaram em consideração questões relacionadas à morfologia urbana, aspectos ambientais, uso e ocupação do solo, interesse patrimonial e caracteres do espaço livre urbano, foram aplicados em três trechos específicos do rio, escolhidos pelas distintas formas de alteração e tratamento do Rio Joana, além da proximidade de diferentes bens de interesse patrimonial. A definição dos trechos permite compreender o impacto das alterações da paisagem e como ela se relaciona com valores patrimoniais.

## ANÁLISE NA MACROESCALA: TRANSFORMAÇÕES DA BACIA DO CANAL DO MANGUE

A cidade do Rio de Janeiro possui uma grande relação entre seu desenvolvimento urbano e a gestão de seus recursos hídricos. Em seus primórdios, a cidade possuía uma paisagem extremamente repleta de diversos corpos d'água, charcos, sacos, baías e regiões pantanosas. Contudo, com o crescimento populacional da urbe e sua consequente ocupação do território, diversos corpos d'água dessa paisagem foram aterrados e encobertos, com o intuito de melhorias na salubridade e mobilidade da inicial cidade colonial.

De acordo com o Plano Diretor do município do Rio de Janeiro (2011), a Bacia do Canal do Mangue está localizada na zona central da cidade do Rio de Janeiro abrangendo as Áreas de Planejamento 1 (Centro) e 2 (Zona Sul e Grande Tijuca), tem como foz a Baía de Guanabara e como comenta Rezende (2018) sofreu contundentemente com a ação antrópica de viés higienista na alteração de sua paisagem.

No século XVII encontrava-se na área que contempla hoje os bairros de São Cristóvão, Santo Cristo, Maracanã e Cidade Nova (Il. 1), que configurava-se por ser um grande alagadiço, tornando a área pantanosa e insalubre. Os rios Joana, Maracanã, Trapicheiros, Comprido e Papa-Couve que faziam parte da Bacia desaguavam na época diretamente na Baía de Guanabara através de um braço de mar existente conhecido como Saco de São Diogo.

Com a chegada da família real ao Brasil e a transferência da capital imperial para a cidade do Rio de Janeiro em 1808, D. João VI, pede ao médico Manuel Vieira da Silva um estudo sobre as causas da insalubridade da cidade, dessa maneira o discurso higienista se torna importante na discussão do planejamento da cidade nos séculos XIX e início do XX (CARVALHO, 2014).

Seguindo-se D. João VI propõe obras voltadas à infraestrutura e higienização da cidade, através de aterramentos e canalizações dos corpos d'água da região. Em 1811 propõe-se que o déficit habitacional da cidade poderia ser suprido com a ocupação da região conhecida como Cidade Nova, porém devido a

área ser pantanosa e alagadiça ficou a responsabilidade dos residentes os aterramentos e secagens da região.



Il. 1: **(a)** Localização geográfica. Fonte: Elaborado pelos autores com base de fontes em IPP e MPRJ); **(b)** Prolongamento em direção à Av. Francisco Bicalho construída sobre aterro, Augusto Malta, 1906, *Rio de Janeiro Aqui*, 2022.

Com a chegada da Missão Artística Francesa em 1816, se fazem novas alterações no traçado urbano da cidade e em 1827 surge uma proposta de preparação de uma malha urbana, mais simétrica, localizada no mangue de São Diogo na Cidade Nova. Grandjean de Montigny urbanista criador da proposta preocupava-se com problemas de saneamento e drenagem urbana e previa em seus projetos linhas de saída para água e esgotos (CARVALHO, 2014).

Devido ao rompimento com a Corte portuguesa (1822), e o grande crescimento demográfico, as questões de higiene e salubridade tiveram mais destaque nas propostas urbanísticas da época. Dessa maneira, entre 1842 e 1843 Henrique Beaurepaire-Rohan, membro do Imperial Corpo de

Engenheiros produz um relatório importante para a cidade do Rio de Janeiro. O relatório dividia-se em duas principais partes, sendo elas o saneamento e o “aformoseamento” da cidade. Tomando como foco a primeira parte do relatório tem-se as propostas:

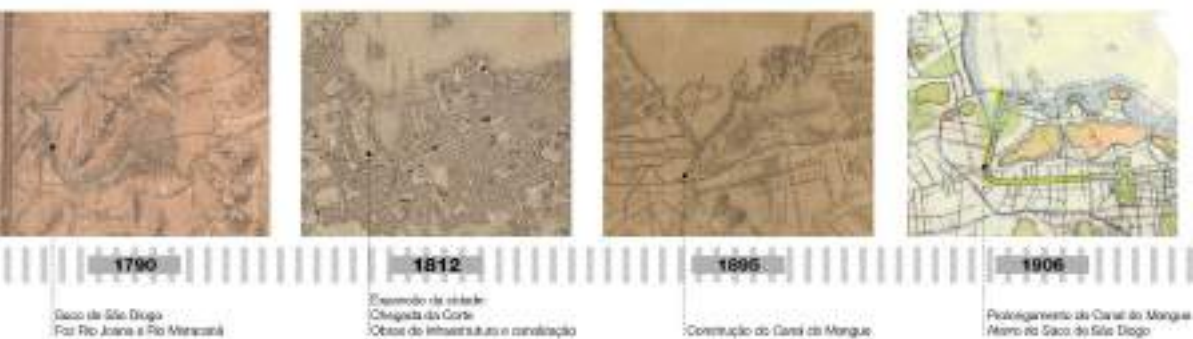
[...] transferência do matadouro público para a praia de São Cristóvão; a solução para a questão do esgotamento sanitário através da adoção do padrão europeu; *construção de encanamentos para abastecimento de água por todas as casas a partir dos rios Carioca e Maracanã; estabelecimento de um canal de navegação no mangue da Cidade Nova – Canal do Mangue – com o objetivo de eliminar o grande “foco de miasmas” da região; desmonte do Morro do Castelo a fim de ampliar a extensão da cidade e contribuir para salubridade e embelezamento* (CARVALHO, 2014, Grifo nosso).

Dessa forma, em 1860, é inaugurado o Canal do Mangue, obra realizada pelo Barão de Mauá e proposta inicialmente pelo governo imperial de 1835. Com premissas higienistas, de ocupação urbana e ligação da casa imperial, Cidade Velha e Cidade Nova, a criação desse canal objetivava a secagem e drenagem das áreas pantanosas do Saco de São Diogo e passava a receber as águas dos rios Maracanã, Joana e Trapicheiros.

Em 1875 apresenta-se outro relatório proposto pela Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro que concentrava suas ações na área da Cidade Nova. A comissão encarregada do relatório elege o Canal do Mangue como zona de atuação principal e propõe que o canal além de ser navegável deveria ajudar no dessecamento das regiões pantanosas – problema ainda existente na região e que dificultava a expansão urbana – como também propunham seu prolongamento até o mar e a canalização de seus rios (CARVALHO, 2014).

As soluções propostas pelo relatório só vão ser concretizadas no mandato de Pereira Passos que entre os anos de 1902 e 1906, promove o aterramento do Saco de São Diogo e o prolongamento do Canal do Mangue para que o deságue de suas águas se dê diretamente na baía de Guanabara. (II. 2)





Il. 2: Linha do tempo cartográfica.

Fonte: Elaborado pelos autores com base em fontes BULHÕES, 1790; PIMENTEL, 1812; e REZENDE, 2018, 2022.

Apesar dos esforços de todas as alterações com viés de tratamento de drenagem, a Bacia do Canal do Mangue continua a passar por recorrentes eventos de inundação. De acordo com Baptista *et al.* (2013) a atuação higienista acaba por colaborar para a degradação do ecossistema fluvial e aumentar as inundações, como comenta:

O intenso processo de urbanização do solo da bacia (excesso de impermeabilizações; capeamentos, etc.) e o traçado e demais características hidráulicas impostas aos Canais do Mangue, do Maracanã e aos demais afluentes, justamente em região das mais ocupadas e estratégicas para a circulação de pessoas e veículos, levaram à inevitável concentração de fortes vazões de enchentes aos dois principais canais acima referidos (REZENDE, 2018).

Dentre os principais problemas de drenagem percebidos atualmente na Bacia do Canal do Mangue, tem-se que a precariedade dos sistemas de drenagem, sua obsolescência material e a sobrecarga do sistema, são os principais fatores de impacto na região. Tornando a área uma zona de risco constante de inundações.

Além desses fatores, destaca-se que o processo de supressão da paisagem – ocultamento – e canalização dos corpos hídricos colabora também para o esquecimento dos rios como elementos constituintes da paisagem urbana.

Interferindo na percepção do ambiente natural e construído, e, refletindo na relação sujeito-paisagem.

Passando pela leitura Macro, percebe-se que a Bacia do Canal do Manguê passou por uma diversidade de alterações ocasionadas pela expansão da malha urbana da cidade. Devido às alterações, a relação entre cidade-rio e sujeito-rio sofreram impactos tanto no tocante à infraestrutura urbana, quanto às percepções da paisagem, que suprimiram corpos hídricos e reconfiguraram as memórias locais.

Dessa maneira, para uma melhor apreensão da percepção da mutabilidade da paisagem hídrica da cidade se faz uma análise em escala Meso, estudando o Rio Joana. O mesmo foi escolhido dentre os referentes à bacia devido à sua proximidade com elementos do patrimônio histórico, cultural e construído, como a Quinta da Boa Vista, a Casa da Marquesa de Santos, o Conjunto Fabril de Vila Isabel, entre outros. E sua relação com a evolução histórica da cidade e sua expansão urbana.

### **ANÁLISE NA MESOESCALA: O RIO JOANA**

Contemplando a escala meso, tem-se como caso de estudo o Rio Joana (Il. 3). Antigamente conhecido como “Rio dos Morcegos”, compõe a bacia do Canal do Manguê, possuindo uma área de 1.190 ha. Nasce junto ao Pico do Andaraí Maior, na Reserva Florestal do Grajaú a aproximadamente 600,00 m de altitude e sua foz situa-se na confluência com o Rio Maracanã em frente à Estação de São Cristóvão.

A Ilustração 4 expõe a análise cartográfica realizada pela pesquisa apontando alterações no corpo hídrico ao longo dos anos, como o estado inicial de deságue no Saco de São Diogo, seguindo-se pela construção da linha férrea de São Cristóvão que alterou o curso do Joana, outro desvio observado foi a operação para que o rio desaguasse por sua vez no Rio Maracanã, e mais atualmente percebem-se as alterações no corpo d’água com suas canalizações e ocultamentos da paisagem, alterando de forma direta a ligação entre rio-cidade e sujeito-rio.



Il. 3: Rio Joana - Parque da Quinta da Boa Vista, foto de Joaquim Pacheco Insley - 1878-1889 - Acervo: Thereza Christina Maria.  
Fonte: Biblioteca Nacional.



Il. 4: Linha do tempo cartográfica- Alterações do Rio Joana.  
Fonte: Elaborado pelos autores com base em fontes de Pimentel, 1812; AtlasRio, 1935; e Google Earth, 2022.

Entendendo sua evolução urbana em relação à ocupação ocorrida na cidade do Rio de Janeiro nota-se que o Rio Joana possuía foz inicial no Saco de São Diogo que desaguava diretamente na baía de Guanabara. Através de análises cartográficas (Il. 4) percebeu-se que seu traçado original nascia junto ao Andaraí, seguindo-se pelos bairros de Vila Isabel, Maracanã e São Cristóvão passando pela Quinta da Boa Vista, atualmente Museu Nacional.

Houveram diversas alterações no seu traçado original, devido principalmente à expansão urbana e ocupação de suas margens. Como exemplos podem ser citados, a perda da conexão que existia junto aos jardins da Quinta da Boa Vista, como também a ligação do rio e a Casa da Marquesa de Santos, que como Dias comenta, limitava os fundos do lote (DIAS *apud* CARNEIRO, 2019) essas conexões se perderam devido principalmente à construção da linha férrea de São Cristóvão, fato que pode ser observado na cartografia de 1812. (Il. 4)

Outro exemplo de alteração é percebido com parte do seu traçado original ter sofrido aterramentos no trecho que passa pelo bairro do Maracanã, esse espaço deu origem a um prado para corrida de cavalos e é onde atualmente situa-se o Estádio do Maracanã. Para além das mudanças morfológicas, o Rio sofre alterações para que o mesmo sirva de fonte de abastecimento para a Fábrica Confiança, em seu trecho do bairro Vila Isabel, e percebe-se mudanças também como sua canalização e completo ocultamento na paisagem em alguns trechos como no bairro do Andaraí.

Seguindo o Plano Diretor de Manejo de Águas Pluviais da Cidade do Rio de Janeiro (2015), a prefeitura realizou mais uma alteração no Rio Joana, obras que ocorrem no ano de 2019, com a criação de um desvio subterrâneo de grandes proporções em que se objetivava o escoamento das águas não mais para o canal do Mangue, mas sim, diretamente para a baía de Guanabara, na tentativa de um “retorno” ao traçado e destino originais – forma que respeitava o curso natural de vazão do corpo hídrico – porém de forma subterrânea e com tecnologia de ponta. Essa obra teve o intuito de diminuir a incidência de enchentes urbanas em áreas próximas ao Canal do Mangue, zona crítica de enchentes. Uma alteração morfológica que soluciona questões relativas à drenagem mas corrobora para um ocultamento do Rio Joana.

Dessa forma apreende-se que foi através das ocupações ao longo de seu traçado original, que o Rio Joana sofreu diversas alterações resultando no atual estado de ocultamento de sua paisagem – caso recorrente em relação aos rios urbanos cariocas –, fato que interfere na percepção do elemento natural e de sua história, e a partir dessas assimilações se faz necessária apreensão da água segundo comenta Santos *et al.* (2003), como um valor do espaço, permitindo a percepção, uso e rememoração de seus lugares, abrangendo não só elementos físicos mais subjetivos no entendimento do desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro e sua história

### ANÁLISE NA MICROESCALA

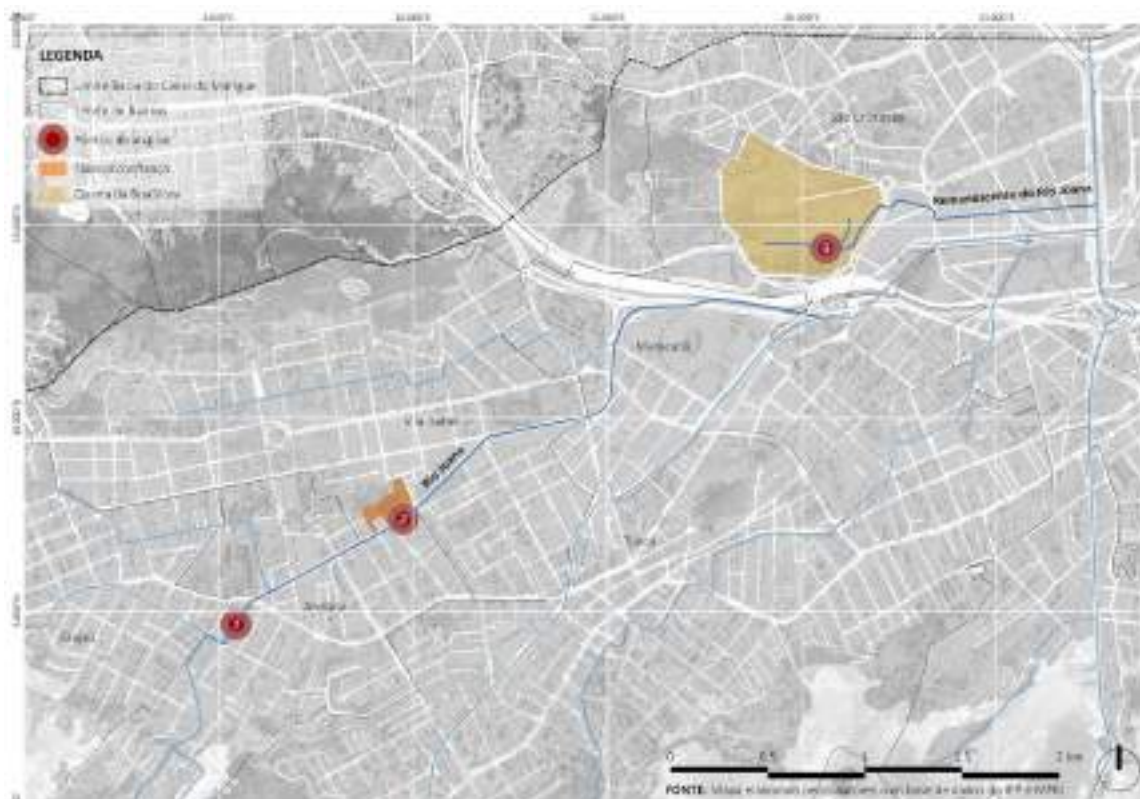
Conforme citado anteriormente, três trechos distintos foram selecionados com o intuito de analisar as suas distintas tipologias – zona totalmente oculta, zona canalizada, zona canalizada parcialmente, ou seja, com contato mais presente entre rio-sujeito – de tratamento do curso hídrico (Il. 5). O primeiro trecho analisado fica localizado entre as ruas Gastão Penalva e Paula Brito, nascendo juntamente ao Pico do Andaraí Maior, no bordo oeste do Canal do Mangue, onde o rio encontra-se totalmente oculto. Em seguida temos o segundo trecho, que fica localizado à frente da Fábrica Confiança, possuindo em suas proximidades diversas áreas de interesse patrimonial, onde o Rio Joana encontra-se canalizado e com boa arborização, porém há edificações construídas muito próximas às suas margens. Já no terceiro trecho temos a Quinta da Boa Vista, tendo a sua implantação como uma avenida canal.

#### Trecho 1 - Rua Paula Brito

Do ponto de vista histórico, este primeiro trecho escolhido está localizado em um dos primeiros bairros da cidade do Rio de Janeiro, o Andaraí. A partir do século XIX, passou a receber diversas indústrias, sendo considerado na época como um bairro industrial. Isto acabou por influenciar diretamente na formação de vilas nos arredores das fábricas.

Com relação às quadras localizadas próximo ao primeiro ponto analisado (Il. 6), observa-se que não há um parcelamento adequado e ordenado, podendo se observar diversos lotes com diferentes formas e dimensões,

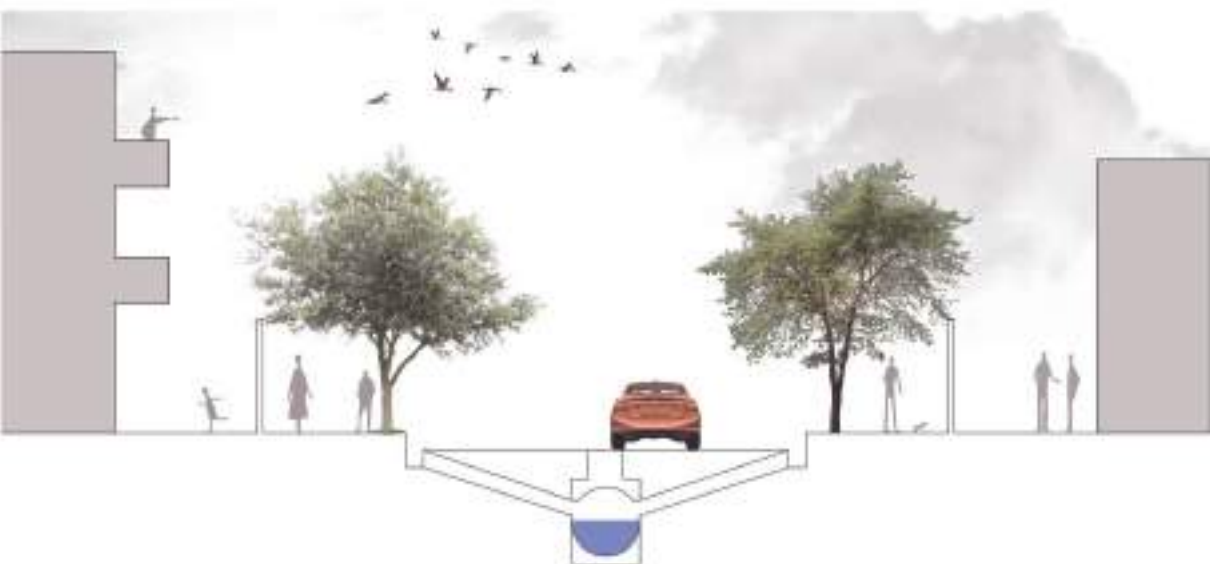
sendo alternados entre comércios, residências unifamiliares e condomínios. Também não foi possível observar nenhuma relação com o Rio Joana, ou a presença de espaços públicos, como praças, parques, que favoreçam as relações interpessoais. A respeito da malha viária, não há variações em suas ruas adjacentes, obedecendo a mesma dimensão nas suas proximidades, tendo um passeio público com dimensões confortáveis, porém contendo equipamentos públicos como postes ou até mesmo árvores obstruindo parcialmente a passagem dos pedestres.



Il. 5: Trechos de análise.

Fonte: Elaborado pelos Autores com base de fontes em IPP e MPRJ, 2022.





Il. 6: Vista aérea e corte esquemático- Trecho 1. Fonte: Elaborado pelos autores com base de fontes em *Google Earth*, IPP e MPRJ, 2022.



Em princípio é interessante levar em consideração a importância de toda a cobertura vegetal nos centros urbanos, influenciando diretamente na qualidade de vida da população. Neste primeiro trecho analisado, não foram localizados espaços livres próximos, sua vegetação acaba por se tornar inconsistente, composta por árvores de pequeno e médio porte, em sua maioria perenes, localizadas nos passeios públicos e em alguns casos, nos lotes residenciais, não possuindo vegetação rasteira ou arbustiva.

Atualmente, neste ponto analisado, tem-se algumas edificações de antigos operários preservadas, e ao mesmo tempo, houve a chegada de novas edificações com novos usos, como condomínios e comércios. Nesta parte do recorte, o Rio Joana acaba se tornando uma galeria urbana e passa a aparecer novamente apenas cerca de 400,00 m depois, nas confluências entre as ruas Barão de Mesquita e Maxwell. Próximo a este recorte, também temos o Hospital do Andaraí, que possui um dos painéis murais em mosaico do artista Paulo Werneck, fazendo parte dos bens tombados do município do Rio de Janeiro. Este em específico fica localizado na fachada frontal térrea junto aos pilotis do edifício do Hospital do Andaraí, que fica situado na Rua Leopoldo, número 280, a 200,00 m do ponto a ser analisado.

No recorte analisado, foi possível observar que a maioria dos lotes são utilizados de forma residencial, possuindo poucos lotes comerciais e de uso misto, com a sua maioria apresentando dois ou mais pavimentos. Vale ressaltar, que o recorte integra a área de planejamento AP 1, tendo IX região Administrativa Vila Isabel, e como índice de aproveitamento de terreno 4,0 e a sua macrozona de ocupação sendo considerada incentivada.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Andaraí: Zona Residencial Multifamiliar (ZRM), Zonas Comerciais (ZC), Zona Especial 1 (ZE 1) e Zona Especial 10 (ZE 10); IV - os parâmetros para o parcelamento e ocupação da Área de Proteção Ambiental a que se refere o Art. 2º serão os mesmos definidos neste Decreto para as Zonas Residenciais dos bairros de Vila Isabel e Andaraí; V - nas tipologias das edificações e os usos e atividades permitidos na Área de Proteção Ambiental a que se refere o Art. 2º serão, igualmente, os mesmos definidos neste Decreto para as zonas residenciais dos bairros de Vila Isabel e Andaraí; (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 1987).

