

Cléia Rubia de Andrade Castro

PATRIMÔNIO URBANO DE LONDRINA

Tese de Doutorado elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do IGCE, na Área de Concentração em Organização do Espaço, para obtenção do Título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Lívia de Oliveira

910h.3 Castro, Cléia Rubia de Andrade
C355p Patrimônio urbano de Londrina / Cléia Rubia de
Andrade Castro. - Rio Claro: [s.n.], 2007
129 f., figs., mapas, fots.

Tese (doutorado) – Universidade Estadual Paulista,
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Orientador: Livia de Oliveira

1. Geografia urbana. 2. Forma urbana. 3. Imagem da
Cidade. 4. Elemento morfológico. 5. Identidade coletiva.
I Título.

Ficha Catalográfica elaborada pela STATI - Biblioteca da UNESP
Campus de Rio Claro/SP

Cléia Rubia de Andrade Castro

PATRIMÔNIO URBANO DE LONDRINA

Tese de Doutorado elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do IGCE, na Área de Concentração em Organização do Espaço, para obtenção do Título de Doutor em Geografia.

Rio Claro, 26 de outubro de 2007.

Comissão Examinadora

Profa. Dra. Lívia de Oliveira - (orientadora)

Prof. Dr. Angelo Martins de Souza Junior

Profa. Dra. Rosio Fernandez Baca Salcedo

Prof. Dr. Antonio Carlos Zani

Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes

Dedicatória

Aos três grandes amores de minha vida, Gisele Christina, filha, amiga, pela cumplicidade, carinho, apoio e compreensão ao longo deste período e, meus pais, Tarcízio e Maria Dalva por demonstrarem seu apoio e valorização ao conhecimento, contribuindo irrestritamente para a realização deste Trabalho e, especialmente a Deus, pois sem ele nenhum sonho poderia se concretizar.

Agradecimentos

A minha Orientadora, Profa. Dra. Livia de Oliveira, que me privilegiou com sua amizade, carinho, preocupação e confiança e ao mesmo tempo, com sua competência, dedicação e seriedade na orientação.

Ao Antonio, companheiro querido e amigo incondicional, sempre presente na minha vida me apoiando, me ajudando e me incentivando a olhar para frente e a procurar novos desafios.

Aos amigos de sempre, aqueles que estiveram todo tempo ao meu lado, seja incentivando, compartilhando os momentos felizes, na estrada ou me brindando com sua solidariedade nos momentos difíceis.

Do mesmo modo agradeço a todos que colaboraram de alguma forma para a realização deste Trabalho.

“A cidade é um museu aberto da história de sua sociedade. O lugar onde convivem o passado, o presente e o futuro. [...] Por essa razão, a cidade, mesmo com milênios, é culturalmente contemporânea. Abriga um acervo sedimentado e uma cultura dinâmica em permanente desenvolvimento”.

Paulo Casé

RESUMO

O processo de organização do espaço urbano é produto das maneiras como os grupos sociais se identificam com o meio físico e dele se apropriam ao longo da história. Uma vez que consiste na expressão material dos padrões culturais e da identidade coletiva, o patrimônio urbano da cidade armazena em si marcas das diferentes temporalidades de sua existência, documentando os processos que contribuíram para a construção da memória social. Isto significa que à medida que passa a participar dos processos de organização estrutural da cidade cada elemento morfológico revela a história de uma época, estilo, idéia e ainda, traz consigo um modo de produzir a vida em sociedade. Assim, este trabalho consiste numa abordagem crítica dos processos de estruturação urbana, definição da forma e construção da imagem da cidade de Londrina, Estado do Paraná. Adotando como parâmetro de análise o produto de uma reflexão histórica, foram analisadas as trajetórias da constituição e transformação da estrutura de Londrina, bem como da construção de sua configuração. Isto permitiu a identificação e a análise do papel dos principais elementos que estruturam, dão forma a sua arquitetura, aos seus espaços e suas paisagens e ainda são referências na construção de sua imagem. Também foram objetos de análise as maneiras pelas quais, ao longo de sua existência a cidade foi incorporando as características urbanísticas de suas ancestrais e, além disso, os modos pelos quais as transformações morfológicas vêm conferindo identidade a sua paisagem e participando da construção da memória coletiva.

Palavras-Chave: Patrimônio Urbano; Forma Urbana; Imagem da Cidade; Elemento Morfológico; Identidade Coletiva.

ABSTRACT

The process of urban space organization is a product of the ways how social groups identify with the physical environment and make it their own along history. Since it consists in the material expression of cultural standards and collective identity, a town's urban heritage retains marks of the different temporalities of her existence, hence recording the processes that have contributed to the construction of social memory. This means that, once it participates in the processes of structural organization of the town, each morphologic component reveals the history of a period, style, idea, and conveys a mode of producing life in society. Hence, this study comprises a critical approach of the urban organization processes, definition of the form and construction of the image of Londrina, Paraná State. Adopting as analysis parameter the product of historical considerations, the trajectories of both the construction and transformation of the organization of Londrina and the construction of her configuration have been analyzed. Such has allowed the identification and analysis of the role of the main components that structure and shape her architecture, spaces and landscapes, and are references in the construction of her image. The ways how, along her existence, the city has incorporated the urban characteristics of her forefathers and, beyond that, the manners by which morphological transformations confer identity to her landscape and participate in the construction of collective memory have also been subject to analysis.

Key-words: Urban heritage; Urban shape; Image of the city; Morphologic component; Collective identity.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01	– Primeiros Povoados Espanhóis e Caminhos Indígenas	69
Figura 02	– As Reduções Jesuíticas e as Bandeiras Escravagistas	70
Figura 03	– Esquema dos Três Nortes da Região Norte do Paraná	72
Figura 04	– Croqui da Região colonizada pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP)	74
Figura 05	– Representações em Planta e Perspectiva do Sistema de Parcelamento das Áreas Rurais	75
Figura 06	– Marco Zero do Município de Londrina	78
Figura 07	– “Planta Azul”: Primeira Planta da Malha Urbana de Londrina projetada por Alexandre Rasgulaeff (1932)	79
Figura 08	– Avenida São Paulo: Declividade Acentuada	80
Figura 09	– Esquema dos Eixos Estruturadores da Malha Urbana de Londrina	81
Figura 10	– Localização Estratégica da Arquitetura no Eixo Norte-Sul	82
Figura 11	– Localização Estratégica da Igreja e o Quarteirão como Elemento Morfológico de Organização Espacial	83
Figura 12	– Quarteirão como Elemento Morfológico de Organização do Tecido Urbano e fronteira entre o Público e o Privado	84
Figura 13	– Principais Subespaços identificados na Região Central de Londrina na última década	85
Figura 14	– Áreas de Alta Densidade Residencial entre as avenidas Higienópolis e Juscelino Kubitschek	86
Figura 15	– Residência da Avenida Higienópolis Adaptada ao Comércio	87
Figura 16	– Residência na Avenida Higienópolis: Propriedade de Victor Larionoff (1944); Terreno Baldio após a Demolição	87
Figura 17	– Coexistência de Tipologias Arquitetônicas Diferenciadas na Avenida Higienópolis	88
Figura 18	– Áreas de Alta Densidade Residencial e Mista de Padrão Médio	88
Figura 19	– Poluição Visual nas Áreas de Alta Densidade destinadas ao Consumo Popular	89
Figura 20	– Início da ocupação da Zona Norte, na Década de 80 e Vista da Zona Norte em 2007	90

Figura 21 – Evolução Urbana de Londrina por Década	91
Figura 22 – Carregamento do Sistema Viário na Região Central de Londrina	92
Figura 23 – Esquema Básico do Plano Diretor de Londrina (1968)	94
Figura 24 – Vistas Parciais da cidade de Londrina em 1934 e 2000	96
Figura 25 – Derrubada da Mata: O Tronco da Figueira (1937)	97
Figura 26 – Primeiras Habitações de Londrina: Rancho de Palmito e Casa Rudimentar em Madeira	97
Figura 27 – Paisagem de Londrina na Década de 30	98
Figura 28 – Inauguração da Primeira Igreja de Londrina (1934) e Réplica da Primeira Igreja de Londrina na UEL	98
Figura 29 – Arquitetura Vernacular: Sede do IPAC – Inventário e Proteção do Acervo Cultural de Londrina (UEL)	99
Figura 30 – Arquitetura Vernacular: Casa Japonesa	99
Figura 31 – Croqui da Máquina de Café de Propriedade de Soiti Taruma	100
Figura 32 – “Brownfield”: Antigos Galpões Industriais da Família Sahão	101
Figura 33 – Barracões Revitalizados: Empório Guimarães (boate) e Estação Norte (pizza – bar)	102
Figura 34 – Primeira Residência em Alvenaria na Avenida Higienópolis, Propriedade de Victor Larionoff (1936)	102
Figura 35 – Arquitetura Eclética: Residência de David Dequech (1937)	103
Figura 36 – Instituto Mãe de Deus, atual Colégio Mãe de Deus (1938)	103
Figura 37 – Arquitetura de influência Alemã: Santa Casa de Londrina (1944)	104
Figura 38 – Construção em Estilo Neogótico: Igreja Matriz de Londrina (1943-68)	104
Figura 39 – Residência Celso Garcia Cid (1947-50), atual Banco Real na Avenida Higienópolis	104
Figura 40 – Cine Teatro Ouro Verde (1948/52): Arquitetura Moderna de Artigas e Cascaldi	105
Figura 41 – Centro de Saúde de Londrina (1949): Arquitetura Art Déco	105
Figura 42 – Casa da Criança (1950-55): Atual Secretaria Municipal de Cultura	106
Figura 43 – Verticalização – Conjunto Centro Comercial (1953/55)	106
Figura 44 – Vista Frontal e Lateral da Catedral Metropolitana de Londrina (1966/1968)	106
Figura 45 – Jardim Shangri-lá, Zona A (1969 e 2007)	107
Figura 46 – Residência de Otávio Pedriali (1970/76), atual Itaú Personalité, Rua Piauí x Avenida Higienópolis	107

Figura 47	– Córrego das Pombas antes das obras de canalização (Década de 70); Via Expressa (2002)	108
Figura 48	– Center Irene Isabel: Primeiro Edifício da Avenida Higienópolis (1981)	108
Figura 49	– Edifício Londrina Trade Center: Verticalização da Avenida Higienópolis (1987)	109
Figura 50	– Primeira Casa Paroquial dos Palotinos (1933/34); São Paulo Towers (2005)	109
Figura 51	– Primeira derrubada de 10 alqueires pela CTNP e os primeiros ranchos de palmito no Patrimônio Três Bocas	110
Figura 52	– Vista Panorâmica de Londrina em meados da década de 30	111
Figura 53	– Foto Aérea do Centro de Londrina na década de 50	111
Figura 54	– Foto Aérea do Centro de Londrina na década de 60: Início da Verticalização	112
Figura 55	– Segregação Espacial - Paisagem abaixo da “Linha do Trem	113
Figura 56	– Vista Parcial da cidade de Londrina (2004)	113
Figura 57	– Twin Business Towers (1998/2000); Higienópolis Boulevard Residence (2000/2007)	114

LISTA DE SIGLAS

AIA – Avaliação de Impacto Ambiental
CENU – Centro Empresarial Nações Unidas
CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CMNP – Companhia Melhoramentos Norte do Paraná
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente
CTNP – Companhia de Terras Norte do Paraná
EMURB – Empresa Municipal de Urbanização
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMOS – Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
IPAC – Inventário e Proteção do Acervo Cultural de Londrina
IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina
PDLI – Planos de Desenvolvimento Local Integrado
PD – Planos Diretores
RIAU – Relatório de Impacto Ambiental Urbano
SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
UEL – Universidade Estadual de Londrina
UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, Cidadania e Cultura
WTC – World Trade Center

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
Parte 1 - PATRIMÔNIO URBANO: A MEMÓRIA DA CIDADE	16
Patrimônio Urbano, Memória e Identidade	18
A Construção da Noção de Patrimônio	23
A Participação dos Elementos Morfológicos na Produção do Patrimônio Urbano	28
A Construção do Patrimônio Urbano Ancestral: a Morfologia da Cidade Antiga	30
A Organização Morfológica do Patrimônio Urbano na Cidade Medieval	35
Arquitetura e Perspectiva: Identidade e Configuração Urbana no Período Renascentista	37
Os novos Modelos Tipológicos, a Dimensão, a Escala e a Configuração Urbana da Cidade Capitalista	42
O Legado do Urbanismo para a Construção do Patrimônio Urbano da Atualidade e do Futuro	44
O Legado do Planejamento Urbano para a Construção do Patrimônio Urbano da Atualidade e do Futuro	49
O Espaço Público e o Espaço Privado	54
O Centro Urbano da Cidade Atual	58
Parte 2 - PATRIMÔNIO URBANO DE LONDRINA	66
Os Antecedentes Históricos do Processo de Ocupação Territorial no Paraná e seus Elementos de Organização Espacial	67
O Projeto de Colonização da Companhia de Terras Norte do Paraná e seus Princípios de Organização Espacial	72
Malha Urbana de Londrina	77
Arquitetura e Paisagem de Londrina	96
Imagens da Cidade de Londrina	110
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	115
BIBLIOGRAFIA	124



INTRODUÇÃO



Esta Tese de Doutorado sobre o Patrimônio Urbano de Londrina foi desenvolvida na forma de ensaio, expondo, por meio da História e da Geografia, idéias, críticas e reflexões a respeito da memória, da construção da paisagem e das múltiplas imagens da cidade. Trata-se de um documento para ser visto, lido, apreciado e discutido. A preocupação com os problemas de caráter ambiental recebeu um destaque especial, uma vez que se partiu do pressuposto que a qualidade do ambiente urbano e, portanto, a qualidade de vida e a construção da memória social estão diretamente relacionadas à presença e ao apropriado estado de conservação dos bens de importância patrimonial, sobretudo dos conjuntos arquitetônicos e urbanísticos.

Inicialmente foram pontuadas algumas questões relacionadas às duas idéias que a princípio justificam a razão de ser patrimônio, a idéia de herança do passado e a de permanência no tempo. Contudo, por si ambas são insuficientes para abarcar a amplitude que envolve a natureza da noção de patrimônio, ou seja, sem um valor agregado, não existe razão de ser legado ou sequer de permanecer no tempo. Isto é, o patrimônio se configura ao longo da história, pela composição resultante da coexistência de elementos que são produzidos por diferentes ações oriundas de necessidades, desejos ou planos específicos e contextualizados ao momento social, político e econômico, bem como aos recursos técnicos disponíveis.

Uma vez que a dinâmica social desempenha um papel fundamental na atribuição de valores, é por meio do patrimônio urbano que a identidade coletiva da cidade se consolida. Na qualidade de patrimônio urbano as obras arquitetônicas, urbanísticas e as paisagens deixam de ser vistas como objetos isolados, e passam a ser valorizadas como parte dos conjuntos urbanos e territoriais. Contudo para estabelecer as relações entre o que verdadeiramente constitui o patrimônio urbano em meio aos espaços das cidades, é necessário primeiramente compreender a própria essência da construção do espaço.

Para tanto se deu início a primeira das duas partes deste Trabalho com a construção do arcabouço teórico e a definição dos parâmetros a serem considerados para a análise do tecido urbano de Londrina a partir da contextualização da noção de patrimônio urbano no universo da cidade e das relações sociais. Verificou-se que entre a cidade do passado e a futura há uma mudança nas necessidades da sociedade que geram pressões e deslocam o campo das permanências para próximo das mudanças, que tanto podem ser observadas nos processos sociais como também nos bens materiais. Assim, as áreas urbanas de valor patrimonial são passíveis de serem identificadas como alicerces para a edificação da memória social por meio dos principais elementos morfológicos que participam de sua configuração.

No intuito de compreender a participação dos elementos naturais e também dos construídos na definição da forma e no processo de estruturação espacial de Londrina, na segunda parte do Trabalho foram estudados os modos de ocupação territorial da cidade. Para tanto, foi realizada uma pesquisa histórica buscando documentos que identificassem as propostas de planejamento do núcleo primitivo. O passo seguinte foi a identificação dos elementos que participaram do processo de estruturação urbana de Londrina e a reflexão sobre seu potencial para determinar a configuração da cidade. Os resultados da análise mostraram que as transformações na dinâmica social foram produzindo reflexos na atuação de cada um dos elementos morfológicos, que dependendo do período da história vivenciavam mudanças na sua estrutura física ou no seu grau de participação no processo construção da forma da cidade. Portanto, a configuração de Londrina herdou atributos característicos do patrimônio urbano de cidades ancestrais de diversos períodos da história.



PARTE 1

PATRIMÔNIO URBANO: A MEMÓRIA DA CIDADE



Os diferentes modos de apropriação e uso dos espaços que fazem de cada cidade uma construção impar são resultantes do fato desta ser produzida por muitos atores, cada qual com interesses distintos e por vezes conflitantes. Esta diversidade de interesses se manifesta em seus espaços em decorrência dos modos pelos quais são estabelecidas as relações sociais, políticas e econômicas. Isto significa que a cidade é muito mais que um aglomerado de pessoas e edificações num determinado espaço territorial, ela se caracteriza numa estrutura dinâmica. Seus espaços são produtos da sobreposição de vivências, são formados por processos urbanos que tanto se sucedem na história quanto se inter-relacionam em um mesmo período, portanto, eles carecem de adaptações a cada nova necessidade que modifica o modo de o homem se relacionar com o meio.

É especialmente através das configurações destes espaços, ou seja, das maneiras como as obras arquitetônicas e urbanísticas foram edificadas, das técnicas construtivas utilizadas nas diversas épocas, e também, pelo modo como foram se integrando ao conjunto que é a cidade, que os períodos que marcaram sua existência, conferindo-lhe identidade, podem ser reconhecidos. Logo, o que faz da arquitetura e dos espaços e paisagens da cidade o seu patrimônio urbano, é o fato destes armazenarem as particularidades socioeconômicas e culturais dos diferentes grupos sociais que participaram de sua história. Cada um destes espaços se

caracteriza no documento da vida de quem os produziu e, por estar carregado de significados se transforma num dos referenciais que permitem a identificação do homem com o lugar onde vive. Portanto, é na forma de imagens que uma cidade ganha existência concreta na memória de seus habitantes e visitantes e grava as mensagens do tempo.

Assim, o ponto de partida para o desenvolvimento deste Trabalho foi contextualizar a noção de patrimônio urbano, o que levou a uma reflexão a respeito dos elementos morfológicos que fazem parte de seu processo de construção. Contudo, foi com a retomada da trajetória do processo de configuração das cidades ao longo do tempo que se viabilizou o entendimento dos modos como a cidade do passado pode determinar a forma da cidade do presente e quais dos seus indícios podem gerar ações sobre as vivências urbanas atuais.

Isto se deu por meio da identificação das maneiras pelas quais os elementos morfológicos foram sendo incorporados na estrutura das cidades existentes, das especificidades de sua atuação na construção de sua forma e ainda, de seu legado para a configuração do patrimônio urbano da cidade atual. Foi dada ênfase à região central pelo fato de historicamente esta ter sido o embrião da maior parte das cidades da atualidade, por seu papel como instrumento centralizador da vida urbana, e por sua morfologia diferenciada em relação ao entorno.

Patrimônio Urbano, Memória e Identidade

O termo patrimônio vem do latim “patrimonium, que se referia, entre os antigos romanos, a tudo que pertencia ao pai, pater ou pater familias, pai de família” (FUNARI; PELEGRINI, 2006, p. 10). Isto é, originalmente dizia respeito à estrutura familiar, sendo resultante da busca pela formulação, num único vocábulo, de um conceito para o conjunto de bens herdados dos pais. Se, por um lado ainda hoje a noção de patrimônio sugere necessariamente a idéia de herança, de legado para futuras gerações e de permanência no tempo, por outro, houve uma expressiva ampliação no seu raio de abrangência. Por meio de “um processo semântico, esse conceito extrapolou a esfera individual a que exclusivamente se aplicava, para

definir, hoje, até a base material de povos e nações” (CURTIS, 1980, p. 8), consolidando a idéia de supremacia dos interesses coletivos sobre os individuais.

No entanto, somente as idéias de legado e de permanência no tempo não sustentam a de patrimônio. Ser dono de valor simbólico no contexto da sociedade que o produziu é a condição essencial para a existência do patrimônio, pois, é justamente o caráter simbólico da memória que perpetua determinada fração do tempo no espaço. Deste modo, o patrimônio diz respeito a “um bem ou ao conjunto de bens culturais (materiais ou imateriais) e naturais que tenham valor reconhecido para uma cidade, região, estado, país ou humanidade” (ASSUNÇÃO, 2003, p. 87). O bem cultural compreende toda “produção dos homens nos seus aspectos emocional, intelectual e material, tudo que permite ao homem conhecer a si mesmo e ao mundo que o rodeia” (ATAÍDES, 1997, p. 11). Portanto, a noção de patrimônio está relacionada a todo conjunto de manifestações culturais, artísticas ou sociais que passa a fazer parte do quadro de elementos significativos da memória coletiva de um grupo.

Uma vez que a produção do lugar está diretamente relacionada à forma do ser humano se identificar com o espaço e dele se apropriar, dentro ou fora da cidade a arquitetura como elemento físico e fruto da experiência, entre todas as outras, é possivelmente a mais representativa construção humana. É especialmente em sua arquitetura que a cidade conserva os vestígios de várias temporalidades e também retrata os diferentes processos que contribuíram para sua formação. Assim, ao mesmo tempo em que se distingue como a “chave da interpretação correcta e global da cidade como estrutura espacial” (LAMAS, 1992, p. 41), a arquitetura se caracteriza num fenômeno cultural que participa dos processos de organização da sociedade e da produção da paisagem. Logo, a cidade traz consigo as minúcias e características de cada estágio cultural e de desenvolvimento tecnológico da coletividade que a concebeu, pois “cada época abriga certo tipo de sociedade, geradora e fruto, ela mesma, de uma cultura única, impossível de ser reproduzida em outro espaço temporal” (SANTOS; DEL RIO, 1998, p. 102).

Neste contínuo processo, os modelos de ocupação, bem como as configurações espaciais, se redefinem a partir do momento que um novo elemento passa a fazer parte do dinâmico conjunto que é a cidade, conseqüentemente, é estabelecida uma

nova ordem que confere a cada paisagem uma forma singular. Isto é “cada objeto ou ação que se instala, se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Sua presença também modifica os valores preexistentes” (SANTOS, 1996, p. 48). O que lhe assegura a individualidade e viabiliza a consolidação da identidade, é a propriedade dos atores envolvidos influenciarem-se mutuamente. Além disso, do mesmo modo em que os lugares redefinem as técnicas, estas por sua vez, tem o poder de realizar profundas mudanças tanto na estrutura e nos valores da sociedade que delas se apropriou, como no espaço que edificou.

Ao mesmo tempo, o fato de a cidade ser “produto de muitos construtores que constantemente modificam sua estrutura por razões particulares” (LYNCH, 1996, p. 12), também contribui para a singularidade dos atributos físicos de cada espaço que a compõe. Isto é, “todo setor e quarteirão da cidade assume algo do caráter e das qualidades de seus habitantes. Cada parte da cidade tomada em separado inevitavelmente se cobre com os sentimentos peculiares à sua população” (PARK, 1987, p. 30). São precisamente estes atributos os documentos dos diferentes padrões de conduta, emoções e formas de apropriação e uso dos espaços (CASTRO; NASCIMENTO JÚNIOR, 1997). Assim, é por meio das transformações físicas resultantes das tentativas de alcançar a melhor solução no que se refere à adequação dos espaços às necessidades de cada época que acontece o estabelecimento das dimensões simbólicas, ou seja, a atribuição dos significados e a conseqüente consolidação da identidade.