**Trecho 2 - Fábrica Confiança**

O rio passa a frente de uma área de interesse patrimonial, a Fábrica de Tecidos Confiança, seguindo o curso da rua Maxwell. Nessa zona (Il. 7), as quadras são extremamente grandes, resultando em uma monotonia por parte do passante. A quebra desse sentimento pode ser potencializada pela passagem do rio.



Il. 7: Vista aérea e corte esquemático- Trecho 3.  
Fonte: elaborado pelos autores com base de fontes em *Google Earth*, IPP e MPRI, 2022.

Em relação aos seus aspectos naturais, a área possui diversas árvores tanto às margens do rio quanto em suas quadras adjacentes. Dessa maneira, percebe-se que há a possibilidade de inserção de mais espécies vegetais na quadra pertinente a Fábrica Confiança. Porém em algumas partes desse trecho o rio apresenta uma intensa presença de resíduos sólidos no seu leito.

A ocupação é majoritariamente marcada pelo uso residencial, com alguns lotes comerciais. O lote mais destacado é o da Fábrica Confiança, devido ao seu tamanho que também é um ponto comercial. As quadras são totalmente ocupadas, apenas a quadra da fábrica apresenta grandes bolsões de estacionamento.

No que se refere à proximidade a zonas de interesse patrimonial percebe-se que a área escolhida se encontra próxima a vilas operárias, a Fábrica Confiança e edificações vizinhas que já são tombadas em âmbito municipal. Além do rio ser um potencial zona de patrimônio cultural da região.

Quanto aos espaços livres públicos próximos ao rio na área analisada, verifica-se que existem poucas zonas livres públicas, contando com apenas uma pequena praça de estado relativamente precário às margens do rio Joana.

### **Trecho 3 - Quinta da Boa Vista**

Este trecho encontra-se inserido no parque da Quinta da Boa Vista (Il. 8), apesar disso sua margem ainda é caracterizada como uma avenida canal. O tecido urbano é marcado pela presença da linha férrea, e observa-se alguns vazios urbanos na área intermediária entre esses dois elementos.

Pela sua localização dentro de um parque urbano, nos seus arredores a vegetação é mais presente; suas margens são concretadas com a presença de um pequeno talude apenas com forração. Esta área é marcada principalmente pelos sistemas de espaços livres com destaque a Quinta da Boa Vista, já os arredores do parque são marcados pelo uso comercial com a presença pontual de do uso residencial



Il. 8: Vista aérea e corte esquemático - Trecho 3.  
Fonte: Elaborado pelos autores com base de fontes em *Google Earth*, IPP e MPRJ, 2022.

A lei 6510/2019 (RIO DE JANEIRO, 2019), declarou interesse cultural no Conjunto da Quinta da Boa vista, para fins de tombamento como patrimônio paisagístico e de registro como bem de natureza imaterial da cidade do Rio de Janeiro, o que inclui o remanescente do Rio Joana. A avenida canal dentro de um parque garante um caráter mais pedestrializável das margens, contudo o espaço tem uma ênfase na lógica do automóvel dessa forma a calçada é estreita garantindo maior tamanho a faixa de rolamento.

A partir do estudo e investigação de elementos estruturantes de trechos distintos do Rio Joana, propôs-se a elaboração de um quadro síntese de análise, considerando os parâmetros estabelecidos pela metodologia de morfologia urbana, aspectos ambientais, uso e ocupação do solo, interesse patrimonial e caracteres do espaço livre urbano. (Il. 9)

A partir da metodologia de análise multiescalar do Rio Joana verificou-se que o rio possui trechos com diferentes particularidades, apresentando resultados de um processo de antropização de um rio. Contudo, percebe-se uma gradação do ocultamento do Rio Joana na paisagem. As análises de macro e meso escala apontam que o modelo de expansão urbana vigente dos períodos citados desconsideram questões ambientais e de conservação do Rio Joana na paisagem, isso ocorre principalmente devido ao modelo higienista que vigorava como principal visão de cidade da época.

Com a análise da microescala percebe-se o Trecho 1 em estado de completa antropização, apresentando entraves para o seu resgate, principalmente em termos de adaptação de infraestruturas e dificuldades técnicas para o resgate do rio em si que agora é um canal impermeabilizado. Já no Trecho 2, nota-se o processo de antropização, isto é o rio também canalizado, mas identifica-se que o mesmo ainda se encontra presente na paisagem, pertencendo a uma tipologia de Avenida Canal. Por fim, no Trecho 3 percebe-se um estado de preservação onde o rio possui margens naturais, com a forte presença de vegetação em suas laterais e uma maior conexão com o sujeito-rio devido a inserção do Rio Joana no Parque da Quinta da Boa Vista.

PARÂMETROS/ TRECHOS	MORFOLOGIA URBANA	ASPECTOS AMBIENTAIS	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	INTERESSE PATRIMONIAL	CARÁTER DO ESPAÇO LIVRE PÚBLICO
TRECHO 1	O parcelamento do solo não possui um padrão, com lotes de diferentes formas. Não há variações em suas ruas adjacentes, obedecendo a mesma dimensão nas suas proximidades, possui um passeio público com dimensões confortáveis, com postes e árvores obstruindo parcialmente a passagem dos pedestres.	Sua vegetação acaba por se tornar inconsistente, composta por árvores de pequeno e médio porte, em sua maioria perenes, localizadas nos passeios públicos e em alguns casos, nos lotes residenciais, não possuindo vegetação rasteira ou arbustiva.	Neste recorte analisado, foi possível observar que a maioria dos lotes são utilizados de forma residencial, possuindo poucos lotes comerciais e de uso misto, com a sua maioria apresentando dois ou mais pavimentos.	O trecho possui algumas edificações de antigos operários preservadas, e ao mesmo tempo, houve a chegada de novas edificações, como condomínios e comércio.	Não foram localizados espaços livres próximos. Também não foi possível observar nenhuma relação com o Rio Joana, ou a presença de espaços públicos, como praças, parques, que favoreçam as relações interpessoais.
TRECHO 2	O rio passa à frente de uma área de interesse patrimonial, a Fábrica de Tecidos Confiança. Nessa zona as quadras são extremamente grandes, resultando em uma monotonia por parte do passante. A quebra desse sentimento pode ser potencializada pela passagem do rio.	Possui diversas árvores tanto às margens do rio, quanto em suas quadras adjacentes. Há a possibilidade de inserção de mais espécies vegetais na quadra pertinente à Fábrica. Algumas partes do trecho apresentam uma intensa presença de resíduos sólidos no leito do rio.	A ocupação é marcada pelo uso residencial, possuindo alguns lotes comerciais. O lote mais destacado é o da Fábrica Confiança, devido ao seu tamanho, sendo um ponto comercial. As quadras são totalmente ocupadas, apenas a quadra da fábrica apresenta grandes bolsões de estacionamento.	O trecho escolhido apresenta diversas áreas de interesse patrimonial, como as vilas operárias, a Fábrica Confiança e edificações próximas que já são tombadas em âmbito municipal. Além do rio ser uma potencial zona de patrimônio da região.	Existem poucos espaços livres públicos na área estudada, apenas uma pequena praça às margens do Rio Joana.
TRECHO 3	Esse trecho encontra-se inserido no parque da Quinta da Boa Vista, apesar disso sua margem ainda é caracterizada como uma avenida canal. O tecido urbano é marcado pela presença da linha férrea, e observa-se alguns vazios urbanos na área intermediária entre esses dois elementos.	Pela sua localização dentro de um parque urbano, nos seus arredores a vegetação é mais presente; suas margens são concretadas com a presença do um pequeno talude apenas com forração.	Essa área é marcada principalmente pelos sistemas de espaços livres com destaque da Quinta da Boa Vista, já os arredores do parque são marcados pelo uso comercial com a presença pontual do uso residencial.	A lei 6510/2019 declarou interesse cultural no conjunto da Quinta da Boa Vista, para fins de tombamento como patrimônio paisagístico e de registro como bem de natureza imaterial da cidade do Rio de Janeiro, o que inclui o remanescente do Rio Joana.	A avenida canal dentro de um parque garante um caráter mais pedestrializável das margens, contudo o espaço tem uma ênfase na lógica do automóvel, dessa forma a calçada é estreita garantindo maior tamanho à faixa de rolamento.

Il. 9: Quadro Síntese de Análise.

Fonte:elaborado pelas Autoras, 2022.



Ao realizar estudos para compreender os desafios para implementação de técnicas que resgatam rios para a composição da paisagem, Kozak *et al.* (2020) identificam que a sociedade ainda se sente mais segura em relação aos projetos de engenharia tradicional, ou seja, projetos de canalização. Os autores abordam, ainda, que a comunidade se acostuma com o ocultamento dos rios urbanos e que, por isso, acabam por demandar maiores níveis de impermeabilização do território. Sendo assim, com o objetivo de apontar possíveis intervenções para resgate do rio na paisagem, a pesquisa analisou um projeto que desse subsídio para a resignificação do corpo hídrico e para o resgate da memória das águas urbanas.

O caso do Córrego Linear do Rio Verde em São Paulo (Il. 10), foi entendido como referência, propondo estratégias de desocultamento da malha fluvial, através da criação de espaços de lazer, esporte e usos culturais. A escolha do projeto ocorre principalmente por ser um projeto idealizado para uma metrópole brasileira com contextos históricos e socioeconômicos similares aos do estudo de caso do Rio Joana.

Il. 10: Projeto Córrego do Rio Verde- Viela da Ponte.  
Fonte: DBB Arquitetura e Urbanismo, 2022.



As transformações propostas para o Córrego Linear do Rio Verde consideraram tanto a resolução de problemas de drenagem urbana como um resgate memorial do córrego e como esse se relaciona com a cidade e seus pedestres. Diversas estratégias foram utilizadas nesse projeto, desde a criação de



áreas de lazer, ciclovias, espaços de estar, elementos de identificação, como também a utilização da arte urbana em diversos trechos do curso do córrego, integrando a sociedade com a malha d'água existente.

A partir das análises percebe-se o Trecho 2, localizado próximo a Fábrica Confiança como uma representação de uma situação intermediária das relações entre rio, paisagem e patrimônio. E como já citado, apesar de todo o seu processo de canalização, neste trecho o Rio Joana ainda pertence a paisagem. Esse é, também, o ponto em que o rio está mais vulnerável a contínuos processos de antropização, podendo no futuro se tornar o pior cenário, onde o rio é completamente coberto e oculto da cidade. Dessa maneira, o trabalho apresenta diretrizes orientativas para explorar as possibilidades de resgate do Rio e a paisagem urbana.

Com possibilidades de recuperação tanto no âmbito memorial, quanto no físico, no caso do Rio Joana, apreende-se a necessidade de proposições factíveis para o reconhecimento e reabilitação do Trecho 2 do curso d'água. Utilizando-se de estratégias como a implantação de ciclovias, *decks* para pedestres, espaços de estar e lazer, iluminação urbana, arte urbana. Por fim, utilizar ações que enveredam pelos caminhos do urbanismo tático<sup>2</sup>, como pode ser observado nas Ils. 11a e 11b.



S

Ils. 11a e 11b: Colagem de ensaio conceitual.

Fonte: elaborado pelos autores com base do *Google Street View*, 2022.

<sup>2</sup> O conceito de urbanismo tático é recente e significa a abordagem para construção e ativação de uma vizinhança usando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo, que permitam a imediata recuperação, redesenho ou programação do espaço público visando futuras transformações.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve por objetivo analisar os aspectos práticos de ocultamento de rios urbanos na cidade do Rio de Janeiro, sendo utilizado como referência para este estudo o Rio Joana, onde buscou-se também avaliar os diferentes níveis de ocultamento ao longo deste rio. A revisão da literatura utilizada permite compreender que a expansão urbana modificou de forma preponderante a sua paisagem, unidas às diversas obras públicas ocorridas no Rio de Janeiro, conclui-se que houve de fato um ocultamento do Rio Joana com o passar dos anos.

É importante destacar também a necessidade de estudar os rios urbanos, no que diz respeito ao seu valor histórico, haja vista que o objeto de estudo sofreu com questões relacionadas ao crescimento desordenado no decorrer da sua história, resultados do processo de ocupação sem o devido planejamento e a falta de políticas públicas acerca do tema, influenciando diretamente no surgimento e desenvolvimento de ocupações irregulares, muitas delas localizadas nas margens dos rios urbanos cariocas, contribuindo diretamente para retirada da mata ciliar, que por consequência acaba trazendo problemas relacionados a erosões das margens dos rios e o seu assoreamento, contribuindo diretamente para a sua canalização em grande parte da sua extensão. Essas ações podem ser observadas em diferentes trechos ao longo deste rio, resultando na sua antropização em diferentes escalas.

Este estudo tomou como exemplo o Rio Joana, para levantar pontos que demonstram que grande parte dos rios cariocas passaram por um processo de ocultamento, onde podem ser vistos através da canalização parcial ou total, onde, na maior parte das vezes, pessoas que trafegam pelas proximidades ou até mesmo moradores, desconhecem a existência destes rios, sua importância e valores. Para que ocorra este reconhecimento, se faz necessário a realização de ações conjuntas que conscientizem, elaborando projetos participativos entre a população, que os qualifiquem, não se resumindo a simples aprovação de leis e regulamentos, a fim de conscientizar a população e ressignificar estes espaços.

Mesmo com os limitadores existentes neste período pandêmico, bem como as dificuldades encontradas no que diz respeito ao isolamento, acesso ao colher informações em órgãos públicos, este trabalho propõe, em forma de discussões a serem analisadas, propostas para um desocultamento e aumento da visibilidade do rio em questão, para que seja percebido pelos seus habitantes, resgatando de forma paliativa, lembranças do seu traçado original, destacando sua importância, uma vez que o seu traçado original foi alterado e oculto ao longo do tempo.

Ao combinar uma análise multiescalar, relacionada à infraestrutura urbana, com uma análise cartográfica da evolução histórica, a pesquisa possibilita a compreensão das alterações morfológicas do Rio Joana e identifica de que maneira o processo de expansão urbana observado no estudo de caso impactou na conformação da relação do sujeito-rio e rio-cidade no cenário atual da paisagem do Rio Joana.

## REFERÊNCIAS

- ATLAS RIO. Atlas do Patrimônio Urbano da Área Central do Rio de Janeiro. Base Cadastral de 1935 *In: Cartografia*. Instituto Pereira Passos Disponível em <<https://atlasrio.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6dbc64edfc5b416da9d6659a33bf67b7>>, acesso em 01.nov.2021.
- BAPTISTA, M. *et al*, Rios e cidades: uma longa e sinuosa história *In: Revista UFMG*, V. 20, nº .2, Belo Horizonte: UFMG, 2013. (p.124-153).
- BULHÕES, José Correia Rangel de. Mapa da Cidade do Rio de Janeiro. - 1790. *Cartografia*. Disponível em < <https://www.wdl.org/pt/item/873/>>, acesso em 01.nov.2021
- CARNEIRO, Amanda R; SAMPAIO. Julio Cesar R. Casa da Marquesa de Santos: Memória Feminina no Brasil Através do Museu da Mulher *In: 3º Simpósio Científico ICOMOS/Brasil - Autenticidade em Risco. Anais...*Belo Horizonte, MG: ICOMOS/Brasil, 2019.
- CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: Planos, Intenções e Intervenções no século XIX *In: Revista Paranoá*. <http://periodicos.unb.br/index.php/paranoa>, nº. 13, 2014. (p. 55-63), acesso em 01.nov.2021
- CONSTANTINO, Norma Regina Truppel; FOLONI, Fernanda Moço; BIERNATH, Karla Gracia. Rios e ferrovias: Conexões e identidade entre a cidade e paisagem *In: ENOKIBARA, Marta; GHIRARDELLO, Nilson; SALCED, Rosio Fernández Baca (Orgs.). Patrimônio Paisagem e Cidade*. São Paulo: ANAP, 2016.
- DEL RIO, V. e OLIVEIRA, L..*Percepção ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Nobel, 1999.
- DHAKAL, K.P.; CHEVALIER, L.R.; Urban Stormwater Governance: The Need for a Paradigm Shift. *In: Environmental Management*, nº 57, 2016. (p. 1.112-1.124).

FONTES, Adriana Sansão. Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: o caso do Park(ing) Day no Rio de Janeiro *In: Arquitetura Revista*, nº 14(1), 2018. (p. 91–104).

GORSKI, Maria Cecília Barbieri; ALVIM, Angélica A. Tannus Benatti. Recuperação de rios urbanos: do planejamento às intervenções *In: IV Projetar - Projeto como investigação: ensino, pesquisa e prática. Anais...* São Paulo: FAU-UPM, 2009.

HANSEN, Rieke; OLAFSSON, Anton Stahl; VAN DER JAGT, Alexander P. N.; RALL, Emily; PAULEIT, Stephan. Planning multifunctional green infrastructure for compact cities: What is the state of practice? Ecological Indicators, From urban sprawl to compact green cities - indicators for multiscale and multi-dimensional analysis. *In: From urban sprawl to compact green cities – indicators for multi-scale and multi-dimensional analysis*, [S. l.], V. 96, 2019. (p. 99–110). DOI: 10.1016/j.ecolind.2017.09.042.

HERZOG, C. P.; Cidades Para todos - (re)aprendendo a conviver com a natureza *In: Revista LABVERDE*, nº. 6, 2013. (p. 266-266).

IPP. Instituto Pereira Passos. Data Rio. Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.data.rio/>, acesso em: 01.jan.2021

KOZAK, Daniel; HENDERSON, Hayley; MAZARRO, Alejandro de Castro; ROTBART, Demián; ARADAS, Rodolfo. Blue-green infrastructure (BGI) in dense urban watersheds. The case of the Medrano stream basin (MSB) in Buenos Aires *In: Sustainability* (Switzerland), V. 12, nº. 6, 2020. DOI: 10.3390/su12062163.

MALTA, Augusto. 1906. Canal do Mangue. *Fotografia. Rio de Janeiro Aqui*. Disponível em: <https://www.riodejaneiroaqui.com/figuras1/canal-do-mangue-1906.jpg>, acesso em: 01.jan.2021

MIGUEZ, M.G. *et al. Drenagem urbana: do projeto tradicional à sustentabilidade*. Rio De Janeiro: Elsevier, 2016.

MORSCH, M. R. S.; MASCARÓ, J. J.; PANDOLFO, A. *Sustentabilidade urbana: recuperação dos rios como um dos princípios da infraestrutura verde*. *In: Ambiente Construído*. V. 17, nº. 4, 2017. (p. 305-321).

MPRJ. Ministério Público do Rio de Janeiro. *MPRJ em mapas: In loco*. Disponível em: <http://apps.mprj.mp.br/sistema/inloco/>, acesso em: 01.jan.2021

OLIVEIRA, Antonio K. B., *O sistema de drenagem como eixo estruturante do planejamento urbano: Caso da bacia hidrográfica do Rio Acari*. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro. 2018.

PDMAP. Relatório Síntese. *Plano Diretor de Manejo de Águas Pluviais da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2015.

PIMENTEL, Antonio Martins de Azevedo. 1812. *Planta da cidade do Rio de Janeiro levantada segundo os dados mais recentes*. Cartografia. Biblioteca Nacional Digital. Disponível em [http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart326450/cart326450.jpg](http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326450/cart326450.jpg), acesso em: 01.nov.2021.

PACHECO, Joaquim Insley, 1878-1889. Rio Joana. Fotografia. Brasileira Fotográfica. Disponível em <https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/4095>, acesso em: 01.nov.2021.

REZENDE, Osvaldo Moura. *Análise Quantitativa da Resiliência a Inundações para o Planejamento Urbano: Caso da Bacia do Canal do Mangue no Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado (Pós-graduação em Engenharia Civil). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro- UFRJ, 2018.

RICOEUR, Paul. *A memória, a história, o esquecimento*. São Paulo: Unicamp, Campinas/SP, 2020;

RIO DE JANEIRO (RJ), Câmara Municipal. Lei nº 6.510, de 28 de março de 2019. Declara de interesse cultural a Quinta da Boa Vista. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em <http://leismunicipa.is/pxjni>, acesso em: 01.nov.2021.

RIO DE JANEIRO (RJ), Prefeitura Municipal. Decreto Lei nº 6997, de 30 de setembro de 1987. Estabelece condições de uso e ocupação do solo para a 18ª Unidade Espacial de Planejamento (UEP) que corresponde aos bairros do Andaraí, Maracanã e Vila Isabel, situados na IX região administrativa - Vila Isabel, e dá outras providências. Rio de Janeiro, 1987. Disponível em: <http://leismunicipa.is/fuejs>, acesso em: 01.nov.2021.

SANTANA, Letícia Rocha, BEZERRA, Onilda Gomes, SILVA, Joelmir Marques. A conservação do Riacho do Cavouco: um patrimônio natural e cultural *In*: Revista Brasileira de Meio Ambiente, V. 8, nº. 1, 2020. (p. 12-29).

SANTOS, Alexandre Mello. LEITE, Márcia Pereira. FRANCA, Nahydra. *Quando memória e história se entrelaçam: a trama dos espaços da Grande Tijuca*. Rio de Janeiro: Ibase, 2003.

SILVA, J. M. P.; MANETTI, C., & TÂNGARI, V.; Compartilhamentos e Unidades de Paisagem: Método de Leitura da Paisagem Aplicado à Linha Férrea *In*: Paisagem E Ambiente, nº. (31), 2013. (p. 61-80).

VERÓL, A.P. *Et al*, River Restoration Integrated With Sustainable Urban Water Management For Resilient Cities *In*: Sustainability, V. 12, 2020. <https://doi.org/10.3390/Su12114677>, acesso em: 01.nov.2021.

# PERCEPÇÕES AMBIENTAIS DOS ESTUDANTES DE UMA ETE SOBRE A ESCOLA E A CIDADE DE VASSOURAS: ATRAVESSAMENTO DE HIBRIDISMOS

DAGMAR DIAS CERQUEIRA<sup>1</sup>  
GISELLE ARTEIRO NIELSEN DE AZEVEDO<sup>2</sup>

dagmar.cerqueira@fau.ufrj.br  
gisellearteiro@fau.ufrj.br

## RESUMO ABSTRACT

O ensaio pretende refletir sobre o meio ambiente escolar de uma Escola Técnica Estadual (ETE) e as perspectivas para teceduras de territórios educativos, na cidade de Vassouras, considerando os hibridismos que atravessam essas ambiências, a partir das percepções ambientais de estudantes de cursos técnicos. A perspectiva da discussão considera a conjuntura de que a contemporaneidade sinaliza para um movimento no sentido de um amalgamento entre os espaços físicos da escola e da cidade, potencializando múltiplos processos de apropriações na esfera educativa. Os hibridismos culturais observados relacionam-se a rompimentos de dicotomias espaciais como: interior/exterior e real/virtual. São utilizados os pressupostos teóricos de paisagem, explorados por Besse (2014); de cidade, por Jeudy (2005) e questões de ordem prática a partir do conceito de território educativo, recorte temático que dirige os estudos dos pesquisadores do Grupo Ambiente e Educação (GAE), do Grupo de Pesquisa Lugares e Paisagens (ProLUGAR) e do Sistema de Espaços Livres no Rio de Janeiro (SEL). Estas movimentações trarão, como espelhamentos para cenários futuros, paisagens educativas híbridas nas cidades.

**Palavras-chave:** paisagens híbridas, hibridismo, escola, cidade, processos participativos.

***Environmental perceptions of students from an ETE about the school and the city of Vassouras: crossing hybrids***

*The essay intends to reflect on the school environment of a State Technical School (ETE) and the perspectives for weaving educational territories in the city of Vassouras, considering the hybridisms that cross these environments, from the students' perceptions. The discussion perspective is that the conjecture of contemporaneity signals a movement towards an amalgamation between the physical spaces of the school and the city, enhancing educational appropriations. The highlighted hybridisms are related to the rupture of spatial dichotomies such as: interior/exterior and real/virtual. The theoretical assumptions of landscape, explored by Besse (2014), will be used; by Jeudy (2005) and practical questions based on the concept of educational territory, a thematic focus that directs the studies of researchers Environment and Education Group (GAE), Research Group Places and Landscapes (ProLUGAR) and Free Spaces System in Rio de Janeiro (SEL). These movements will bring, as mirrors for future scenarios, hybrid educational landscapes in cities.*

**Keywords:** hybrid landscapes; hybrids; school; City; participatory processes.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, Pós-graduanda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU-UFRJ.

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista e Docente da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU-UFRJ.

Vassouras, Vassouras  
Velha cidade dos tempos coloniais  
Vassouras, Vassouras  
O tempo passa e cada vez te quero mais  
Palmeiras ao vento  
Dando viva e boa vinda ao passageiro  
fugitivo do calor que tá fazendo  
Lá embaixo, lá no Rio de Janeiro.  
Luiz Gonzaga

**“BAIÃO DE VASSOURAS”, CANÇÃO DE**  
Luiz Gonzaga e David Nasser, composta em 1952 e renomeada de “Vassouras”, em 1956, ainda difundida no cotidiano escolar da cidade, oferece ao imaginário popular representações na esfera imagética de uma paisagem de cidade cristalizada em um tempo específico, o período Colonial Brasileiro. A canção em particular e a mensagem de sua letra, abrem perspectivas para pensarmos como atualmente, apesar de o município de Vassouras apresentar grande destaque por comportar um relevante Centro Universitário e renomados serviços de saúde, a sua população ainda explora e se sustenta pela singular concepção de paisagem da Região do Vale do Café do Século XIX, através das atividades de Turismo



Concomitante à vocação turística, o Escritório Regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), ali situado, atua na manutenção deste cenário de “Princesinha do Café”, título da cidade recebido nos tempos áureos da produção cafeeira, regulamentando e fiscalizando possíveis intervenções, principalmente em seu Centro Histórico.

É inegável o valor do legado patrimonial construído historicamente e que atua como um marcador de uma época áurea do município. No entanto, a movimentação cotidiana e a expansão da cidade imprimem novas necessidades e determinam que a morfologia urbana seja temática de debate por múltiplos espectros.

A conservação e a restauração deste conjunto arquitetônico composto por edificações representativas do apogeu cafeeiro, tombado pelo IPHAN, exige mão-de-obra qualificada e para atender à demanda de profissionais na região foram estabelecidas pactuações de políticas públicas entre as esferas dos governos Federal, Estadual e Municipal, desencadeando na inauguração da Escola Técnica Estadual (ETE) de Restauro Carlos Frederico Werneck de Lacerda, há pouco menos de uma década. Não obstante da possibilidade de geração de oportunidades para o mercado de trabalho, lançamos o questionamento a respeito dessa ação em prol da “vocação” do município estar em consonância com as expectativas para a cidade, segundo os estudantes jovens de Cursos Técnicos em Edificações e em Restauro, da ETE em destaque. Quais paisagens desta cidade seriam por eles percebidas e experimentadas? E quais outras paisagens perpassariam em seus ideários?

O artigo caracteriza-se por um recorte específico e embrionário das percepções ambientais dos discentes da ETE reveladas em resposta a estas questões. Essas percepções podem elucidar as “vivências, narrativas e contra-narrativas que se contrapõem à dinâmica gestada por elites dominantes” (PNUM, 2022) do local e sinalizar ideais para a constituição de uma morfologia urbana mais includente.

Desvelar seus fantasmas, fazer aflorar as “inquietações relativas às apropriações urbanas”, como o chamamento realizado pelo PNUM (2022) sobre os desafios para as formas urbanas do século XXI, evidencia a “emergência em se pensar a coexistência entre humanos e não-humanos”.

Procuramos seguir a esteira dos questionamentos norteadores para o debate do Eixo 3, “Formas Urbanas e Paisagens: patrimônios, apropriações e manifestações culturais”, que foram incitados nas diretrizes do evento: *i)* Como a morfologia do território e as práticas de seus habitantes moldam, articulam e referenciam patrimônio e manifestações culturais? *ii)* Em que medida a ideologia da forma urbana, em particular na esfera das apropriações territoriais, evidencia processos de adição e subtração socioespacial? *iii)* Como as representações e manifestações no campo das artes, cultura e cibercultura surgem como disparadores para uma leitura cartográfica das formas urbanas na contemporaneidade?

No entanto, particularizamos nosso questionamento aos aspectos locais: Em tempos nos quais nos vemos tão envoltos de situações globalizadas, num emaranhado de hibridismos, quais percepções da paisagem, do município e da escola citada, atravessariam as sensibilidades destes estudantes?

Para tanto, utilizamos a metodologia de observação incorporada, que é um desdobramento prático da Abordagem Experiencial. A observação incorporada procura lidar com os aspectos subjetivos das observações, configurando um ponto-de-vista aproximado e particular da experiência vivenciada por um observador ou grupo de observadores em um determinado ambiente ou conjunto de ambientes (RHEINGANTZ, 2021).

A metodologia é adotada pelos estudos dos pesquisadores do Grupo Ambiente e Educação (GAE), do Grupo de Pesquisa Lugares e Paisagens (PROLUGAR). Junto ao dispositivo “poema dos desejos”, realizamos algumas costuras com a análise de fotografias, com os documentos decorrentes de pesquisa encomendada pela Prefeitura local para a elaboração do Plano Integrado de Vassouras (PIV), e com respostas de questionários aplicados anteriormente, em momentos de trabalho de uma das pesquisadoras, na própria unidade de

ensino, enquanto componente da equipe técnico pedagógica que investigava sobre o perfil dos discentes e suas expectativas ao ingressarem no local.

Debates sobre os conceitos de morfologia urbana e paisagem, a contextualização da cidade de Vassouras e da ETE, informações sobre o PIV, as questões sobre as percepções dos discentes sobre as paisagens escolar e da cidade, os hibridismos culturais que as atravessam e as possíveis apropriações educativas compõem o desenvolvimento. A discussão expõe a análise e a reflexão sobre as percepções ambientais apresentadas, promovendo rebatimentos, junto às concepções em pauta. Para as considerações finais destacamos a relevância da apropriação, pela educação escolar, dos espaços abertos da cidade, com todos os seus hibridismos, promovendo uma ampliação do seu território educativo.

Nos juntamos a Azevedo *et al* (2016, p. 11) que consideram o conceito *Território Educativo* em construção, reconhecendo a centralidade e a potencialidade da escola nos processos de apropriação de outros espaços da cidade, pelas comunidades escolares, na formação de territórios educativos, podendo ser ressignificado de acordo com a experiência e o cotidiano de seus atores sociais.

Para Schlee *et al.* (2009, p. 237) *os comportamentos e processos sociais são práticas determinadas pela natureza social, no interior da qual se organiza a experiência individual e coletiva.* Entendemos que estas ressignificações determinam transformações na forma urbana, que por processos dialéticos de “vivências, narrativas e contra-narrativas” (PNUM, 2022) modificam também seus atores, numa dinâmica híbrida, onde os mais variados vetores se mostram atuantes.

## **A MORFOLOGIA URBANA, A PAISAGEM, O AMBIENTE ESCOLAR E A CIDADE**

Morfologia, nos dicionários de forma geral significa o tratado das formas que a matéria pode tomar, advindo do grego *morphe* (morfo = forma) e (*logos* = estudo). Em se tratando de morfologia urbana o adjetivo impõe a conotação

para a cidade como um organismo vivo que é. Os estudos da forma urbana passaram a ser sistematizados a pouco mais de um século, segundo Oliveira (2018) e que, atualmente refletem o entendimento de que:

As inúmeras características morfológicas dos lugares, em todas as escalas, podem ser reduzidas a um sistema lógico de explicação, o que pode levar a uma compreensão incisiva e matizada da relação entre as comunidades urbanas e o tecido físico que elas criam, e recriam, à medida que as necessidades sociais mudam ao longo do tempo (OLIVEIRA, 2018, p. 10, *apud* CONZEN, 2009).

Para Rego e Meneguetti (2011, p. 124), o estudo da morfologia urbana constitui um instrumento poderoso no entendimento e no planejamento da cidade e, com isso, interage com ampla gama de disciplinas. Contudo, Gauthier e Gilliland (2006) dividem estes estudos em duas ramificações: por um lado os “estudos cognitivos”, nos quais se atentam a investigar o “como é” e o “porquê” da forma urbana; enquanto que os “estudos normativos” se estendem a abordagem de “como ela deveria ser”.

As duas ramificações estão relacionadas a países específicos. Enquanto uma volta-se à escola inglesa, a outra volta-se à escola italiana respectivamente, sendo que a primeira apresenta um tom explanatório e a segunda apresenta uma abordagem de cunho mais prescritivo, que insinua articular uma visão do futuro de acordo com Rego e Meneguetti (2011).

Os autores Rego e Meneguetti, em seu artigo *A respeito de morfologia urbana: Tópicos básicos para estudos da forma da cidade* esclarecem que “independentemente dessa divisão”, os estudos da morfologia urbana contribuem no sentido de facilitar o entendimento de um bairro, uma cidade, uma paisagem, tanto pela sua forma característica, quanto pela sua gênese ou pelos processos de transformação ocorridos no decorrer do tempo.

Por conseguinte, o desenho de uma cidade é a tecitura de seus elementos, o que faz com que o objeto das investigações em morfologia urbana seja o modo como cada um dos elementos urbanos se cristalizou. No entanto, Angotti *et al.* (2017) se opõem a investigação entrecortada da constituição

urbana e exploram cidade pela concepção de *um território atravessado por diferentes coletivos urbanos, ressaltando a multiplicidade de performances que corporificam a vida urbana e os lugares.*

O geógrafo alemão Conzen foi um dos precursores nestes estudos quando em 1960, através da publicação de seu livro *Alnwick, Northumberland – a study in town-plan analysis* (CONZEN, 1960) tentou explicar a estrutura de um plano de cidade a partir de uma análise do seu desenvolvimento. De acordo com Oliveira (2018, p. 10) o geógrafo apresenta “uma estrutura abrangente para o estudo e o desenho da forma física das cidades”, através de uma divisão tripartida da paisagem urbana, incluindo o plano da cidade, o tecido edificado e o uso do solo.

Neste processo de conformação da imagem da cidade, Rego e Meneguetti (2011, p. 125) traduzem Whitehand (1987, p. 8), sobre chamar a atenção para três atributos que apresentam-se inter-relacionados e promovem experiências estéticas e emocionais nos indivíduos e na sociedade: *i)* uma utilidade prática básica ao prover orientação (nosso mapa mental que depende do nosso reconhecimento dos locais); *ii)* o valor intelectual ao orientar no tempo, ao situar a sociedade em transformação, estimulando a comparação histórica e fornecendo uma base mais informada para a tomada de decisões; *iii)* o valor estético impressos pelo impacto visual das formas, cores e dimensões.

Para Capel (2002), a formação do espaço construído é reflexo dos movimentos econômicos e sócio-políticos em atendimento aos objetivos dos grupos sociais dominantes. Desta maneira, a paisagem constitui um texto, que ao ser lido propicia entrever a sociedade que a conformou.

Só há que saber ler. Porque, efetivamente, a paisagem pode ler-se como um texto. É um texto, tanto no sentido atual como no originário [...] Se o espaço e a paisagem são um produto social, será possível partir das formas espaciais que produzem a sociedade para chegar a elas e aos grupos sociais que as construiu. (CAPEL, 2002, p. 20).

A perspectiva de paisagem que pautamos vem se alinhar às propostas conceituais apresentadas por Besse (2014) no sentido de que a paisagem é fruto de uma representação cultural, ou uma realidade mental, que por um espectro ampliado passaria a ser um texto humano a ser decifrado. Para ele, o estranhamento seria a condição da paisagem, pois ela seria *indestinada*, ao possibilitar um escape de sua razão de ser, ou seja, ao promover uma tensão entre a internalização e a exterioridade do sujeito que é por ela arrebatado.

Besse (2014, p. 7) antecipa, no prólogo de seu livro, que o conceito de paisagem desencadeia recursos outros para os projetos urbanos contemporâneos no que tange ao distanciamento da dita “cidade histórica”, deflagrando uma aproximação para possibilidades de cidades diferenciadas às quais ele nomeia como “cidade difusa”, “cidade explorada” ou “cidade espriada”. O autor propõe a criação de outras linguagens, com palavras e conceitos específicos objetivando diminuir a dificuldade na identificação de paisagens atuais. Ainda, neste alinhamento, a paisagem é considerada um território fabricado e habitado.

A dimensão cultural no processo de construção da paisagem é apresentada por Luchiari (2001, p. 21-22) como elemento que desencadeia para uma concepção híbrida de paisagem, na qual sofre interferências de mesclas entre a natureza, a cultura, os processos naturais e sociais ao longo do tempo. Desta forma, a paisagem não morre, pois *os recursos naturais podem se esgotar, mas a paisagem é transformada em outra, ainda que por uma lógica perversa, destituída de beleza e riqueza natural. Ou seja, a paisagem enquanto representação da coletividade humana não se esgota: reproduz-se, renova-se, regenera-se, tal qual as sociedades*. Contudo, a autora atribui esta lógica perversa a uma ação paradoxal, pois os mesmos movimentos que atuam no preservacionismo e ambientalismo, são os selecionadores de paisagens a serem mercantilizadas, transformando-as em territórios excludentes para a população tradicional.

Acrescentamos mais uma camada para essas linguagens outras, através do historiador Peter Burke (2003, p. 14) quando afirma que, no contexto atual, *por mais que reagamos, não conseguimos nos livrar da tendência global das*

*misturas, da hibridação* e defende, junto a outros teóricos o “hibridismo cultural”. Desta forma, propomos a promoção do rebatimento desses planos conceituais para “paisagens híbridas” e/ou “cidades híbridas”.

Este hibridismo citadino é salientado por Angotti *et al.*(2017) quando mencionam que *já não é possível delimitar a cidade por suas fronteiras, uma vez que ela transborda e se configura no interfaceamento das práticas que ocorrem nos lugares.*

Pelo plano conceitual paisagens híbridas realizamos uma costura discreta com a Linha de Pesquisa *A cidade como Artefato*, do Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas, vinculado à Escola de Belas Artes, UFRJ, que parte do pressuposto de que *a cidade seria um dos principais artefatos produzidos pelo homem, servindo de morada aos grupos sociais, de palco para a produção de eventos e de espetáculos e, além de produto, atua enquanto produtora de relações sociais. Sendo assim, uma estrutura híbrida e complexa.* Desta maneira, porque não nos atentarmos aos hibridismos que despontam nas paisagens da escola e da cidade, *enquanto territórios de educação, cultura e socialização* (FARIA, 2017, p. 44) e que promovem a *integralização*?

Inspiradas por Latour (2019), que sugere duvidarmos de nossos porta-vozes no texto *Primeira divisão: saber duvidar de seus porta-vozes*, retirado do livro *Políticas da Natureza: como associar as ciências à democracia*, e por Woolf (1917), quando destaca que breves e *insignificantes* palavras também expressam alguma coisa, trazemos algumas percepções dos estudantes sobre as paisagens destacadas por eles, no município de Vassouras. Quando utilizamos o termo *insignificante* da autora, nos apropriamos dele considerando que a insignificância estaria atribuída ao fato de que há opiniões que não conseguem reverberar e impactar na sociedade.

Ainda por esta interface, Angotti *et al.* (2017) criticam a visão oblíqua de urbanistas, arquitetos e especialistas nos processos de criação das cidades e propõem o reconhecimento e a proliferação das vozes dos grupos locais. Através do entrelaçamento de diferentes formas de diagnóstico seria instaurado a natureza híbrida na transformação da cidade.



A afirmação de Cauquelin sobre a inserção da perspectiva como representação da paisagem ter propiciado um “além”, um alcance ao infinito em suas linhas gráficas, que ligou, num mesmo dispositivo, todas as atividades humanas, a fala, os atos e as sensibilidades, apresenta uma convergência com estes pesquisadores quando destaca que a paisagem é uma obra coletiva das sociedades a partir de uma sucessão de rastros que se superpõem no solo.

Por estas prerrogativas promovemos teceduras na análise das pegadas da “paisagem imperial” do município de Vassouras e as percepções do alunado da ETE buscando “uma potência de transbordamento” na identidade de seu território e seu porvir.

O município de Vassouras está situado na região do Vale do Café, no interior do Estado do Rio de Janeiro e, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com uma população estimada de 37.262 pessoas.

A Prefeitura Municipal de Vassouras adota práticas narrativas através de setores voltados à comunicação e sua própria gestão; algumas delas com significativo impacto midiático que sinalizam uma cidade histórica, turística e universitária:



Il. 1: Centro Histórico de Vassouras.  
Fonte: Fotografia Dagmar Dias  
Cerqueira. Acervo da Autora, 2022.

Detentora de um rico patrimônio cultural material e imaterial composto por suntuosas fazendas históricas remanescentes dos tempos áureos do café, por um conjunto paisagístico e urbanístico tombado pelo IPHAN e formado por um casario de época com belíssimas construções (Prefeitura Municipal de Vassouras, 2022).

Sobre os atrativos turísticos e culturais da cidade são apresentadas imagens de elementos da paisagem que compõem o seu Centro Histórico (a antiga Estação Ferroviária, a Praça Barão de Campo Belo, a Igreja Matriz, a Câmara Municipal, o Centro Cultural Cazuza, o Paço Municipal, o museu Casa da Hera, a Praça Sebastião Lacerda, o Vagão da Leitura, o Cemitério Nossa Senhora do Rosário, o Museu Vila de Vassouras), o Mirante Imperial, o Pátio Casario, o Memorial Manoel Congo, o Centro de Convenções General Sombra, Vassouras Café Escola e Festival de Cinema de Vassouras. Vê-se então que a utilização da “paisagem imperial”, do Século XIX, predomina e impregna no imaginário de moradores e turistas. Dentro desta prerrogativa estaria o município fadado a se tornar uma Disneylândia ou uma Williamsburg? Destacamos que Williamsburg, Virgínia, também conhecida como Colonial Williamsburg, é o maior museu de história interativa da América.

Jeudy (2005) identifica o surgimento de conflitos nos processos de restauração ao se restabelecer a ordem dos vestígios do passado, pois, enquanto a cidade exprime implicitamente uma disposição para o sublime, para o cidadão, este sublime estaria ligado ao parasitismo e anularia a espessura do tempo. Para Luchiari (2001, p. 20-21) *as paisagens construídas e valorizadas das sociedades revelam sua estrutura social e conformam lugares, regiões e territórios* e a cada alteração forma/paisagem, são introduzidos outros “objetos, funções, valores e intencionalidades”.

É especificamente por este momento de alterações de intencionalidades que o município tem atravessado, período este de revisão de seus planos legais, por ocasião da elaboração do PIV, visando a atualização de importantes marcos legais urbanos para planejar o desenvolvimento do território municipal, desde 2020, através de processo participativo, envolvendo a

participação popular, a equipe técnica da referida Prefeitura e conduzida pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM).

Estaria este projeto promovendo uma tentativa real de diálogo emancipatório para a superação de conflitos existentes com relação ao embate parasitar/progredir? Ou, através do termo “participativo”, seria um clichê para propostas de instauração de uma atmosfera existencial comum, através de uma vocação metafórica emancipatória?

Atualmente, os trabalhos estão na etapa da discussão da realidade existente e proposições junto a informações disponibilizadas no *site* da própria Prefeitura sobre o *Relatório de Eventos Públicos e Diagnóstico da Percepção Social*, realizado em 2021.

Na composição dos estudos desenvolvidos pelo IBAM, desde 2021, são apresentados Cadernos de Mapas da cidade, também estão disponibilizados no site da Prefeitura e, entre eles há o Mapa “Condicionantes para o Macrozoneamento - Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico”, onde são destacados os elementos norteadores para o PIV e servem como parâmetro para nossa discussão. (Il. 2)

Este mapa de janeiro de 2022 é significativo em termos de comprovar a relevância que a temática de Patrimônio Histórico, Cultural e Paisagístico tem representado para a cidade. Posteriormente, em outubro de 2022, à medida que as discussões avançaram houve um desdobramento deste mapa em três outros intitulados Patrimônio Cultural de Vassouras – Bens Materiais (Escala Municipal), Patrimônio Cultural de Vassouras – Bens Materiais (Escala do Distrito Sede), Sistema de Áreas Verdes e Espaços Públicos do Município de Vassouras-RJ, onde os primeiros demarcam os artefatos arquitetônicos de relevância histórico-cultural e/ou patrimonializados como Fazendas Históricas, Estações Ferroviárias, Museus, Memoriais, Clubes. Já, no último mapa mencionado são representadas as áreas livres: praças e parques; o mirante; campos e quadras de futebol; unidades de conservação. Todos os dados são componentes da documentação intitulada Revisão do Plano Diretor do município de Vassouras.



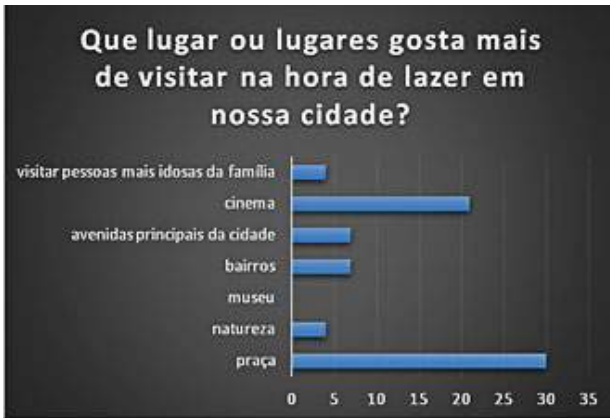


Gráfico 1 - Preferências de lugares de Vassouras  
Fonte: Autora, 2017.

A praça Campo Belo foi o lugar que mais recebeu destaque, em contrapartida à Natureza que não recebeu votação expressiva. Consideramos que a possibilidade do convívio social seja o fator determinante nessas escolhas e, por esse prisma, a praça se configura como o lugar ideal para os relacionamentos interpessoais, principalmente em uma cidade interiorana.

Nesse período de avaliação diagnóstica sobre o perfil do alunado, a equipe escolar promoveu aulas que exploravam o Centro Histórico, contextualizando para os alunos a relevância do Curso no qual estavam matriculados. Vários elementos que compõem a paisagem do Centro Histórico foram destacados nesse momento e o que chamou mais atenção foi o cemitério da cidade (talvez pelo estranhamento ao nunca terem imaginado este lugar como um território educativo).

### **O Plano Integrado de Vassouras (PIV)**

Os relatórios apresentados pelo site da Prefeitura mostram dados da pesquisa do Instituto IBAM coletados durante reuniões realizadas com diferentes grupos, distribuídos conforme os distritos e o centro da cidade. Neste material é exibido o resultado de 218 respondentes a um questionário de trinta e uma questões. Embora no documento seja mencionado que “Travou-se também uma discussão sobre o crescimento da cidade onde alguns participantes destacaram que “Vassouras não é só o Centro Histórico” (PIV, 2021), mais de 80% consideram a cidade boa para viver e para o turismo. O fato de o Centro Histórico ser tombado pelo IPHAN é considerado positivo.