Nascimento Júnior (1994) afirma que independentemente de a parte física da cidade habitualmente ser associada aos elementos estruturais do ambiente, enquanto a abstrata é relacionada, sobretudo aos aspectos conceituais, emocionais, históricos e simbólicos, é evidente que ambas caracterizam-se em condições básicas para a consolidação das relações de identidade e para a atribuição de significados. Em alguns casos o físico e o abstrato se misturam de maneira indissociável, conferindo um caráter único ao espaço humanizado. Rossi (1995, p. 147) cita como exemplo que “a escolha do lugar, tanto para uma construção como para uma cidade, tinha um valor preeminente no mundo clássico: a ‘situação’, o sítio, era governado pelo ‘genius loci’, pela divindade local, uma divindade de tipo intermediário que presidia tudo o que ocorria naquele lugar”.

Deste modo, a paisagem urbana pode ser definida como o produto da apropriação e da consolidação, enquanto ambiente construído em determinada parcela do espaço, de técnicas e usos sócio-econômicos do solo que têm origens em tempos históricos distintos. É importante salientar que a paisagem não se constitui num elemento estático, ela está em contínua transformação para suprir as necessidades e satisfazer as aspirações da sociedade, sejam elas individuais ou fruto da cultura. Ela consiste no “resultado da combinação dinâmica, portanto, instável, de elementos físicos, biológicos e humanos que, interagindo uns com os outros, fazem desta paisagem um conjunto individualizado e indissociável, em perpétua evolução” (MACHADO, 1988, p. 16). Isto significa que o homem é parte inseparável da paisagem, ela é seu território de experiência, ou seja, “é o homem quem vivencia as paisagens, atribuindo a elas significados e valores” (MACHADO, 1988, p. 42).

Normalmente é por meio da identidade constituída pelos artefatos arquitetônicos que “a existência humana adquire segurança e significado e vê-se referenciada pelos sistemas ideológicos e hierárquicos que deles emanam” (BRANDÃO, 1991, p. 117). No período Renascentista, são dois grandes exemplos deste caso a Basílica de São Pedro, em Roma, e o Palácio de Versalhes, na França. A partir do século XIX, em resultado dos avanços tecnológicos, os arranha-céus “se tomaram à demonstração do significado do progresso” (RELPH, 1990, p. 39), ou seja, do moderno. Assim, o denominado espaço arquitetônico é um modo de “concretização do ambiente significativo, a materialização daquilo que se poderia também chamar como espaço existencial. Este gênero de espaço não é uma categoria física, mas um fenômeno da percepção afetiva historicamente condicionada” (SILVA, 1994, p. 172).

Isto é, os edifícios e áreas urbanas exercem um papel expressivo na construção da memória social, pois o espaço da cidade é concebido como uma expressão material dos padrões culturais e da identidade coletiva e, igualmente, como um documento das contradições sociais, diferenças econômicas, heterogeneidade cultural e da pluralidade política. Diversamente da memória individual, a memória social se estabelece ao longo de muitas gerações de sujeitos envolvidos em relações produzidas por estruturas sociais. Assim, a constituição da memória social também diz respeito a referências ao que não foi vivenciado. De acordo com Le Goff (1996, p. 476), a memória “é um elemento essencial do que se costuma chamar ‘identidade’ individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos

e das sociedades de hoje”. A falta ou a perda da memória coletiva pode gerar perturbações graves na identidade de um grupo. Em outras palavras, a memória se caracteriza na

[...] base para a construção da identidade, da consciência do indivíduo e dos grupos sociais. Afinal, a memória é quem vai registrar todo o processo de identificação dos sujeitos com o espaço em que se inserem e as conseqüentes relações que se vêm estabelecer a partir desta identificação (REIS FILHO, 1992, p. 167).

No campo das relações sociais a identidade é edificada como a “fonte de significado e experiência de um povo” (CASTELLS, 1999, p. 22). São os valores, os padrões de conduta, as formas de viver e as características culturais que identificam toda sociedade, povo ou comunidade, tomando-os semelhantes entre si e diferentes dos outros. Ao mesmo tempo em que a construção da identidade é um atributo individual, ela não acontece isoladamente com cada sujeito, mas através da leitura dos objetos, situações ou ações dos outros dentro do contexto social (SAEGERT; WINKEL, 1990). A construção da identidade somente se completa quando, além das semelhanças, também são percebidas as diferenças em relação aos demais.

Como o processo de atribuição de significados é notadamente determinado pela cultura e pela estrutura da sociedade na qual a pessoa convive, os códigos simbólicos tomam reais as possibilidades dos indivíduos se reconhecerem como componentes de um grupo, “portadores dos mesmos símbolos que remetem a gostos, orientações, valores, hábitos de consumo e modos de vida semelhantes” (MAGNANI, 1992, p. 195). Portanto, os códigos culturais são os instrumentos que transformam a existência de toda e qualquer sociedade num elemento de vivência e transmissão de informação. Esta importância atribuída à cultura se deve ao fato dela estar enraizada no ser humano, podendo ser apontada como a própria origem do indivíduo. Isto é “à medida que o homem desenvolveu a cultura, ele se domesticou e nesse processo criou uma série de mundos, diferentes um do outro” (HALL, 2005, p. 7). Segundo Srour (1998, p. 174), a cultura é

[...] aprendida, transmitida e partilhada [...] resulta de uma aprendizagem socialmente condicionada: os agentes sociais adquirem os códigos coletivos e os internalizam, tornam-se produtos do meio cultural em que crescem; conformam-se aos padrões culturais, e, com isso, submetem-se a um processo de integração ou de adaptação social.

Se por um lado o homem pensa e sonha a partir da cultura, é dela que nasce o espaço da sociedade e se constrói seu significado, por outro lado, é pelo modo com o qual o indivíduo transforma a natureza, que se faz possível a construção de sua cultura e de si como ser social (CASTRO; NASCIMENTO JÚNIOR, 2000). Logo, a “rede de significados não é uma simples escolha arbitrária, ela organiza o valor social do bem patrimonial e depende, fundamentalmente, dos juízos de valor que a ele serão acoplados” (KERSTEN, 2000, p. 32).

A Construção da Noção de Patrimônio

Segundo Kersten (2000, p. 32), “a noção de patrimônio, incorporando a idéia de herança aliada à de patrimônio arquitetural, começou a ser formada na Europa, a partir do século XVIII”. Contudo, foi ao longo do século XX, que ela gradativamente se estruturou, entre outros pelo fato de este ter sido um período fértil em eventos preservacionistas, realizados tanto por iniciativa de especialistas da área como de organismos nacionais e internacionais. O produto destes eventos foi uma série de documentos com diferentes abordagens da questão, cada qual reproduzindo as preocupações e pensamentos de uma época, sociedade ou região. Isto é,

nas primeiras cartas, fica clara a preocupação em definir a própria noção de monumento e de seu entorno; mais tarde, observa-se que a proteção é estendida aos conjuntos arquitetônicos; numa etapa ainda posterior, dá-se ênfase aos aspectos ligados ao urbanismo, ao uso, à integração com outras áreas e à inserção da preservação em todos os planos de desenvolvimento (IPHAN, 2004, p. 10).

Portanto, cada um destes eventos contribuiu de maneira diferenciada para a construção da noção de Patrimônio. Enquanto parte destes teve seu campo de influência restrito às esferas local ou regional, a abrangência de outros foi global. Alguns desempenharam papel fundamental para a evolução do pensamento preservacionista, pois seus debates resultaram na formulação de conceitos que até os dias atuais continuam norteando as ações de preservação.

A Conferência de Atenas, realizada de 21 a 30 de outubro de 1931, foi o primeiro destes eventos a contribuir significativamente para a construção da noção de

patrimônio, especialmente por ampliar os debates a respeito da questão para o nível internacional. As conclusões deste evento que discutiu princípios e doutrinas referentes à conservação dos monumentos históricos foram registradas e divulgadas internacionalmente por meio da Carta de Atenas, elaborada pela Comissão Internacional de Cooperação Intelectual e aprovada pela Assembléia da Sociedade das Nações por Resolução de 23 de julho de 1932. Em meio às principais recomendações da Carta de Atenas pode-se destacar:

[...] que se mantenha a ocupação dos monumentos que assegure a continuidade de sua vida, consagrando-os sempre a afecções que respeitem o seu caráter histórico e artístico [...] que se respeite, na construção dos edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cujo enquadramento deve ser objeto de cuidados particulares (INSTITUTO HISTÓRICO DA ILHA TERCEIRA, [198-], p. 8).

Apesar da significativa contribuição deste documento, a ferramenta que introduziu o tema proteção dos bens patrimoniais imóveis no cotidiano dos profissionais ligados as políticas urbanas foi a Carta de Atenas de 1933, ou seja, o documento que reúne as resoluções do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Este documento foi baseado nas recomendações da Declaração de La Sarraz, redigida pelos arquitetos do CIAM no seu primeiro encontro, realizado em 1928. Em consequência de seu caráter universal, a Carta de Atenas de 1933 se distinguiu como um documento de força doutrinal, se estabelecendo como um verdadeiro catecismo do Urbanismo progressista. Suas diretrizes foram exaustivamente aplicadas em escala mundial, incluindo aquelas que tratam da proteção do patrimônio edificado mencionadas respectivamente em seus itens 65 e 66, ou seja, “os valores arquitetônicos devem ser salvaguardados (edifícios isolados ou conjuntos urbanos). [...] eles serão salvaguardados se constituírem a expressão de uma cultura anterior e se corresponderem a um interesse geral” (LE CORBUSIER, 1993, ¶. 65-66).

Mesmo com o impacto das idéias modernistas amplamente difundidas pela Carta de Atenas de 1933, foi especialmente a partir da II Guerra Mundial, em consequência dos bombardeios que mutilaram as principais cidades européias, que cresceu a ênfase na necessidade de se proteger o patrimônio urbano. A condição precária destes centros urbanos contribuiu para a criação, em 1965, do Conselho

Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS). Este pode ser definido como uma organização não-governamental de abrangência global, composta por profissionais dos mais diversos países com o objetivo central de *“promover a aplicação de teoria, metodologia, e técnicas científicas à conservação da herança arquitetônica e arqueológica”* (ICOMOS, 2006, tradução nossa).

Foi com base nas recomendações da Carta de Veneza que estes profissionais definiram os preceitos da organização do ICOMOS, bem como suas estratégias de ação. A Carta de Veneza é o Documento produzido no II Congresso dos Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, realizado em Veneza, em maio de 1964. Após sua aprovação no mesmo ano, e publicação no ICOMOS, esta se tornou uma das principais referências para o tratamento das questões de preservação. Este Documento que discorre sobre a questão da conservação e restauro dos monumentos e sítios, teve como finalidade aprofundar e ampliar a Carta de Atenas de 1931, definindo a nova noção de monumento histórico. Isto é, de acordo com a Carta de Veneza, o monumento deixa de compreender apenas a obra arquitetônica em si, passando a englobar todos os sítios urbanos e rurais, que de algum modo, foram testemunhos de uma civilização e/ou de um fato histórico. Além das criações monumentais, a noção de monumento passou a abranger obras modestas que ao longo do tempo, adquiriram valor cultural significativo (IPHAN, 2004).

Em meio as Cartas Patrimoniais desenvolvidas ao longo do século XX, também se destacou a elaborada na Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural, que aconteceu em Paris de 17 de outubro a 21 de novembro de 1972, na Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, Cidadania e Cultura (UNESCO), em sua 17ª seção. Sua importância reside no fato de se tratar do primeiro Documento de um encontro a apresentar as definições de patrimônio cultural e natural. Segundo este Documento o patrimônio cultural é composto por monumentos, conjuntos e sítios que possuem um “valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência” (IPHAN, 2004, p. 178-179), e o natural é formado por formações físicas, geológicas e biológicas de “valor universal excepcional do ponto de vista estético ou científico” (IPHAN, 2004, p. 179). Além disso, o Documento conclui ser indispensável o estabelecimento de sistemas eficazes e permanentes para a proteção do patrimônio cultural e natural em todo o mundo, coloca em evidência a necessidade de comprometimento dos

Estados-membros e ainda, estabelece diretrizes gerais que estes devem seguir para garantir a proteção de seu patrimônio.

Na 19ª Conferência Geral da UNESCO, realizada em Nairóbi, de 26 de outubro a 30 de novembro de 1976, foi aprovada a Recomendação de Nairóbi, mais uma Carta Internacional, “relativa à salvaguarda de conjuntos históricos e à sua função na vida cotidiana” (INSTITUTO HISTÓRICO DA ILHA TERCEIRA, [198-], p. 38). Este documento contribuiu expressivamente para a construção da noção de Patrimônio, pois, além de alertar para a ameaça de destruição que coloca em risco a integridade dos bens, evidencia a sua importância para a formação da cultura do ser humano e recomenda aos países uma maior efetivação de suas atividades de preservação.

Outro instrumento de significativa importância na construção da noção de Patrimônio por se tratar da revisão e atualização da Carta de Atenas de 1931, foi a Carta de Machu Picchu, escrita em 12 de dezembro de 1977 por vinte e um arquitetos e urbanistas procedentes de vários países com o objetivo adaptar o conceito de preservação a realidade da época (SILVA, 2003). Apesar de neste documento a preocupação voltar a girar em torno do ritmo acelerado do crescimento das cidades, é feita a importante distinção entre países industrializados e em desenvolvimento. A primeira categoria diz respeito aos países “onde se dá a migração das populações mais abastadas em direção aos subúrbios, consequência do uso de automóveis, abandonando as áreas centrais das cidades, que, assim, tendem a se deteriorar por deficiência de recursos” (IPHAN, 2004, p. 237). O segundo grupo se refere aos países marcados “pela maciça migração rural, que se instala em bairros marginais carentes de serviços e de infra-estrutura urbana” (IPHAN, 2004, p. 237).

Os temas abordados na Carta de Machu Picchu dizem respeito principalmente à cidade e a região; ao crescimento urbano; aos recursos naturais e a contaminação ambiental; a preservação e a defesa dos valores culturais e do patrimônio histórico monumental; e ainda ao projeto arquitetônico e urbanístico. O que a diferencia das anteriores é o fato de tratar dos assuntos sob o ponto de vista da cidade da época, valorizando a necessidade da produção de espaços que ao mesmo tempo, possuam qualidade físico-ambiental, se integrem ao entorno e respondam as necessidades humanas. Com a Carta de Machu Picchu a noção de Patrimônio adquiriu estrutura e configurações semelhantes às atuais.

As contribuições das resoluções elaboradas a partir de então primeiramente dizem respeito à introdução, na noção de Patrimônio, de questões pertinentes a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais e, mais recentemente, das referentes à diversidade cultural e ainda aos bens imateriais.

No Brasil a trajetória histórica da construção da noção de Patrimônio se edificou tendo por base as diretrizes das cartas internacionais. Apesar das iniciativas isoladas que datam do século XVIII, a proteção do Patrimônio Histórico e Artístico brasileiro como princípio constitucional somente teve início com o Decreto nº 24.735, em 24 de julho de 1934. Este instrumento instituiu a organização de um serviço de proteção aos monumentos históricos e as obras de arte tradicionais, e ainda aprovou o novo regulamento do Museu Histórico Nacional (BRASIL, 1980, p. 16).

Entretanto, o maior avanço no que diz respeito à proteção do patrimônio somente ocorreu em 30 de novembro de 1937, com a aprovação do Decreto-Lei nº 25, que criou o Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), e sancionou o tombamento como instrumento de proteção do patrimônio. O Decreto-Lei nº 25 define o Patrimônio Artístico e Histórico Nacional como o “conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da História do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (BRASIL, 1937). A princípio, estas vinculações aos fatos memoráveis e ao valor excepcional, reduziram a seleção dos bens a se preservar e integrar o patrimônio oficial brasileiro às sedes do poder político, religioso e militar e a alguns edifícios da classe dominante.

Atualmente a noção de patrimônio é marcada pelas inovações da Constituição Federal de 1988 que em seu artigo 216, utiliza o termo “patrimônio cultural brasileiro” para definir “os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988, p. 131). De acordo com Silva (2003, p. 176), as inovações do dispositivo constitucional abarcam três aspectos, ou seja, “retira a condição de ‘monumentalidade’ que permeava a noção dos bens culturais imóveis; amplia o universo dos bens culturais imóveis; e discrimina os institutos jurídicos protetores dos bens culturais”, confirmando a significativa importância destes bens para a formação da sociedade brasileira.

A Participação dos Elementos Morfológicos na Produção do Patrimônio Urbano

Os elementos morfológicos que ao longo do tempo vêm participando da organização estrutural e da produção da forma da cidade podem ser distribuídos em dois grandes grupos. O primeiro é o dos componentes do suporte físico natural e o segundo, o dos artefatos construídos pelo homem. Enquanto no primeiro grupo os acidentes físico-geográficos são notadamente os principais responsáveis pela definição da malha e também pela configuração espacial da cidade, no segundo a arquitetura e os demais espaços edificados desempenham este papel. A definição da forma urbana igualmente pode ser produto de um tipo de combinação na qual tanto os elementos do suporte natural quanto os construídos exercem semelhante influência.

Seja qual for o caso, sempre há uma ordem hierárquica que rege o processo de organização da forma da cidade. Ela diz respeito à função e ao grau de participação de cada um dos elementos morfológicos e, de acordo com Ching (2005, p. 320), “se refere não apenas à regularidade geométrica, mas sim a uma condição em que cada parte de um todo está apropriadamente disposta com referência a outras partes e ao seu propósito”. Portanto, a ordem que define a configuração da cidade pode ser identificada pela disposição dos elementos morfológicos no tecido urbano, que segundo Panerai (2006, p. 77-78), é formado “pela superposição ou imbricação de três conjuntos: as redes de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações”. Ele constatou em suas pesquisas que “até bem pouco tempo, o traçado das vias correspondia ao mapa da cidade ou do bairro” (PANERAI, 2006, p. 79).

Independente do papel ou da importância dos elementos na configuração da cidade, não é possível separar a forma edificada de seu território suporte. Em certos casos, a influência do suporte natural na definição da forma é tão acentuada que mesmo “quando se utilizam modelos idênticos em sítios distintos, a diversidade dos lugares conferirá identidade própria a cada um” (LAMAS, 1992, p. 64). Isto se dá quando o partido arquitetônico e/ou urbanístico é totalmente derivado dos atributos do território, resultando em sua total hegemonia na definição da configuração urbana.

Reis (2000) constatou que elementos naturais como o relevo e os cursos d'água, bem como, os primitivos caminhos, que na época eram os meios mais eficazes de comunicação e acesso, foram decisivos na escolha do sítio dos mais antigos núcleos brasileiros. Segundo ele, uma das principais peculiaridades deste contexto está no fato do relevo exercer significativa influência “sobre a aparência do conjunto e dos edifícios, e sobre o traçado” (REIS, 2000, p. 126). É o que acontece na cidade de Coronel Xavier Chaves, localizada na mesoregião centro-leste do Estado de Minas Gerais, ou seja, os acidentes físico-geográficos são notadamente os principais responsáveis pela estruturação da malha e também pela configuração espacial de sua área urbana. Esta cidade se distingue principalmente pelo modo singular e categórico que cada um dos elementos naturais desempenhou na definição da configuração urbana.

Na escolha do sítio, três elementos exerceram influência preeminente, ou seja, a proximidade da água, que se caracterizava no meio essencial à subsistência, a topografia menos acidentada do fundo de vale, que viabilizava a implantação do núcleo e a primitiva estrada, que garantia a comunicação e o acesso aos povoados vizinhos e a “metrópole”. Além de ser o objeto fundamental para a escolha do sítio, o relevo também atuou como barreira, delimitando o crescimento urbano da cidade. Isto é, as áreas mais elevadas foram aos poucos sendo preenchidas pela malha, contudo, verificou-se que a expansão não se estendeu além-morro, sendo desviada para outros sentidos ao atingir os pontos mais altos, não ultrapassando o alcance do campo visual (CASTRO; NASCIMENTO JÚNIOR, 1996a).

Contrariando a dinâmica das cidades que assim como Coronel Xavier Chaves, têm sua configuração quase totalmente subordinada ao suporte físico natural, há os casos nos quais a flexibilidade deste elemento a mudanças e adaptações é o atributo predominante, ou seja, um único tipo de sítio pode oferecer “várias possibilidades para usos urbanos” resultando em diferentes configurações. Kohlsdorf (1985a, p. 166), constatou que “os elementos do meio natural do Distrito Federal comparecem de maneiras distintas na paisagem dos assentamentos”. Nos casos de Taguatinga e Paranoá, por exemplo, os cursos d'água estão em evidência, enquanto em Planaltina e Brazlândia estes exercem a função de limites de contexto urbano. Já em Sobradinho, Gama e Taguatinga o papel dos elementos hídricos é secundário. A presença, ausência, densidade e/ou volume da vegetação urbana também se

caracterizam em elementos de diferenciação ou semelhança entre as configurações das paisagens dos assentamentos no Distrito Federal (KOHLSDORF, 1985a).

Principalmente nas últimas décadas o suporte físico territorial se tornou sujeito a sucessivas mudanças e adaptações, passando a se caracterizar num objeto de grande fragilidade, podendo desempenhar um papel secundário no processo de definição da forma urbana. São os casos em que outras unidades morfológicas tendem a se destacar, assumindo o papel de elementos estruturadores e organizadores da configuração espacial. De acordo com Lamas (1992, p. 82), no caso de Nova York, em consequência do conflito de interesses que se materializou em acirrada disputa pelo solo urbano, gerando acentuado processo de especulação imobiliária, a forma da cidade é resultante da “exasperação dos elementos morfológicos: os edifícios”. Segundo ele, “é através dos edifícios que se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços edificáveis e com ‘forma própria’: a rua, a praça, o beco, a avenida ou outros espaços mais complexos e historicamente determinados” (LAMAS, 1992, p. 84). Neste caso, a forma da cidade é resultante da maneira como se estabelece e se articula a sua arquitetura.

A definição da forma urbana também pode estar subordinada a outros fatores, como o clima, os materiais disponíveis no local ou nas proximidades, as tecnologias aplicadas, a cultura e, especialmente as necessidades socialmente definidas em cada época. Uma vez que se caracteriza num produto do processo histórico, a cidade armazena em sua configuração as referências dos múltiplos períodos de sua existência. Portanto, cada elemento morfológico que atua na configuração espacial da cidade não revela apenas a história de uma época, estilo e idéia, traz consigo um modo de conceber a vida em sociedade.

A Construção do Patrimônio Urbano Ancestral: a Morfologia da Cidade Antiga

Os modos de organização urbana que no decorrer dos tempos vêm sendo utilizados, resultando em diversas configurações são classificados em dois tipos, as malhas racionalistas e as orgânicas. Para Kohlsdorf (1996a, p. 143), as malhas racionalistas

[...] correspondem à formação sob leis geométricas primárias (simetria, paralelismo, ortogonalismo, predominância de linhas retas e poucos elementos básicos de composição), e as segundas, que se estruturam em geometrias semelhantes às das formas vivas (simetria e assimetria, relações entre linhas diferentes de 90°, grande número de elementos básicos de composição e presença de linhas curvas e complexas).

A partir do momento em que foram gradualmente sendo incorporados à estrutura da cidade, tanto no modelo de malha racionalista como no orgânico, os elementos morfológicos produzidos pela ação humana passaram a ser “utilizados de modo sensivelmente idêntico: quarteirão, lote, edifício, fachada, rua, praça, monumento, etc.” (LAMAS, 1992, p. 134).

De acordo com Mumford (1991, p. 73), “não se dispõe de nada semelhante a um registro consecutivo dos primeiros quatro mil anos da existência da cidade”. Goitia (1996, p. 41), afirma que das “culturas, – egípcia, mesopotâmica, indostânica – conhecemos poucos restos de cidades, visto que o que permaneceu foram os gigantescos monumentos religiosos e fúnebres ou, quando muito, alguns palácios de monarcas divinizados”. Mesmo assim, “três elementos eram constantes e se sobressaíam nas cidades da Mesopotâmia e do Egito: o esplendor dos templos e dos palácios reais e a avenida monumental” (GUIMARÃES, 2004, p. 13).

Dos resquícios de organização habitacional deste período, descobertos na área do Mediterrâneo e da Mesopotâmia, o mais antigo que se tem conhecimento é possivelmente o do primitivo conjunto egípcio de Illahun, atual Kahun. Pelo fato de ter sido planejado para abrigar os operários que trabalhavam nas obras da pirâmide de Sesóstris II, é qualificado por Galantay (1977, p. 70) como “*el antepasado directo de la ciudad industrial planificada*”. Ainda que de maneira rudimentar, neste núcleo de grande simplicidade estrutural já se identifica indícios da organização de alguns dos elementos morfológicos característicos da cidade. Entre outros, se destacam o traçado geométrico das estreitas ruas, que divide o núcleo em blocos retangulares de habitações e estas por sua vez, se distribuem em torno de pátios internos.

Uma das cidades mais documentadas desta fase histórica ancestral é Mohenjo-daro, localizada no Vale do Indo, construída cerca de 1700 a.C.. Para Galantay (1977), a regularidade do traçado e os vestígios da malha ortogonal, ou seja, do sistema de tabuleiro de xadrez, comumente encontrado nas primitivas cidades romanas, helenísticas, gregas e assírias, constitui-se num dos principais enigmas do núcleo.

Como em Kahun, suas edificações, que em termos construtivos são consideradas avançadas para a época, estão voltadas para pátios no interior das quadras.

Estabelecendo uma analogia em relação à Kahun e Mohenjo-daro, constata-se que é por meio da configuração espacial, que confere uma singularidade ímpar à paisagem das cidades gregas, que se identifica uma expressiva mudança na forma do homem se relacionar com o meio, ou seja,

[...] na Grécia antiga, a paisagem já exprimia alguns progressos do homem no controle de seu ambiente e de seu destino. [...] A essência da paisagem revelava que toda a arquitetura fosse templo, teatro, praça ou habitação, deveria harmonizar-se com o ambiente circundante, lançando mão, na maioria dos casos, de encantadores contrastes para ressaltar a busca da harmonia (PEREIRA LEITE, 1994, p. 32).

A malha urbana das cidades gregas se constituiu “em grande parte espontânea, irregular, ‘orgânica’, no continente grego e nas suas ilhas, mais ou menos sistemática e rigorosa nas ‘polis’ da Jônia, na Ásia Menor”, onde, “no primeiro caso, o espírito da acrópole dominava e no segundo, o da ágora” (MUMFORD, 1991, p. 210). De acordo com Harouel (1990, p. 13), as cidades gregas provenientes de um crescimento orgânico “se apresentam na forma de bairros habitacionais com ruas estreitas e tortuosas, fechadas sobre si mesmas, ou dispersas, estendendo-se ao pé ou ao lado de uma colina íngreme onde se encontra uma acrópole”.

Uma análise da configuração de seus núcleos centrais mostrou que sua estrutura se organizou pela locação estratégica da arquitetura com o objetivo de evidenciar os elementos urbanísticos que representavam seus dois maiores valores, a democracia e a religião. Contudo, composição similar não é encontrada nas áreas residenciais. Ao contrário das regiões centrais, onde se localizam os espaços públicos, estas são organizadas com grande singeleza, ou seja, a monumentalidade e/ou a preocupação com um tratamento especial dos espaços não é identificada nestes setores.

Enquanto este tipo de configuração dominava a paisagem das cidades do continente e das ilhas, a Jônia começou a dividir espaço com um novo modelo de organização urbana, o traçado ortogonal. Foi o momento em que a cidade passou a ser objeto de um planejamento sistematizado, fruto da evolução do pensamento filosófico grego. A princípio, o tabuleiro de xadrez foi adotado como desenho padrão para a reconstrução dos núcleos devastados pelas guerras, posteriormente, se espalhou

por toda a Grécia e suas colônias. Gradualmente se tornou “habitual tanto para a fundação de novas cidades quanto para a expansão e planejamento das cidades existentes” (HAROUEL, 1990, p. 15). Segundo Galantay (1977) a partir desta época a utilização do sistema ortogonal começou a se consolidar como uma marca distintiva das cidades coloniais planejadas.

Durante muito tempo, o mérito pela concepção desta forma de organização urbana foi atribuído ao filósofo e arquiteto grego Hipódamo de Mileto. Seu emprego num período anterior somente foi constatado com a descoberta das primitivas cidades de Harapá e Mohenjo-daro, que exibiam alguns vestígios de regularidade e do traçado ortogonal. Contudo, pela maneira sistematizada como desenvolveu e implementou suas teorias, garantindo ao sistema reticulado o “status” de importante instrumento de urbanização, Mileto continua sendo reconhecido como o primeiro mito da História do Urbanismo.

Entre os principais exemplares de sua doutrina, pode-se mencionar o plano de reconstrução da cidade de Mileto, iniciada por volta de 479 a.C.. Observando seu trabalho, constata-se que em meio a outros aspectos, ele se preocupou com a especialização das funções urbanas, ou seja, criou zonas específicas, de acordo com o uso e, além disso, instituiu hierarquia para a estrutura viária e dimensionou ruas e avenidas. Hipódamo não se limitou ao uso do traçado regular, ao contrário, concebeu uma teoria racional e criteriosa da cidade, pensando simultaneamente na dinâmica de seu funcionamento e em sua composição estético-formal.

Com o tempo, os preceitos urbanísticos gregos não caíram no esquecimento, não aconteceu à ruptura, deu-se a continuidade. Durante a supremacia do Império Romano, a maneira peculiar de os gregos estruturarem a forma urbana foi assimilada e adaptada a uma nova ordem, ou seja,

[...] no mundo romano, os princípios de urbanismo helenístico foram levados além e misturados a outros elementos urbanos, provenientes de municipalidades mais remotas da África e da Ásia. [...] Da cidade helenística, os romanos receberam um padrão de ordem estética que se apoiava numa base prática; e a cada uma das instituições do urbanismo milésio – o ágora formalmente cercado, com suas estruturas contínuas, a rua ininterrupta, ladeada de edificações –, os romanos deram um encaminhamento característico próprio, superando o original em ornato e imponência (MUMFORD, 1991, p. 225-229).

Foi justamente em decorrência de ter se consolidado como fruto da combinação de culturas, que a urbanística romana adquiriu os atributos que lhe dão identidade. Entre os indicadores da implementação dos seus preceitos de urbanismo e um de seus maiores legados para a cidade de hoje, está a tradição ritualística de demarcar os dois eixos viários principais segundo orientação predefinida por um sentido místico. Isto é, a maioria de suas cidades era posicionada de “este a oeste – no sentido do nascer ao pôr do sol –, interligando-se a uma ordem cósmica e universal. Os dois eixos principais – o ‘Decumanus maximus’, O/E; e o ‘Cardus’, N/S – encontram-se no centro, lugar geométrico da área construída” (LAMAS, 1992, p. 144). Neste ponto de intersecção estava localizado o “forum”, o elemento de maior importância na cidade romana, ou seja, o local de encontro e permanência, o símbolo da unificação das culturas, onde se realizavam as atividades cotidianas essenciais.

No que se refere à configuração espacial, há um grande contraste entre a complexidade do traçado orgânico da cidade de Roma, resultante de sua expansão desordenada e o de suas colônias, onde foi sistemática a utilização da malha ortogonal. Segundo Mumford (1991, p. 228), eram cidades que “em parte por motivos religiosos, em parte por considerações utilitárias, tomavam a forma de um retângulo”, delimitado por uma muralha. Fora desta muralha, que na cultura romana atuava ao mesmo tempo como elemento de defesa contra invasões e agente de segregação sócio-cultural, os subúrbios apareciam espontaneamente, sem um desenho pré-estabelecido.

Mais um fator de vital importância para a estruturação da forma da cidade romana é a grandiosidade de sua arquitetura, conseqüente da concepção escultural de edificações como o fórum, o templo, o anfiteatro, os banhos e os lavatórios públicos. A evolução da técnica também permitiu amplas realizações na área da Engenharia, ou seja, a construção de “arcos do triunfo”, de residências com mais de um pavimento, bem como, a execução de monumentais obras de infra-estrutura utilitária como pontes, aquedutos e canais. Além disso, foi em Roma que pela primeira vez os códigos urbanísticos para a minimização dos problemas de falta de higiene e conforto, resultantes da expansão desordenada, se consolidaram como prática urbana. Especialmente nas novas cidades romanas “a técnica urbana considerava a salubridade, a exposição ao sol, aos ventos e à umidade do terreno, elementos

essenciais na escolha e configuração das cidades” (GUIMARÃES, 2004, p. 34). Isto se deve ao tratado de urbanismo de Vitruvius, intitulado *‘De architectura’* que, segundo Harouel (1990, p. 29), “é a obra mais completa que neste domínio nos foi legada pela Antiguidade”.

Com a lenta queda do Império Romano, deu-se início no século V, a um período marcado por uma série de invasões e saques que, por sua vez, provocaram um gradativo e ininterrupto processo de desurbanização. Foi uma fase onde aconteceu simultaneamente, a migração maciça da população para áreas rurais e o desaparecimento de muitas cidades. Esta situação perdurou até o princípio do século XI, quando, em resultado do aumento da produção de excedentes, que gerou a reativação do comércio, passou a existir a cidade medieval propriamente dita.

A Organização Morfológica do Patrimônio Urbano na Cidade Medieval

A cidade medieval “começou como uma praça forte, em uma via de tráfego principal, em torno da qual se agrupavam os comerciantes ambulantes em busca de proteção” (PEREIRA LEITE, 1994, p. 17). Nesta época, a muralha se consolidou como um artefato indispensável para a garantia da segurança, encontrando-se presente em praticamente todas as cidades. Conforme estas cresciam, eram construídos novos cinturões fortificados envolvendo a periferia. Assim, a cidade medieval se estruturou como um “espaço fechado, a muralha a define” (LE GOFF, 1998, p. 71). Era tão grande a importância atribuída à muralha, que esta atuou como um dos principais elementos de organização da forma urbana da época.

Associada ao uso da muralha tornou-se freqüente a opção por lugares de difícil acesso para a implantação das cidades, entre os quais, “colinas ou sítios abruptos, ilhas e imediações de rios, procurando principalmente as confluências ou sinuosidades, de modo a utilizar os leitos fluviais como obstáculos para o inimigo” (GOITIA, 1996, p. 88). Portanto, a busca pela adequação da estrutura das cidades da Idade Média a sítios de topografia acidentada também se distinguiu entre os condicionantes da formação de uma malha orgânica, composta por um labirinto de ruas estreitas e tortuosas. Até o século XII,

[...] o nascimento e o crescimento das cidades se efetua segundo dois grandes processos: desenvolvimento linear ao longo de uma estrada ou de um rio, ou atração por um núcleo urbano ou por um edifício imponente (castelo, monastério, igreja), que é progressivamente envolvido por construções novas (HAROUËL, 1990, p. 39).

Parcela significativa da singularidade de sua paisagem é decorrente do fato de a cidade ser “guarnecida de torres, torres das igrejas, das casas dos ricos e da muralha que a cerca” (LE GOFF, 1998, p. 71). No entender de Pereira Leite (1994, p. 36), “do ponto de vista da paisagem, a Idade Média foi um período histórico de transição, rico no reexame de antigas idéias, na adaptação de velhas técnicas a novas situações, uma era de busca de novos caminhos”. De acordo com Guimarães (2004, p. 37), “duas instituições moldaram a nova sociedade do ocidente: o sistema feudal, cuja imagem física era representada pelo castelo, e o cristianismo, cujas raízes mais sólidas se desenvolveram nos mosteiros”. Isto justifica o fato de no processo de estruturação da forma urbana a arquitetura desempenhar um papel de grande relevância, especialmente nas cidades com origem em burgos, santuários cristãos ou cidades romanas. Seu núcleo central

[...] era sempre ocupado pela catedral ou templo, pelo que a cidade adquiriu uma importância espiritual de primeira ordem. A mesma praça onde se encontrava a catedral servia habitualmente também para as necessidades do mercado, e era nela que se erguiam os edifícios mais característicos da organização da cidade” (GOITIA, 1996, p. 89).

Portanto, na maioria expressiva das cidades a participação do núcleo central como elemento de organização espacial também foi essencialmente importante. Através da capacidade de atrair para si as atividades cotidianas vitais, este foi o responsável pelo surgimento de um novo padrão de tecido urbano, o traçado radiocêntrico que, neste caso em especial, tinha como peculiaridade sua configuração orgânica, resultante de um crescimento espontâneo. Para Mumford (1991, p. 330), “o fato essencial do urbanismo medieval é a constituição da cidade de tal maneira que todas as linhas convergem para um centro e que o contorno é usualmente circular”. Deste modo, o sistema de malha radial passou a se distinguir entre as principais heranças do urbanismo medieval.

Por outro lado, apesar do predomínio da malha de desenho irregular resultar em sua categorização entre os arquétipos de configuração espacial da cidade medieval, no século XII, com a criação das bastides, que “foram fundadas como bases comerciais

e militares, a partir de um plano geométrico predeterminado” (LAMAS, 1992, p. 151), houve a reintrodução do emprego do traçado ortogonal. Contudo, mesmo servindo-se da regularidade como um dos preceitos básicos, tanto nas novas “bastides” como nas implementadas a partir de núcleos preexistentes, a malha ortogonal não possuía padrões de simetria tão rígidos como nas cidades gregas ou romanas, onde predominavam quarteirões de contornos retangulares e quadrados.

Se comparada as suas antecessoras, também se destaca o fato de ter sido na cidade medieval que o quarteirão “deixou de ser apenas um meio de loteamento e divisão cadastral do solo, para se constituir também como elemento morfológico do espaço urbano” (LAMAS, 1992, p. 151). Foi especialmente diferenciado o seu papel no processo de estruturação da forma da cidade e também na configuração espacial da paisagem. Como os edifícios eram posicionados nos limites das quadras, no alinhamento da rua, ao mesmo tempo em que definiam o traçado das vias, estabelecendo os limites entre o público e o privado, liberavam o interior das quadras para o cultivo de hortas e jardins. Assim sendo, os jardins desta época “tinham como característica comum o espaço fechado, íntimo, emparedado, fortemente defendido contra o mundo exterior” (PEREIRA LEITE, 1994, p. 34-36).

Outro fator que marcou a heterogeneidade da organização morfológica medieval em relação às anteriores é que esta ultrapassou as fronteiras do velho mundo, sendo incorporada às estratégias de colonização européia. Sobretudo em colônias portuguesas como o Brasil, num primeiro momento, esta forma de disposição espacial foi adotada numa série de implementações urbanísticas, em meio a outros, “os antigos núcleos urbanos brasileiros foram constituídos segundo o modelo das cidades do Medievo português” (KOHLS DORF, 1985b, p. 16).

Arquitetura e Perspectiva: Identidade e Configuração Urbana no Período Renascentista

Foi entre o princípio do século XV e o final do XVIII, ao longo da Época Moderna ou Era Pré-Capitalista, que a ordem medieval viveu um irreversível processo de decadência que, apesar disso não ocasionou o desaparecimento de sua forma de

organização espacial. Marcada pela coexistência de símbolos e valores antagônicos, esta se caracterizou numa “fase intermediária na qual o novo e o antigo se misturaram, [...] foi apenas nas cidades recentemente fundadas [...] que as instituições pós-medievais criaram uma ordem rigorosa e lógica inteiramente própria” (MUMFORD, 1991, p. 376-378).

No âmbito cultural, a efetivação do advento dos tempos modernos aconteceu na Itália ainda no século XV com a eclosão do Renascimento. Enquanto na História do Urbanismo, o período Renascentista se estende do início do século XV ao final do XVIII, por toda a Época Moderna, na História da Arquitetura este é desmembrado em quatro momentos. Segundo Morris (1992, p. 175), esta divisão do período em “Primeiro Renascimento: restrito à Itália (1420-1500); Renascimento Tardio: (1500-1600); Barroco: (de 1600 a aproximadamente 1765) e, Rococó e Neoclássico: (1750-1900)”, considera somente os aspectos culturais e os estéticos, sem levar em conta as diferenças cronológicas e as particularidades em cada país ou região.

Um dos princípios básicos do Renascimento, assim como do Humanismo, era a busca nos valores, na produção cultural e nas ruínas urbanas da Antiguidade Clássica por respostas para os questionamentos e também por modelos passíveis de serem adaptados à nova situação. De acordo com Pereira Leite (1994, p. 17), a nova conjuntura ideológica em eclosão era propícia à formação de uma “atitude capaz de influenciar a organização do espaço, ligada, não mais às relações do homem com seu entorno imediato, mas, principalmente, às relações do homem com o universo como um todo”.

Entretanto, apesar das mudanças ideológicas, sócio-econômicas e culturais, bem como do desenvolvimento de teorias, desenhos e tratados urbanísticos, no plano da realização, as construções urbanas do início deste período de transição foram insignificantes se comparadas às arquitetônicas ou cenográficas. Isto levou alguns autores, entre os quais Mumford (1991), a afirmar que não existe propriamente uma cidade renascentista. Segundo Serra (1987, p. 17), “há, contudo uma idéia clara de como ela deveria ser e, principalmente, de como não deveria ser”. Isto é, uma das maiores peculiaridades desta fase é que “o espaço urbano persegue, uma idéia formal contida no desenho, e se compromete mais com o ‘projeto’, com um momento abstrato da criação anterior à construção” (BRANDÃO, 1991, p. 60).

Neste universo em que a dimensão intelectual estabeleceu a distinção entre a produção do arquiteto e a do artesão, o emprego dos paradigmas e preceitos da Antiguidade Clássica foi incondicional, “o desenho de arquitectura, as teorias estéticas e os princípios de urbanismo irão obedecer a idéias semelhantes – sendo a principal o desejo de ordem e disciplina geométrica” (LAMAS, 1992, p. 168). Entre as relíquias clássicas utilizadas como fonte de inspiração para as utópicas tentativas de concepção da cidade ideal renascentista, os fragmentos da obra de Vitruvio descobertos em 1412 e publicados em 1521, “adquiriram um significado cultural e místico talvez superior ao seu valor real” (LAMAS, 1992, p. 167), tornando-se referência obrigatória para os tratadistas.

No projeto da cidade ideal renascentista, aliada às preocupações militares com segurança e defesa, sobressaiu-se como requisito básico para a definição do desenho da muralha que circundaria o núcleo urbano, o cuidado de Vitruvio em resguardar a cidade da ação dos ventos dominantes, que no entender dos estudiosos eram em número de oito. Conseqüentemente, “foi aprovada como idealmente perfeita a cidade poligonal de oito ou mais lados, que tende, em última análise para uma organização circular, possuindo, portanto um centro” (GOITIA, 1996, p. 104). Para o planejamento do traçado e locação da malha urbana foram adotados dois caminhos diferenciados. Enquanto a tentativa de dispersar a força dos ventos dominantes por meio do posicionamento das ruas em ângulos estratégicos fez com que alguns tratadistas procurassem adaptar uma planta regular, em tabuleiro de xadrez, ao interior de uma forma poligonal, a lógica geométrica motivou outro grupo a escolher um traçado radial. Posteriormente, houve também a busca pela conciliação das “vantagens do traçado retilíneo às do radioconcêntrico” (GOITIA, 1996, p. 106).

Contudo, a despeito das realizações projetuais, na prática, as implementações urbanísticas dos séculos XV e XVI, não foram suficientemente expressivas para alterar radicalmente a configuração espacial das cidades do velho mundo, que em sua maioria significativa havia se consolidado ao longo da Idade Média. Estas se limitaram a intervenções localizadas, restritas a pontos específicos da malha urbana, caracterizam-se em “trechos de ordem renascentista, espaços abertos e clarificações que modificam belamente a estrutura da cidade medieval” (MUMFORD, 1991, p. 379). Segundo Morris (1992, p. 176), esta se distinguiu como uma fase do

Renascimento na qual o planejamento dos espaços urbanos ficou restrito especialmente a cinco campos de atuação, ou seja:

[...] construção de sistemas de fortificações; modificação de zonas da cidade com a criação de espaços públicos ou praças e arruamentos retilíneos; reestruturação de cidades pelo rasgamento de nova rede viária principal; construção de novos bairros e expansões urbanas, utilizando quadriculas regulares e a criação de um número limitado de novas cidades.

De acordo com Brandão (1991, p. 60), no que diz respeito à configuração da paisagem, as particularidades que conferem identidade à urbanística Renascentista como um todo, distinguindo-a como um conjunto, são especialmente, “a destacada presença da arquitetura civil, centralização, homogeneidade, ideal de forma pura, geometrismo e perspectivismo da composição”. Neste período em que

[...] a Renascença artística domina toda a Arquitetura e a Arte Urbana se confunde com o Planejamento Urbano, a igreja ou catedral [...] passa a ter destaque especial em grandes praças ajardinadas. Fontes esculturais, estátuas, colunas e obeliscos decoram as praças. [...] As construções, de caráter monumental, são salientadas pelas perspectivas de ruas largas, confluindo para elas (FERRARI, 1991, p. 225).

Adotando como referência à periodização da História da Arquitetura, foi somente na fase Barroca, que as tendências fundamentais da ordem Renascentista se fizeram inteiramente visíveis e passaram a dominar a paisagem urbana. Morris (1992, p. 175), afirma que entre todas, esta é a única fase com especial “*relevancia em la historia de la forma urbana*”, ou seja, foi o momento em que o espaço da cidade adquiriu uma nova dinâmica. Como reflexo e símbolo do poder centralizado, “a cidade passa a ser olhada, sobretudo como espaço político, como um centro de decisão poderoso, de grande importância estratégica” (FERRARI, 1991, p. 225). A recém criada Capital se transforma numa “condensação localizada dos instrumentos políticos exigidos pelo Estado” (GOITIA, 1996, p. 129).