Ainda, estes documentos sinalizam o gosto da população pela cidade: por suas festas, pela Universidade, pelo Turismo, pelo Hospital Universitário, pela paisagem, por seus pontos turísticos e culturais, por seus prédios históricos. Apontam também o não gosto: pelos paralelepípedos, pela falta de emprego e lazer, pelos poucos horários de ônibus.

Com o propósito de inserirmos os alunos da ETE no debate do processo participativo, nós, enquanto equipe escolar, incentivamos a participação das turmas na apresentação dos resultados da pesquisa e a discussão das propostas em dois dias da Audiência Pública, no mês de março de 2022, realizada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Patrimônio Histórico (SMUPH), em parceria com o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM).

Torres (2010), faz um destaque relevante quando trata da participação das circunstâncias do jogo social, na disputa pela afirmação, ações que interrompem a cotidianidade. Desta forma, nossa presença participativa se caracterizou pela perspectiva invertida, como proposta para potencializar os estudantes a praticar sua ação cidadã. Neste jogo social, acompanhamos o embate dialético entre o “necessário” e o “potencial” para a cidade em detrimento de toda predestinação estética imaginária.

O primeiro dia foi dedicado à explanação das propostas preliminares para o Plano Diretor e para a Legislação Urbanística do Município e trouxeram para o debate com a população diversos temas, entre eles: meio ambiente, saneamento básico, mobilidade e habitação, bases para o macrozoneamento municipal e zoneamento urbano e código de obras.

Houve um especial destaque para a preocupação na manutenção da paisagem do centro histórico, bem como da paisagem natural envolta pelos morros que a compõem, salientando a necessidade de criação de dispositivos legais para tal. Este fato remonta a afirmação de Besse (2014) de que a paisagem traz uma nova perspectiva para o projeto urbano e é indicativo de que a população se mostra atenta à preservação da paisagem natural no processo de crescimento e evolução da cidade, comprovando a percepção do ambiente

construído misturado a esta paisagem na constituição do tecido urbano que, segundo Andrade:

Cada vez mais, fabrica jogos de imagens, representações e usos que não consideram apenas o legado morfológico e tipológico existente na cidade, mas efetivamente, as negociações firmadas entre seus atores sociais e os plurais arranjos territoriais que se estabelecem nas diferenciadas esferas da trama urbana (ANDRADE, 2022, p. 16).

### **AS PERCEPÇÕES AMBIENTAIS ESTUDANTIS E OS DESEJOS DE PAISAGEM: INTERLOCUÇÕES PARA TERRITÓRIOS EDUCATIVOS**

Para nos aproximarmos das percepções ambientais dos estudantes sobre a paisagem escolar e sobre quais paisagens do município promoviam interlocuções com territórios educativos aplicamos o dispositivo “Poema dos desejos” ou *Wish Poems*, instrumento desenvolvido por Henry Sanoff (1995 e 2001), onde o pesquisador solicita aos usuários de um determinado local que descrevam verbalmente ou expressem por meio de desenhos suas necessidades, sentimentos e desejos relativos ao edifício ou ambiente analisado, a partir de um disparador que pode ser uma frase ou uma pergunta: “Eu gostaria que o meu ambiente...”.

Disponibilizamos um formulário online para os estudantes, onde constavam duas perguntas que poderiam ser respondidas através de fotografias, desenhos e/ou escritos. No momento, as turmas estavam reduzidas devido à evasão escolar ocorrida durante o período da pandemia de COVID-19. Foram cinco respondentes e não houve respostas através de desenhos.

A primeira pergunta era: Como seria a paisagem dos seus sonhos para a Escola Técnica de Restauro? As respostas para esta pergunta sobre a paisagem escolar dos sonhos manifestaram o desejo por espaços amplos para aulas práticas e socialização, melhoria e/ou aumento de aparatos tecnológicos e a consideração de que haveria necessidade de poucas mudanças a fazer. Uma ilustração foi inserida ligada à ambiência escolar contendo aspectos paisagísticos. (Il. 3)





Il. 3: Imagem postada pela aluna.  
Fonte: Revista Habitare, 2017.

Ainda para esta questão foi inserida uma imagem de uma sala repleta de computadores. Interpretamos essa resposta como uma necessidade imperativa que a aluna percebeu para problemas do cotidiano escolar, apesar de não estar relacionada diretamente à questão. A segunda questão argumentou sobre quais paisagens da cidade de Vassouras o aluno considerava que fossem lugares educativos para seu curso.

Uma estudante respondeu com a postagem de uma fotografia e explicou que escolheu o Mirante Imperial de Vassouras, por achar “que seria um lugar interessante para ter uma aula ao ar livre, pois daria para ver toda cidade de Vassouras”. (Il. 4)

Outros colegas mencionaram a possibilidade de visitas a “obras antigas, como fazendas e chácaras, e obras novas, como a de um Banco e a da Prefeitura”.

Outra discente carregou no arquivo uma foto do Chafariz Histórico da Cidade. (Il. 5)



Il. 4: Imagem postada pela aluna.  
Fonte: *A voz da cidade*, 2020.

Il. 5: Chafariz Monumental de  
Vassouras.  
Fonte: A respondente Kaylane de  
S. Braga, 2022.



## ATRAVESSAMENTOS DE HIBRIDISMOS

Burke (2003, p. 23) afirma que a arquitetura proporciona artefatos híbridos à medida que combina elementos de diferentes tradições. Os marcos iniciais que vimos considerar como hibridismos, pelas respostas apresentadas pelos estudantes, relacionam-se às práticas escolares surgidas em decorrência da pandemia de COVID 19, como a conjugação do ensino presencial e virtual, passando a ser chamado de híbrido. Talvez, a inserção da imagem de uma sala repleta de computadores na resposta sobre o tema da paisagem escolar seja representativa desse momento, já que, por dois anos a “paisagem” vivenciada por esses alunos se limitou às telas dos computadores.

Os estudantes apontaram o desejo por estender o espaço da sala de aula para ações educativas planejadas a outras dimensões, suprimindo, assim, a concepção inicial de “pátio-fora” e “aula-dentro”. Aqui, nos apropriamos dos termos utilizados por Faria (2017, p. 37), no texto *O Pátio Escolar Como TER[RITÓ]RIO [de Passagem] entre a Escola e a Cidade*.

A princípio, os pátios são priorizados em escolas que oferecem educação de nível infantil, fundamental e médio. Apesar de a escola em questão estar destinada a oferecer somente cursos de nível técnico e de qualificação profissional, constatamos que os alunos se importam e valorizam o bom uso de pátios. Besse (2014), caracteriza estes espaços que são simultaneamente praticados, experimentados e plurais, como *hodológicos* e os espaços geográficos que apresentam intrinsecamente um teor afetivo são nomeados de *espaços psicogeográficos*.

Os relatos e representações gráficas priorizam o convívio social em meio a elementos paisagísticos presentes em pátios, observamos que existiu um desejo de trazer a natureza para o interior escolar e de quebrar o paradigma existente de que uma ETE não possa ser espaço de convívio e liberdade, propondo também o rompimento com a dicotomia interiorização/ exteriorização. Ou seja, tornar o espaço escolar como um mix de espaços hodológico e psicogeográfico.

A cidade preconiza a paisagem arquitetônica do século XIX, porém observamos que há permeabilidade de hibridismos, em relação ao uso de diferentes marcadores temporais, como Peter Burke trata, o que impulsiona troca da retórica discursiva de “cidade histórica” para uma perspectiva urbanística de um observador incorporado, que a traduz em uma “cidade difusa”, “cidade explorada”, “cidade espalhada” e que sofreu e sofre mutações e hibridismos culturais constantes.

Pelas respostas às questões que se relacionam com as paisagens potenciais da cidade como territórios educativos, a menção ao Mirante, uma construção contemporânea, que possibilita ao observador vislumbrar todo o Centro Histórico por uma perspectiva diferenciada, torna-se mais um exemplo de hibridismo de artefato arquitetônico existente na paisagem da cidade. Assim como Schlee *et al.* (2009, p. 241) expressam sobre

considerar o espaço, assim como a paisagem, como herança residual, resultante dos processos sociais que definem condições específicas de localização (espaço-estrutura); de produção (espaço-função), de memória e significado (espaço-lugar) (SCHLEE *et al.*, 2009, p. 241).

A nossa expectativa era a de que os alunos apresentassem mais exemplos para as questões propostas, já que haviam participado de atividades exploratórias pela cidade, em um momento anterior de grande adesão, antes da pandemia, porém isto não ocorreu.

Supomos que o momento pandêmico, ao determinar restrições de lugares possa ter influenciado nas respostas obtidas já que:

A cidade é continuamente feita e refeita pelos agenciamentos, cujos efeitos dos movimentos entre os actantes precisam ser observados. Atentar para estes movimentos, incluindo os *não humanos*, possibilita entender o quanto nos encontramos articulados a eles, e o quanto eles também nos fazem fazer coisas. Como os lugares têm agência, eles devem ser definidos por aquilo que *fazem*, não por aquilo que *representam* (ANGOTTI *et al.*, 2017).

Consideramos que a participação dos discentes na audiência pública foi uma ação importante no sentido de introduzir e reforçar os princípios norteadores para uma cidade educadora. Paulo Freire (2001) afirma que a *Cidade somos nós e nós somos a Cidade* e propõe trabalharmos pelas “marcas culturais que herdamos”. Ao defender e incentivar uma educação emancipadora e/ou cidadã, o pedagogo destaca sobre o respeito à dialética existente na constituição da forma urbana:

O respeito mútuo que as pessoas se têm nas ruas, nas lojas. O respeito às coisas, o zelo com que se tratam os objetos públicos, os muros das casas, a disciplina nos horários. A maneira como a Cidade é tratada por seus habitantes, por seus governantes. A Cidade somos nós também, nossa cultura, que, gestando-se nela, no corpo de suas tradições, nos faz e nos refaz. Perfilamos a Cidade e por ela somos perfilados (FREIRE, 2001, p. 14).

Nos relatos da audiência houve menção sobre um projeto futuro para a inserção de um teleférico na cidade, juntamente a equipamentos urbanos que permitam uma maior acessibilidade e mobilidade urbana. Estes também poderiam ser exemplos de hibridismos, apesar de não terem sido mencionados pelo alunado, assim como a construção contemporânea já existente de um Centro de Convenções.

Desta maneira, não há esgotamento da temática e reforçamos a ideia de que o entendimento e a configuração da cidade não se estabilizam e constantemente se reprocessam, reforçando que implicam *na necessidade de rastrear suas conexões, fazendo emergir outras concepções de cidade, mais participativas e mais polifônicas* (ANGOTTI, 2017).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo apresentou mais interrogações do que respostas ao tentar realçar os hibridismos culturais que atravessam as relações entre as paisagens da cidade e da escola, a partir do olhar de uma camada específica, geralmente negligenciada à participação da construção das diretrizes para a cidade.

Embora tenha sido um processo embrionário, adotamos a perspectiva dos discentes da ETE de Restauero sobre a cidade de Vassouras, buscando traduzir suas percepções para duas questões principais.

O dispositivo de escuta utilizado (Poema dos desejos), dentro da metodologia de Abordagem Experiencial, já praticado pelos grupos de pesquisa GAE, SEL e ProLugar, contribui para o desenvolvimento de estudos na área de morfologia urbana, para a leitura da cidade e para o embasamento de projetos de intervenção urbana. Vale destacar que os grupos GAE e SEL através de seus processos investigativos conceberam o desenvolvimento do Mapeamento Afetivo da cidade do Rio de Janeiro com o objetivo de *reforçar o protagonismo das crianças como agentes transformadores da cidade e incluir os resultados dessa participação no Plano de Desenvolvimento Sustentável do Município do Rio de Janeiro (PDS-RJ) (AZEVEDO, TÂNGARI E FLANDES, 2020).*

Mesmo na brevidade de suas respostas, houve significativa expressão pelo desejo de uma escola que conjugue pátios com espaços livres para o convívio social, aulas práticas e elementos paisagísticos, junto à inserção de equipamentos tecnológicos, rompendo dicotomias e evidenciando hibridismos entre a interiorização/exteriorização, real/virtual. Em relação à cidade, os hibridismos se revelaram no mix de temporalidades dos artefatos arquitetônicos mencionados e apropriações socioculturais ao longo do tempo. O próprio Centro Histórico de Vassouras, com sua marcante arquitetura histórica do século XIX, que anteriormente era considerado pelos historiadores como carregado de dicotomias, poderia assumir a coexistência de técnicas, programas e estilos, do passado e do presente secular, em sua composição, revelando todos os seus hibridismos.

A participação do coletivo escolar na audiência pública, apesar de não ter sido objeto de análise específica do artigo, funcionou como uma provocação aos estudantes, perpassou os encaminhamentos do texto e apontou que o município está longe de se tornar uma Disneylândia ou uma Williamsburg, já que, ao adotar o planejamento participativo, favorece a manifestação de variados coletivos, permitindo vislumbrar a constelação de imagens sobre Vassouras.



Indo mais “além”, o artigo aponta que a conjuntura da contemporaneidade sinaliza para um movimento no sentido de um amalgamento entre os espaços físicos escolar e da cidade, potencializando apropriações educativas, em prol de uma educação para a cidadania, ou seja, a consolidação dos hibridismos culturais através das práticas socioespaciais, configurando um caminho do meio, nem o do parasitismo, nem o do progresso desenfreado.

Sendo assim, a construção coletiva, permitirá a composição de canções outras para a cidade de Vassouras, com todos seus hibridismos possíveis, tanto para o campo projetual, como para a apropriação de espaços. Estas movimentações trarão, como espelhamentos para cenários futuros, paisagens para práticas híbridas na cidade de Vassouras, inclusive as educativas.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Rubens de. Domínios da paisagem: hibridismos culturais e práticas socioespaciais - o curso In: Andrade, R. (Org.). *Domínios da paisagem: hibridismos culturais e práticas socioespaciais*. Rio de Janeiro: Paisagens Híbridas, 2022. (p. 14-23).
- ANGOTTI, F. B.; SBARRA, M. H.; RHEINGANTZ, P. A.; Pedro, R. M. L. R. A cidade na perspectiva sociotécnica: ontologias políticas, agenciamentos urbanos e lugares híbridos In: V!RUS. São Carlos. <http://www.nomads.usp.br/virus/virus14/?sec=4&item=1&lang=pt>, acesso 20.nov.2022.
- AZEVE--DO, G. A. N., TÂNGARI, V. R. e FLANDES, A. O habitar das infâncias na cidade: territórios educativos como uma forma de resistência In: *Desidades [online]*, nº. 28, 2020. (p. 111-126). [http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2318-92822020000300009&lng=pt&tlng=pt](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2318-92822020000300009&lng=pt&tlng=pt), acesso 14.out.2022.
- BESSE, J. M. O gosto do mundo: *exercícios de paisagem*. Rio de Janeiro: UERJ, 2014.
- CAPEL, H. *La morfologia de las ciudades*: Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Serbal, 2002.
- CAUQUELIN, A.. *A invenção da paisagem*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- CONZEN, M. R. G.. Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis Institute of British In: *Geographers Publication*, nº 27. Londres: George Philip, 1960.
- FARIA, A. B. G.O pátio escolar como ter[ritório]rio [de passagem] entre a escola e a cidade”, em AZEVEDO, G. A.; RHEINGANTZ, P. A.; TÂNGARI, V. R. (Orgs.). *O lugar do pátio escolar no sistema de espaços livres: uso, forma e apropriação*. Rio de Janeiro: Rio Books,2017. (p. 31-44).
- FREIRE, P. *Política e educação*. São Paulo: Cortez, 2001.
- GAUTHIER, P.; GILLILAND, J. Mapping urban morphology: a classification scheme for interpreting contributions to the study of urban form In: *Urban Morphology*, nº 10 (1), 2006. (p. 41-50).
- GONZAGA, L.; NASSER, D.. *Vassouras. Intérprete: os cariocas*. RCA Victor, Rio de Janeiro. [80-1015. https://discografiabrasileira.com.br/composicao/95636/baixo\\_de\\_vassouras.](https://discografiabrasileira.com.br/composicao/95636/baixo_de_vassouras), acesso 14.out.2022.



GONZAGA, L.; NASSER, D. *Vassouras*. Intérprete: Luiz Gonzaga. (RCA Victor, Rio de Janeiro) [80-1656](https://discografiabrasileira.com.br/composicao/95993/vassouras). <https://discografiabrasileira.com.br/composicao/95993/vassouras>, Acesso 14.out.2022.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2022). População estimada de Vassouras de 2021. Rio de Janeiro: IBGE. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/vassouras/panorama>, acesso 14.out.2022.

JEUDY, H. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LATOUR, B. *Políticas da natureza: como associar as ciências à democracia*. São Paulo: UNESP, 2019.

Luchiar, M. T. D. P. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In: ROSENDAHL, Z. e CORRÊA, R. L. (Orgs.). *Paisagem, imaginário e espaço*. Rio de Janeiro: UERJ, 2001. (p. 9-28).

PIV - PLANOS INTEGRADOS DE VASSOURAS. *Relatório dos eventos públicos e diagnóstico de percepção social*. Rio de Janeiro: IBAM, 2021. <https://piv.vassouras.ibam.org.br/wp-content/uploads/2022/05/relatorio-eventos-publicos-dps-compactado.pdf>, acesso 14.out.2022.

PNUM. Desafios para as formas urbanas do século XXI. Rede Lusófona de Morfologia Urbana. (PNUM, Rio de Janeiro). <https://pnum2022rj.wixsite.com/riodejaneiro>, acesso 20.set.2022.

OLIVEIRA, V. *Diferentes abordagens em morfologia urbana: contributos luso-brasileiros*. Portugal: Urban Forms, 2018.

REGO, R. L.; Meneguetti, K. S. A respeito da morfologia urbana: tópicos básicos para o estudo da forma da cidade In: *Acta Scientiarum Technology*, nº 33(2), 2011. (p. 123-127). <https://doi.org/10.4025/actascitechnol.v33i2.6196>, acesso 14.out.2022.

SANOFF, H. *Creating environments for young children*. Mansfield, Ohio: BookMasters, 1995.

\_\_\_\_\_. *School Building Assessment Methods*. (National Clearinghouse for Educational Facilities, Washington). <http://www4.ncsu.edu/~sanoff/schooldesign/schoolassess.pdf>, acesso 14.set.2022.

PIV - PLANOS INTEGRADOS DE VASSOURAS (2021). Relatório dos eventos públicos e diagnóstico de percepção social. (IBAM, Rio de Janeiro). <https://piv.vassouras.ibam.org.br/wp-content/uploads/2022/05/relatorio-eventos-publicos-dps-compactado.pdf>, acesso 14.set.2022.

SEDET - SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TURISMO. Prefeitura Municipal de Vassouras. Rio de Janeiro: SEDET, 2019). <https://www.visitevassouras.com>, acesso 20.out.2022.

SCHLEE, M. B.; NUNES M. J.; REGO, A. Q.; RHEINGANTZ, P.; DIAS, M. A.; TÂNGARI, V. R. Sistemas de Espaços Livres nas Cidades Brasileiras-um debate conceitual In: *Paisagem Ambiente: ensaios*, nº 26, 2009. (p. 225- 247).

TORRES, A. C. A dança dos sentidos: na busca de alguns gestos In: BRITTO, F. D., JACQUES, P. B. (Org.). *Corpocidade: debates, ações e articulações*. Salvador: UFBA, 2010.

# RELAÇÃO ANTIGO-NOVO NA MORFOLOGIA URBANA - CONTRASTE E ANALOGIA NA PRAÇA MAUÁ DO RIO DE JANEIRO

NATÁLIA DE FREITAS CRUZ<sup>1</sup>

natalia.cruz@fau.ufrj.br

## RESUMO ABSTRACT

O artigo tem como finalidade analisar as relações entre antigo e novo por meio dos conceitos de colagem (ROWE, 2008), contraste e analogia (SÒLA-MORALES, 2008), situando-os numa morfologia urbana histórica. Utilizamos como estudo de caso o contexto da Região Portuária do Rio de Janeiro, em especial da Praça Mauá, que contém fragmentos de eras distintas como parte de sua espacialidade. Entendendo os processos urbanos como a sobreposição de temporalidades, o projeto do Porto Maravilha inevitavelmente articulou situações complexas. Suas intervenções, como a nova urbanização, o Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã, são mais uma camada histórica inserida na malha urbana, gerando novos significados por meio de relações com o contexto e sendo um reflexo de seu próprio tempo.

**Palavras-chave.** Morfologia urbana, Praça Mauá, contraste e analogia, patrimônio, Rio de Janeiro.

**Old-New Relationship in Urban Morphology - Contrast and Analogy in Praça Mauá do Rio de Janeiro**

*This paper aims to analyze the relationship between the old and the new in a historical context of urban morphology, by exploring the concepts of Collage City (ROWE, 2008), and contrast – analogy (SÒLA-MORALES, 2008). We used as a case study the Port District of the City of Rio de Janeiro, more especially, the area where is located the “Praça Mauá” (Mauá Square) – which contains fragments from different eras as part of its spatiality. Understanding the urban processes as an overlap of temporalities, the “Porto Maravilha” project - a large-scale urban regeneration project to the area – articulated complex situations. Its outcomes, such as the new re-urbanization plan, the “Museu de Arte do Rio” (MAR) and the “Museu do Amanhã” (Museum of Tomorrow) are considered another historical layer that was embedded into the urban fabric generating then new meanings through its relation with the local context, and being a reflection of its own time.*

**Keywords:** Urban morphology, Praça Mauá, contrast and analogy, cultural heritage, Rio de Janeiro.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista (PUC-Rio), Pós-graduada em Design pela IPOG-RJ e em História da Arte e da Arquitetura pela PUC-Rio. Mestranda em Teoria e Ensino de Arquitetura no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura- PROARQ-FAU-UFRJ

### **ESTE ESTUDO LIDA COM AS RELAÇÕES**

entre antigo e novo na morfologia urbana histórica por meio dos conceitos de contraste e de analogia. Dentro das relações de analogia aqui estudadas, a que se relaciona com as preexistências por meio da linguagem tipológica é aprofundada usando o referencial teórico proporcionado pelo artigo de Sòla-Morales, intitulado *Do contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica*, de 1985, onde conceito de colagem é aprofundado conforme a elaboração de Rowe e Koetter, em *Collage-City* (2008). Analisamos, ainda, o pensamento acerca do valor dos monumentos, conforme Alois Rielg (2014), bem como diversas

publicações sobre o significado nas cidades históricas, realizadas por Aldo Rossi (1977a, 1997b; 2018a; 2018b). Nas últimas duas décadas, tem-se notado uma tendência tanto da UNESCO (2005; 2011), quanto do ICOMOS (2005; 2011) – em especial, a *Carta de La Valleta*, que versa sobre a gestão de conjuntos históricos -, na ampliação do conceito de patrimônio. O conceito de bem edificado passa a abranger as ambiências da cidade como consequência da integração entre o caráter material e imaterial.

A busca por valores patrimoniais e seus significados têm sido objeto de discussão, influenciando nos pensamentos acerca dos parâmetros que utilizamos para intervenções: o que preservar e como preservar (AVRAMI *et al.*, 2000). A análise das interpretações da cidade, bem como o contínuo confronto da teoria com a prática, permite que revisemos os partidos de intervenção no patrimônio urbano e adequemos o pensamento às particularidades de cada contexto. Nesse sentido, o artigo contribui com o processo de aprimoramento contínuo da teoria e da prática da preservação dos bens materiais, examinando interações entre os pensamentos dos diferentes autores.