A diversidade em relação às etapas anteriores acontece especialmente no gênero de tratamento dado a Arquitetura, um de seus principais elementos morfológicos. Neste momento em que no plano da realidade, os preceitos renascentistas de composição alcançam um amplo sentido de unidade é por meio da valorização e uso da perspectiva, que o princípio barroco de “criar uma cidade como obra de arte da percepção visual imediata” (GOITIA, 1996, p. 135), confere a Arquitetura o “status”

de monumento. Deste modo, a Arquitetura se converte num dos principais artefatos estruturadores da forma e da paisagem da cidade. A tendência de os monumentos que simbolizam o poder, ou seja, dos edifícios possuidores de valor e significação social, política ou religiosa ostentarem cuidado no desenho e organização das fachadas e serem posicionados ao redor de uma praça, fechando um eixo de perspectiva monumental, dominou “todo o período clássico até à urbanística formal do século XX, mergulhando ainda no Movimento Moderno” (LAMAS, 1992, p. 184).

Até o Renascimento as fachadas se constituíam nos principais limites físicos, a partir do século XIX, “o edifício vai situar-se no meio do lote [...] e deixa de se contactar directamente com a rua. A membrana de separação do espaço público com o espaço privado deixa de ser a fachada do edifício e passa a ser a vedação do lote, o muro” (LAMAS, 1992, p. 208).

Ao longo do Renascimento também se materializou a associação entre os componentes do meio natural e do construído. Os espaços verdes, antes restritos a ambientes fechados foram incorporados à paisagem da cidade, começando a fazer parte do grupo de elementos morfológicos de composição urbana. Ambientes como o recinto arborizado, o parque, o jardim o passeio e a alameda, passaram a constituir uma nova categoria tipológica, propícia ao lazer e práticas sociais. Outro elemento morfológico que, nesta época, assumiu configurações no mínimo semelhantes às contemporâneas foi o quarteirão. Este

[...] torna-se uma figura planialtimétrica delimitada por vias e que se subdivide em lotes e edificações – cumprindo a divisão fundiária do solo – e organização geométrica do espaço urbano. O quarteirão vai assumir formas, dimensões e volumes diferentes, consoante o seu posicionamento na estrutura urbana. [...] Nas cidades novas de colonização anglo-saxônica e francesa na América do Norte, ou de colonização portuguesa e espanhola na América do Sul, o quarteirão é aí um elemento da quadrícula repetível com a mesma geometria e dimensão – seguindo a tradição de Mileto. É uma unidade-base elementar que, por repetição e extensão, formará a cidade (LAMAS, 1992, p. 188).

Portanto, foi no Renascimento que os princípios básicos de desenho e composição estrutural da forma urbana fundamentados em elementos morfológicos como o quarteirão, o lote, o monumento, o edifício, a rua e a praça, adquiriram os contornos que perduram até os dias atuais.

Os novos Modelos Tipológicos, a Dimensão, a Escala e a Configuração Urbana da Cidade Capitalista.

Foi neste período que a paisagem da cidade viveu o último e possivelmente o mais contundente momento de transformação sucedido até então. Este foi marcado por uma brusca ruptura na ordem econômica e social que aconteceu simultaneamente ao “colapso da tradição humanista, que dominava o pensamento europeu” (PEREIRA LEITE, 1994, p. 43). No novo contexto, o espaço da cidade se tornou palco para o desenvolvimento de estruturas espaciais que sucessivamente iam se incorporando ao conjunto e dando formato a novos modelos tipológicos.

Entretanto, a despeito das expressivas modificações na configuração global da paisagem, não aconteceram mudanças no modo tradicional dos elementos morfológicos se relacionarem. A sistemática de estruturação e composição da forma urbana conservou a dinâmica previamente estabelecida, “a ruptura morfológica que se processa no século XIX é de dimensão, escala e forma geral da cidade” (LAMAS, 1992, p. 203). Notadamente desencadeada pela implementação de intensas mudanças nos modos de produção, a profunda alteração no tradicional equilíbrio entre cidade e campo foi um dos primeiros fenômenos a se concretizar. Ocorrendo ao mesmo tempo em que a expansão do mercado e gerada por um acelerado desenvolvimento industrial, baseado na divisão do trabalho, esta modificação na forma de distribuição territorial da população deu origem a um crescimento demográfico sem precedentes. Este por sua vez, provocou a expansão desordenada das cidades e foi responsável pelo aumento expressivo de sua complexidade estrutural. Nesta nova dinâmica imposta pela Revolução Industrial, os antigos limites definidos pelas muralhas foram ultrapassados pelas áreas urbanizadas que se distribuíram de maneira descontínua e indiscriminada pelo território dando origem, por um lado, à indefinição dos perímetros urbanos e por outro, ao aparecimento da especulação fundiária.

[...] É neste período que surgem grandes extensões de loteamentos que repetem quadriculas até a exaustão, sem preocupações urbanísticas ou

estéticas. [...] Os interiores dos quarteirões são densificados. Aparecem as 'ilhas' e 'vilas' como aproveitamento do solo, para construção de casas para as classes operárias mais desfavorecidas. A cidade desenvolve-se por extensão de loteamentos e construções, e não pela organização do espaço urbano (LAMAS, 1992, p. 208).

Entre os artefatos que se transformaram em elementos morfológicos de composição e estruturação espacial da cidade, a fábrica foi o primeiro a gerar mudanças, influenciar a organização física e se destacar na paisagem. Principalmente a partir da invenção da máquina a vapor em 1775, as fábricas, que eram movidas à energia hidráulica e precisavam ser instaladas às margens de correntes fluviais, passaram a ser implantadas em espaços definidos, próximas umas das outras, gerando alta concentração industrial, favorecendo e incrementando a produção em massa.

Assim como a “divisão do trabalho, a mecanização e a possibilidade de obter fontes de energia, também o desenvolvimento dos meios de transporte foi outro factor fundamental para que o industrialismo prosperasse e, com ele, os grandes centros fabris” (GOITIA, 1996, p. 157). Os meios de transporte, especialmente as estradas-de-ferro, foram responsáveis por parcela significativa das transformações tanto na configuração como no cotidiano das cidades, ou seja,

Coube à estrada-de-ferro, como a mais importante invenção tecnológica da época, impulsionar o crescimento acelerado dos principais centros urbanos. A partir de 1840, a estrada-de-ferro e o capitalismo teriam um desenvolvimento conexo, com a estrada-de-ferro tomando-se a mais poderosa arma da economia (GUIMARÃES, 2004, p. 61).

Isto é, a partir de então, a história do desenvolvimento urbano passou a estar diretamente relacionada à evolução dos meios de transporte, que passaram a exercer expressiva influência na localização, no tamanho e nas características físico-estruturais das cidades, bem como nos hábitos das populações.

Já no final do século XIX, quando “a prática construtiva se desloca da arquitetura para a engenharia e a técnica sobrepõe-se à arte”, o homem supera seus antigos limites (FERRARI, 1991, p. 229). Foi o momento em que os arranha-céus consolidaram o processo de mudanças que definiu e estruturou a composição espacial básica da cidade, ao se firmarem como os últimos artefatos a entrarem para o grupo dos elementos morfológicos que dão forma a paisagem. A verticalização, o adensamento e o crescimento acelerado, fizeram as cidades deixarem “de ter uma

forma definida e marcada, evoluindo para um conjunto de formas inter-relacionadas entre si e com o território-suporte” (LAMAS, 1992, p. 66).

Esta seqüência de fatos que gerou profundas transformações em todos os níveis do cotidiano foi responsável por uma substancial redução na qualidade de vida, sobretudo das camadas populares. Segundo Ferrari (1991, p. 230), a realização máxima deste processo foi “a dicotomia produção-consumo que originou nas cidades dois grupos antagônicos: ‘trabalhadores’ residindo em cortiços, favelas centrais ou periféricas e proprietários dos meios de produção (burgueses) em bairros residenciais” que se distinguiam na paisagem, entre outros fatores, pela baixa densidade, luxo das habitações e presença de áreas verdes.

A nova conjuntura, baseada na economia capitalista produziu uma cidade ao mesmo tempo burguesa e industrial, mergulhada em numerosos problemas estruturais. Uma das principais particularidades desta dinâmica é que em porcentagens significativas, as transformações no espaço das cidades geraram a “devastação ou destruição de partes deste próprio ambiente criado, a par de construção, renovação e inovação” (ORNSTEIN et. al., 1995, p. 22).

O Legado do Urbanismo para a Construção do Patrimônio Urbano da Atualidade e do Futuro.

Na medida em que os processos de industrialização e crescimento acelerado se intensificavam, transformavam os principais núcleos urbanos europeus nos palcos de sérios problemas como, entre outros: insuficiência de infra-estrutura básica e de saneamento; proliferação de moradias em precário estado de segurança e higiene; congestionamentos; deterioração das regiões centrais; poluição do ar, sonora e visual e; segregação espacial, econômica e social.

Diversamente da Inglaterra que inicialmente deu prioridade ao desenvolvimento e a implementação de sua legislação, os países continentais optaram por ousados projetos de renovação urbana através da prática de “programas saneadores e de remoção do proletariado das áreas centrais com a demolição das áreas insalubres”

(MARQUES, 1994, p. 21). O principal exemplo deste gênero de iniciativa foi à reconstrução de Paris, realizada por Haussmann (1809-1891), em meados do século XIX. Contrariando a dinâmica urbana em vigor até então, o programa de renovação da cidade de Paris teve como preceitos fundamentais à abertura de largas avenidas, gerando a demolição das precárias habitações do proletariado e a construção de novos bairros suburbanos (CHOAY, 1992). Além disso, Haussmann optou pela especialização de setores urbanos, criação de grandes lojas, hotéis e cafés, implantação de redes de água e esgoto, criação de parques e ainda a instituição de rígidas normas construtivas (BENEVOLO, 1994).

Uma das maiores peculiaridades deste empreendimento foi a valorização de edifícios históricos e monumentos, “reforçando sua função de marcos perspectivos e simbólicos, com esplanadas diante deles” (BARTOLOZZI, 1998, p. 14). Isto é, “Haussmann não traçou nenhuma avenida sem contar com um fundo arquitectónico, com um edifício monumental que terminasse o campo de visão” (GOITIA, 1996, p. 150). A influência da renovação urbana de Paris foi tão grande que os paradigmas do projeto acabaram se tornando um modelo de Urbanismo amplamente reproduzido. Contudo, enquanto sua aplicação em lugares, “como Viena e Barcelona foi benéfica, noutros foi prejudicial ao devastar parte do tecido histórico” (BARTOLOZZI, 1998, p. 14).

Ao mesmo tempo em que eram implementadas as iniciativas práticas que visavam corrigir os principais problemas da cidade do século XIX, surgiam teorias e modelos utópicos de comunidades urbanas alternativas. As escassas propostas dos precursores do Urbanismo que em escala limitada saíram do papel passaram por expressivas reformulações para serem implantadas. Choay (1992) afirma que isto se deve ao fato de a maior parte de suas idéias se orientar no imaginário, desconsiderando aspectos importantes do contexto social, político e econômico.

Por outro lado, no final do século XIX, ao mesmo tempo em que a situação caótica das cidades continuava instigar a imaginação dos “utopistas”, denominados por Choay (1992, p. 18), de “pré-urbanistas”, começavam surgir às primeiras teorias do urbanismo moderno. Segundo ela, o Urbanismo do século XX se estruturou e se desenvolveu a partir de quatro grandes correntes de pensamento antagônicas entre si, defendidas pelos “pré-urbanistas”, são elas: o modelo progressista, o culturalista,

e o naturalista e o planejamento humanista (CHOAY, 1992). O plano da Cidade Industrial foi desenvolvido entre 1901 e 1904 pelo arquiteto francês Tony Garnier (1869/1948), e editado em 1917. Projetada para cerca de 35.000 habitantes, a Cidade Industrial, exibe características lineares em sua planta, que se distingue pela distribuição ordenada de atividades, fragmentando a cidade em áreas distintas, e pelo cinturão verde, que separa a zona residencial da comercial. Entre as peculiaridades da proposta também se destaca o fato de Garnier ter se preocupado com o sistema de transportes, criando eixos de ligação por meio de avenidas.

Entretanto, no entender de Bardet (1990, p. 21), “o grande renovador da forma urbana foi o arquiteto vienense Camillo Sitte (1843-1903), a quem devemos a nova busca de uma estrutura orgânica, uma reação contra a geometria e o haussmanismo”. Diferentemente de Garnier e dos arquitetos progressistas, que apreciavam a modernidade e as facilidades dos avanços científicos, em seu livro “A Construção das Cidades seguindo seus Princípios Artísticos”, publicado pela primeira vez em 1889, ele propõe a reconquista da qualidade ambiental da cidade, especialmente dos locais de encontro e permanência, por meio de sua valorização como local público, das suas características culturais, de seu caráter humano, da harmonia entre os cheios e vazios e do respeito às formas herdadas do passado (SITTE, 1992).

Além disso, Camillo Sitte censura a falta de criatividade, a austeridade, a repetição e a monotonia dos traçados retilíneos; o isolamento dos monumentos em extensos espaços abertos e; sobretudo a ausência de continuidade entre as malhas existentes e as novas. Coloca em “segundo plano questões como o zoneamento, as infra-estruturas, densidades, índices urbanísticos ou o funcionamento da cidade” (LAMAS, 1992, p. 252). Segundo ele, as cidades “deveriam expandir-se por uma série de concreções que aproveitariam os traçados das ruas existentes e a configuração das habitações, alargando-as” (RELP, 1990, p. 52).

Assim como Camillo Sitte, o estenógrafo inglês Ebenezer Howard (1850-1928), foi outro defensor dos preceitos do modelo culturalista. Ele acreditava ser possível a conciliação das vantagens da vida na cidade com as do campo e, ao mesmo tempo, a resolução de alguns de seus maiores problemas, como, “o congestionamento das cidades e o isolamento da vida rural” (RELP, 1990, p. 57).

Suas idéias foram publicadas sob forma de panfleto pela primeira vez em 1898, com a denominação de *“Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform”* (Amanhã: Um Caminho Pacífico para a Reforma Real), e reeditadas com a qualificação de *“Garden Cities of Tomorrow”* (Cidades-Jardim de Amanhã) em 1902. A Cidade Jardim idealizada por Ebenezer Howard tinha como características básicas a malha de anéis concêntricos, recortados por vias radiais, demarcações precisas de setores e limites por meio de cinturões verdes e a eliminação da especulação através do arrendamento dos terrenos que pertenceriam à comunidade. Outra grande particularidade da cidade era o fato de sua expansão ser controlada, ou seja, ao se atingir uma população máxima de 32.000 pessoas, seria fundada uma nova comunidade, também interligada em forma de satélite a um centro maior (HAROUEL, 1990).

Com os planos da Cidade Contemporânea em novembro de 1922, no Salão de Outono de Paris, o arquiteto francês Charles-Édouard Jeanneret (1887-1965), conhecido como Le Corbusier, expôs suas idéias sobre o Urbanismo Moderno. Neste projeto, ao mesmo tempo em que adotou conceitos desenvolvidos anteriormente, como, entre outros, paradigmas da Cidade-Jardim de Howard, Le Corbusier delineou idéias inéditas, algumas polêmicas para a época. Sua Cidade Contemporânea foi projetada para um número total de 3.000.000 habitantes, estrategicamente distribuídos em três setores distintos, o urbano, o suburbano e o misto, que eram delimitados por cinturões verdes e interligados por uma eficiente rede de transportes (LE CORBUSIER, 1992). O esquema geral de implantação da Cidade Contemporânea de Le Corbusier foi muito criticado, sobretudo porque ele se preocupou em localizar o setor industrial e os subúrbios o mais distante possível do centro de negócios.

Ao contrário de Le Corbusier, que defendia a idéia de uma ampla concentração urbana, o arquiteto americano Frank Lloyd Wright (1869-1959), principal representante do modelo naturalista no século XX, acreditava que a resolução dos problemas das cidades se daria através da dispersão de seus ambientes. Segundo Relp (1990, p. 72), pelo fato de suas idéias terem sido aplicadas, principalmente nos Estados Unidos, estas foram qualificadas por alguns pesquisadores “como a fonte conceptual dos desenvolvimentos suburbanos de fraca densidade populacional da América”.

No seu utópico plano de cidade ideal, denominado “Broadacre-City” que foi desenvolvido entre 1931 e 1935, Wright propunha uma “total dissolução das funções urbanas na natureza” (HAROUËL, 1990, p. 126), respeitando-a integralmente. Este respeito à natureza se traduzia principalmente no predomínio absoluto da horizontalidade das edificações, na inexistência da verticalidade e na baixa densidade urbana. Além disso, Wright não projetou domicílios coletivos de apartamentos, todas as moradias eram particulares, construídas em grandes lotes, possibilitando a realização de atividades profissionais em suas dependências. O projeto da “Broadacre” caracterizava-se ainda pela presença de pequenas unidades isoladas, ligadas por vias rápidas, onde aconteceriam as atividades culturais, as de saúde e, em determinados casos, também as profissionais.

A criação do movimento designado Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), num evento realizado em 1928 no castelo de La Sarraz, na Suíça, se caracterizou num dos principais impulsos para a aceitação maciça dos conceitos defendidos por Le Corbusier. Baseada nas recomendações da “Declaração de La Sarraz”, a “Carta de Atenas” redigida em 1933 pregava a “adequação do crescimento das cidades às universais necessidades do homem” (LE CORBUSIER, 1993, ¶. 77), ou seja, as cidades deveriam ser planejadas levando-se em conta quatro preocupações fundamentais: habitar, trabalhar, recrear-se e circular.

Sobretudo a partir da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o ideário progressista se tornou hegemônico entre os arquitetos “racionalistas”, gerando uma influência sem precedentes e contribuindo para o surgimento e solidificação do “estilo internacional” ou *“International Style”*. Isto significa que os planos e projetos passaram a ser “desenvolvidos segundo os novos paradigmas e preceitos dos Congressos de Arquitetura Moderna e da Carta de Atenas” (DEL RIO, 1997, p. 20).

Foi especialmente por seu distanciamento dos processos sociais e culturais que os métodos de análise e intervenção urbana com bases racionalistas começaram a ser alvo de muitas críticas e protestos a partir da década de 60. Em meio às novas categorias de análise e intervenção que foram desenvolvidas com o objetivo de reverter este quadro, foi justamente a da Morfologia Urbana que surgiu do questionamento a respeito do tratamento que os modernistas estavam dando as cidades Históricas. Os primeiros trabalhos neste campo foram desenvolvidos em

Veneza na Itália, ainda nos anos 50, antecedidos por estudos tipológicos de evolução do tecido urbano.

Uma vez que o espaço deixou de ser “entendido como um objeto isolado, passando a ser integrado aos demais aspectos da realidade urbana” (KOHLSDORF, 1985b, p. 41), tornou-se possível abordá-lo por temáticas específicas, estabelecendo critérios de qualidade para cada uma delas. Del Rio (1997, p. 85-86), afirma que a importância dos estudos de análise da morfologia

[...] está em compreender a lógica da formação, evolução e transformação dos elementos urbanos, e de suas inter-relações, a fim de possibilitar-nos a identificação de formas mais apropriadas, cultural e socialmente, para a intervenção na cidade existente e o desenho de novas áreas.

No Brasil, as pesquisas baseadas nas análises da Morfologia Urbana tiveram início na década de 80. Em meio aos trabalhos desenvolvidos, o de Del Rio (1997, p. 83), sugere como categorias de análise temas como o crescimento, o traçado e o parcelamento, as tipologias dos elementos urbanos e as articulações. Por sua vez, Kohlsdorf (1985a, p. 162-190 e 1996b, p. 139-170), trabalha com um método de análise de morfologia, segundo cinco categorias de análise, ou seja: sítio físico, planta baixa, silhueta, tipologia das edificações e estrutura interna dos espaços.

O Legado do Planejamento Urbano para a Construção do Patrimônio Urbano da Atualidade e do Futuro.

Apesar da influência de antecedentes, como a prática dos projetos de renovação urbana, a criação e implementação de regulamentos construtivos e a idealização de modelos, o Planejamento realmente tomou forma a partir da Segunda Guerra Mundial, quando “houve legislação eficaz para tornar possível à concretização de planos oficiais” (RELPH, 1990, p. 62).

Entre as medidas urbanísticas desenvolvidas nas primeiras décadas do século XX, a única que realmente se consolidou como um dos instrumentos básicos do Planejamento Urbano o foi “Zoneamento”, ou seja, a classificação dos setores da

cidade conforme suas diferentes atividades. Até os dias atuais o Zoneamento, vem gerando expressiva influência não somente na estruturação, na aparência e na forma das cidades, mas em todos os aspectos de seu cotidiano. Uma das maiores particularidades da disposição por zonas e, provavelmente seu principal ponto negativo é que desde que foi empregada pela primeira vez ainda no final do século XIX, na Alemanha, esta começou a ser utilizada como um mecanismo de proteção dos interesses imobiliários das classes dominantes.

Sua primeira função foi “afastar os matadouros das áreas residenciais, e na Califórnia, com o objetivo discriminatório de limitar a localização das lavanderias chinesas” (RELP, 1990, p. 66). Posteriormente a política de Zoneamento assumiu “linguagem e objetivos urbanísticos, ao incorporar, por exemplo, a noção de função a partir das propostas de organização espacial de Le Corbusier” (RIBEIRO; CARDOSO, 1989, p. 22). Entretanto, isto não impediu que ao longo do tempo, este fosse usado pela iniciativa privada com fins especulativos, gerando sérios problemas urbanos e agravando a segregação sócio-espacial.

Apesar das iniciativas pioneiras do início do século XX, a maioria expressiva das grandes conquistas no campo do Planejamento se concretizou, sobretudo a partir do segundo Pós-Guerra, que se caracterizou num período de definição conceitual, marcado por ampla produção de planos, projetos, políticas e programas. Nesta época foi total a hegemonia das idéias Le Corbusier e dos arquitetos racionalistas do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), difundidas na forma de preceitos e paradigmas da Carta de Atenas. De acordo com Del Rio (1997, p. 20),

[...] em países de primeiro mundo, especialmente nos Estados Unidos, este tipo de ideologia e de modo de atuação se aplicaria às políticas públicas para com as áreas centrais, tanto habitacionais, quanto comerciais, que se encontrassem em situação de esvaziamento populacional e econômico.

No Brasil não se deu de forma diferente, isto é, principalmente a partir dos anos 30, quando o Estado começou “a intervir no cenário urbano com novas proposições, [...] os governos locais e estaduais, bem como a União, adotaram o modernismo progressista como seu estilo oficial” (SANTOS, C. 1993, p. 43). Conseqüentemente, as áreas centrais das principais cidades brasileiras também se tornaram objeto de implantação de projetos modelo de renovação urbana. Entre outros, o centro do

[...] Rio foi palco de diversos deles, inaugurados por Pereira Passos na virada do século, para serem retomados depois, na época do milagre. [...] Hoje ainda ronda o fantasma desta ideologia, que se utiliza do discurso de ser o 'remédio para as doenças patológicas dos centros decadentes', como no caso de São Paulo e o Prefeito Jânio Quadros (DEL RIO, 1997, p. 21).

Ao mesmo tempo em que o Planejamento do Pós-Guerra teve as regiões centrais das grandes cidades de todo o mundo como um de seus principais objetos de atuação, este também se destacou pela aplicação das teorias urbanísticas de Le Corbusier e da Carta de Atenas no planejamento de cidades novas, como, entre outras, as capitais, Chandigarh em 1951 e Brasília em 1957. A partir da década de 60, sobretudo nos países desenvolvidos, a viabilidade da prática institucionalizada do Planejamento Urbano passou a ser tema de debates. Entre os pontos mais criticados se sobressaiu o total desapego pelas características físicas e históricas do conjunto urbano pré-existente, visivelmente percebido na maioria expressiva dos projetos de renovação urbana do segundo Pós-Guerra, eram as denominadas “políticas e programas do tipo ‘arrasa quarteirão’” (DEL RIO, 1997, p. 21), implementados por todo o mundo, inclusive no Brasil. Nesta época ainda predominava no Brasil uma política urbana baseada no objetivismo tecnocrático. A adoção das novas teorias e metodologias que começavam ser desenvolvidas no exterior aconteceu posteriormente, de maneira lenta e gradual.

Uma vez que a liberação de verbas aos Municípios estava condicionada a adaptação de suas políticas às regras do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), que tinha como principais “funções prestar assistência técnica, estabelecer normas, promover pesquisas e formar técnicos” (MARQUES, 1994, p. 56), estes procuraram se adequar aos parâmetros em vigor. Isto resultou numa vasta produção de Planos Diretores (PD) e Planos de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), que se revelaram incapazes de gerar soluções eficazes para os problemas da cidade. O SERFHAU acabou sendo extinto em 1973 e foi ainda na década de 70 que no país o Planejamento começou a ser sistematicamente recusado como o mecanismo adequado para trabalhar os problemas urbanos. Além de ser considerado incapaz de dar conta das questões que se propunha resolver, era visto como expressão de uma prática de dominação por parte do Estado.

No período histórico subsequente, a mobilização social assumiu proporções nacionais e a figura do Planejamento Participativo foi instituída como a solução,

consolidou-se a idéia que apenas através das lutas urbanas a população teria o poder decisório na gestão da cidade. Deste modo, a mobilização pela Reforma Urbana acabou gerando influências diretas no processo constituinte, conquistando a legitimação de expressivos benefícios no texto da Constituição da República de 1988 (PAVIANI et al., 1993).

A Constituição Federal de 1988 atribui significativa importância à Política Urbana. Entre outros, determina como responsabilidade municipal à elaboração de uma série de instrumentos para o seu planejamento, como o Plano Diretor, que é obrigatório para Municípios com população superior a 20.000 habitantes. Porém, ela não estabelece normas para as localidades menores, todavia, no Paraná esta lacuna foi suprida no Artigo 153 de sua Constituição (PARANÁ, 1989, p. 87), que determina a obrigatoriedade de assistência do Órgão Estadual de Desenvolvimento Urbano para que “os municípios com população urbana inferior a 20.000 habitantes possam elaborar Normas Gerais de Ocupação do Território” (PARANÁ, 1993, p. 4).

A obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor, definido no Artigo 182 da Constituição Federal como o “instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (BRASIL, 1988, p.120), simbolizou um expressivo progresso rumo à democratização e também à transparência no processo de Planejamento. Além disso, ao estabelecer como objetivos do Plano Diretor “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes” (BRASIL, 1988, p. 119), o dispositivo constitucional confirmou seu status de principal documento de referência para as ações de Governo. No entanto, uma atuação efetiva do Poder Público Municipal no campo da política urbana, sobretudo no que diz respeito à administração e a minimização de alguns dos principais problemas da cidade, vinha sendo lesada pela falta de instrumentos legais mais detalhados, complementares aos da Constituição de 1988.

Esta questão somente foi solucionada a partir de 10 de julho de 2001, com a aprovação da Lei nº 10.257, que recebeu a denominação de “Estatuto da Cidade”, concluindo a extensa trajetória do Projeto de Lei nº 5.788, em tramitação desde 1990. A Lei nº 10.257/2001 (BRASIL, 2001a), que em 04 de setembro do mesmo ano foi complementada pela Medida Provisória nº 2.220 (BRASIL, 2001b), se caracteriza num “documento legal disciplinador da questão fundiária que

regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, referentes à função social da propriedade urbana” (CICCACIO, 2001, p. 18). Sobretudo por meio de “três instrumentos de alto alcance social e econômico, ou seja, o caráter compulsório do parcelamento ou edificação, o imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo e a desapropriação para fins de reforma urbana” (MEYER, 2001, p. 23), ela garante ao Município o poder de administrar o desenvolvimento urbano de maneira mais dinâmica e coerente.

No Brasil, as questões pertinentes à gestão municipal do parcelamento e uso e apropriação do solo na cidade não são tratadas somente na Constituição de 1988 ou na Lei nº 10.257/2001, o “Estatuto da Cidade”. Este tema já se sobressaía como objeto central da Lei Federal nº 6.766 (BRASIL, 1979), promulgada em 19 de dezembro de 1979, que foi alterada pela Lei nº 9.785 (BRASIL, 1999), em 29 de janeiro de 1999.

Como na maioria dos países, no Brasil, as leis de zoneamento por longo tempo também se inspiraram em rígidos modelos de ordenação espacial visando tornar as cidades mais eficientes e funcionais, colocando cada edificação, atividade ou grupo humano em seu devido lugar através da delimitação de, em meio a outras, zonas comerciais, residenciais e industriais. Ultimamente, a idéia de exclusividade vem sendo substituída pela de predominância de uso. Isto é, busca-se a vitalidade espacial através da mistura de usos e atividades compatíveis, separando somente aquelas incômodas ou nocivas à saúde e bem estar da população.

O zoneamento como sistema de normas e regras funciona também como um sistema de classificação e de significado. Ao se atribuir valores e significados ao espaço urbano, induz-se a determinadas tendências de uso e ocupação do solo. As decisões tomadas a este nível exercem um grande impacto sobre a apropriação, distribuição, estruturação e produção dos espaços, principalmente considerando-se que este processo acontece dentro de um sistema de mercado.

Isto coloca em evidência a supremacia do Estado sobre os demais atores que constroem o espaço urbano, pois, ele é o único que dispõe dos mecanismos capazes de mudar ou impor mudanças significativas na estrutura, na paisagem e no cotidiano da cidade.

O Espaço Público e o Privado

Por se organizar na forma de uma estrutura instável em permanente renovação, ao mesmo tempo fragmentada e articulada, a cidade é marcada por contrastes e ambigüidades. “Como local de produção e comércio, se divide em diferentes zonas caracterizadas por atividades funcionais predominantes” (FERRARI, 1991, p. 230) que, porém, “mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável” (CORRÊA, 1993, p. 7). Assim como a prática de maneiras diferenciadas de apropriação e uso do solo preserva a vitalidade do espaço da cidade, esta também se caracteriza num fenômeno que intensifica uma das mais complexas divisões do urbano, a fixação de fronteiras entre o domínio privado e o público. De acordo com Hertzberger (1996, p. 12),

[...] os conceitos de ‘público’ e ‘privado’ podem ser interpretados como a tradução em termos espaciais de ‘coletivo’ e ‘individual’. Num sentido mais absoluto [...] pública é uma área acessível a todos a qualquer momento; a responsabilidade por sua manutenção é assumida coletivamente. Privada é uma área cujo acesso é determinado por um pequeno grupo ou por uma pessoa, que tem a responsabilidade de mantê-la.

A concretização efetiva da “articulação do espaço em esfera pública e esfera privada, desconhecida na idade clássica e medieval nasce precisamente da cidade burguesa, do elemento determinante que a constitui: o mercado” (DONNE, 1983, p. 189). Portanto, foi somente a partir de meados do século XV ao final do XVIII, com a intensificação da atividade mercantil, que o espaço público se consolidou como um local de apropriação e uso coletivo, passando a se constituir num elemento vital para a vida em sociedade. É importante salientar que ao se consolidar como um espaço eminentemente social, o espaço público também se estabeleceu como um lugar de representação, no qual a sociedade se fazia visível, adquirindo não somente o significado, mas parcela expressiva da composição morfológica estrutural pela qual é atualmente reconhecido.

O fato de as relações entre a esfera pública e a privada começarem determinar a dinâmica da vida urbana representou igualmente uma valorização do domínio

público no âmbito das relações sociais e o reconhecimento da esfera privada como um direito. Assim, a habitação foi instituída socialmente como a unidade espacial da estrutura familiar. Entre os espaços que faziam parte do domínio público, a praça se destacou como uma das figuras mais expressivas. Nesta época em que as práticas urbanísticas de reordenação se fizeram comuns nas principais cidades medievais, novos lugares urbanos como o jardim e o parque também foram criados.

Segundo Segawa (1996, p. 31), a praça é um “espaço ancestral que se confunde com a própria origem do conceito ocidental de urbano”. Entre outros fatores, os que conferem uma originalidade única à praça, é que suas formas de apropriação e uso e também seu sentido de lugar são individualizados conforme os hábitos e os costumes de cada sociedade. Por exemplo, enquanto as piazzas italianas abrigavam rituais, religiosos, execuções, comemorações, torneios, corridas e encenações teatrais na plaza mayor espanhola eram realizadas as atividades comerciais, esta se caracterizava no palco para a celebração de feiras e festas públicas (SEGAWA, 1996). Mesmo com o Brasil possuindo grande quantidade de praças, estas são bem diferentes das “celebradas praças medievais e renascentistas européias” (ROBBA; MACEDO, 2003, p. 16). Marx (1980, p. 50), afirma que no Brasil, a praça

[...] deve sua existência, sobretudo, aos adros das nossas igrejas. [...] A praça como tal, para reunião de gente e para o exercício de um sem-número de atividades diferentes, surgiu entre nós, de maneira marcante e típica, diante de capelas ou igrejas, de conventos ou irmandades religiosas.

Os documentos mais antigos a respeito das cidades brasileiras indicam que as praças ancestrais exerciam o importante papel de local de encontro e permanência, elas “constituíam os pontos de atenção e focalização urbanística. A arquitetura de maior apuro concentrava-se nelas, em seus edifícios principais que eram os oficiais ou religiosos, ficando a arquitetura particular quase sempre em plano inferior” (REIS, 2000, p. 134). Independente da distinção cultural ou da parte da cidade onde estivesse situada, a praça se consolidou como um ponto de convergência, um agente centralizador de atividades cotidianas básicas, contribuindo expressivamente para a intensificação do intercâmbio social. Os estudos de Robba e Macedo (2003, p. 15), mostraram que “ao longo dos tempos, com a evolução das cidades, alterou-se significativamente o papel da praça na urbe; todavia o caráter social que sempre a caracterizou, permaneceu e permanece como sua mais intrínseca qualidade”.

Se comparada à praça, a rua também pode ser qualificada como um elemento de vital importância para o domínio público. Ao longo da História “a experiência do espaço urbano fundamenta a intuição de que a rua é mais que via, trilho ou caminho, [...] é um universo de múltiplos eventos e relações. [...] Estrutura um continente, mapeia e organiza seu conteúdo” (SANTOS, 1985, p. 23-24). Isto significa que do mesmo modo que ocorre com a praça, uma das principais funções da rua deve ser a de suporte ao desenvolvimento da interação social.

Também em decorrência de fatores como a consolidação do sistema de produção capitalista e do regime de acumulação de capital nas últimas décadas, além das vias e também das praças, que aos poucos vêm se transformando em palco para o comércio informal, os espaços livres, cada vez mais são reduzidos aos recuos mínimos exigidos nas Leis de Zoneamento. Entre outros, é principalmente a alta taxa de ocupação, desproporcional a de espaços abertos de praças e áreas verdes, um dos principais fatores a comprometer o cultivo da sociabilidade e intensificar o individualismo e a reclusão (CASTRO; NASCIMENTO JÚNIOR, 1997).

Portanto, ocorreu uma inversão de valores que gerou mudanças na conduta social, dando início a um gradual abandono dos espaços públicos, que deixam pouco a pouco de ser utilizados como locais para a vivência do lazer, do encontro e da permanência para se transformarem nos espaços da circulação e do comércio, gerando especialmente a tendência sua privatização e/ou abandono. Este quadro de alteração nas formas de uso é resultante especialmente das transformações geradas pela especulação fundiária e também pelo incremento da construção civil. Por outro lado, este caráter cada vez menos público dos espaços urbanos, sugere que estes espaços estão deixando de ser percebidos como locais de uso efetivo. Isto é, a configuração espacial e social, própria da cidade do presente vem alterando significativamente a função da esfera pública no conjunto das dinâmicas urbanas, ou seja, os espaços públicos vêm perdendo suas funções como elementos ordenadores dos tecidos urbanos da cidade e, além disso, o seu papel estruturador das atividades e das interações sociais urbanas.

Essa nova conjuntura urbana forçou a revisão de alguns conceitos relativos ao programa de atividades dos espaços livres públicos urbanos, passando, então, a ser aceita maior liberdade na sua concepção, que varia conforme o local da sua implantação. O espaço público volta a ser palco de atividades como o comércio e serviços. [...] Em alguns casos, o projeto oficializará a

apropriação informal do espaço público, isto é, praças ocupadas por feiras livres ou camelôs (ROBBA; MACEDO, 2003, p. 41).

Tanto a divisão do espaço urbano em segmentos público e privado, quanto à determinação de suas formas de apropriação e usos permitidos, bem como dos diversos graus de acesso podem ser estabelecidas por legislação específica. Contudo, na maioria significativa das vezes, estas são concebidas por fronteiras virtuais, caracterizam-se em fruto de regras e símbolos, ou seja, “é exclusivamente uma questão de convenção, que é respeitada por todos” (HERTZBERGER, 1996, p. 15). Logo, os domínios diferenciados podem estar contidos tanto em fronteiras físicas quanto em virtuais. Até o Renascimento as fachadas se constituíam nos principais limites físicos a estabelecer a divisão entre as duas esferas, a partir do século XIX, “o edifício vai situar-se no meio do lote [...] e deixa de se contactar directamente com a rua. A membrana de separação do espaço público com o espaço privado deixa de ser a fachada do edifício e passa a ser a vedação do lote, o muro” (LAMAS, 1992, p. 208).

Por outro lado, esta relatividade do carácter público e do privado é colocada em evidência, ao se constituírem as fronteiras virtuais que habitualmente são assimiladas e respeitadas por outros indivíduos. Esta relatividade contextual se materializa através de qualquer forma de inversão na liberdade ou na sensação de acesso, isto é, através da apropriação e uso de espaços públicos para objetivos privados, ou vice-versa. Como exemplo Hertzberger (1996, p. 15), lembra que “os chamados edifícios públicos, tais como o ‘hall’ do correio central ou uma estação ferroviária, podem (pelo menos durante as horas em que ficam abertos) ser vistos como um espaço de rua no sentido territorial”. Portanto, da mesma maneira que em determinados momentos uma modificação da rotina torna um espaço privado acessível para todos, como no caso de uma festa, através de algumas formas de apropriação, entre as quais, uma cadeira na calçada, acontece de um espaço público ser objeto de uma privatização temporária. Segundo Santos (1985, p. 96),

[...] a relatividade do público e do privado, ou da casa e da rua, fica mais evidente ainda se considerarmos sua relação com os respectivos grupos que usam esses espaços, ou que têm pertinência dentro deles. A casa está para a família como a rua está para os moradores. Por isso é que se pode dizer que os moradores formam ‘uma grande família’ ou que ‘esta rua é minha casa’.

Isto significa que numa situação ideal, este desdobramento entre espaço público e privado deveria permitir as melhores possibilidades de interação e também resguardar a autonomia necessária à manutenção da privacidade (RAPOPORT, 1978). Não obstante, isto nem sempre acontece porque este gênero de divisão é conseqüente das desiguais possibilidades de acesso, apropriação e uso dos lugares e está enraizada de tal forma na vida em sociedade que, por vezes acaba não sendo percebida como um agente de desagregação da unidade social. Assim, ao fragmentar a paisagem da cidade em espaços e subespaços, restringindo as possibilidades de acesso, esta demarcação de fronteiras que usualmente é aceita como um fenômeno natural se destaca como um dos maiores sintomas da desintegração das relações humanas básicas.

O Centro Urbano da Cidade Atual

Desde seu surgimento, que historicamente se deu em meados do século XIX, a região central da cidade obedeceu a um padrão de estruturação voltado ao atendimento das “demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista” (CORRÊA, 1993, p. 40). Como principal componente urbano do desenvolvimento econômico, ela passou a atrair as funções cotidianas básicas e a desempenhar as funções “de situar os poderes institucionais e abrigar as principais edificações para prestação de serviços, comércio e lazer” (RODRIGUES, 1986, p. 51). Isto é, o centro representava um lugar geográfico específico, centralizador das atividades da cidade, marcado por monumentos, cruzamentos de certas ruas e avenidas, edificações públicas e religiosas, casas de espetáculos (teatros, cinemas), restaurantes, praças e ruas de pedestres.

A centralização se concretizou principalmente porque a região central se fazia totalmente favorável à geração de economias de aglomeração por suas melhores condições de acessibilidade e ainda, por ser “a única, em geral, bem servida de serviços urbanos públicos” (CAMPOS FILHO, 1992, p. 57). A implantação de um sistema de transporte igualmente centralizador colaborou expressivamente para que cada vez mais a área central passasse a gerar influência na composição espacial e no cotidiano, tanto das imediações como dos núcleos periféricos. Logo, como

produto e ainda suporte do capitalismo, a centralização gerou ampla relação de subordinação dos setores periféricos, distinguindo-se entre as maiores barreiras ao desenvolvimento de novos pólos de comércio e serviços. Corrêa (1993, p. 40-43), constatou que simultaneamente a este intensivo processo de valorização do centro que motivou a convergência das atividades urbanas básicas, também ocorreu à fragmentação da área central dividindo-a em duas zonas diferenciadas que se consolidaram no século XX, ou seja, o núcleo central e a zona periférica do centro.

Uma vez que agravou os problemas estruturais do núcleo central e ainda criou uma série de contratempos para a população, o processo de centralização também se caracterizou num dos principais pontos negativos da dinâmica urbana da maioria significativa das cidades. Entre os transtornos resultantes deste contexto se destaca o fato de o residente da periferia passar a depender de condução para se deslocar ao centro e ainda, da intensa concentração de atividades, pessoas e veículos, gerar a saturação das redes de infra-estrutura, sobretudo da viária, que freqüentemente possui dimensões insuficientes para suprir as necessidades crescentes.

Assim, a concentração de atividades, simultânea a verticalização intensiva e adensamento foram responsáveis pela progressiva degradação da área central. Portanto, para atender a permanente expansão da demanda, tornou-se necessário o aumento da capacidade do sistema de infra-estrutura urbana por meio de sucessivas trocas ou ampliações. Para Campos Filho (1992, p. 50),

[...] em decorrência desse processo de contínua substituição de infra-estrutura de serviços urbanos nas áreas centrais das cidades, estas permanecem em constante estado de obras, abrindo-se e fechando-se valetas nas ruas a cada nova ampliação da rede dos serviços, o que perturba o funcionamento das atividades urbanas e o sossego dos habitantes.

Sob o ponto de vista do observador, a paisagem da região central das cidades recentes passou a ser diferenciada do entorno através de seu volume visivelmente uniforme, gerado pelo predomínio da verticalização e do adensamento. Contudo, a aparente unidade do conjunto vista à distância é apenas ilusória, pois, a paisagem da região central, se caracteriza no fruto da contigüidade e/ou de conflitos morfológicos gerados, entre outros, pela complexa composição de cheios e vazios, pela coexistência tipológica e também pelo inter-relacionamento de diferentes

manchas (CASTRO; NASCIMENTO JÚNIOR, 1997). Entre outros, estas manchas são fruto, sobretudo do aparecimento de atividades especializadas, concentradas em setores distintos destas áreas. Portanto, “o centro no seu conjunto é uma mistura de utilizações, mas está internamente especializado, com transições de utilizações mistas entre as áreas especializadas” (LYNCH, 1999, p. 366).

Uma vez que os setores habitacionais da região central das cidades vão gradualmente sendo substituídos por setores especializados de comércio e/ou serviços, estes perdem a sua vitalidade, pois passam a ser utilizados somente em alguns períodos do dia. A manifestação mais comum desta falta de vitalidade é que o cotidiano da área como um todo no período diurno é marcado pelo grande fluxo de pedestres e veículos enquanto, no noturno, transforma-se numa região deserta que em decorrência da falta de atividades atrativas é evitada pelos pedestres e, em determinados casos, é apropriada por travestis e prostitutas. Sob este aspecto, a especialização das atividades se caracterizou num dos principais condicionantes da falta de vitalidade espacial, ou seja, faz com que os antigos lugares de múltiplos usos, que possuíam uma animação urbana permanente passem a ser subutilizados. Um dos maiores efeitos da falta de vitalidade é que as regiões centrais da maioria significativa das grandes cidades têm vivenciado um acelerado processo de abandono e conseqüente deterioração. Em suas pesquisas Villaça (1998, p. 279-282), concluiu que

[...] o que primeiro ‘deteriorou’ no centro não foram os edifícios, mas a sua localização, os seus vários ‘pontos’ [...] não foi por seu ‘envelhecimento’ que o centro principal foi abandonado. Se conviesse às burguesias continuar a usá-lo, elas o teriam renovado e aprimorado. [...] Foi pelo aumento da mobilidade espacial motivada pelo aumento da taxa de motorização das classes de mais alta renda de nossas cidades e pela forma de produção do espaço coerente com os novos padrões.

Em decorrência deste processo de deterioração, agravado, principalmente pela falta de uma estrutura espacial adequada ao cotidiano globalizado, a região central passou a ser ocupada por grande quantidade de “casas de diversão noturna, pensões, hotéis de segunda classe e zonas de prostituição” (CARLOS, 1999, p. 41). Este rebaixamento no poder aquisitivo e no nível econômico de moradores e freqüentadores que atingiu tanto o “centro tradicional” como seu entorno, ocorreu respectivamente a relocação de uma série de atividades, entre as quais as

administrativas, para outras regiões da cidade. Conseqüentemente, houve a proliferação do comércio informal de ambulantes que, gradualmente foi se apropriando dos espaços públicos, congestionando-os e comprometendo a acessibilidade da circulação de pedestres. Além disso, o novo quadro também contribuiu para o desencadeamento de uma expressiva aceleração no processo de deterioração do já ameaçado patrimônio arquitetônico e urbano de toda a área.

No entanto, mesmo mediante este quadro de deterioração, os “centros tradicionais” continuam sendo os focos irradiadores da organização espacial urbana” (VILLAÇA, 1998, p. 246), não exclusivamente das grandes metrópoles, mas igualmente das cidades médias, destacando-se, sobretudo como pólos geradores de emprego do setor terciário. São regiões que se distinguem pela alta concentração de oferta de comércio e prestação de serviços. De acordo com Villaça (1998, p. 247), isto significa que “no Brasil atual, a tendência ao distanciamento do centro é clara em muitas cidades, mas ainda está longe de ser minimamente significativa quando comparada com a proximidade do centro”. Um dos maiores indicadores deste contexto é a problemática dos congestionamentos resultantes da falta de capacidade das estruturas viárias para absorver o crescente volume de tráfego. Além destes congestionamentos já se configurarem como parte integrante do cotidiano da maioria significativa das grandes e médias cidades brasileiras, também vem se consolidando como uma das especificidades dos “centros tradicionais” que mais tem gerado transtornos à população.