O objetivo do artigo, portanto, é examinar os conceitos de contraste e de analogia em abordagens de intervenção em edifícios e áreas urbanas históricas, especialmente nas intervenções do Porto Maravilha na Praça Mauá da Região Portuária do Rio de Janeiro – nosso estudo de caso. O tema da intervenção é aqui abordado tanto em relação aos edifícios individuais, quanto em relação às malhas urbanas históricas, situação na qual entendemos que há uma relatividade nas fronteiras que diferenciam a nova arquitetura e os projetos de restauração patrimonial. A malha urbana do local escolhido possui um caráter fragmentado, cuja sobreposição de intervenções evidencia transformações do processo histórico e do próprio conceito de patrimônio. Nesse sentido, buscamos, com esta reflexão, questionar os diálogos já estabelecidos entre os bens históricos edificados e os novos edifícios, no intuito de analisar a interação entre tradição e inovação, uma vez que a inserção de novos edifícios em uma morfologia urbana histórica é, também, uma intervenção patrimonial.

## O CONCEITO DE COLAGEM E OS FRAGMENTOS URBANOS

O conceito de colagem em contexto urbano foi desenvolvido como uma opção metodológica no momento de crítica ao modernismo. Escrito em 1973 e publicado em 1979, o livro *Collage-City* (ROWE, 2008), fundamental para a construção do contraste e da analogia em Sòla-Morales (2008), foi elaborado após uma análise do tecido urbano de Roma desenvolvido na Universidade de Cornell. O texto adota o conceito de figura-fundo, como dos mapas elaborados em 1748, por Nolli, para a análise da morfologia urbana; bem como o conceito de figuração: a capacidade da arquitetura de remeter a momentos históricos, crenças e mitos da sociedade (GRAVES, 2008). O estudo conclui que a arquitetura moderna, em sua abordagem de contraste, inverteu a proporção de áreas livres e construídas, causando alterações na vivência da cidade ao nível da rua.

Os pesquisadores defendem duas maneiras diferentes de pensar acerca da cidade. A primeira é como um ouriço, partindo de um *sistema*, um *pensamento civilizado*, tendo exemplo autores como Platão, Dante e Dostoiévski. A segunda é como uma raposa, ou *bricoleur* – termo emprestado do *pensamento selvagem* de Lévi-Strauss – e atua com fragmentos, articulando partes de *sistemas* diferentes, tendo como exemplo Aristóteles, Shakespeare e James Joyce. A associação entre os dois modos de pensar, se aplicadas ao âmbito urbano, permite às diversas vozes presentes na cidade possibilidade de expressão, apesar de partirem de referenciais distintos.

Trazendo as obras *Cabeça de Touro* (1944) e *Natureza morta com cadeira de palha* (1911-12), de Picasso, como exemplos de colagem, os pesquisadores falam sobre como a mudança de contexto permite uma *exploração e reciclagem do sentido* (ROWE, 2008, p. 315). A colagem permite a criação de uma nova composição que se articula com a memória e o *espírito*, entendendo que, apesar do desuso da função, há a possibilidade de resignificação, ao mesmo tempo em que reforça a referência original. Considerando Le Corbusier um “grande indeciso” – ora ouriço, ora raposa –, comentam que foi o único a compreender o processo de colagem presente nas obras de Picasso. Entendendo que a relação de figura-fundo do conceito de colagem de Rowe

e Koetter (2008) não se restringe à representação bidimensional, podemos analisar os impactos na paisagem de determinado ambiente por meio dessa abordagem. Neste sentido, há uma aproximação com as elaborações de figura-fundo dos teóricos da Gestalt trazidas por Sòla-Morales (2008). Num exemplo de articulação entre tipologia e *colagem urbana*, podemos trazer a reflexão da autora latino-americana Marina Waisman (2013), que versa sobre contaminações de significado. A Plaza Mayor de Córdoba, a partir da década de 1940, com o crescimento da indústria local, ficou marginalizada. A Catedral, que outrora foi símbolo da cidade, perdeu esse posto, mantendo, todavia, seu significado religioso e transformando-se em marco turístico, em uma dimensão reduzida da cidade. Podemos dizer que se trata de uma evidência da transformação de significados na evolução dos processos da cidade. A influência do fato arquitetônico na cidade depende, para Waisman, do *mutável desenvolvimento da estrutura funcional da cidade* (2013, p. 35).

Neste sentido, uma tipologia específica, em âmbito urbano, é também um fragmento, fazendo parte da articulação de diversos tempos históricos – o monumento, elemento *estático* da cidade, como um fragmento fixo, lembrança do passado inevitavelmente ressignificada pelas mudanças do contexto em que se encontra.

Retomando o conceito de colagem (ROWE, 2008), esses fragmentos de passado ou memória podem ser associados para a formação de novos significados – uma estratégia que se desprende da esperança de um controle total do ambiente, em busca de uma conciliação entre as diversas influências e interpretações que fazem parte da cultura da modernidade. Para Sòla-Morales, apesar de ser uma estratégia eficaz na intervenção em contextos culturais complexos, essa tentativa de *algum* controle é resquício dos grandes sistemas de pensamento.

## REGIÃO PORTUÁRIA E PRAÇA MAUÁ: O PROCESSO HISTÓRICO

As primeiras ocupações da Região Portuária se deram a partir do século XVI e início do século XVII (Ils. 1 e 2). A praça Mauá, por sua vez, se caracterizava

como o desembocar de uma pequena várzea originada entre os morros de São Bento e da Conceição. Chamada de *pasto da prainha*, era utilizada para o pastoreio de animais dos moradores de Vila Verde e seus arredores. Tornou-se, mais tarde, lugar importante para o desembarque de mantimentos e madeira, tendo sua abertura por terra consolidada em 1616, pelo sopé do Morro da Conceição. Consolidou-se importante porto devido às suas águas mansas, ao contrário da atual praça XV (MESQUITA, 2015). Há, neste sentido, um desenvolvimento urbano impulsionado, nessa região, pelo Mosteiro de São Bento (KAMITA, 2015).



Il. 1: Representação da Região Portuária e Praça Mauá no ano de 1608.

Fonte: MESQUITA, 2015, p. 10.



Il. 2: Representação da Região Portuária e Praça Mauá no ano de 1710.

Fonte: MESQUITA, 2015, p. 10.

Temos aqui, portanto, uma primeira camada de significação do espaço que viria a se tornar a Praça Mauá, referente ao processo inicial de colonização da Região Portuária e da própria cidade do Rio de Janeiro. A tipologia colonial se mantém



presente até a contemporaneidade, evidente ainda em fragmentos da malha arquitetônica das proximidades, como no Largo de São Francisco da Prainha.

Somente no século XIX é que o comércio do café passa a influenciar a construção de trapiches na prainha para a embarcação de cargas. Mais adiante, no início do século XX, a já chamada Praça Mauá ganha outro caráter com a reforma de Pereira Passos e o contexto da *Belle Époque* (Il. 3), sobretudo devido aos melhoramentos da região e a ampliação do porto. Nesse sentido, outra camada histórica se coloca – as grandes reformas urbanas do Rio de Janeiro, inspiradas nas concepções parisienses de Haussmann. Essa modernização implicou na remoção de parte da população e na abertura de grandes avenidas – como a antiga Central –, buscando transformar a imagem da cidade à semelhança das referências européias (ABREU, 1987).

Ainda no início do século XX, estrangeiros chegavam à Capital do país nas proximidades do edifício eclético (Il. 4), de torre *Arte Déco*, do Terminal Marítimo, já configurando uma sobreposição de influências sobre a primeira camada colonial e articulando linguagens diferentes. Localizada entre o centro da cidade e o porto principal, a região deu lugar a diversos tipos de atividades, como comércio e entretenimento, atividades capazes de potencializar os processos de transformação da malha urbana. Podemos observar, já aqui, a sobreposição de influências locais e estrangeiras, fomentando a contínua transformação da região e dos programas que ali funcionavam (KAMITA, 2015).

Como evidencia Kamita (2015), a malha urbana que cerca região, já naquela época, era uma articulação entre diferentes períodos da história da cidade: o colonial, dos fundos do mosteiro de São Bento e do arsenal da marinha; os sobrados da rua Sacadura Cabral; bem como o edifício A Noite, sede da Rádio Nacional.

O edifício Joseph Gire – em homenagem ao seu arquiteto projetista, francês –, ficou conhecido como A Noite (Il. 6) devido ao jornal que o tinha como sede, depois sediando a Rádio Nacional e, mais recentemente, o INPI. O edifício foi construído entre os anos de 1927 e 1929, sendo, à época, o maior na América Latina, substituindo o antigo Liceu Literário Português (Il. 5). O

primeiro *arranha céu* da cidade marcou o processo de verticalização da malha urbana (LUCENA, 2015). Nesse sentido, o edifício substitui outro fragmento da cidade, assim como a maior parte dos elementos que analisamos até então, em um fenômeno comum a áreas históricas submetidas a influências culturais diversas.



Il. 3: Vista aérea da Praça Mauá no ano de 1910.

Fonte: KAMITA, 2015.

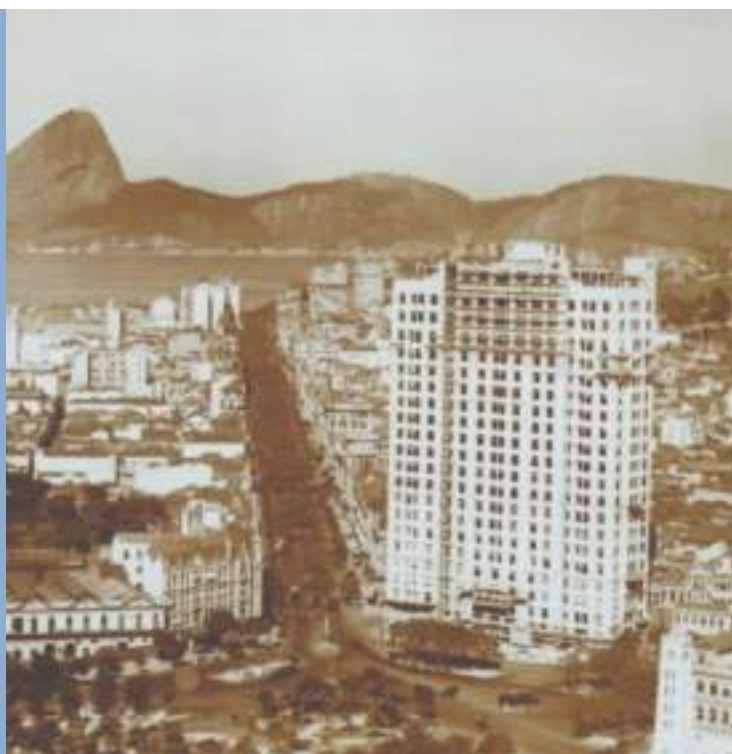


Il. 4: Palacete Dom João VI, não XVI e linhas férreas, anos 1920.

Fonte: KAMITA, 2015, s.p.



Il. 5: Liceu Literário Português, presente na Praça Mauá até a década de 1920.  
Fonte: MESQUITA, 2015, p. 22.



Il. 6: Edifício A Noite, em 1929.  
Fonte: KAMITA, 2015, s.p.

A presença do A Noite é um monumento que figura tanto à verticalização da cidade, na inovação técnica e construtiva de outrora, quanto à parte da história da imprensa na cidade, reconhecido pelo tombamento em 2013, do IPHAN (LUCENA, 2015). Trata-se, como o palacete eclético, de um dos elementos na Praça Mauá que remontam a um período histórico arquitetônico pré-modernista, figurando valores artísticos distintos das recentes intervenções do Projeto do Porto Maravilha – o valor de arte novidade e de arte relativo em interação, na Praça Mauá.

O desenvolvimento urbano ao longo do século XX fez da Praça Mauá – nome em homenagem a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, símbolo do desenvolvimento industrial – uma centralidade para os modais de transporte urbano, em especial a linha férrea. Essas intervenções sobre a malha urbana tiveram seu impacto nas relações entre espaços da cidade – é importante notar a localização da Praça Mauá como o outro lado do novo *boulevard*, a Avenida Central (hoje Rio Branco), em relação à Cinelândia. Conforme Kamita (2015), a praça se aproximava de uma cultura popular e do mundo do trabalho, enquanto a Cinelândia estava mais ligada a uma aura da cultura de elite e da era da reprodutibilidade técnica.

As linhas férreas que atravessavam os jardins afrancesados, aparentes nas imagens da década de 1910, foram substituídas pelo Rio de Janeiro dos automóveis, em meados dos anos 1940. Sendo assim, foi aberta a Rodoviária Mariano Procópio, no térreo do edifício da Polícia Marítima. Mais tarde, quando a demanda tornou-se grande demais, a rodoviária principal transferiu-se para o Novo Rio, enquanto a da Praça Mauá passou a ter atuação local. A mudança da Capital para Brasília fez com que a infraestrutura criada na região perdesse grande parte de sua utilidade, dando início a uma fase de abandono.

## O VALOR DOS MONUMENTOS

A questão do valor do monumento se desenvolveu, ao longo do século XX, como um dos principais paradigmas de reflexão para as intervenções arquitetônicas. Sòla-Morales (2008) fundamenta sua abordagem nos estudos

de Alois Riegl acerca das categorias de valor que um monumento pode ter. No segundo capítulo do *Culto Moderno aos Monumentos* (2014), Riegl classifica três valores relativos à memória: o de antiguidade, que se manifesta por meio de uma aparência não moderna e ainda melhor por meio de suas imperfeições; o histórico, que, ao contrário do primeiro, se beneficia com as menores alterações possíveis; e o de memória ou comemoração, que possui uma qualidade de rememoração intencional. Por fim, o autor também relaciona a cultura da modernidade com o culto dos monumentos e, neste âmbito, adiciona mais dois valores: os utilitários e os artísticos.

A última categoria – o valor artístico no culto moderno aos monumentos – está associada à vontade de arte (*kunstwollen*) e possui uma subdivisão fundamental para a compreensão do artigo de Sola-Morales (2008). O primeiro âmbito é relacionado ao valor de novidade (*Neuheitwert*): para Riegl, as massas apreciam a força criadora da humanidade que supera a influência do tempo, que tende a deteriorar os objetos. O segundo é sobre o valor de arte relativo: a possibilidade de apreciar o objeto artístico de épocas passadas em sua forma, cor e qualidade estética. Nesse sentido, o fragmento, aquilo que já está desgastado, é considerado feio (RIELG, 2014).

Os escritos de Riegl, se pertinentes ao início do século XX – em meio às suas reflexões acerca da mudança de mentalidade europeia e seu desprendimento quanto ao vigente positivismo –, têm se mostrado importantes também no contexto da pós-modernidade.

## O CONTRASTE

Citando os emblemáticos projetos de Mies Van der Rohe para a *Friederichstrasse* (Il. 7), em Berlim, e o de Le Corbusier, para a área central de Paris (1936), Sòla-Morales evidencia a relação pela qual os arquitetos modernistas interagiam com a cidade preexistente. Como diz Le Corbusier, *as novas dimensões modernas e o realce dos melhores tesouros históricos produzem um efeito encantador* (LE CORBUSIER *apud* SÒLA-MORALES, 2008, p. 255) e, neste sentido, o arquiteto se refere aos contrastes de textura, geometria e material em relação à malha urbana preexistente, entre a antiga



Il. 7: Projeto não realizado para Friederichstrasse, Mies Van de Rohe.  
Fonte: MoMA, 2022, s.p.

e nova arquitetura – características que aparecem no Museu do Amanhã em relação com o entorno. Como elucida o autor, a *indiferença* da arquitetura moderna em relação à arquitetura antiga, muitas vezes enxergada de maneira negativa, é, na verdade, uma interpretação própria da arquitetura do passado, configurada pelos valores do período histórico, refletindo as mudanças culturais da sociedade.

Para Rielg, a *vontade da arte* (*Kunstwollen*) do século XX está ligada ao contraste entre o valor artístico de novidade e o valor de memória da antiguidade. O último, para o homem moderno, possui uma qualidade subjetiva e reconfortante, um contato com uma condição de vida associada ao monumento. Não é, assim, uma experiência relacionada ao conhecimento

concreto ou específico do objeto – trata-se de uma sensibilidade *coletiva e sintética, típica do homem metropolitano de massas* (SOLA-MORALES, 2008, p. 256). Historiadores como Riegl, Siegfried Giedion e Gustav Adolf Platz analisaram a arquitetura do passado a partir de suas inovações e diferenças em relação à arquitetura do presente, evidenciando as relações de contraste entre antigo e novo, história e atualidade. Por outro lado, como evidencia Sòla-Morales (2008, p. 257), os teóricos da Gestalt, como Wolfgang Koeller e Kurt Koffka, buscavam, paralelamente, por fundamentos psicológicos nos efeitos estéticos ao longo da história, organizando princípios sistematizados a conceitos como figura-fundo, que funcionam por meio do contraste.

Moholy-Nagy (*apud* SOLA-MORALES, 2008), professor da Bauhaus, descreveu a arquitetura como fenômeno percebido através de sua descrição morfológica e de textura, esvaziando-a de significado – este que, mais tarde, seria compreendido pelos autores envolvidos na análise do significado como resultado da “justaposição”, “inter-relação” e “contraste” das formas envolvidas. Como Sòla-Morales (2008, p. 257) nos mostra, a ferramenta da colagem funciona como uma maneira de gerar (ou de extrair) novos significados a partir de novas relações – o antigo e o novo se reconhecendo em contraste, como numa relação figura-fundo.

Associando as relações entre historiografia da arquitetura, psicologia da estética e arquitetura moderna – unidas no artigo com a ajuda do conceito de contraste – Sòla-Morales (2008) introduz, também, o campo de teoria do restauro que, nas publicações especializadas, lidava com os mesmos temas à sua maneira. Camillo Boito defendia uma clara diferenciação entre o antigo e o novo nas intervenções de restauro, princípio que fundamentou a *Carta de Restauro de Atenas*, em 1931. Essa, uma das primeiras a lidar com o tema, delimita a diferenciação por materialidade, forma ou ausência de ornamentação. Nesse sentido, valida as abordagens que estavam em desenvolvimento até o momento de sua publicação – a *indiferença* modernista, aos poucos, se transformava em uma forma de lidar com o passado da arquitetura, adquirindo determinado respeito e sensibilidade à história. Na visão do autor, a *Carta de Restauro de Atenas* (1931) e a *Carta de Atenas do CIAM* (1933) estão fundamentadas sobre bases similares,



argumentando pelo recurso ao *contraste*, mas em diferentes graus e com ambições culturais e políticas antagônicas.

## A ANALOGIA

Na década de 1960, o movimento italiano *La Tendenza* contribuiu para uma análise histórica da morfologia da cidade, alicerçando o estudo para o conceito da analogia como figura retórica na arquitetura – o trabalho de Sòla-Morales, bastante analisado nesse artigo, é, portanto, um dos desenvolvimentos teóricos deste tema. Arquiteto de maior projeção internacional do movimento, Aldo Rossi utilizou a fundamentação sistemática presente no seu livro *Arquitetura da Cidade* (2018a) como base de uma interpretação analítica e racional da morfologia urbana. O tipo é, para Rossi (2008), associado a objetos arquetípicos primitivos, cujo significado, apesar de modificável pelo contexto, tem um apelo emocional comum, que desvenda preocupações eternas.

É importante notar que, ao analisarmos a obra de Rossi, evidenciamos que seu conceito de tipo é também ligado a fragmentos formais de edifícios. Para Rossi, os monumentos são capazes de *conter* a memória coletiva da cidade, permitindo determinada continuidade estética, mas a ambiência está fadada a se perder – a tipologia residencial, que conforma o ambiente, se transforma com maior velocidade e tem seus eventos associados à grupos menores de pessoas (HALBWACHS, 1990). Na articulação entre permanência e transformação, Rossi (1977a) descreve suas soluções para o problema das velhas cidades: mantê-las intactas, como museus, ou articular novas ambiências a partir da lógica dos monumentos - argumentando um desenvolvimento das novas cidades pela repetição dos tipos, fundamentada na morfologia dos monumentos.

Ao mantermos determinados eventos no imaginário coletivo, por mais dolorosos que sejam, a rememoração continua possível, de modo que a experiência estética da cidade permanece associada aos monumentos. Esses, para Rossi (2018a), são elementos com a qualidade da permanência e que possuem, por essa característica, a capacidade de articular a estética

da cidade através do tempo. Se utilizarmos os parâmetros do fragmento e da colagem, são como imagens permanentes numa composição sempre em mutação, delimitando as linhas gerais do quadro. Para o autor, perder a lembrança desta dor é como perder a beleza dos lugares – uma intervenção urbana deve, necessariamente, relaciona-se de maneira *romântica* com a preexistência, como uma cópia de gesso da última expressão de gênio (ROSSI, 1977a, p. 227-228).

Há, em Rossi, entretanto, a proposta de novas relações, como uma linguagem cuja sintaxe se altera em novas relações de contexto, materialidades e cor. Assim, sugerimos que esses tipos podem ser lidos tanto como a chamada *ressonância* do exemplo de Asplund, quanto como os intitulados “fragmentos de épocas passadas”, certa figuração (SÒLA-MORALES, 2008).

Sòla-Morales (2008) apresenta três exemplos de intervenção que se utilizam da *analogia* e formam um todo por meio de relações antigo-novo. No trabalho de Eric Gunnar Asplund, na municipalidade de Gotemburgo (1913-1937), o autor entende a intervenção como uma *ressonância* do antigo edifício (Il. 8), formando uma composição coesa por meio do equilíbrio entre diferença e repetição – associaremos, neste artigo, essa analogia a uma *linguagem* que surge através da análise formal da tipologia, como veremos adiante.

As outras duas maneiras de abordar a analogia se relacionam ao fragmento histórico e à materialidade. No projeto de Carlos Scarpa para a revitalização do Castelvecchio de Verona (Il. 9), a intervenção através de uma narrativa composta por fragmentos historicistas dialoga com a autenticidade histórica do edifício. Para Sòla-Morales (2008), Scarpa usa como recurso a imagem arquitetônica de épocas passadas, como a Idade Média ou mesmo a virada do século em Glasgow e Viena – conceito, de certa forma, similar à figuração. Já Giorgio Grassi, baseado nos escritos de Ambrogio Annoni, *corrige* o idealismo de Viollet-le-Duc com um realismo da materialidade. Para isso, relacionou sua intervenção com o edifício antigo do Castelo de Abbiategrasso (1970) (Il. 10) conforme a presença concreta do objeto e seus materiais, descartando a possibilidade de uma *ideia oculta* (SÒLA-MORALES, 2008) de arquitetura.



Il. 8: Casa Municipal de Gotemburgo, Eric Asplund. Podemos observar a “ressonância” do antigo edifício através do novo, num diálogo de linguagem através das características formais da tipologia.

Fonte: JONES, 2015.

Il. 9: Castelvechio, Carlo Scarpa. Os elementos inseridos na obra de restauro remetem, para Sòla-Morales, a períodos históricos que fizeram parte da história do edifício. O conceito de “figuração”, neste sentido, faz parte dessa analogia de fragmentos.

Fonte: ARCHDAILY, 2022, s.p.





Il. 10: Projeto não realizado de intervenção em um complexo residencial em Abbiategrasso, Giorgio Grassi. Para Sòla-Morales (2008), a analogia da materialidade recusa a concepção de uma “ideia oculta” à qual a intervenção deva almejar, se articulando com a concretude do edifício.

Fonte: DIVISARE, 2022, s.p.

A analogia entre antigo e novo, assim a compreendendo em arquitetura, parte de interpretações da tipologia, da dimensão e da figuração da edificação, em uma *correlação mútua capaz de unificar a totalidade do complexo arquitetônico* (SÒLA-MORALES, 2008, p. 259). Assim como o contraste, a analogia é uma das dialéticas entre passado e presente, articulando, de maneira distinta, a similaridade e a diferença. Essa maneira distinta se mostra fazendo uso da *ironia*, que, por meio das interpretações citadas, faz com que a distinção antigo-novo seja menos visível do que no contraste, mas mais aparente do que na tautologia (SÓLA-MORALES, 2008).

Neste sentido, a analogia é, em Sòla-Morales (2008), um equilíbrio entre diferença e repetição, relacionada às questões de afinidade tanto figurativa quanto dimensional e tipológica (NESBITT, 2008, p. 253). Rafael Moneo, por exemplo, na sua intervenção do Banco de Espanha em Madri (1980), segue as regras do antigo edifício e sua materialidade. Como a distinção entre os dois edifícios se torna tão tênue que quase não se percebe a distinção entre antigo e novo, Sòla-Morales classifica como tautologia.

Como observamos, há uma interlocução entre os conceitos de contraste e analogia com a Cidade-Colagem (2008), citada por Sòla-Morales (2008). Para este autor, a comparação entre a diferença e a similaridade, único sistema (ou estrutura) possível, serve como base para a analogia. Neste sentido, a analogia é o fundamento para qualquer significado, pois se articula diretamente com a existência do objeto.

### **A INTERVENÇÃO DO PORTO MARAVILHA NAS ÁREAS LIVRES DA PRAÇA MAUÁ: ANALOGIA ATRAVÉS DOS FRAGMENTOS E DA LINGUAGEM**

O projeto do Porto Maravilha foi uma tentativa de revitalização e modernização da Região Portuária do Rio de Janeiro, tendo em vista a realização da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. A transformação da malha urbana dessa região foi possibilitada pela Lei Municipal Complementar nº. 101/2009, em mais uma tentativa de articular os diversos interesses políticos, sociais, econômicos e culturais ali envolvidos (MESQUITA, 2015). Tendo em vista a história da morfologia urbana presente na Região Portuária, as intervenções do Projeto Porto Maravilha tiveram de lidar com um espaço complexificado pelas diversas influências que moldaram a cidade. Para Kamita (2015), a nova Praça Mauá, inaugurada em 6 de setembro de 2015, se propõe a recuperar o brilho que possuía no início do século XX.

O debate proposto em Cidade-Colagem (ROWE, 2008), nesse sentido, serve para a análise crítica das intervenções na malha histórica a partir das relações entre figuras de diferentes temporalidades, que podem ser compreendidos como fragmentos.

Como observamos, a área livre da praça Mauá fora ocupada de maneiras distintas desde o século XVI, quando ainda se configurava como uma área de pastoreio. Desde a primeira fase do projeto Porto Maravilha, fica declarada a intenção de urbanizar e revitalizar a Praça Mauá, propondo também a construção de uma garagem subterrânea para 900 veículos, bem como a repercutida demolição da alça de subida do viaduto da Perimetral. A reurbanização e modernização das ruas se deram, também, nas ruas Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e, parcialmente, na Sacadura Cabral. Na segunda fase, houve a demolição do Elevado da Perimetral entre Praça Mauá e Av. Francisco Bicalho, bem como a construção de um túnel entre a Praça e a Av. Rodrigues Alves.

Houve, também, um processo de aterramento para a construção de um novo cais de 1900 metros para maiores embarcações, bem como a construção de novos armazéns para a guarda de materiais e mercadorias. Esses grandes armazéns se localizam ao lado de bairros como Conceição, Saúde e Gamboa, de população e cultura majoritariamente negra, com rodas de samba, choro e terreiros de Candomblé (KAMITA, 2015).

A urbanização do Porto Maravilha, que, em partes, fez um trabalho de reagrupamento (Ils. 11 e 12) da área livre, logo foi preenchida por elementos circulares que tentam articular as formas arredondadas tanto da cobertura do Museu de Arte do Rio, quanto das presentes no Museu do Amanhã. Como evidencia Kamita (2015), há três círculos que preenchem o miolo da nova praça: a base escalonada para a estátua do Barão de Mauá; uma espécie de preenchimento paisagístico com vegetação; e a diferença de piso próxima ao Museu do Amanhã. Podemos evidenciar um quarto: uma espécie de círculo que se expande a partir do Museu de Arte do Rio por meio de elementos lineares, como raios de sol. (Il. 13)

Vemos, aqui, esboços de analogia na tentativa de articular os edifícios desse espaço – não através da materialidade, mas por linguagem da forma da pavimentação com a tipologia formal arredondada dos edifícios. Há, assim, uma *ressonância* das edificações através da pavimentação das áreas livres que, se fazem sentido através de uma vista aérea, não privilegiam a vivência





Il. 11: Espaço livre da Praça Mauá em 1930, evidenciando o passeio segmentado e o navio atracado aos fundos.

Fonte: KAMITA, 2015, s.p.



Il. 12: O espaço livre da Praça Mauá, ainda segmentado, e o Elevado da Perimetral ao fundo, em 2013.

Fonte: KAMITA, 2015, s.p.





Il. 13: Vista aérea da Praça Mauá, 2020, evidenciando os desenhos na pavimentação que ressoam a linguagem do Museu do Amanhã e da cobertura do Museu de Arte do Rio.  
Fonte: Google Earth, ANO, 2022. s.p. Edição da Autora.

do espaço. Como evidencia Rheingantz (2015), não há abrigo do sol para quem permanece nas longas filas de entrada para o Museu do Amanhã ou para quem queira permanecer no espaço.

Para Kamita (2015), quando se trata da Praça Mauá, os elementos da pavimentação, apesar de tentarem se basear na linguagem formal presente nos Museus, calham numa *dessemantização do espaço*, ignorando relações importantes com a Avenida Rio Branco e com o novo Cais. Articulado o conceito de tipo com os edifícios da praça Mauá, temos tanto aqueles que remetem às épocas passadas – como o A Noite e o Dom João VI, não XVI –, como aqueles que figuram a inovação – a cobertura do MAR e a renovação do edifício da rodoviária, bem como o Museu do Amanhã. Os aspectos formais com os quais a pavimentação busca se relacionar são os últimos, ignorando, de certa maneira, a presença da figuração histórica.

Assim, reforçamos o argumento de Kamita (2015) de que as relações de similaridade formais acontecem apenas entre elementos criados e voltados para si mesmo, ignorando o contexto urbano histórico. Podemos observar, ainda, que a analogia, enquanto recurso de relação entre elementos no contexto urbano, não pode considerar apenas o âmbito formal, mas deve ser um recurso de articulação dos fluxos e das funções. Outros elementos com significação do *progresso* – como o elevado – foram retirados na busca pela integração do espaço. A figuração do progresso parece, nesse momento, vinculado a outros valores, atrelados à realização de megaeventos e à imagem internacional da cidade como sustentável e tecnológica.

Mariana Waisman (2013), ao analisar a tipologia enquanto ferramenta historiográfica e de análise arquitetônica, evidencia que só pode ser articulada em contexto sul-americano conforme diversas adaptações. O estudo da morfologia da América espanhola mostrou que, se aplicarmos as regras de análise da evolução tipológica europeia, encontraremos dificuldades de continuidade histórica e da forma. Para a autora, o monumento ganha um papel secundário enquanto ponto de referência – as edificações se encontram em posições esparsas e impositivas em relação ao contexto, colocações dissonantes das suas referências européias (WEISMAN, 2013). Sendo assim, a presença da estátua do Barão de Mauá também representa certa monumentalidade – o valor dado ao desenvolvimento industrial da cidade permanece marcando a paisagem, numa centralidade espacial que se isola dos edifícios. O edifício A Noite e o Dom João VI, não XVI, entretanto, também podem ser lidos como monumentos (RIEGL, 2014), fazendo com que as observações de Waisman (2013) sejam condizentes com a configuração esparsa atualmente presente na Praça Mauá.

## **MUSEU DO AMANHÃ E O CONTRASTE NA MALHA URBANA HISTÓRICA**

O Museu do Amanhã (Il. 15), inaugurado em 2015, foi projetado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava. Sua construção – no lugar que anteriormente dava espaço ao Píer Mauá (Il. 14) – fez parte da primeira fase do Projeto Porto Maravilha. O antigo pier Oscar Weinschenck fora construído em 1953



Il. 14: Construção do Pier Mauá na década de 1940, antes da inserção do Museu do Amanhã. Fonte: MESQUITA, 2015, p. 51.



Il. 15: Museu do Amanhã de Santiago Calatrava. Fonte: CALATRAVA.COM, 2022, s.p.

como suporte aos transatlânticos que ali se aportavam, apesar de nunca ter sido utilizado como tal. A localização privilegiada, junto ao litoral e na praça Mauá, colocou-o em debate para ocupações com finalidades culturais e, talvez mais enfaticamente, turísticas (VERAS, 2016). A estrutura do Museu propõe a mudança de posicionamento dos brises no teto metálico conforme a incidência solar.

O Museu se assenta como um fragmento acima de outro. A camada do pter Mauá, anteriormente atrelada à finalidade industrial, mesmo que inutilizada, foi substituída por uma estrutura que alude às novas tecnologias - distante do restante da malha urbana, pousa como um elemento marítimo, flutuando sobre as águas. O edifício, cuja forma evidencia experimentações assistidas por computador devido à sua complexidade, insere um novo tipo de figuração, assentando um novo momento histórico na malha urbana. Segundo Calatrava, o Museu busca dialogar com a natureza tanto formalmente – *integrando-se com a paisagem* (CALATRAVA, 2022) – quanto através dos artifícios tecnológicos sustentáveis. A forma, que Calatrava menciona (VERAS, 2016) ser inspirada nas bromélias do Jardim Botânico do Rio, possui um caráter futurista, comum às demais obras do arquiteto, mas que, se posta em diálogo com o contexto, apresenta-se em contraste marcante.

Pode-se dizer, por fim, que o Museu do Amanhã pretende ser um marco do tempo presente – a memória dos legados de megaeventos, já parte da história da cidade – com um valor de arte inovação evidente. Apesar do aspecto da autoria de Calatrava, com certa subjetividade presente, esse gesto não se aproxima da *exaltação* rossiana, que pressupõe que haja alguma relação de analogia com o *sistema* do entorno. A arte-inovação, aqui, sobrepõe-se ao contexto histórico através do gesto da autoria, articulando-se inevitavelmente, talvez até em auto regozijo, com todos os eventos de outrora. Neste sentido, a inserção do Museu do Amanhã é resquício da abordagem modernista de contraste.

## MUSEU DE ARTE DO RIO: COMBINAÇÃO ENTRE ANALOGIA, CONTRASTE E EXALTAÇÃO

Como Sòla-Morales (2008) constata, a questão da intervenção na arquitetura pré-existente muda seus paradigmas de acordo com os valores culturais atribuídos ao significado histórico do edifício. Nesse sentido, traçar diretrizes permanentes nesse âmbito, que possuam uma definição científica, é uma abordagem equivocada: um caminho mais cauteloso é compreender o caso em específico e analisar os conceitos ali envolvidos, elucidando as relações entre antigo e novo que se propõem colocar. Uma intervenção é, assim, necessariamente, uma interpretação da arquitetura enquanto objeto histórico e que acrescenta, querendo ou não, à composição já iniciada pela pré-existência.

Se os valores de contraste e analogia ficam evidentes no âmbito da articulação urbana dos elementos da praça, caso mais particular ocorre no que podemos observar como uma composição arquitetônica. O Museu de Arte do Rio (Il. 17) é um exemplo de arquitetura autoral, intervenção no bem edificado e inserção em uma malha urbana histórica. Trata-se de um projeto de restauração de dois edifícios históricos, o Palacete Dom João VI – de caráter eclético e elementos *Art Deco* –, bem como a alteração do antigo edifício modernista que dava lugar à rodoviária da cidade e à polícia rodoviária (Il. 18) (JACOBSEN ARQUITETURA, 2022).

Inaugurado em 2013, os edifícios, após a intervenção realizada no projeto Porto Maravilha, interagem por meio de relações de contraste, bem como de analogia - dualidade que, se resultado comum na malha urbana histórica devido aos processos da cidade, torna-se peculiar de ser observada em uma só intervenção arquitetônica. Os elementos de contraste já se mostravam antes mesmo da intervenção do Porto Maravilha (Il. 16), uma vez que o antigo edifício modernista da polícia rodoviária apresentava-se em tipologia modernista na relação entre este e o palacete Dom João VI, não XVI. A intervenção do escritório Jacobsen alterou alguns aspectos importantes da figuração modernista antes presente (como a alteração da fachada do edifício, alocando brises e vidro), substituindo um contraste por



outro na relação com o eclético de sua proximidade – relação criada através da materialidade e da textura. Os pilotis, elementos importantes de uma tipologia modernista, mantêm-se, em um elemento de contraste herdeiro de outra época.



Il. 16: Render do projeto do Museu de Arte do Rio.  
Fonte: CASA VOGUE, 2013, s.p.



Il. 17: Praça Mauá antes da intervenção do Projeto Porto Maravilha.  
Fonte: WIKIRIO, 2010, s.p.

Em uma tentativa de articular ambos os edifícios, dois elementos foram gerados: a cobertura, que busca remeter ao “mar” das proximidades – a qual, como o Museu do Amanhã, tem uma complexidade formal que evidencia o processo computacional – e o corredor-túnel que, por ser fechado, não evidencia a mudança de um volume para o outro daqueles que o atravessam. A cobertura, cuja forma irregular remete aos elementos da natureza, se coloca acima de ambos os edifícios, como se essa intervenção se sobrepusse sobre a figuração deles – uma atitude autoral que unifica e, como o Museu do Amanhã, regozija sobre si mesmo.

Outra intervenção importante foi a demolição de dois pavimentos do edifício da polícia rodoviária. O resultado, oriundo de uma agressiva atitude de extração, acaba por remeter à uma analogia – ao ganharem altura similar, os edifícios dialogam em uma hierarquia de volume mais próxima. Os pavimentos, se não exatamente alinhados, têm ritmo similar, não evidenciando uma diferença grande de pé direito no interior. Pergunta-se, entretanto, sobre o valor do patrimônio histórico de figuração modernista, o qual reflete um momento histórico que, de certa maneira, deu visão à retórica do contraste no âmbito urbano. Aqui, um valor de arte inovação contrastante de uma época passada foi sobreposto por uma “analogia” recente.

Além destas questões, pode-se problematizar as diretrizes de intervenção tomadas no âmbito dos interiores, como a modificação dos fluxos internos e a quebra da relação entre espaço interior, com as fenestraçãoes da forma, abrindo um debate sobre os limites entre expressão autoral, necessidades do programa e manutenção do bem edificado. (Il. 18)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, o conceito de fragmento relaciona-se à colagem, acrescentando a noção das diversas camadas de relações que temos na cidade contemporânea – que pode nos auxiliar na compreensão de como as diferentes figurações e épocas podem aparecer na malha urbana. A Região Portuária, devido ao caráter de sua colonização e de seu desenvolvimento urbano, apresenta-se atualmente como um exemplo desta sobreposição de temporalidades –





Il. 18: Antigo terminal rodoviário da Praça Mauá remodelado no projeto do Museu de Arte do Rio.  
Fonte: AGENDA BAFAFA, 2022, s.p.

em específico, sobrepõem-se a camada colonial (século XVI), a camada do começo do século XX e, a mais recente, as intervenções do século XXI com o projeto do Porto Maravilha. As relações que se criam, devido à sobreposição de camadas, alteram os significados ali presentes – em especial, em lugares de comércio e de interação de diversos fluxos de pessoas, essas transformações tendem a ser mais rápidas pois as mudanças de morfologia e de funções tendem a ser fomentadas.

Pensando nas interações no âmbito do patrimônio, inevitáveis à Região Portuária, podemos associar a noção de monumento em com o conceito de colagem, onde os monumentos são como elementos “fixos” da cidade, mas sempre abertos a novas relações com outras partes que advém de referências diferentes. Ao mesmo tempo, seu caráter enquanto base para a arquitetura do restante da cidade se altera em contextos diferentes do europeu, onde a transformação urbana sofre outros processos. Na Praça Mauá estes monumentos se apresentam de maneira impositiva e esparsa, como podemos observar por algumas situações, como com o monumento ao Barão de Mauá, que se encontra isolado na centralidade e não possui articulações com o entorno. Se não se encontra de maneira impositiva em relação ao contexto

– muito pelo crescimento da altura dos edifícios ao redor – encontra-se desarticulado dos fluxos da cidade. O edifício A Noite também pode ser lido como um monumento por possuir a mesma figuração desde sua inauguração, onde ainda hoje remete ao início do século XX e à sua primeira função como sede de rádios, tendo seu valor patrimonial atrelado a isto.

Tendo em mente as sempre novas relações entre os elementos da cidade, o contraste e a analogia podem ser, por sua vez, abordagens para a análise das relações morfológicas urbanas, bem como podem fundamentar intervenções em edifícios históricos. Tendo isto em mente, em um contexto urbano histórico todo novo edifício é uma intervenção patrimonial e, nesse sentido, é importante fomentarmos o diálogo de novas edificações com o contexto, identificando suas principais características e inter relações. Como evidenciamos, a “indiferença” em relação ao contexto urbano é, necessariamente, uma atitude em relação a este contexto. No caso do Museu do Amanhã, podemos observar um contraste em relação ao entorno – sua forma está mais relacionada à expressão autoral do arquiteto do que à alguma referência à Praça Mauá. Flutua sobre a água, acima do antigo Píer Mauá, o *substituindo*. Sua figuração remete às novas tecnologias e à sustentabilidade, imagens que o projeto do Porto Maravilha tentou associar à cidade do Rio de Janeiro na década de megaeventos – por vezes, substituindo a figuração industrial ali presente do *progresso* de uma época passada.

Entendemos, também, que a analogia é uma figura retórica que relaciona a intervenção com o contexto de maneira harmônica, mais próxima às semelhanças do que às diferenças. Assim, a analogia é, como o contraste, uma possível entrada de análise das relações na morfologia urbana, bem como uma retórica para intervenções em contextos urbanos históricos. No caso da pavimentação das áreas de passeio da Praça Mauá, podemos observar uma linguagem que se relaciona, por analogia, aos edifícios tanto do Museu do Amanhã quanto da cobertura do Museu de Arte do Rio. As formas arredondadas presentes em elementos dos edifícios são reverberadas na pavimentação, numa tentativa de integração entre arquitetura e área livre. Entretanto, essa analogia não considera os fluxos que advêm da cidade e,

nesse sentido, deixam de lado a vivência do pedestre – o paisagismo, presente através da vegetação, não articula espaços de permanência e nem proteção do sol. A analogia, portanto, restringe-se às relações formais internas à praça, não se relacionando com as funções e fluxos do contexto urbano.

O Museu de Arte do Rio, por sua vez, articula, em sua composição arquitetônica – atemo-nos aos dois edifícios mais evidentes para a análise da morfologia urbana –, aspectos tanto de contraste, quanto de analogia. A relação de contraste já existente antes da intervenção por meio da relação entre figuração modernista e figuração eclética foi suavizada pela demolição de dois pavimentos do edifício da antiga rodoviária – uma analogia fabricada a partir do contraste que, de certa forma, põe de lado o valor do patrimônio modernista e sua interpretação do contexto. A cobertura, que tenta articular ambos os edifícios - agora “análogos” –, surge como um gesto de autoria que também evidencia uma figuração da era computacional e da sustentabilidade.

Por fim, podemos perceber que, em lugares onde os eventos históricos se sobressaem, principalmente na confluência de pessoas, serviços e funções, as mudanças de significados tendem a ser mais rápidas, potencializando a sobreposição de camadas históricas e complexificando os significados das edificações. As relações de contraste e de analogia, sendo algumas das mais simples possíveis, podem ser utilizadas para analisar contextos complexos, pois não restringem ou classificam as particularidades inerentes aos casos específicos. Como podemos observar, a Região Portuária, local importante no âmbito do patrimônio edificado do Rio de Janeiro, é composta de interações de contraste e analogia que, se aqui emancipamos dos juízos de valor acerca das intervenções realizadas, servem para pensarmos sobre como nos relacionamos com o patrimônio histórico. Não pensamos em uma apologia ao contraste ou à analogia, mas temos interesse no pensamento sobre como as novas arquiteturas se relacionam com o passado. Quaisquer intervenções, autorais, contextuais ou mesmo *exaltadas* são interpretações que, equivocadas ou “acertadas”, inevitavelmente fazem parte do desenrolar da cidade através do tempo.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, M. A. *Evolução urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.
- AVRAMI, E.; MASON, R.; TORRE, M. *Values and Heritage Conservation*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute, 2000.
- GRAVES, M. Argumento em favor da arquitetura figurativa. In: NESBITT, K. *Nova Agenda para a Arquitetura*. São Paulo: Cosac Naif, 2008.
- HALBWACHS, M. A memória coletiva. In: *Revista dos Tribunais*. São Paulo: 1990.
- KAMITA, J. M. A nova Praça Mauá. O Rio do espetáculo In: *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, nº. 187.02, Vitruvius, dez. 2015 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/16.187/5885>, acesso em 28.out.2022.
- LUCENA, F. História do Edifício A Noite. Publicado em 4 de maio de 2015. Disponível em: <https://diariodorio.com/historia-do-edificio-a-noite>, acesso em 28.out.2022.
- MESQUITA, C. B. *A Preservação do patrimônio arquitetônico na região portuária no projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em Arquitetura. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.
- RHEINGANTZ, P. A. Museu do Amanhã. Ou o esqueleto-cyborg de um crocodilo gigante com duas bocas? *Minha Cidade*, São Paulo, Ano 16, nº. 185.05, 2016. *Vitruvius*, dez. 2015 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.185/5867>>, acesso em 28.out.2022.
- RIEGL, A. *O culto moderno dos monumentos: a sua essência e a sua origem*. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- ROSSI, A. Qué hacer com lãs viejas ciudades? In: ROSSI, Aldo. *Para una Arquitectura de Tendencia*. Espanha: Gustavo Gilli, 1977a.
- \_\_\_\_\_. *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Edições 70, 2018a.
- \_\_\_\_\_. *Autobiografia científica*. Lisboa: Edições 70, 2018b.
- \_\_\_\_\_. Introducción a Boullée In: ROSSI, Aldo. *Para una arquitectura de tendencia*. Espanha: Gustavo Gilli, 1977b.
- \_\_\_\_\_. *Uma Arquitetura analógica* In: NESBITT, Kate. *Nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naif, 2008.
- ROWE, C. *Cidade-Colagem* In: NESBITT, Kate. *Nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naif, 2008.
- SÒLA-MORAES, I. *Do contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica* In: NESBITT, Kate. *Nova Agenda para a Arquitetura*. São Paulo: Cosac Naif, 2008.
- WAISMAN, M. *O Interior da história: historiografia arquitetônica para uso de Latino-Americanos*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- VERAS, L. Museu do Amanhã: Para fruir ciência e tecnologia In: *Revista Continente*. Publicado em 1 de janeiro de 2016. Disponível em: <https://revistacontinente.com.br/edicoes/181/museu-do-amanha-para-fruir-ciencia-e-tecnologia>, acesso em 28.out.2022.
- Recommendation on the Historic urban landscape, including a glossary of definitions. UNESCO.org (2011). Disponível em: [http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html), acesso em 26.jun.2022.

Princípios de La Valletta para a Salvaguarda e Gestão de Cidades e Conjuntos Urbanos Históricos. ICOMOS.org. (2011). Disponível em: [https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta\\_Principles\\_Portuguese.pdf](https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/Valletta_Principles_Portuguese.pdf), acesso em 26.set.2022.