Outra particularidade desta dinâmica é que, sobretudo pela complexidade, resultante da grande concentração e também pela permanente convivência de diferentes indivíduos, que são procedentes de diversas partes da cidade, a região central também se destaca pelo seu “caráter mais democrático em relação a outras áreas” (RODRIGUES, 1986, p. 50). Entretanto, nem sequer a crescente necessidade de apropriação e uso de um único local por grupos antagônicos foi suficiente para promover o fim, ou mesmo uma expressiva diminuição da segregação, ao contrário, surgiram formas “negociadas” de ocupação destes lugares, entre as quais:

[...] a de freqüentadores de um mesmo local (bar, padaria) que se protegem do indesejado contato com outros grupos pelo estabelecimento e tácita aceitação de horários diferenciados de utilização. E, se o encontro é inevitável, o mútuo desconhecimento estabelece a necessária distância e invisibilidade social (MAGNANI, 1992, p. 194).

Do mesmo modo que os “centros tradicionais”, os antigos pólos de produção também foram perdendo sua função e vitalidade. Aos poucos, as indústrias ali situadas acabaram sendo expulsas para a periferia, pois, assim como o crescimento das cidades lhes tirou a flexibilidade necessária à expansão, tornou-as incompatíveis com as novas atividades que se estabeleciam nas imediações. Segundo Carlos (1994, p. 103), “a ausência de terrenos para a ampliação das indústrias instaladas e o processo de valorização da terra nas áreas urbanas mais densas” exerceram papéis decisivos no processo de relocação do setor produtivo.

A ferrovia é outro elemento que tem contribuído expressivamente para a falta de vitalidade dos centros urbanos. Inicialmente ela desempenhou a função de mecanismo propulsor do desenvolvimento, atraindo a urbanização. Mesmo nos casos em que a ferrovia foi desativada, os trilhos continuam atuando como barreiras, por vezes invisíveis, que dividem o tecido urbano em “acima” e “abaixo” da linha do trem, dificultando o desenvolvimento da área como um conjunto. Atualmente, na maioria dos casos, seus equipamentos e terrenos se encontram abandonados, deteriorando-se nos centros das cidades.

O quadro de deterioração das regiões centrais das cidades também se constitui em parâmetro para reflexão a respeito dos equívocos sobre o verdadeiro significado da palavra “degradação”. No entender de Lemos (1998, p. 34), estes equívocos acontecem porque

[...] num primeiro impulso, as pessoas são induzidas a ligar o aviltamento da região central à categoria humilde de seus novos freqüentadores [...] agora, todos estão a dizer que o Centro ficou intransitável, repleto de gente feia comprando bagulhos e, à noite, muito mais que durante o dia, é o território do medo, onde transita a droga de permeio à prostituição.

Em outras palavras, apesar de comumente rotuladas como sinônimos, a “mudança de clientela” e a “degradação” possuem significados diferentes. São dois elementos distintos que fazem parte de uma mesma conjuntura desencadeada por um momento histórico que teve sua origem no período fordista. Enquanto a “mudança de clientela” gera novas formas de ocupação, a “degradação” é gerada pelo abandono, pela falta de vitalidade que, gradualmente vai inibindo a apropriação e o uso do espaço.

Apesar disso, nos últimos anos, tem-se observado uma tendência de reversão deste quadro de deterioração anteriormente desencadeado pela perda da função e da vitalidade. Isto vem acontecendo, principalmente em decorrência do deslocamento do comércio, residências, prestação de serviços e locais de lazer para estas áreas, visando o aproveitamento de sua localização estratégica e de sua infra-estrutura. Ao mesmo tempo tem surgido uma série de propostas e iniciativas no sentido de “revitalizar” as regiões centrais deterioradas e suas imediações. Na cidade de São Paulo, por exemplo, os transtornos atingiram tal dimensão que culminou com o envolvimento da população, resultando na organização e consolidação da “Associação Viva o Centro” que, desde 1991 se empenha na recuperação da vitalidade da região. Deste modo, os traços do passado vêm ganhando nova vida e, mais uma vez se consolidando como parte de um processo, revelando uma continuidade na qual o novo uso não elimina o testemunho do antigo.

Portanto, numa situação ideal, “revitalizar” deveria significar o aumento da qualidade de vida por meio de uma manutenção permanente e cuidadosa dos espaços públicos e da reativação de pólos de comércio, serviços e vivência do lazer, a serem utilizados por todos, sem exclusões. Contudo, na atual tendência à readaptação, a busca pela integração das diversas camadas sociais nem sempre ocorre na prática, ao contrário, tem sido freqüente a expulsão daquelas menos privilegiadas. Isto vem ocorrendo, sobretudo nas regiões que passam a abrigar concentrações de edifícios e infra-estruturas suntuosas para, entre outras atividades suportes, consolidar-se como pólos financeiros, administrativos e locais ideais para instalação de sedes de bancos, grandes corporações e empresas.

Em meio a estas estruturas, com a principal função de absorver as demandas provenientes do aumento dos fluxos de negócios, vêm surgindo nas décadas mais recentes, os espaços “multifuncionais”. Este tipo de obra passou a ser reconhecida como elemento característico da paisagem das principais cidades do país e do mundo, configurando redes e cadeias como o World Trade Center (WTC) o Centro Empresarial Nações Unidas (CENU) ou, o Complexo Hoteleiro e Empresarial Millenium Plaza, situado em Belo Horizonte. Se firmando como verdadeiros marcos referenciais, os complexos empresariais se destacam na paisagem urbana por sua linguagem arquitetônica e seu volume. Além disso, eles têm assumido o papel de legítimos pólos de irradiação dos novos padrões instituídos mundialmente, e

desempenhado a função de contribuir para o estabelecimento de relações entre a economia local e aquela praticada no plano global.

Estes espaços têm como característica fundamental a sua volatilidade, ou seja, possuem grande flexibilidade de adaptação a usos múltiplos e sistemas capazes de amoldar-se às constantes mudanças e renovações tecnológicas. Podem ser qualificados como objetos de transição, pois em sua maioria expressiva, estão situados nos antigos setores produtivos ou então, em outros espaços físicos territoriais previamente consolidados. Isto significa que para alcançar melhores posições nas acirradas disputas de mercado, estas regiões que já possuíam suas particularidades, acabam passando por um significativo processo de transformação ao submeter-se à adaptação e adequação às exigências estruturais do novo sistema vigente no plano mundial.

Em meio a outros exemplos deste tipo de iniciativa que objetiva a revitalização, se destaca o “Projeto Água Branca”. Ele foi desenvolvido por Afalo & Gasperine Arquitetos Associados para uma área deteriorada, situada às margens da ferrovia, na várzea do Rio Tietê, na cidade de São Paulo e viabilizado por um programa de incentivos à revitalização, criado pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB). Uma das maiores particularidades do Projeto é a integração harmônica, num único conjunto, de diferentes volumes e ainda de linguagens arquitetônicas diversas. O complexo de edifícios tem como destaques uma torre de sessenta pavimentos, com duzentos metros de altura, a casa de caldeiras e as três chaminés, remanescentes da antiga fábrica Matarazzo, que deverão ser preservadas (GASPERINE et al., 1998). Acredita-se que, com a conclusão da obra, haverá significativa mudança nas formas de apropriação e uso do espaço e, por conseguinte, a paisagem urbana na região, que é identificada por seus antigos armazéns e fábricas também deverá sofrer expressiva transformação.

Observando sob o ponto de vista morfológico, apesar de “cada família fisionômica corresponder bem a uma época de desenvolvimento, a um estilo, às vezes a uma política” (GEORGE, 1983, p. 70), constata-se que sempre existiu uma característica comum aos núcleos centrais que os distingue de seu entorno imediato. Desde os primórdios, como acontecia na Cidade Grega, por exemplo, foi por meio da magnificência dos artefatos arquitetônicos que representavam o símbolo do poder

vigente, que se fazia possível à identificação do núcleo central na paisagem urbana global. Isto é, a simetria da silhueta das cidades somente era quebrada pela evidência ou volume contrastante das principais edificações institucionais. Posteriormente, amplos edifícios passaram a ocupar o lugar de sobrados, palacetes e casas térreas, gerando uma expressiva mudança tipológica. Conseqüentemente, grande parte do patrimônio urbano do núcleo primitivo da maioria das cidades sofreu expressiva transformação, quando não foi completamente substituído por novas tipologias.

Uma vez que se caracteriza num produto do processo histórico, a cidade armazena em sua configuração as referências dos múltiplos períodos de sua existência. Logo, há um aspecto das experiências de sua realidade que não pode ser negado, ou seja, sua arquitetura e urbanismo possibilitam a compreensão da sucessão de mudanças que esta vem vivenciando desde o início. Isto corresponde à idéia que a história também ficou registrada nas ruas da cidade, que por sua vez, testemunhou o cotidiano de todos os atores que participaram de sua existência. Portanto, as áreas urbanas evocam as estruturas sociais como um todo e não parcialmente. Deste modo, estudar a cidade por meio do processo de organização de seus elementos morfológicos de composição pode representar a apropriação de um rico repertório de estruturas simbólicas capazes de explicar a dinâmica sócio-econômica e cultural da sociedade, condição fundamental para a definição da política urbana.



PARTE 2 PATRIMÔNIO URBANO DE LONDRINA



Os Antecedentes Históricos do Processo de Ocupação Territorial no Paraná e seus Elementos de Organização Espacial

O Estado do Paraná está localizado na região sul do Brasil entre as latitudes sul 22°30'58" e 26°43'00" e as longitudes oeste 48°05'37" e 54°37'08" do Meridiano de Greenwich (PARANÁ, 2007). Delimita-se ao norte e nordeste com o Estado de São Paulo; a leste com o Oceano Atlântico; ao sul e sudeste com o Estado de Santa Catarina; a sudoeste com a República Argentina; a oeste com a República do Paraguai e a noroeste com o Estado de Mato Grosso do Sul.

Artefatos arqueológicos descobertos em solo paranaense mostraram que desde 7.500 a.C. este já era habitado tanto "por sambaquieiros fluviais no vale do Rio Ribeira, a sudeste, como por caçadores e coletores da fase conhecida por *Vinitu*, no vale do alto Rio Paraná" (CASTELNOU, 2002b, p. 25). Sítios com utensílios pré-cerâmicos também foram encontrados expondo a presença de povos das tradições tecnológicas *Humaitá* e *Umbu* na região há aproximadamente 6.000 anos atrás. Do mesmo modo, comprovou-se a existência de grupos indígenas de horticultores e ceramistas das tradições *Itararé* e *Tupi-Guarani* habitando respectivamente as terras altas e as florestas úmidas do Paraná há cerca de 1.500 anos. Destes habitantes

ancestrais os de cultura guarani, que eram mais numerosos, viviam “espalhados pelo território compreendido pelos rios Paraná, Paranapanema, Tibagi, Iguaçu e Ivaí. Ao sul, mais próximos da faixa litorânea habitavam os índios tupis; na região central, os índios Kaingang” (BORTOLOTTI, 2007, p. 45). Vestígios arqueológicos localizados no distrito de Guaravera, Município de Londrina, revelaram a presença de indígenas da tradição *Tupi-Guarani* na região norte do Estado desde 5.220 a.C..

A chegada dos europeus no princípio do século XVI pôs fim ao estado de completo isolamento em que viviam os nativos, dando início a um processo de transformações sem precedentes nos modos de organização social, de ocupação e de uso do espaço. Tanto espanhóis como portugueses vieram ao Brasil com as intenções de legitimar e resguardar sua posse da parte do território que lhe era de direito segundo o *Tratado de Tordesilhas*, de 1494. Os primeiros a chegar foram os portugueses que a partir da descoberta do Brasil, em 1.500, passaram a empreender expedições de reconhecimento e exploração no litoral. Nos anos subseqüentes começaram surgir contrabandistas e piratas em busca de riquezas como o ouro, a prata e o pau-brasil. Tendo por finalidade inibir os invasores os portugueses iniciaram o processo de colonização de suas terras em 1530, com a expedição de Martim Afonso de Souza. Ao contrário dos portugueses que vieram pelo leste, os espanhóis optaram pelo oeste para iniciar, em 1515, o reconhecimento e exploração de suas terras no Paraná, que de acordo com o *Tratado de Tordesilhas* compreendiam quase a totalidade do território atualmente ocupado pelo Estado.

Desde a descoberta os europeus já faziam referências à presença dos indígenas no território brasileiro. No entanto, as primeiras referências documentais a respeito dos indígenas que viviam no Paraná datam de 1557 e são de autoria do alemão Hans Staden, que em 1549 publicou o relato das experiências vividas em sua viagem ao Brasil. O português Aleixo Garcia e posteriormente o espanhol Dom Álvaro Nuñez Cabeza de Vacca, que seguiu seus passos, também mencionaram tribos tupi-guaranis e seus modos de vida. Documentos comprobatórios da ocupação européia no litoral do Paraná também demoram a surgir. Há referências sobre a fixação dos primeiros habitantes no litoral do Estado entre 1555 e 1560 na Ilha da Cotinga, contudo não existe documentação que confirme sua veracidade. Além disso, “referências, sem maior apoio documental, dizem que, em 1578, já se trabalhava nas minas de Paranaguá, de onde teria sido extraída a primeira amostra de ouro

brasileiro enviado à Metrópole, ao tempo do Cardeal Dom Henrique” (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986, p. 28).

No interior do Paraná a ocupação européia começou com os espanhóis que em meados do século XVI fundaram seus primeiros povoados (Figura 01). Isto é, *Ontiveros* fundado por Diego de Vergara em 1554 nas proximidades da foz do Iguaçú, transferido por Ruy Diaz Melgarejo em 1557 para as adjacências da foz do Piquiri, com a denominação de *Ciudad Real Del Guayra*. Ruy Diaz também fundou em 1576 *Villa Rica del Spiritu Sanctu*, na confluência dos rios Ivaí e Corumbataí (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986). Nesta fase inicial da ocupação espanhola, a participação dos elementos naturais, especialmente a proximidade dos cursos d'água, foi decisiva na escolha dos sítios dos primeiros núcleos de povoação, uma vez que além de consistirem no meio essencial à subsistência, viabilizavam o acesso, que era dificultado pela mata fechada.

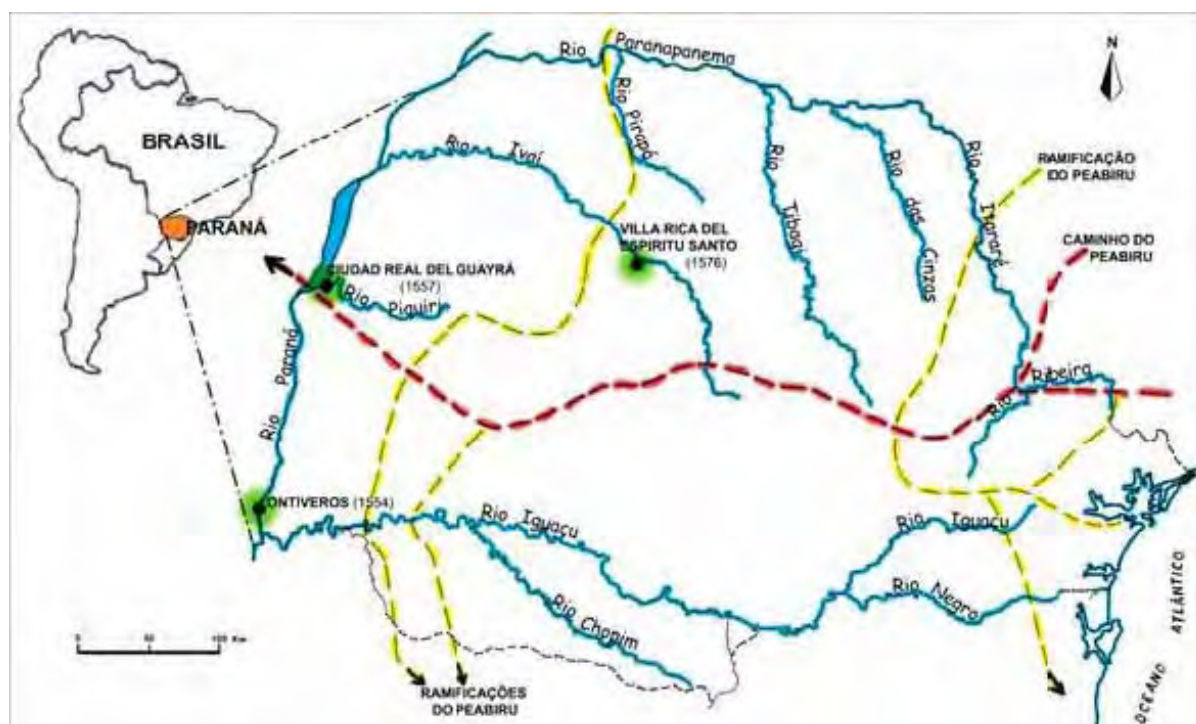


Figura 01 – Primeiros Povoados Espanhóis e Caminhos Indígenas.

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (2007).

Compilado de (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986, p. 25-29)

Os primitivos caminhos indígenas, igualmente trilhados por viajantes, bandeirantes, garimpeiros e tropeiros, também exerceram significativa influência na ocupação do território paranaense, destacando-se como os primeiros elementos produzidos pelo homem a contribuir na organização espacial da região. Destas trilhas indígenas

ancestrais descobertas pelos europeus o Caminho de Peabiru (Figura 01) foi a mais utilizada por se tratar de uma passagem interoceânica que começava na Capitania de São Vicente, no litoral paulista, atravessando todo o Paraná no sentido leste-oeste, o Paraguai e a cordilheira dos Andes, até o litoral do Peru. Interligadas ao Peabiru havia trilhas secundárias “que partiam do Rio Grande do Sul, passando pelo Estado de Santa Catarina, sendo uma localizada a Oeste do Paraná e outra mais a leste, chegando a São Paulo” (BORTOLOTTI, 2007, p. 45).

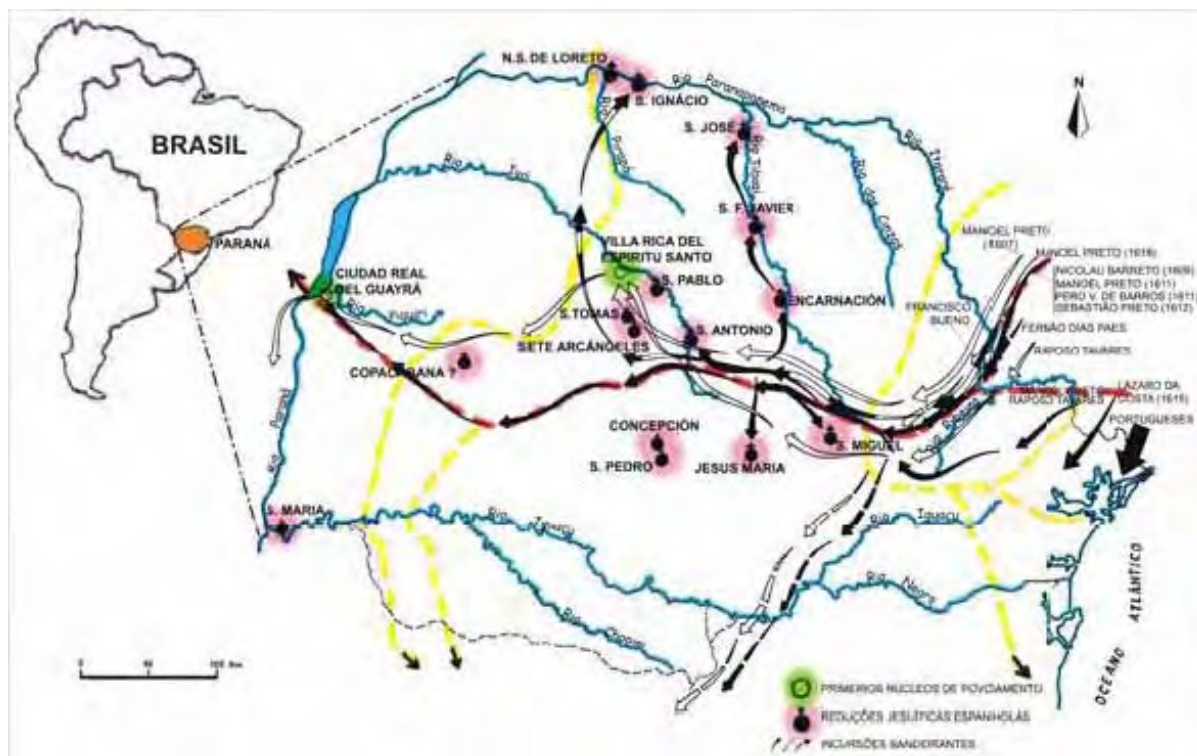


Figura 02 – As Reduções Jesuíticas e as Bandeiras Escravagistas.

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (2007).

Compilado de (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986, p. 25-36)

Com a fundação dos povoados os espanhóis passaram a se utilizar da mão-de-obra indígena em regime de escravidão, contudo, a sujeição dos índios não foi pacífica. Tendo por objetivo minimizar a resistência indígena à ocupação, no ano de 1608 foi constituída no território paranaense sob o domínio espanhol a *Provincia Del Guayra*, onde a partir de então foram fundadas entre 13 e 15 reduções jesuíticas (Figura 02), que tinham por finalidade a catequização e aculturação dos índios. As reduções eram produto da transformação das aldeias indígenas de caráter provisório, em povoados com edificações em pedra, madeira e cerâmica. Construídas em formato retangular, as reduções obedeciam às diretrizes de um plano urbanístico básico, ou seja, “seu traçado era regular, formado por quadras residenciais separadas por

largas ruas em cujo centro localizavam-se, além da *Plaza Mayor*, a igreja matriz, o colégio, o cemitério e as oficinas” (CASTELNOU, 2002b, p. 27). As reduções eram organizadas de maneira que a localização estratégica dos elementos arquitetônicos e urbanísticos desse suporte ao cultivo dos novos valores que os jesuítas tinham por objetivo incorporar à cultura indígena, especialmente a religião. Segundo Dorfmond ([19--], p. 100), “a idéia era constituir uma república Teocrática Guarani, da qual Guaíra seria a capital. As ‘reduções’ de Loreto e Santo Inácio, rivalizavam com as maiores povoações paraguaias. As igrejas eram mais ricas que as de Assunção”.

Administradas por jesuítas espanhóis da Companhia de Jesus, as reduções foram bem sucedidas até o início de 1629 quando, em busca de índios para escravizar e de riquezas, principalmente ouro e prata, e igualmente receosos da ampliação do domínio espanhol os portugueses passaram a invadir sucessivamente seu território, atacando os aldeamentos e os povoados. Com a destruição de algumas reduções e a ameaça pairando sobre as demais, os jesuítas deixaram o território paranaense, levando em média 12 mil índios já catequizados para o Rio Grande do Sul, restando apenas os que ainda permaneciam sem aculturação. As ofensivas dos bandeirantes paulistas também forçaram os espanhóis a abandonar suas duas povoações, ou seja, *Ciudad Real* e *Villa Rica* em 1632, viabilizando assim a expansão do território português até as margens do Rio Paraná. Deste modo, o solo paranaense até então sob o poder dos espanhóis foi integralmente incorporado aos domínios da Coroa Portuguesa. Despojadas de seus principais atrativos, isto é, os índios, o ouro e a prata, as novas terras conquistadas conservaram-se despovoadas por mais de um século.