FIFTEENTH GENERAL ASSEMBLY OF STATES PARTIES TO THE CONVENTION CONCERNING THE PROTECTION OF THE WORLD CULTURAL AND NATURAL HERITAGE. UNESCO. (Org.). 2005. Disponível em: <http://whc.unesco.org/archive/2005/whc05-15ga-7e.pdf>, acesso em 26.set.2022.

XI'AN DECLARATION ON THE CONSERVATION OF THE SETTING OF HERITAGE STRUCTURES, SITES AND AREAS. ICOMOS. (Org.). 2005. Disponível em: <https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/xian-declaration.pdf>, acesso em 26.Jun.2022.

Museu de Arte do Rio. Jacobsen Arquitetura. Disponível em: <https://jacobsenarquitetura.com/projetos/mar-museu-de-arte-do-rio/>, acesso em 26.set.2022.

## IMAGENS

ArquivoPraçaMaua1.jpg. WikiRio, 2010. Disponível em: <https://www.wikirio.com.br/Arquivo:PracaMaua1.jpg>, acesso em 29.jun.2022.

Aberto o Museu de Arte do Rio – MAR. Casa Vogue Lazer&Cultura *In: O Globo*. Disponível em: <https://casavogue.globo.com/LazerCultura/noticia/2013/03/museu-de-arte-do-rio-mar.html>, acesso em 23.jun.2022.

Museu do Amanhã/Rio de Janeiro. (Overview). Santiago Calatrava *In: Architects & Engineers*. Disponível em: <https://calatrava.com/projects/museu-do-amanha-rio-de-janeiro.html>, acesso em 29.out.2022.

Ludwig Mies van der Rohe - Friedrichstrasse Skyscraper Project, Berlin-Mitte *In: Germany Exterior perspective from north. MoMA*. Disponível em: <https://www.moma.org/collection/works/787>, Acesso em 23.set.2022.

Clássicos da Arquitetura: Restauo do Museu de Castelvecchio em Verona/Carlo Scarpa. *Archdaily Brasil*, 2022 Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/872695/classicos-da-arquitetura-restauo-do-museu-de-castelvecchio-em-verona-carlo-scarpa>, acesso em 23.set.2022.

GIORGIO GRASSI - RESTAURO E RIABILITAZIONE DEL CASTELLO DI ABBIATEGRASSO COME SEDE MUNICIPALE. Divisare. Disponível em: <https://divisare.com/projects/337661-giorgio-grassi-restauo-e-riabilitazione-del-castello-di-abbiategrasso-come-sede-municipale>, acesso em 23.nov.2022.

JONES, Peter Blundell. Swedish Masters of Modernism: A Review of Nicholas Adams, Gunnar Asplund's Gothenburg: The Transformation of Public Architecture in Interwar Europe, and Janne Ahlin, Sigurd Lewerentz, Architect 1885–1975 *In: Architectural Histories*, nº. 3(1): 17, 2015. (p. 1-3). DOI: <http://dx.doi.org/10.5334/ah.ct>, acesso em 23.jun.2022.

Antiga Rodoviária do Rio, construída em 1950 na Praça Mauá, ficou sobrecarregada em poucos anos (2020) TURISMO | Descubra a Essência do Rio *In: Agenda Bafafa*. Disponível em: <https://bafafa.com.br/turismo/historias-do-rio/antiga-rodoviaria-do-rio-construida-em-1950-na-praca-maua-ficou-sobrecarregada-em-poucos-anos>, acesso em 29.out.2022.

# ESPAÇOS DE SOCIABILIZAÇÃO PRIVADOS E NOVOS SIGNIFICADOS DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA: UMA ANÁLISE DO VALE DO SERENO E VILA DA SERRA EM NOVA LIMA, MG

JANDIRA CARLA BOTELHO MENEZES<sup>1</sup>

MARIA TEREZA FONSECA DE SOUZA<sup>2</sup>

GISELA BARCELLOS DE SOUZA<sup>3</sup>

jcarlamenezes@ufmg.br

mariathereza@ufmg.br

giselabarcellos@ufmg.br

## RESUMO ABSTRACT

Os bairros Vale do Sereno e Vila da Serra em Nova Lima, são conhecidos por seus condomínios residenciais verticalizados com torres de alto padrão e extensas áreas de lazer privadas.

Nessa área, uma ferrovia desativada tem potencial de se tornar um parque linear e, mesmo sem investimentos, é apropriada pela população local. Contudo, a recente reivindicação do parque público revela-se contraditória no contexto urbano em que se verifica a progressiva ampliação das áreas de lazer privadas e dos espaços de sociabilização intra-lote dos condomínios. Assim, por meio da caracterização tipo-morfológica do tecido urbano da área analisada, o presente artigo pretende contribuir para a compreensão dos novos significados que os espaços públicos podem adquirir na urbanização contemporânea.

Para desenvolvimento desse estudo, utilizou-se como proposta metodológica a revisão de literatura e trabalho de campo, aplicando os conceitos da escola italiana de morfologia urbana na caracterização dessas ocupações ao longo do tempo, através de mapeamento da progressão da implantação das edificações e do redesenho dos quarteirões residenciais com foco nas áreas de lazer privadas. Evidencia-se tanto a negação da rua como espaço de encontro pelos tipos edilícios caracterizados, como a importância que espaços públicos para lazer e prática de esportes assumem na contemporaneidade.

**Palavras-chave.** Público e privado, paisagem, parque linear, condomínios, expansão urbana.

**Private spaces of socialization and new meanings of public space in the contemporary city: an analysis of Vale do Sereno and Vila da Serra in Nova Lima, MG.**

*The neighborhood where Vale do Sereno and Vila da Serra are located in Nova Lima city is known for its vertical residential condominiums with high-end towers and extensive private leisure spaces. In this same area, a deactivated railway has the potential to become a linear park and, even without investments, is appropriated by the local people. However, the recent demand for the public park proves to be contradictory in this urban context in which took place a progressive expansion of private leisure areas and socialization spaces within the condominium plots. This article aims to contribute to the understanding of the new meanings that public spaces can acquire in contemporary urbanization. For this, the type-morphological characterization of the urban fabric was used as an analysis method. Furthermore, this study used the literature review and fieldwork as a methodological proposal, applying the concepts of the Italian school of urban morphology in the characterization of these occupations over the time, through mapping the progression of the implementation of buildings and the redesign of residential blocks, with a focus on private leisure areas. It was evidenced both the denial of the street as a meeting space by the types of buildings characterized, as well as the importance that public spaces for leisure and sports assume in contemporary times.*

**Keywords:** Public and private, landscape, linear park, condominiums, urban sprawl.

<sup>1</sup> Arquiteta e Urbanista, Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Universidade Federal de Minas Gerais.

<sup>2</sup> Arquiteta e Urbanista, Mestranda no Programa de Pós-graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável da Universidade Federal de Minas Gerais.

<sup>3</sup> Arquiteta e Urbanista, Mestre em *Projet Arquitetural et Urbain* (Université de Paris VIII, 2004) e Doutora em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo (FAU US)

### **AS CIDADES DERIVAM DE PROCESSOS**

QUE acumulam e integram as diversas ações, sejam elas individuais ou coletivas, determinadas por tradições culturais e forças socioeconômicas ao longo do tempo (MOUDON, 1997). De acordo com Conzen (2009), esse acúmulo sucessivo das formas herdadas e contemporâneas na conformação urbana demonstram o ajustamento entre as demandas atualizadas e os equipamentos pré-existentes nas paisagens.

Nesse sentido, compreende-se que a paisagem urbana é capaz de exprimir, por meio de seus processos de configuração e ocupação territorial, um registro histórico



incompleto e cumulativo das necessidades e aspirações de determinado grupo social que tenha habitado um ambiente em um dado período. Assim, a história urbana é marcada por transformações e permanências que podem ser compreendidas através de análises morfológicas que possibilitam a identificação de características estéticas, funcionais e culturais inerentes à cada época (CONZEN, 2009).

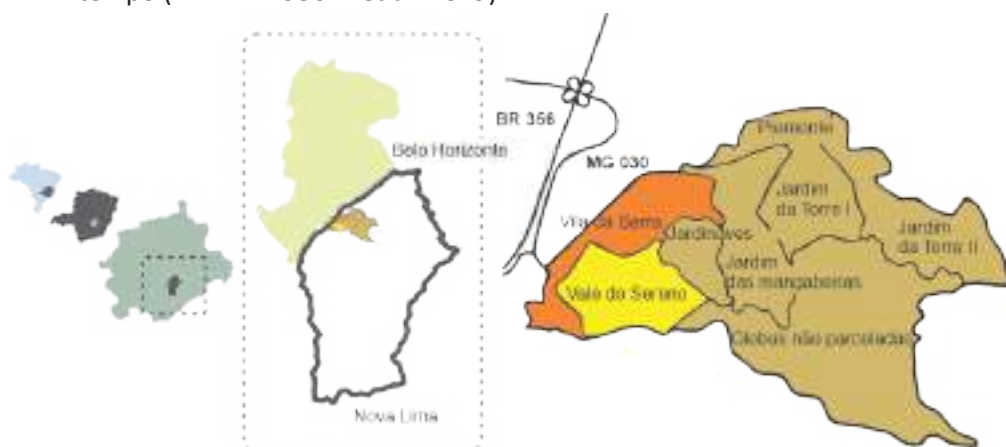
Esse artigo apresenta como objeto de estudo os bairros Vale do Sereno e Vila da Serra em Nova Lima. Localizados na divisa com a capital Belo Horizonte, os bairros são conhecidos por seus condomínios residenciais verticalizados em forma de torres de alto padrão com extensas áreas de lazer privadas. Na mesma área, uma ferrovia desativada tem potencial de se tornar um parque linear e, mesmo sem investimentos, é apropriada pela população local. Nos últimos anos, houve um movimento para privatização desta área que pertence à União, porém grupos ambientalistas, aliados à população local, se mobilizaram e conseguiram evitar que a área fosse à leilão e, assim, privatizada. A reivindicação do parque público, por outro lado, revela-se contraditória no contexto urbano em que se verifica a progressiva ampliação das áreas de lazer privadas e dos espaços de sociabilização intra-lote dos condomínios. O conceito do espaço público na cidade contemporânea é colocado em questão.

Por meio da caracterização tipo-morfológica do tecido urbano de Vila da Serra e Vale do Sereno e de sua relação com a ferrovia apropriada como parque, o presente artigo pretende contribuir para a compreensão dos novos significados que os espaços públicos podem adquirir na urbanização contemporânea. Por um lado, verifica-se a insuficiência de espaços públicos de convivência em territórios onde opera o processo de urbanização dispersa, pois, normalmente, o que se encontra são espaços privativos de lazer dentro de condomínios residenciais fechados (NETTO, 2020). Por outro, o indicativo de se reproduzir nessa área o mesmo padrão construtivo de seu entorno acentua a importância das discussões de perspectiva ambiental, especialmente considerando que a opção pelo adensamento contribui diretamente para a alteração da paisagem e do microclima, gerando aumento do trânsito em horários de pico e problemas de drenagem urbana (NOVA LIMA, 2014; MACHADO, 2016; NETTO, 2020).

Para o desenvolvimento desse estudo, utilizou-se como proposta metodológica a revisão de literatura, análise de conteúdo e trabalho de campo, aplicando os conceitos da escola italiana de morfologia urbana na caracterização dessas ocupações ao longo do tempo, através de mapeamento da progressão da implantação das edificações e do redesenho dos quarteirões residenciais com foco nas áreas de lazer privadas. Evidencia-se, tanto a negação da rua como espaço de encontro pelos tipos edilícios caracterizados, como a importância que espaços públicos para lazer e prática de esportes ao ar livre assumem na sociedade contemporânea. Por fim, ressalta-se que a área também cumpre importantes funções ecossistêmicas.

### NOVA LIMA: DO NÚCLEO COLONIAL A URBANIZAÇÃO DISPERSA

Como outros municípios do estado de Minas Gerais, a cidade de Nova Lima, localizada na região metropolitana de Belo Horizonte (Il. 1), teve seu processo de formação e desenvolvimento urbano estreitamente vinculado à atividade econômica da mineração. Seu primeiro núcleo de ocupação se deu ainda no século XVII, no período conhecido como Ciclo do Ouro, e se desenvolveu ao longo de crises socioeconômicas, como após o declínio da exploração aurífera no início do século XIX, e de transformações urbanas fomentadas pelas alterações nos modos de vida das sociedades ao longo do tempo (PEREIRA COSTA *et al.* 2019).



Il. 1: Localização da área de estudo.

Fonte: Nova Lima, 2014; Google Earth, 2022. Editado pelas Autoras.

No caso de Nova Lima, essas transformações podem ser exemplificadas pelo crescimento urbano impulsionado pela industrialização da mineração do ouro e do ferro, ampliadas pela crescente demanda por infraestrutura e alojamentos (PERNA, 2012) e, mais recentemente, pelo processo de dispersão urbana que, através do surgimento de novas centralidades proporcionadas pelas atuais atividades econômicas globalizadas, favorece ainda mais a segregação socioespacial (NETTO, 2020).

Segundo Secchi (2015), as sucessivas ondas de progresso técnico ocorridas nos meios de transporte, por meio da melhoria das redes viárias e posterior criação do transporte ferroviário, e no campo das comunicações de massas, através do desenvolvimento do telégrafo e do rádio, são responsáveis por desdobramentos visíveis na cidade contemporânea, caracterizada pela fragmentação, heterogeneidade e dispersão.

A esse respeito, Netto (2020), reflete que a estruturação de um território está diretamente vinculada às rotas de circulação, pois ao funcionarem como eixos de conexão entre os diferentes agrupamentos, induzem à formação das redes viárias que favorecem o estabelecimento das ocupações urbanas. Assim, é possível assumir que o desenvolvimento urbano é orientado em função das principais rotas do território. No caso de Nova Lima, a autora identifica três eixos principais de estruturação territorial, que ocorrem ao longo de diferentes trechos da MG 030 e da BR 356, o eixo de fundo de vale de estruturação colonial, o eixo de encosta entre a Sede de Nova Lima e Belo Horizonte e o Eixo em topo de morro de expansão metropolitana.

De acordo com a autora, o primeiro eixo, estabelecido no século XVIII, ocorre ao longo do trecho da MG 030 e está associado ao fundo de vale do Rio das Velhas, à estrada de ferro e ao antigo caminho de Sabarabuçu. Já o segundo eixo, também referente a um trecho da MG 030, conecta o núcleo mais antigo do município de Nova Lima à cidade de Belo Horizonte. Enquanto que o terceiro eixo, relativo à BR 356, corresponde à estrada em topo de morro na serra da Moeda. (Il. 2)



Il. 2: Eixos de expansão de Nova Lima.

Fonte: Netto (2020); *Google Earth*, 2022. Editado pelas Autoras.

Para elaborar uma análise da estrutura urbana da cidade, Pereira Costa *et al.* (2019) definem os períodos morfológicos de Nova Lima em cinco momentos distintos compreendidos no intervalo de tempo entre 1693 e 2018. O primeiro período, entre 1693 e 1799, está associado à descoberta do ouro no vale do Rio das Velhas e foi o principal propulsor dos primeiros núcleos urbanos da região.

O segundo, entre 1800 e 1889, onde desenvolve-se duas lógicas distintas de ocupação, sendo uma aos moldes tradicionais dos povoados mineiros, se adaptando às condições naturais do sítio, e a outra reproduzindo a lógica industrial a partir da instalação da companhia inglesa Saint John Del Rey Mining Company. Também vinculado ao modelo industrial, o terceiro

período, entre 1890 e 1939, caracteriza-se pela internacionalização do direito de exploração das minas que, ao expandir as atividades minerárias na região, gera novas demandas por infraestrutura viária, bairros e vilas para alojar os novos funcionários.

O quarto período, entre 1940 e 1987, compreende o momento em que se acelera o processo de urbanização no estado em consequência da industrialização. Além disso, é definida a Região Metropolitana de Belo Horizonte, perímetro em que Nova Lima se insere, gerando como produto os bairros construídos para as populações de baixa renda na periferia da cidade e os bairros de baixa densidade e condomínios fechados voltados para as camadas de alta renda.

Por fim, o quinto período, entre 1988 e 2018, onde observa-se que o predomínio da mineração do ferro e a contínua expansão metropolitana confluíram para uma configuração espacial fortemente marcada pela conurbação e pela dispersão urbana. Nesse sentido, as autoras ressaltam ainda que o fenômeno da dispersão urbana é comum em áreas de significativa relevância ambiental, destacando a necessidade de manutenção de mananciais de água e proteção das matas e encostas presentes nessas regiões.

Segundo Reis (2006), a urbanização dispersa no Brasil pode ser observada como um processo contínuo e crescente a partir de mudanças cada vez mais perceptíveis a partir de 1990. Segundo o autor, a dispersão urbana pode ser compreendida como um processo de alongamento do tecido urbano, onde a urbanização se estende através dos territórios, criando núcleos urbanos unidos entre si. Nesse sentido, pode-se dizer que esses sistemas urbanos unificados configuram tipos de constelações ou nebulosas, de variadas dimensões, que se encontram interconectadas por sistemas de vias de transporte regionais que suportam o fluxo de deslocamento diário.

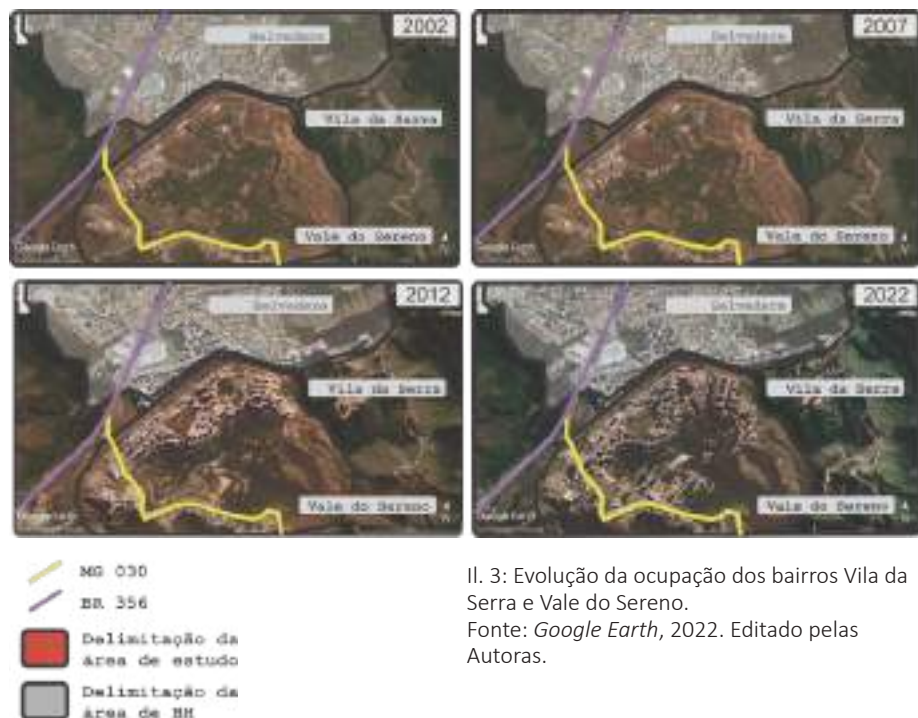
Simultaneamente ao processo de dispersão urbana, usualmente observado nas periferias metropolitanas, ocorre também a segregação espacial das funções urbanas, promovendo a ocupação de amplas áreas habitacionais, tanto para condomínios fechados de alto padrão, quanto para demais tipos

de habitações precárias e sem a infraestrutura urbana adequada. Nota-se ainda a insuficiência de espaços públicos de convivência em territórios onde observa-se o processo de urbanização dispersa, pois, normalmente, o que se encontra são espaços privativos de lazer localizados dentro de condomínios residenciais fechados (NETTO, 2020).

### **ÁREAS COLETIVAS PRIVADAS EM CONDOMÍNIOS DO VILA DA SERRA E VALE DO SERENO EM NOVA LIMA**

Em 1988, após alteração na lei de uso e ocupação do solo de Belo Horizonte, que passou a permitir a construção de condomínios verticalizados, o bairro Belvedere III é construído seguindo padrões construtivos caracterizados pela verticalização e intenso adensamento urbano. Resultantes das dinâmicas do mercado imobiliário, essas novas construções são destinadas à classe de alta renda da população metropolitana. Seguindo o mesmo modelo construtivo, surgem em Nova Lima os bairros Vila da Serra, a partir dos anos 1990, e Vale do Sereno, no início dos anos 2000 (II. 3), onde são construídos condomínios formados por torres de alto padrão, com extensas áreas de lazer privadas e implantadas sobre terrenos de alta declividade, configurando significativo aumento da expansão urbana por concentração (NETTO, 2020).

Segundo Perna (2012), entre as décadas de 1980 e 1990, os bairros Vila da Serra e Vale do Sereno se caracterizavam principalmente, pela presença de edificações especializadas, como hospitais e prédios de salas comerciais e de serviços. Entretanto, influenciada pela alteração da LUOS de Belo Horizonte e pela consequente implantação das torres residenciais multifamiliares, a partir da década de 1990, os bairros vêm se consolidando como centralidade de serviços avançados em diferentes áreas, como consultoria empresarial, assessoria jurídica, estabelecimentos de ensino superior, serviços biomédicos e químicos. A autora também destaca que essas atividades são fortemente incentivadas pela Prefeitura Municipal de Nova Lima e por agentes dos setores imobiliários e empresariais, que favorecem a ampliação da atividade imobiliária na região, com a construção de novos condomínios residenciais multifamiliares verticais.



Il. 3: Evolução da ocupação dos bairros Vila da Serra e Vale do Sereno.

Fonte: *Google Earth*, 2022. Editado pelas Autoras.

As vantagens fiscais oferecidas pelo município de Nova Lima, aliadas ao fato de o preço da terra neste município não ser tão elevado quanto o de Belo Horizonte, favorecem a essa saturação construtiva da área, que é apontada como um possível eixo de crescimento urbano. Entretanto, a opção pelo adensamento e pela expansão das torres residenciais contribuem diretamente com o agravamento de problemas urbanos. Como exemplo, podemos considerar o trânsito intenso em horários de pico, já enfrentado na região, conforme discutido na proposta de revisão do plano diretor de Nova Lima (NOVA LIMA, 2014).

Além disso, como observado por Netto (2020), a implantação de empreendimentos de tamanha dimensão em áreas de topografia elevada, exige a realização de obras de contenção de terras, impermeabilização do solo e supressão vegetal, corroborando para a instabilidade do terreno e agravando problemas relacionados à drenagem urbana. Já em relação ao microclima, Machado (2016), observa que o adensamento dos bairros Belvedere III e Vila da Serra criou núcleos de calor nesses bairros, já que a



verticalização em áreas de topo favorece o aquecimento local durante o dia e a noite. A autora também destaca que o aumento do gabarito nesta região gerou prejuízos à ventilação natural de Belo Horizonte, pois fechou uma das entradas de vento em direção à cidade.

O acesso principal aos bairros acontece através da MG-030 e da Avenida Alameda da Serra, que ligam essa área ao bairro Belvedere III. A Avenida Alameda da Serra, localizada no Vila da Serra, encontra-se na crista do morro e a partir dela surgem as outras vias de acesso ao restante dos bairros. Implantada em área de alta declividade apresentando variação entre 30 e 50 %, é na avenida que se concentram os serviços, comércios e espaços institucionais do bairro (PERNA, 2012).