Este período caracterizado pelo término da ocupação espanhola ficou igualmente marcado pelo início do processo que culminou com a organização das comunidades regionais que deram forma ao Estado do Paraná. A primeira das três é

[...] a do *Paraná tradicional*, que se esboçou no século XVII, com a procura do ouro, e estruturou-se no século XVIII sobre o latifúndio campeiro dos Campos Gerais, com base na criação e no comércio do gado e, mais tarde, no século XIX, nas atividades extrativas e no comércio exportador da erva mate e da madeira; e as do *Paraná moderno*, já no século XX, sendo a do *Norte*, com a agricultura tropical do café e que, pelas origens e interesses históricos, ficou a princípio, mais diretamente ligada a São Paulo, e a do *Sudoeste* e *Oeste*, dos criadores de suínos e plantadores de cereais que, pelas origens e interesses históricos, ficou a princípio mais intimamente ligada ao Rio Grande do Sul (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986, p. 9).

O Projeto de Colonização da Companhia de Terras Norte do Paraná e seus Princípios de Organização Espacial

A ocupação do norte do Paraná, que teve início somente a partir de meados do século XIX, dividiu a região em três setores distintos (Figura 03), com características físicas singulares historicamente determinadas, entre outros, pela procedência e a forma de ocupação. O nome atribuído a cada um dos setores, ou seja, *Norte Velho*, ou *Norte Pioneiro*, *Norte Novo* e *Norte Novíssimo* reafirma o caráter histórico do processo, evidenciando sua ordem cronológica. O *Norte Velho*, também denominado *Norte Pioneiro*, ocupa a região localizada entre os rios Itararé e Tibagi; o *Norte Novo*, que se estende até as “barrancas do rio Ivaí e tem como limite, a Oeste, a linha traçada entre as cidades de Terra Rica e Terra Boa; e o *Norte Novíssimo*, que se desdobra dessa linha até o curso do rio Paraná, ultrapassa o rio Ivaí e abarca toda a margem direita do Piquiri” (CMNP, 1977, p. 35).



Figura 03 – Esquema dos Três Nortes da Região Norte do Paraná.

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (2007).

Baseado em (STECA; FLORES, 2002, p. 134)

No *Norte Pioneiro* a ocupação territorial começou timidamente com a exploração agrícola por fazendeiros paulistas e mineiros e a princípio se expandiu de forma lenta e gradual. A primeira cidade fundada na região foi Jatahy (Figura 03), por meio do Decreto Imperial nº 751, de 2 de janeiro de 1851. Localizada às margens do rio

Tibagi, a cidade de Jatahy tinha a função de servir como “ponto de apoio da maior via de penetração do estado, fazendo a ligação entre o porto de Paranaguá e a Província de Mato Grosso” (BORTOLOTTI, 2007, p. 51).

Ao contrário do que ocorreu no *Norte Pioneiro*, no *Norte Novo* a ocupação se intensificou extremamente rápido, promovendo uma transformação radical na paisagem da região. Em poucas décadas a extensa floresta de mata tropical fechada, patrimônio de valor imensurável, foi quase totalmente derrubada, cedendo espaço aos núcleos urbanos e as pequenas propriedades rurais. Este quadro de transformações foi viabilizado pela situação econômica favorável do país, que na época se encontrava no auge da cultura cafeeira. As concessões de terras por meio da venda a preços baixos, empreendidas pelo governo do Paraná também contribuíram decisivamente para a aceleração do processo de ocupação. Destas concessões, a que beneficiou a companhia inglesa Paraná Plantations Limited, posteriormente denominada Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP), atualmente chamada de Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP), foi a de maior vulto, envolvendo 515 mil alqueires de terra, dos quais aproximadamente 117 mil já haviam sido vendidos em 1943 (CARDOSO; WESTPHALEN, 1986).

Produto de um empreendimento capitalista, denominado por Steca e Flores (2002, p. 138), “colonização-dirigida”, a ocupação das terras do Norte Novo se concretizou com a participação de quatro atores distintos, ou seja, os capitalistas ingleses, o Estado, os pioneiros e os migrantes/imigrantes. Portanto, entre as particularidades que fazem da ocupação do Norte Novo um acontecimento singular se destaca o fato de esta ter sido empreendida por uma empresa privada, inicialmente de capital internacional. Deste modo, os ingleses que delinearam cuidadosamente as diretrizes do plano de ocupação territorial e o colocaram em prática foram os principais responsáveis pela definição da forma, da organização espacial e, portanto, da construção da identidade dos núcleos primitivos das cidades implantadas.

O plano dos ingleses da Companhia de Terras estabelecia a demarcação de cidades-pólo aproximadamente a cada 100 km. Três cidades na região norte, ou seja, Londrina, Maringá e Cianorte e ainda Umuarama, situada a noroeste do Estado (Figura 04), foram planejadas para serem os quatro núcleos econômicos de maior importância. A função destas cidades era abastecer a população rural e dos

patrimônios, ou centros intermediários, localdos em média a cada 15 Km, ao longo do leito ferroviário. No que se refere à distribuição espacial, o plano de ocupação previa que “ao redor das áreas urbanas se situariam cinturões verdes, isto é, uma faixa dividida em chácaras que pudessem servir para a produção de gêneros alimentícios de consumo local” (CMNP, 1977, p. 77). Segundo Mumford (1991, p. 232), o que fazia das cidades coloniais romanas na Gália auto-suficientes era justamente o fato destas possuírem a capacidade de “tirar a maior parte de seus alimentos da região circunvizinha”.



Figura 04 – Croqui da Região colonizada pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP).

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (2007).
Baseado em (BARISON, 1991, p. 155)

As diretrizes do plano referentes às características do sítio foram de indiscutível importância na seleção dos lugares para implantar tanto as cidades-polo, as intermediárias e patrimônios, quanto às áreas rurais. Yamaki (2003b, p. 4) afirma que o processo de ocupação do território tinha início com um “intenso levantamento topográfico, identificadas as bacias hidrográficas e definidas a localização das estradas nos espigões, iniciava-se a divisão das terras”. Nas áreas rurais foi adotado um padrão de parcelamento único para toda região colonizada, idêntico ao de Marialva (Figura 05), utilizado como exemplo pela CMNP (1977). Neste modelo de parcelamento as estradas vicinais e os cursos d’água se distinguiram como os principais elementos referenciais, determinando tanto a ordenação espacial como a configuração da paisagem uma vez que segundo o plano, estas deveriam ser

parceladas em “pequenos lotes de 10, 20 e 30 alqueires com frente para a estrada de acesso e fundos para o ribeirão” (CMNP, 1977, p. 79).

Portanto, na ocupação das áreas rurais pela CTNP a estrada pode ser comparada a uma espinha dorsal, uma vez que desempenha o papel de elemento estruturador, contornado por lotes contíguos em ambos os lados (Figura 05). Este modelo de disposição espacial em que o traçado da estrada se caracteriza no eixo de articulação de uma seqüência de lotes retangulares e, além disso, a área urbana é circundada por cinturões verdes de pequenas propriedades, possui grande similaridade com o modelo adotado na construção das novas cidades coloniais do Império Romano na Gália.



Figura 05 – Representações em Planta e Perspectiva do Sistema de Parcelamento das Áreas Rurais.

Fonte: Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP, 1977, p. 121-122).

Sob o ponto de vista técnico, mesmo dificultando o processo de abastecimento de água, o fato de as cidades terem sido localizadas estrategicamente nos pontos mais altos do terreno objetivava “facilitar a drenagem da água das chuvas e conseqüente salubridade” (NOGUEIRA, 2004, p. 67), evitando a proximidade de cursos d’água, onde se acumulavam insetos transmissores de doenças. Esta preocupação com a salubridade se caracteriza no princípio básico do urbanismo sanitário que surgiu na Europa, em conseqüência dos problemas urbanos resultantes do crescimento desordenado das cidades aliado a falta de higiene e saneamento e exerceu significativa influência no Brasil, especialmente no período de 1895 a 1930. Contudo, sua origem foi em Roma, na antiguidade, onde pela primeira vez códigos urbanísticos de cunho sanitário se firmaram como prática urbana, o tratado de urbanismo de Vitruvius já abordava estas questões. Por outro lado, esta opção pelos sítios mais altos para implantação das cidades também foi fundamental para a definição de suas configurações espaciais, além de se caracterizar num fator determinante para a construção e consolidação da identidade da região.

Outro elemento de expressiva importância na construção da forma e consolidação da identidade das cidades implantadas pela CTNP foi a ferrovia, pois, na época o trem era um dos meios de transporte mais utilizados. Sua influência na configuração das malhas é decorrente de seu traçado ser “o primeiro a ser realizado, pois, sua demarcação dependia da topografia, já que a rampa do leito ferroviário não poderia ultrapassar 1,8% de inclinação” (BORTOLOTTI, 2007, p. 75). Totalmente em evidência no projeto de colonização a ferrovia exerceu igualmente a função de eixo estruturador, ou seja, a espinha dorsal do projeto e atuou como elemento de integração social e econômica da região. Adquirida pela CTNP em 1928, no território paranaense a estrada de ferro se resumia ao trecho que ligava Ourinhos-SP a Cambará, no Norte Pioneiro. Sob a administração dos ingleses que a viam como um investimento lucrativo esta chegou à cidade de Jatahy em 1932 e em Londrina em 1935 (MUSILLI; ABRAMO, 2004). Paralela “a ferrovia, sempre percorrendo os divisores de água ao longo do espigão principal, a companhia implanta um eixo rodoviário, que combinado a ferrovia constituíam-se nos elementos referenciais para a definição da rede urbana” (BARNABÉ, 1989, p. 42).

Nas últimas duas décadas, entre os elementos presentes no plano de colonização da Companhia de Terras os mais estudados e discutidos foram a ferrovia que

interliga a rede hierarquizada de cidades, a população aproximada de 30.000 habitantes e os cinturões verdes que separam seus setores. Isto se deve ao fato destes trazerem à memória preceitos da Cidade Jardim, idealizada por Ebenezer Howard em 1902. Alguns autores chegaram inclusive a utilizá-los para defender a idéia de os ingleses terem elaborado seu plano nos moldes da teoria de Howard. Contudo neste caso a idéia não possui arcabouço de sustentação visto que dificilmente se aplicaria a um projeto desenvolvido por capitalistas, que visam unicamente o lucro. Deste modo, conforme afirma Rosaneli (2003, p. 201), “muito além de se vincular à criação de um cinturão verde, que transmitiria qualidade ao traçado das cidades, a lógica de tal proposta foi outra”, ou seja, a possibilidade do lucro resultante de um posterior parcelamento destas áreas verdes. Além disso, é importante lembrar que não há referências documentais que confirmem esta idéia, nem da própria Companhia de Terras que “não menciona nas suas propagandas, o termo Cidade Jardim” (YAMAKI, 2003a, p. 4).

Assim como no período em que o Paraná estava sob o domínio espanhol, no projeto da CTNP a presença de primitivos caminhos também foi importante de tal forma que “na elaboração dos planos de implantação das cidades foram considerados os elementos pré-existentes para referenciar o traçado das vias e a localização dos equipamentos urbanos, como caminhos e estradas” (BORTOLOTTI, 2007, p. 75). Portanto, na colonização do *Norte Novo*, articulados com os elementos naturais e os materiais disponíveis, os elementos construídos, sobretudo os primitivos caminhos, as malhas urbanas projetadas pela CTNP, a ferrovia e a arquitetura, também exerceram expressiva influência na organização espacial e na forma das cidades.

Malha Urbana de Londrina

Londrina, a primeira cidade a ser implantada pela CTNP, está localizada estrategicamente na parte norte do Estado do Paraná, entre 23°08'47” e 23°55'46” de Latitude Sul e entre 50°52'23” e 51°19'11” a Oeste de Greenwich” (LONDRINA, 2002, p. 7). Apesar de ter sido emancipada à categoria de Município no dia 10 de dezembro de 1934, pelo Decreto Estadual nº 2.519 (CMNP, 1977, p. 73), a sua

História realmente começou em 21 de novembro de 1929, com a chegada da primeira caravana da Companhia de Terras num local denominado Patrimônio Três Bocas, onde foi definido o Marco Zero da cidade. Neste ponto deu-se início a derrubada de 10 alqueires da densa floresta, abrindo a primeira clareira para a construção das casas que dariam origem a cidade (NOGUEIRA, 2004). Deste modo começou a destruição do primeiro patrimônio de Londrina, a mata nativa que cobria todo seu território.

Localizado em propriedade privada inteiramente cercada, além de inacessível e totalmente esquecido, o Marco Zero é desconhecido da maioria significativa da população. O monumento comemorativo do cinqüentenário do Município, ali instalado, único vestígio da existência do Marco Zero, dificilmente é percebido pelos transeuntes, e as inscrições de sua placa que têm início com a frase “Toda cidade tem seu berço ou deveria ter. Este é o berço de Londrina” (Figura 06), não são legíveis da calçada, além dos limites da cerca de arame.



Figura 06 – Marco Zero do Município de Londrina.
Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

A planta do núcleo primitivo de Londrina (Figura 07) que foi projetada por Alexandre Rasgulaeff em 1932 é de aparente simplicidade estrutural. Nela predomina a rigidez da malha de traçado ortogonal, ou tabuleiro de xadrez, que é composta por quadras de aproximadamente 105 x 115 metros, definidas por uma rede viária formada por

avenidas e ruas de respectivamente 24 e 16 metros de largura, originalmente previstas com 30 e 24 metros. Esta opção dos colonizadores ingleses por reduzir as larguras das avenidas e ruas de Londrina gerou um grave problema em sua na rede viária, ao tomá-la incapaz de atender a exigência da crescente demanda. O traçado ortogonal adotado na malha urbana de Londrina não se caracteriza em inovação, visto que, esta forma de parcelamento já era utilizada nos primórdios da história da cidade, ou seja, nas cidades coloniais planejadas da antiguidade clássica. Assim como o traçado, a hierarquização da estrutura viária por meio do dimensionamento de ruas e avenidas, também se caracteriza numa herança grega. Esta foi prevista no plano de reconstrução da cidade de Mileto, aproximadamente em 479 a.C.

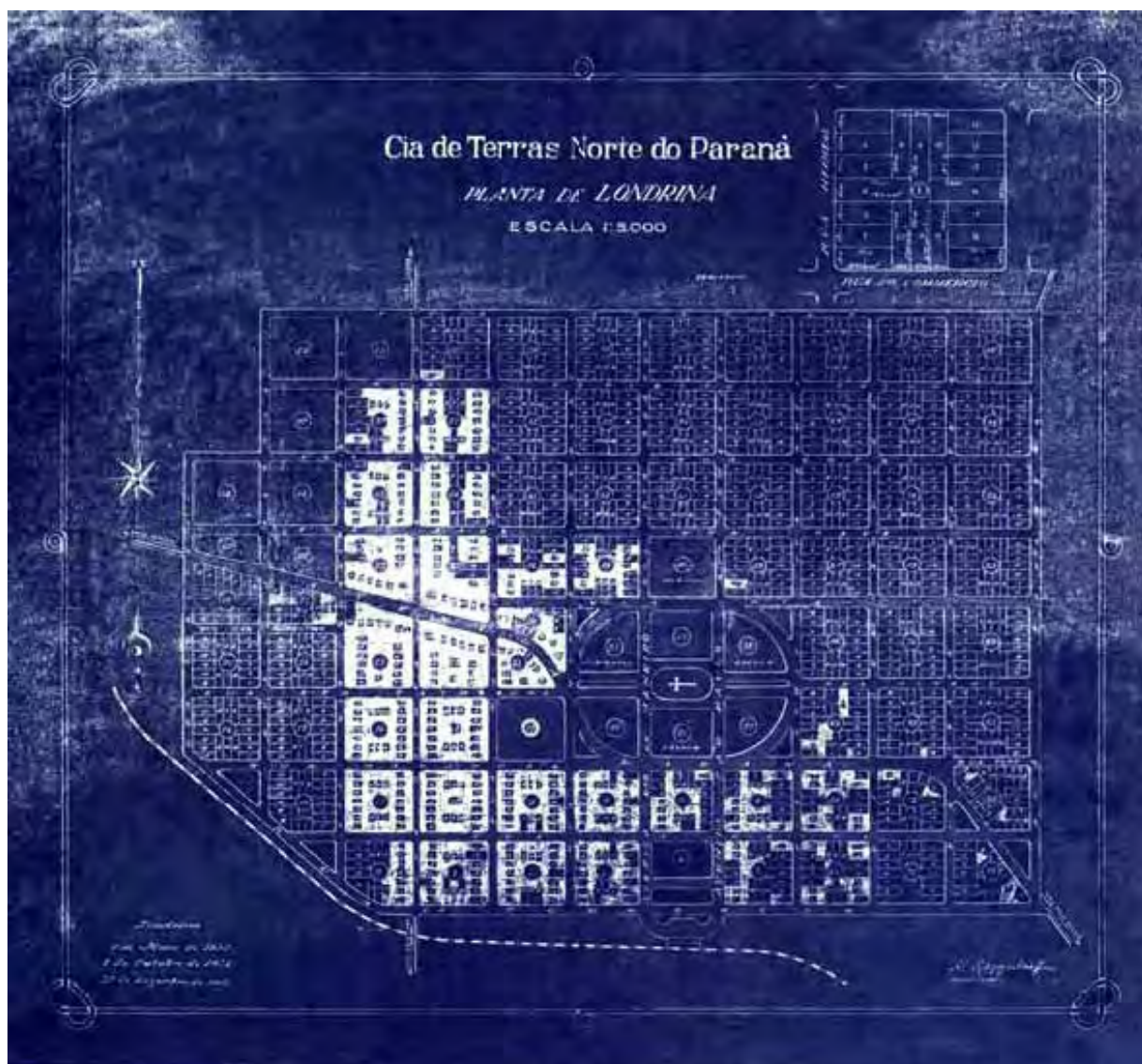


Figura 07 – “Planta Azul”: Primeira Planta da Malha Urbana de Londrina projetada por Alexandre Rasgulaeff (1932)

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Londrina

No plano bidimensional a regularidade e simetria da malha ortogonal são quebradas no desenho de uma forma elíptica, situada no centro da planta e nos traçados dos primitivos leitos da Ferrovia e Rodovia, formando duas diagonais e uma série de pequenas travessas e becos de dimensões variadas (Figuras 07). Todavia, a verdadeira quebra da simetria, e a conseqüente perda da harmonia do conjunto, são resultantes do fato de se ignorar as características do relevo, impondo-lhe um ordenamento artificial. Esta se manifesta no plano tridimensional, em meio a outros, na declividade acentuada de parte de suas vias (Figura 08), o que compromete a fluidez do trânsito e dificulta o percurso dos pedestres.



Figura 08 – Avenida São Paulo: Declividade Acentuada.
Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2003).

Da urbanística romana que igualmente se utilizava do traçado ortogonal, sobretudo nas colônias, Londrina herdou o posicionamento do traçado das ruas de acordo com os pontos cardeais, formando dois eixos, norte-sul e leste-oeste. No sentido leste-oeste, onde se encontram os eixos de penetração: a Ferrovia e a Rodovia, houve o aproveitamento do relevo somente na locação dos antigos leitos da rodovia, atuais Avenidas Paraná e Celso Garcia Cid e da via férrea, atual Avenida Leste Oeste. Esta disposição leste-oeste dos eixos de comunicação reflete a sua posição de sítio urbano na região, estrategicamente implantado visando à expansão das áreas produtoras de matéria-prima destinadas à exportação, se sustentar na direção interior-produtor e litoral-exportador.

No eixo norte-sul, as curvas de nível foram totalmente ignoradas, contudo este se destaca na malha e na paisagem pela implantação estratégica da arquitetura,

serviços essenciais e áreas verdes (Figuras 09 e 10). Isto é, o sítio foi utilizado para nortear a configuração do centro primitivo da cidade, hierarquizando a acessibilidade em relação aos seus equipamentos urbanos, seus valores culturais e sociais. Tanto o traçado ortogonal implantado conforme os pontos cardeais, como a localização privilegiada dos espaços públicos de Londrina fazem referência a um dos mais significativos exemplares da aplicação incondicional dos paradigmas da urbanística romana em seu momento de ápice, a cidade de Timgad, colônia construída na Argélia, aproximadamente no ano 100 d.C..

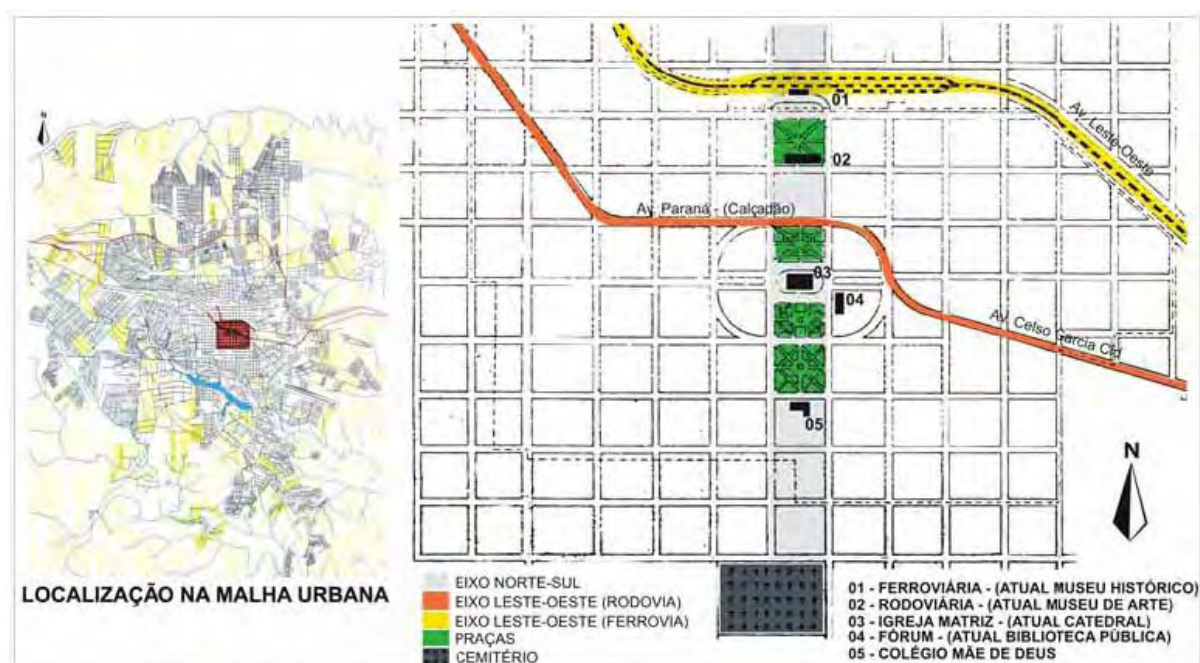


Figura 09 – Esquema dos Eixos Estruturadores da Malha Urbana de Londrina

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (2007)

Assim como nas cidades romanas, em Londrina o ponto de intersecção dos eixos também se dava no centro da vida urbana, no local de encontro e permanência da população, de grande valor para a consolidação das relações sociais, a diferença é que no caso de Londrina a intersecção ocorre em dois pontos. O primeiro está localizado na porção central do núcleo primitivo, no ponto mais alto do terreno onde está situada a Catedral, local em que o leito da antiga rodovia tangencia a elipse central. Por sua vez, o segundo ponto de intersecção está localizado no cruzamento do antigo leito da ferrovia com a Praça Rocha Pombo, ao norte da estação ferroviária, atual Museu Histórico, e ao sul da estação rodoviária atual Museu de Arte (Figuras 09 e 10).