O tipo edílico reproduzido com maior frequência na área analisada é caracterizado por torres residenciais multifamiliares de aproximadamente trinta pavimentos (Ils. 4a e 4b), implantadas nos lotes de forma isolada, fazendo uso de sistemas de segurança e com a presença de extensas áreas de lazer privadas. Segundo análises realizadas em 2020, apresentando um total de 197 lotes, o bairro Vila da Serra se estende por uma área aproximada de 984.800 m<sup>2</sup>, enquanto o Vale do Sereno ocupa cerca de 735.000 m<sup>2</sup> possuindo em torno de 947 lotes. Os lotes possuem, em média, área de 2000 m<sup>2</sup> e, de forma geral, apresentam implantações regulares ao longo das vias. Com dimensões variadas e comprimento maior que a largura, grande parte dos lotes possuem formas irregulares, sem padrão definido e encontram-se distribuídos ao longo das vias que contornam o relevo íngreme (SIMÃO *et al.* 2020).

Il. 4a: Torres residenciais localizadas no bairro Vila da Serra em Nova Lima.  
Fonte: a) André Chaves, 2022 e b) Jandira Menezes).





Il. 4b: Condomínio Grand Líder Olympus localizado no bairro Vila da Serra.

Fonte: Construtora Líder, 2014. Disponível em: <<https://www.viladaserrabh.com.br/olympus/>>

Ao analisar a área, é possível perceber a ausência de preocupação com a conservação ambiental durante o processo de ocupação dessas regiões. À medida que as edificações foram consolidadas, observa-se que a vegetação local foi progressivamente suplantada, mesmo diante da importância da área como parte responsável por abastecer o sistema hídrico do Rio das Velhas já que abriga grande estoque de aquíferos em seu subsolo (PERNA, 2012; SIMÃO *et al.* 2020). Além disso, como consequência dessa ocupação, destaca-se a perda da qualidade do ambiente e da perspectiva visual da paisagem, sumariamente ofuscada pela implantação de torres e antenas.

A esse respeito, Simão *et al.* (2020) refletem acerca das contradições evidenciadas pelo discurso apresentado em materiais publicitários de venda das unidades habitacionais construídas na área, que destacam a relação com a paisagem e natureza como potencialidade dos imóveis devido à sua localização privilegiada. Nesse sentido, é possível apontar a apropriação desigual da paisagem, que se torna um bem restrito, pois, por meio da conformação desse modelo de ocupação, deixa de ser contemplada dos espaços públicos e passa a ser visionada de forma restrita apenas pelos moradores das unidades.

A presença marcante desses condomínios fechados constituídos por quantidades variadas de edificações, cercadas por jardins, quadras esportivas, piscinas e áreas de churrasco também chamam a atenção, especialmente



de responsabilidade do estado (SIMÃO *et al.* 2020). Além disso, a presença desses condomínios extensos e de acesso restrito configura bloqueios urbanos que dificultam, sobretudo, o acesso e deslocamento de pedestres, que são levados a fazer trajetos muito mais longos devido à obstrução dessas vias.

Como exemplo desse modelo construtivo fortemente presente na área analisada, podemos citar o Condomínio Grand Líder Olympus (Ils. 4b, 5 e 6), um dos empreendimentos de maior dimensão construídos no bairro Vila da Serra, o conjunto foi executado pela incorporadora paulistana Cyrela em parceria com a construtora mineira Líder. Composto por nove torres de alto padrão, divididas em seis condomínios, apresenta 6 modelos de diferentes tipologias, com dimensões variadas e nomeadas em referência a divindades da mitologia grega: Ares (410 e 421 m<sup>2</sup> de área privativa); Artemis (359 a 720 m<sup>2</sup>) Apolo e Athena (244 a 568 m<sup>2</sup>); Cronos e Gaia (367 e 617 m<sup>2</sup>); Orion e Hera (222 a 421 m<sup>2</sup>); e Zeus (517 e 568 m<sup>2</sup>) conforme é possível verificar na Ilustração 7.

De acordo com materiais publicitários divulgados pelas empresas responsáveis pelo empreendimento, o Grand Líder Olympus possui área total de 52 mil metros quadrados onde cada condomínio, composto por uma ou duas torres, compartilham uma área de lazer exclusiva. Cada um dos seis condomínios apresenta sua área de lazer exclusiva composta por quadra de tênis, piscinas abertas e com cobertura, academia, salão de festas e área recreativa com playground. Além disso, o condomínio possui uma praça central de 4.500 m<sup>2</sup> que é coletiva e aberta ao uso de todo o conjunto composta por um lago com cascata, área para prática de golfe executivo e uma pista de cooper de aproximadamente 850,00 m. (Il. 6)

Cada uma das seis diferentes tipologias de torres apresenta modelos variados que se distinguem em dimensão, programa de necessidades e definições de *layout*. Entretanto, algumas similaridades também são compartilhadas entre os diferentes modelos, como a enorme disponibilidade de vagas de garagem alternando entre quatro a seis vagas e chegando à oito vagas por apartamento. (Il. 7)

## PAISAGENS HÍBRIDAS



Il. 7: Implantação ilustrada do piso térreo demonstrando a área de lazer e garagem do conjunto Ares.

Fonte: Construtora Líder, 2014. Disponível em: <https://www.viladaserrabh.com.br/olympus/>



Il. 8: Plantas Ilustradas do Condomínio Grand Líder Olympus, conjunto Athena e Apolo

Fonte: Construtora Líder, 2014.

Disponível em: <https://www.viladaserrabh.com.br/olympus/> Editado pelas autoras



Além disso, ganham destaque extensas e numerosas suítes, salas de convivência e varandas, além da presença de alguns dormitórios com dimensões reduzidas e localizados entre a cozinha e área de serviço. É possível perceber que em algumas das plantas ilustradas disponibilizadas pela construtora esses cômodos aparecem descritos como quarto de empregada (Il. 8a), em outras imagens são retratados apenas como quarto (Il. 8b) e em outras são referenciados como depósito (Ilustração 8c), mesmo que na imagem seja possível identificar claramente a presença das camas representadas em seu *layout*.

O conjunto possui duas portarias (Il. 9) que, conforme descrito em material publicitário, possuem sistema inteligente de acesso garantindo ao empreendimento “recursos de segurança avançados, incluindo uma guarita central de grande porte e blindada”. Observa-se que o discurso de venda adotado pelas incorporadoras responsáveis pelo condomínio enfatiza além da relação com a paisagem montanhosa do entorno, também as noções de “segurança”, “privacidade” e “exclusividade” garantida por esses sistemas de segurança.



Il. 9: Acessos para o conjunto habitacional Grand Líder Olympus localizado no Vila da Serra em Nova Lima.

Fonte: Fonte: *Google Earth*, 2022. Editado pelas Autoras.

A esse respeito, o sociólogo polonês Zygmunt Bauman (2013), reflete que a noção de insegurança tem se aprofundado ao longo dos últimos anos, pois as próprias medidas de segurança são geradoras da sensação de violência e perigo que se amplia. Segundo o autor, essa “obsessão” pela segurança enfraquece a confiança ao mesmo tempo em que alimenta a suspeita, enfraquecendo a comunicação e construindo fronteiras, que se materializam no espaço e tendem a gerar modelos que reproduzem também isolamentos territoriais.

### **A PRESSÃO PARA PRIVATIZAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS E A APROPRIAÇÃO ESPONTÂNEA DO ESPAÇO PÚBLICO**

A cidade, planejada ou de crescimento espontâneo, passa por transformações ao longo do tempo. A cidade para Lefèbvre (2001) é uma obra da civilização que possui características distintas em diferentes períodos históricos, não sendo possível analisá-la como algo estagnado, mas sim, como a dinâmica da vida em sociedade, espaço onde há a divisão social do trabalho e onde se reproduzem as relações sociais de produção e suas contradições. Cada cidade se desenvolve com suas respectivas características morfológicas que são a soma de variáveis que atuam no território ao longo do tempo. De acordo com Pereira Costa *et al.* (2019), a forma da cidade contemporânea contém resquícios das formas precedentes, derivadas da transformação sucessiva de modelos que se modificam com o passar do tempo.

A forma das cidades é também consequência do cenário político, econômico e social, como afirmam Pereira Costa e Gimmler Netto (2015), a forma urbana surge como reflexo das ações políticas, sociais, e econômicas ao longo do tempo e que estes aspectos são relevantes na análise do seu reflexo atual, a paisagem urbana contemporânea. A cidade contemporânea pode, então, ser compreendida como uma sobreposição de camadas históricas, como afirma Pereira Costa e Gimmler Netto (2015, p. 19) *a forma urbana é consolidada por meio das camadas históricas sobrepostas*. No Brasil, o processo de industrialização no século XX trouxe uma rápida urbanização e grande perda do padrão de qualidade urbanística de forma geral.



Os espaços livres podem tornar-se alvo de disputas entre os setores da sociedade. De um lado, o mercado imobiliário na busca constante por locais para construir, de acordo com os interesses da iniciativa privada de especulação, lucro e acúmulo de capital e do outro lado a sociedade civil, em seus mais diversos núcleos, na busca pela preservação e manutenção das áreas de lazer e de proteção ambiental. *Os espaços de lazer constituem objeto de especulações gigantescas, mal controladas e frequentemente auxiliadas pelo Estado (construtor de estradas e comunicações, aval direto ou indireto das operações financeiras, etc.)* (LEFEBVRE, 1977, p. 247).

Em Nova Lima observa-se que essa disputa acontece acerca da antiga linha férrea desativada e seus arredores, onde uma parcela da população local identifica nessa área potencial para a implantação de um parque linear gerador de lazer e proteção ambiental. Em contrapartida, para o mercado imobiliário trata-se de uma região propícia à implantação de condomínios residenciais e comerciais verticalizados, a exemplo dos edifícios já construídos em seu entorno. Reportagens publicadas em plataformas e jornais no período entre o final de 2021 e 2022 relatam a pressão de moradores da região e ativistas para barrar a iniciativa do Governo Federal que tramitava um projeto em que parte dessas terras públicas iriam à leilão se tornando assim acessíveis à investidores do setor imobiliário (O TEMPO, 2021; BRASIL DE FATO, 2022; ESTADO DE MINAS, 2022; HOJE EM DIA, 2022).

Segundo Costa (2022), a área possui cerca de dois quilômetros e após a desativação da linha, o terreno ficou sob responsabilidade da Superintendência de Patrimônio da União (SPU). Em novembro de 2021, a SPU anunciou que o terreno de 19 glebas estaria entre os 139 imóveis da União em Minas Gerais previstos para serem leiloados. Entretanto, após a mobilização nas redes sociais por parte da população local e ambientalistas para proteger a área, o caso foi levado ao Ministério Público Federal (MPF) em março de 2022. No dia 29 de abril, foi publicada a definição atendendo á solicitação feita pelo MPF:

A preservação da área repercute na manutenção do patrimônio cultural, com a salvaguarda da linha férrea, do patrimônio ambiental, ante o papel da região para a recarga do aquífero responsável pelo abastecimento

hídrico metropolitano, além do corredor ecológico que liga as serras do Curral, Rola Moça e Espinhaço (BRASIL DE FATO MG, 2022, p. 1).

A proximidade entre as áreas do possível “Parque Linear Belvedere” e a Serra do Curral, região estratégica e fundamental para o abastecimento de água da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) ressalta a relevância de sua preservação, especialmente considerando que a área cumpre também importantes funções ecossistêmicas. Como ressalta Amaral (2022), os trechos, assim como a própria linha do trem, servem como área de amortecimento de água da chuva, que infiltra no solo e abastece o manancial da Estação Cercadinho, da Copasa. Apesar de estar sob responsabilidade da União, moradores locais relataram ao jornal Brasil de Fato (2022), que a área estava abandonada e sofria com invasões.

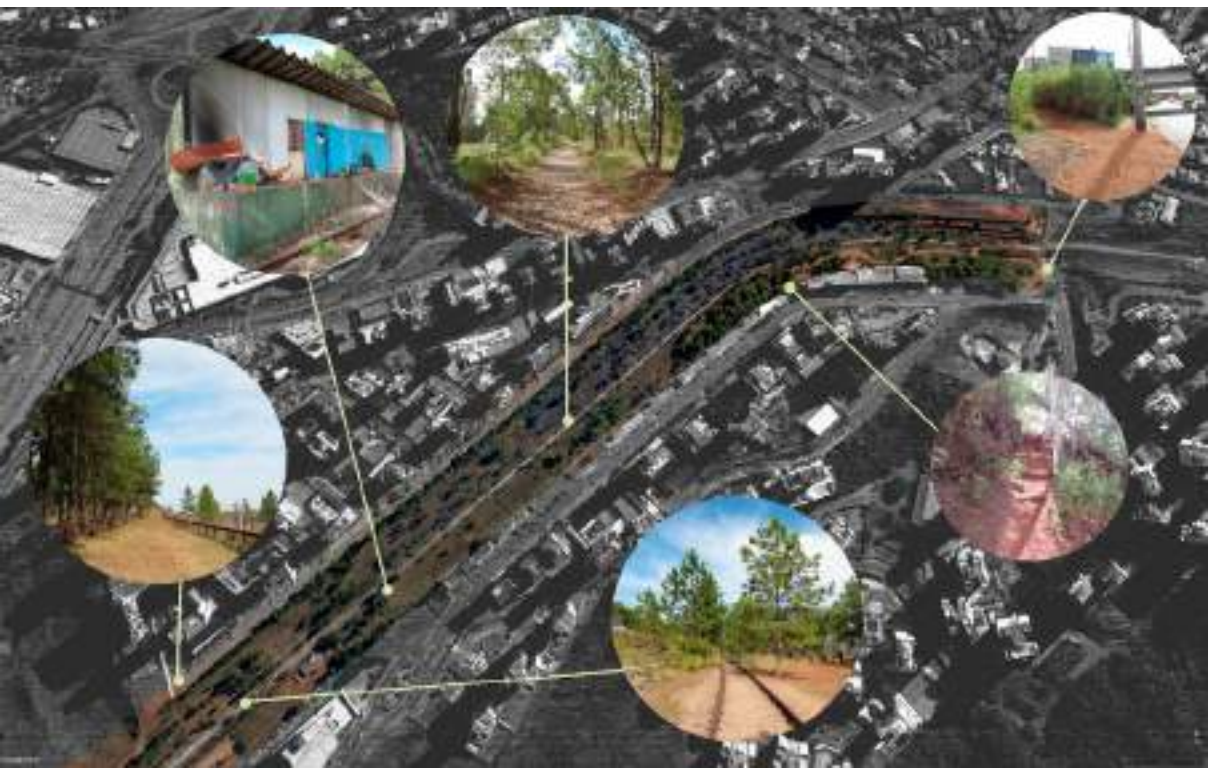
A Ilustração 10, demonstra a área analisada ao longo da linha férrea desativada, onde é possível observar as construções da estação ferroviária abandonada, os acessos precários e sem acessibilidade para a população com mobilidade reduzida e também as visadas dos espaços que podem se tornar um parque urbano. Na Ilustração 11, é possível observar as apropriações espontâneas do espaço por parte da população que utilizam o local para realizar atividades físicas, ciclismo, ensaios fotográficos, piqueniques, espaço de descanso e contemplação das visadas e também faixas divulgando o perfil de apoio a implantação oficial do parque linear nas redes sociais. Além das atividades demonstradas na Ilustração 11, aulas de yoga são ministradas eventualmente na área, assim como outros eventos temporários. Segundo Amaral (2022), desde o início de 2002, a população utiliza o lugar como um parque improvisado.

O presidente da Associação dos Amigos do Bairro Belvedere, Ubirajara Pires Glória disse em entrevista para o Jornal Estado de Minas (2022), que a retirada da área do parque linear do leilão foi considerada “a primeira vitória” para a preservação da área que estão há cerca de vinte anos tentando preservar. Contudo, ainda há um longo caminho até a implantação oficial do parque linear, segundo Werneck (2022), os próximos desafios se dirigem à oficialização e concretização do espaço destinado ao parque linear.



Il. 10: Espaços e acessos no entorno da linha férrea em Nova Lima, MG.  
Fonte: *Google Earth*, 2022. Editado pelas Autoras.

Il. 11: Usos e ocupações no entorno da linha férrea em Nova Lima, MG.  
Fonte: *Google Earth*, 2022. Editado pelas Autoras.



A revisão do Plano Diretor da cidade de Nova Lima pode ser uma esperança para aqueles que esperam a oficialização do parque linear, pois é no Plano Diretor que estão contidas as diretrizes de uso e ocupação do solo, assim como o zoneamento da cidade. Caso a área seja incluída em alguma zona de proteção ambiental ou haja a implementação de diretrizes que favoreçam a implantação do parque e proteção da área. Segundo o Estatuto das Cidades lei 10.257 de 10 de julho de 2001, o Plano Diretor deve ser revisto a cada dez anos.

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando que os bairros Vale do Sereno e a Vila da Serra, são atualmente áreas urbanas muito adensadas, apresentando como tipo edifício predominante as já mencionadas torres de alto padrão com extensas áreas de lazer privada, observa-se que a presença da ferrovia, localizada no seu entorno, destaca o contraste entre o espaço público e o espaço privado nessa região. Com potencial de se tornar um parque linear e sendo objeto de disputa pela população e pelo mercado imobiliário, a linha férrea desativada evidencia as forças que atuam sobre os espaços livres da cidade. Enquanto o mercado imobiliário quer transformar a área em mais empreendimentos residenciais verticalizados com áreas de lazer privadas, a população luta para que o espaço permaneça público e as ocupações e formas de lazer que lá acontecem sejam acessíveis às pessoas que frequentam a região e visitantes. Os espaços de lazer são ambientes propícios à promoção da saúde. Como afirma Da Silva (2013), esses espaços revitalizam e promovem o bem-estar no meio urbano, instigando hábitos saudáveis na população que os frequenta, o que contribui para o desenvolvimento de aspectos emocionais, sociais, físicos e culturais dos indivíduos. Os espaços públicos de lazer trazem inúmeros benefícios para a melhoria da qualidade de vida do habitante do meio urbano. Segundo Araújo *et al.* (2009), a possibilidade do acontecimento de práticas sociais e manifestações de vida urbana e comunitária incentivam o desenvolvimento humano e o relacionamento entre as pessoas.

Nesse sentido, se a população local se articula há vinte anos para proteger um espaço de uso coletivo, ainda que parte dessa população tenha acesso a espaços de lazer privados, é possível ressaltar a importância dos espaços

públicos para lazer e prática de esportes na cidade em todas as esferas da sociedade, seja em um bairro periférico ou em uma centralidade, mesmo em áreas marcadas pela segregação, onde a população, em sua maioria, é formada por pessoas com alto poder aquisitivo, como ocorre nos bairros Vale do Sereno e a Vila da Serra. Além disso, é importante considerar os problemas urbanos desencadeados pelos processos de adensamento que contribui diretamente com a alteração da paisagem e do microclima, gerando aumento do trânsito em horários de pico e problemas de drenagem urbana. Por fim, ressalta-se que além das apropriações espontâneas que já acontecem no espaço, a área próxima a ferrovia desativada também cumpre importantes funções ecossistêmicas.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, L. Criação do Parque Linear do Belvedere em BH mobiliza artistas e comunidade; área vai ser leiloada *In: Hoje em Dia*. 4.fev.2022, 2022. <https://www. hojeemdia.com.br/minas/criac-o-do-parque-linear-do-belvedere-em-bh-mobiliza-artistas-e-comunidade-area-vai-ser-leiloada-1.883148>, acesso em 4.fev.2022.
- BAUMAN, Z. *Danos colaterais - desigualdades sociais numa era global*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- BORGES, G.F. Leilão de área entre Belvedere e Vila da Serra surpreende moradores *In: O Tempo*. 8.nov.2022. <https://www.otempo.com.br/politica/leilao-de-area-entre-belvedere-e-vila-da-serra-surpreende-moradores-1.2572133>, acesso em 8.nov.2022.
- Brasil. 1979. Lei n. 6766/79, de 19 de dezembro de 1979. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Legislativo, Brasília, DF. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-6766-19-dezembro-1979-366130-publicacaooriginal-1-pl.html>, acesso em 10.nov.2022.
- CONZEN, M. R. G. As paisagens urbanas históricas na Inglaterra: um problema de geografia aplicada *In: Castriota, L. B. (Org.). Paisagem cultural e sustentabilidade*. Belo Horizonte: UFMG, 2009.
- \_\_\_\_\_. The use of town plans in the study of urban history *In: DYOS, H. J. (Ed.) The study of urban history*. Londres: Edward Arnold, 1968. (p. 113-130).
- COSTA, L. Após mobilizações, a área do Parque Linear, no Belvedere (BH), não vai mais a leilão. Brasil de Fato MG. Belo Horizonte *In: Brasil de Fato*. <https://www.brasildefatomg.com.br/2022/05/03/apos-mobilizacoes-area-de-parque-linear-no-belvedere-bh-nao-vai-mais-a-leilao>, acesso em 03.mai.2022
- CRUZ, M.M. Moradores do Belvedere querem barrar leilão de área que pode virar parque *In: Estado de Minas*. [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/11/20/interna\\_gerais,1324352/moradores-do-belvedere-querem-barrar-leilao-de-area-que-pode- virar-parque.shtml](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2021/11/20/interna_gerais,1324352/moradores-do-belvedere-querem-barrar-leilao-de-area-que-pode- virar-parque.shtml), acesso em 8.nov.2022.
- DA SILVA, E.A.P.C. *et al.* Espaços públicos de lazer na promoção da qualidade de vida: uma revisão integrativa *In: LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer*, Belo Horizonte, 2013.



LEFÉBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

MOUDON, A. V. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field *In: Urban Morphology*. nº 1, 1997. (p. 3-10).

NETTO, M. M. G. *Paisagem contemporânea de expansão metropolitana de Belo Horizonte: interações globais em morfologias locais*. Tese de doutoramento, Belo Horizonte: Escola de Arquitetura, UFMG, 2020.

NOVA LIMA CIDADE. *Prefeitura Municipal de Nova Lima*. Nova Lima: Fundação Israel Pinheiro, 2014.

Relatório de Revisão do Plano Diretor Participativo do Município de Nova Lima. Nova Lima: PMNL / FIP.

MACHADO, L.A. *Impactos da verticalização e adensamento das edificações em topoclimas e mesoclimas na porção norte do município de Nova Lima (MG)*. Dissertação de mestrado, Belo Horizonte: Instituto de Geociências, UFMG.

PEREIRA COSTA, S. A. *et al. Os modelos das companhias industriais e seus reflexos nas cidades brasileiras*. Curitiba: CRV, 2019.

PEREIRA COSTA, S. A.; Glimmler Netto, M.M. *Fundamentos de Morfologia Urbana*. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

Reis Filho, N. G.. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Arte, 2006.

SECCHI, B.. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

SIMÃO, K.M.C. *et al. A transformação da paisagem dos condomínios ao longo da MG-030 em Pereira Costa, S. A. et al. (Org.). Os modelos das companhias industriais e seus reflexos nas cidades brasileiras*. Curitiba: CRV, 2019.

WERNECK, G. Parque Linear do Belvedere: área verde será retirada de leilão *In: Estado de Minas*. [https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2022/03/12/interna\\_gerais,1352164/parque-linear-do-belvedere-area-verde-sera-retirada-de-leilao.shtm](https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2022/03/12/interna_gerais,1352164/parque-linear-do-belvedere-area-verde-sera-retirada-de-leilao.shtm), acesso em 22.mar.2022.

REVISTA  
PAISAGENS  
HÍBRIDAS