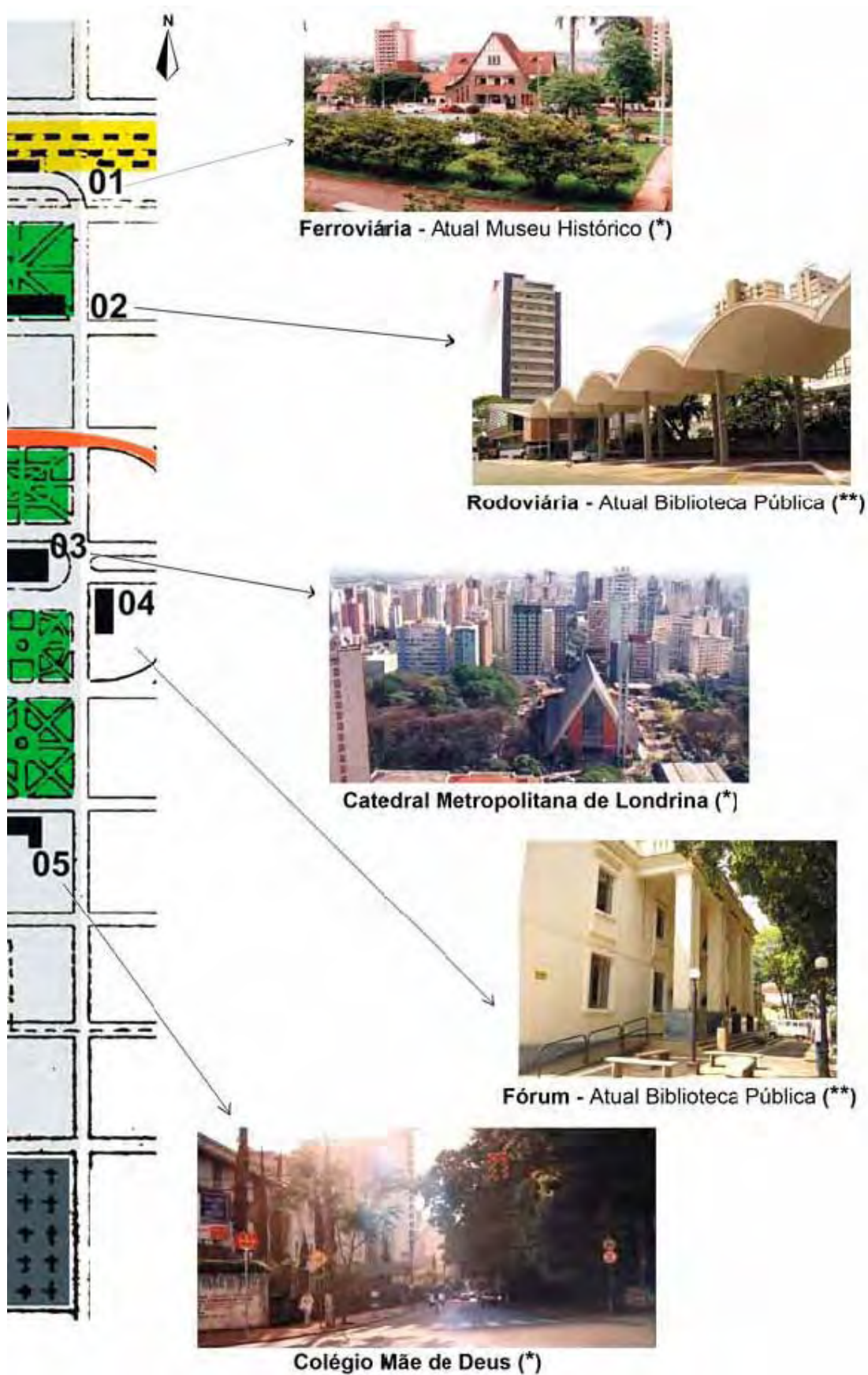


Figura 10 – Localização Estratégica da Arquitetura no Eixo Norte-Sul.

Fotos: (*) Cléia Rubia de Andrade Castro (2002); (**) Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007).

Preceitos reguladores da urbanística Renascentista também são identificados na organização espacial de Londrina, especialmente no seu eixo norte-sul, onde a arquitetura se destaca como um dos principais artefatos estruturadores da forma e da paisagem, tanto por sua localização estratégica como por seus atributos estéticos. A composição entre os elementos do meio natural e do construído também característica do período renascentista, momento em que os espaços verdes foram incorporados à paisagem urbana, se faz através do posicionamento dos edifícios detentores de valor e significação social, política e/ou religiosa entre praças e áreas verdes (Figura 10). Isto ocorre principalmente com a Catedral Metropolitana, localizada entre a Praça Marechal Floriano e o Bosque (Figura 11), que tem seu caráter monumental valorizado por fechar um eixo de perspectiva. Esta região também se destaca do entorno pelo equilíbrio e harmonia entre os volumes edificadas e a vegetação sugerindo a integração homem/natureza e contribuindo para a formação de um micro-clima favorável à apropriação e uso.



Figura 11 – Localização Estratégica da Igreja e o Quarteirão como Elemento Morfológico de Organização Espacial.

Fonte: Google Earth (2007)

Além da localização estratégica da catedral, igualmente presente na urbanística renascentista e medieval, Londrina herdou outras particularidades da cidade medieval. Entre estas particularidades, se destaca um atributo característico das áreas mais antigas do centro, ou seja, o quarteirão atuando igualmente, como um

elemento morfológico de organização do tecido urbano e fronteira entre o público e o privado em decorrência da locação dos edifícios nos limites das quadras (Figura 12). Este tipo de conformação onde os edifícios são locados na linha da calçada, sem recuos laterais ou frontais, é característica da época em que se iniciou a ocupação da malha urbana. Isto permitia a conservação de peculiaridades do modo de vida rural na cidade, ou seja, o cultivo de frutas, verduras e legumes, e a criação de animais domésticos na parte interior do lote. Por outro lado, além da total falta de recuos na área central a taxa de ocupação chega a 100,00% do lote nas partes térreas e nos primeiros pavimentos das áreas comerciais (Figura 12).



Figura 12 – Quarteirão como Elemento Morfológico de Organização do Tecido Urbano e fronteira entre o Público e o Privado.
Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002).

Até os dias atuais os eixos desempenham importante papel na organização espacial de Londrina, contudo, ao mesmo tempo estes continuam sendo responsáveis pela segregação do espaço, sobretudo o eixo ferroviário. Até os anos 70 a cidade pouco se expandiu na direção norte, pois o antigo leito da ferrovia atuou como uma barreira física, impondo dificuldades a sua transposição. Atualmente, enquanto o antigo leito da rodovia se encontra completamente incorporado à rede viária, o da ferrovia continua atuando como uma barreira, apesar de passadas aproximadamente três décadas da implantação da Avenida Leste Oeste, a tendência de desenvolvimento na região ainda é tímida.

Outra característica que coloca em evidência a singularidade do entorno da Avenida Leste-Oeste é que em consequência da quebra na simetria da malha, tanto o macro como o micro parcelamento foram estruturados em função das vias, resultando em quadras e lotes de formatos irregulares, parte deles com topografia acentuada. Isto influenciou diretamente na tipologia da arquitetura edificada nestes lotes, que acaba se destacando no contexto por quebrar a monotonia e a homogeneidade da paisagem, gerando percursos ricos em efeitos visuais. Além disso, ao contrário de todo o perímetro do núcleo primitivo onde é inegável a predominância dos espaços utilizados, ao redor da Avenida Leste-Oeste acontece uma inversão nesta relação, ou seja, existe significativa quantidade de lotes vazios, sobretudo nos locais onde a ocupação é dificultada pela topografia acentuada e/ou a forma dos lotes.

A análise da configuração espacial do quadrilátero central de Londrina, ou seja, a área equivalente a malha projetada pela CTNP e parte de seu entorno imediato (Figura 13), a partir de suas formas de apropriação e uso resultou na identificação de alguns de seus subespaços, bem como de diferentes momentos do processo que rege a dinâmica das áreas centrais e as fragmenta. Em meio a outros, se destacam quatro tipos de subespaços, isto é, as áreas de alta densidade residencial, mista e comercial e também as degradadas.

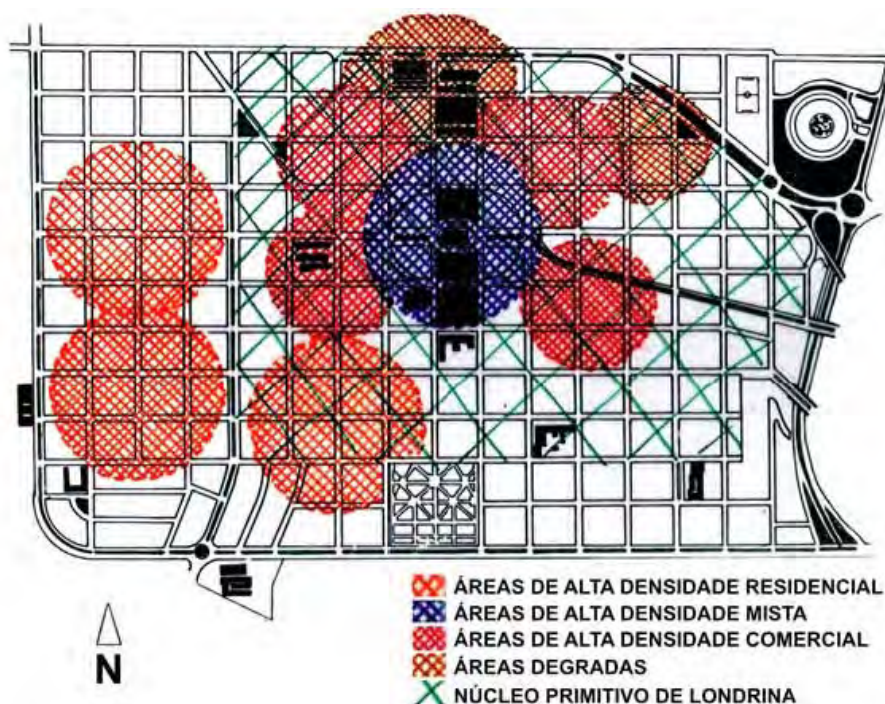


Figura 13 – Principais Subespaços identificados na Região Central de Londrina na última década.

Fonte: Castro, Cléia Rubia de Andrade (1998-2007)

No setor analisado, as áreas mais valorizadas são as de alta densidade residencial, situadas entre as avenidas Higienópolis e Juscelino Kubitschek. Em suas ruas densamente arborizadas, os antigos casarões vêm sendo substituídos por edifícios de em média vinte pavimentos. Sua presença de amplo destaque na paisagem vem transformando radicalmente a região, principalmente no que se refere à volumetria e densidade (Figura 14), e, contribuído para o aparecimento de um tipo de comércio diferenciado, apropriado ao atendimento da demanda do local. Em meio a outros, destacam-se as boutiques, vídeos-locadora, academias de ginástica, lojas de decoração e restaurantes.



Figura 14 – Áreas de Alta Densidade Residencial entre as avenidas Higienópolis e Juscelino Kubitschek

Fotos: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002).

A Avenida Higienópolis, limite entre este subespaço e os demais, é um dos principais elementos estruturadores da malha urbana da cidade. Consolidou-se como uma reprodução da Avenida Paulista, ou seja, foi o cenário para a construção das mansões pertencentes aos barões do café. Nas últimas décadas vem passando por profundas transformações. Seguindo o processo habitual da dinâmica urbana, num primeiro momento as residências são adaptadas para o uso comercial (Figura 15), de entretenimento ou prestação de serviços.



Figura 15 – Residência da Avenida Higienópolis Adaptada ao Comércio
Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002).

Num segundo momento, as edificações acabam sendo demolidas para dar lugar aos edifícios. Um dos episódios mais recentes de demolição na Avenida Higienópolis foi a residência de propriedade de Victor Larionoff, construída em 1944. Seu alto poder imagético era resultante da associação dos atributos ecléticos da arquitetura com a presença dos “gnomos” no jardim. Após a demolição restou no terreno baldio somente um criativo protesto (Figura 16).



Figura 16 – Residência na Avenida Higienópolis: Propriedade de Victor Larionoff (1944); Terreno Baldio após a Demolição.

Fotos: Acervo: Museu Histórico de Londrina; Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

As marcas das transformações da Avenida Higienópolis contam a história de Londrina uma vez que em sua estrutura e paisagem estão registrados os contrastes radicais, resultantes da coexistência de elementos morfológicos de diversos estágios de desenvolvimento tecnológico e cultural (Figura 17).



Figura 17 – Coexistência de Tipologias Arquitetônicas Diferenciadas na Avenida Higienópolis

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2005).

Já as demais áreas adensadas do setor, onde predominam os usos comerciais, misto e residencial de padrão médio (Figura 18), se caracterizam pelo constante fluxo de pessoas e veículos durante o dia, que é intensificado pela localização de grandes escolas nas vias principais. Como nas áreas adensadas de alto padrão, durante a noite esta se torna uma região deserta devido à falta de atividades atrativas, sendo evitada pelos pedestres em função da insegurança gerada pela penumbra resultante da densa arborização.



Figura 18 – Áreas de Alta Densidade Residencial e Mista de Padrão Médio
Fotos: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002).

Nas áreas da região estudada onde predominam as construções térreas ou de até três pavimentos. As edificações caracterizam-se por suas tipologias variadas, representando diversas épocas e, em sua maioria de médio e baixo padrão. Nas vias principais, onde se localiza um tipo de comércio destinado ao consumo popular a poluição visual é intensa e a vegetação quase nenhuma (Figura 19). Como nas áreas adensadas citadas acima, o fluxo de veículos e pessoas também é intenso durante o dia e à noite, é quase inexistente. Nas vias secundárias, onde o uso predominante é o residencial tem-se como agravante para falta de atividade noturna a penumbra resultante da vegetação de grande porte que cobre a iluminação.



Figura 19 – Poluição Visual nas Áreas de Alta Densidade destinadas ao Consumo Popular

Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002)

Sem recuos frontais, estão no limite do alinhamento predial permitido para as zonas comerciais, que exigem recuos somente após o 1º pavimento. Portanto, no que se refere ao uso do solo esta consiste numa área saturada, onde os espaços livres são em geral, as vias de circulação e os recuos mínimos exigidos na Lei de Zoneamento. A alta taxa de ocupação, desproporcional a de espaços abertos como praças e áreas verdes, compromete o cultivo da sociabilidade, contribuindo cada vez mais para que o espaço público deixe de ser utilizado para o encontro, lazer e permanência para se transformar no espaço da circulação.

Projetada para uma população de 30.000 habitantes, Londrina superou todas as expectativas de desenvolvimento, contando agora, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com 497.833 habitantes. Primeiramente a cidade viveu um acelerado processo de crescimento impulsionado pelo cultivo do

café que, na época da crise, foi substituído por outras culturas e um pequeno incentivo à indústria. Nas últimas décadas, o comércio e a prestação de serviços vêm transformando a cidade num importante pólo regional do setor terciário. Analisando seu processo de crescimento a partir da expansão da malha urbana, verifica-se que a ocupação do território se deu de maneira semelhante a da cidade de São Paulo, que também foi demarcada no ponto mais alto do terreno. Assim como em São Paulo, por um lado, os obstáculos naturais “favoreceram o nascimento de verdadeiros tentáculos ao longo das antigas vias de comunicação estabelecidas nas cristas das montanhas, de outro, favoreceram a criação de núcleos dispersos mais ou menos autônomos” (BRUAND, 1981, p. 327).



Figura 20 – Início da ocupação da Zona Norte, na Década de 80 e Vista da Zona Norte em 2007.

Fotos: Oswaldo Leite (Acervo: Secretaria de Planejamento de Londrina); Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)

Uma prática que se tornou comum foi a implantação de conjuntos habitacionais para a população de baixa renda em regiões periféricas distantes (Figura 20), gerando grandes vazios no tecido urbano e beneficiando os especuladores que adquiriam grandes áreas rurais a preços irrisórios e as revendiam após loteadas como urbanas e valorizadas com a implantação de infra-estrutura e saneamento. Em Londrina, a Zona Norte que é popularmente conhecida como “*Cinco Conjuntos*”, se transformou numa “cidade dentro da cidade”, com vida própria e praticamente independente da região central. Análogo ao que aconteceu em Londrina (Figura 21), o produto deste processo de crescimento na capital paulista é descrito por Bruand (1981, p. 327), como uma malha composta “de uma série de tabuleiros de xadrez, mais ou menos autônomos, arbitrariamente justapostos ou separados por longos vazios”.

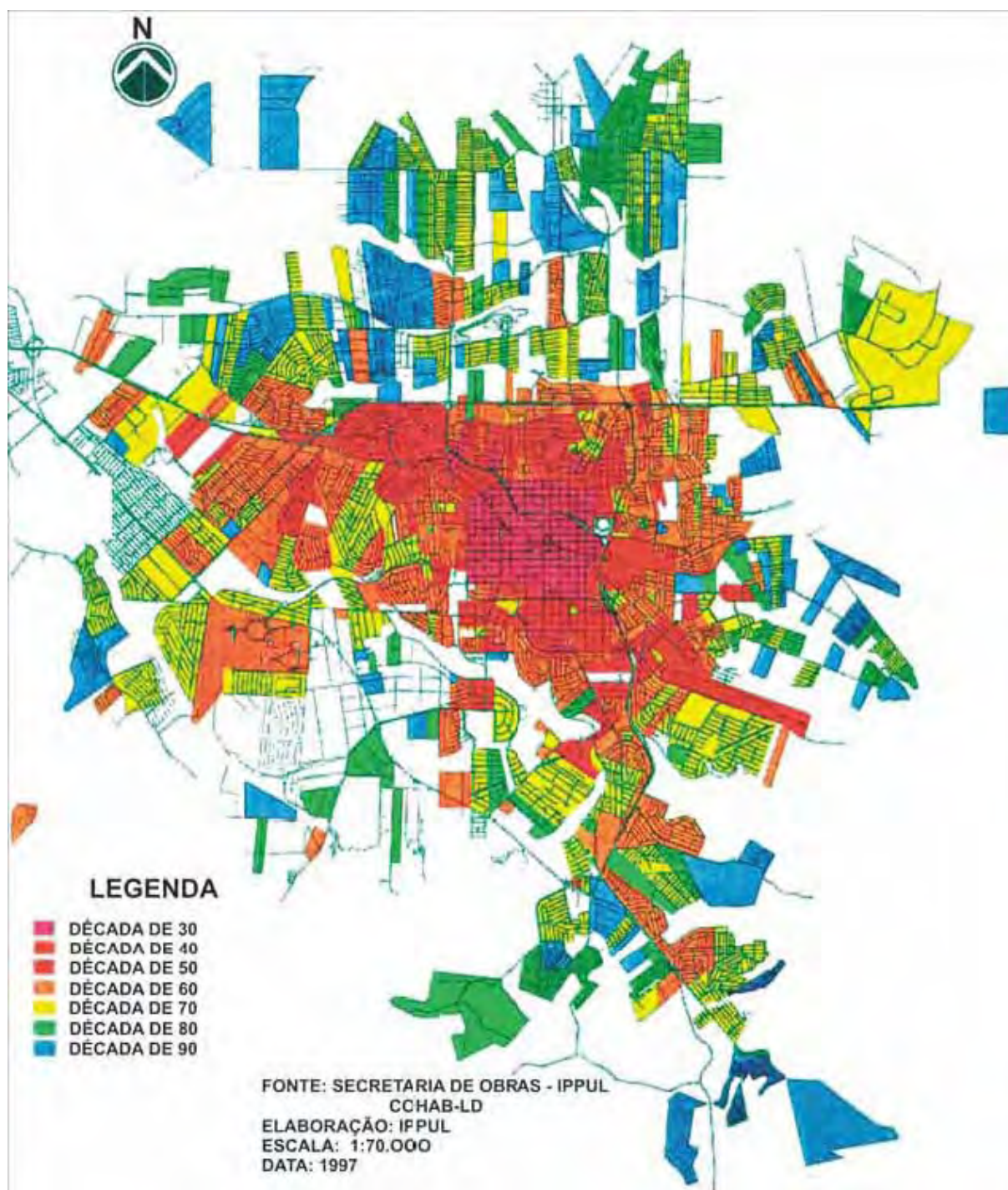


Figura 21 – Evolução Urbana de Londrina por Década
 Fonte: Londrina (1997)

O crescimento desordenado somado às mudanças nas formas de apropriação e uso do espaço urbano gerou mudanças radicais na configuração espacial e organização morfológica de Londrina, sendo responsável pelo aumento de sua complexidade estrutural (Figura 21). A tentativa inicial por dar continuidade ao traçado da malha do quadrilátero central, que ainda hoje mantém as linhas básicas do projeto original da CTNP foi inviabilizada, entre outros, pelo relevo e a estrutura hidrográfica do sítio.



Figura 22 – Carregamento do Sistema Viário na Região Central de Londrina.
Fonte: Londrina (1997)

Outro legado da cidade medieval para Londrina é grande convergência de atividades para a região central que, enraizada no cotidiano da cidade acabou por gerar uma série de problemas estruturais como a saturação da rede viária (Figura 22) e dos sistemas de infra-estrutura, além de contribuir para o aparecimento de vários pontos de conflito principalmente nos horários de pico. Isto se deu porque, ao contrário do

traçado radiocêntrico, a malha ortogonal não foi planejada para atrair para si as atividades cotidianas.

Pode-se atribuir principalmente a três Leis municipais, parcela significativa da responsabilidade pela configuração espacial que a cidade possui atualmente a Lei nº 133/51, a Lei nº 1.444/68 e a Lei nº 3.706/84. No entanto foi na década de 40 que se iniciou a atuação efetiva do Poder Público nas formas de apropriação e uso do espaço de Londrina, gerando profundas modificações na paisagem. Inicialmente, como na Inglaterra, foram criados alguns instrumentos legais para disciplinar as práticas construtivas. Entre estes, o “Decreto Lei nº 93, aprovado em 12 de outubro de 1943, passou a exigir que todas as construções que ocupassem o alinhamento predial deveriam ser de alvenaria de tijolos cerâmicos com dois pavimentos, não permitindo edificações em madeira com um só pavimento” (BORTOLOTTI, 2007, P. 91), dando início ao processo de verticalização na cidade. Outros instrumentos foram criados para regular as questões que diziam respeito à higiene e saneamento, infra-estrutura urbana e meio ambiente, sobretudo dos fundos de vale.

A primeira delas a Lei nº 133, de 07 de dezembro de 1951 (LONDRINA, 1951), por meio de uma série de normas técnicas e muitas especificações, tinha como objetivo disciplinar o crescimento da cidade. Esta Lei foi responsável pelas características do parcelamento e ocupação do solo na cidade e, portanto, em muito contribuiu para definição das bases do traçado e da estrutura urbana atual. A Lei nº 133/51, que foi elaborada pelo ex-prefeito de São Paulo, Francisco Prestes Maia, se caracterizou num instrumento revolucionário para a época. Mesmo com a polêmica em relação a algumas de suas diretrizes, esta foi utilizada como modelo para Legislação Federal de loteamentos implantada em 19 de dezembro de 1979, ou seja, a Lei nº 6.766/79.

O segundo dispositivo legal a atuar diretamente no processo de consolidação da malha urbana de Londrina foi seu primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, aprovado pela Lei nº 1.444, de 31 de dezembro de 1968 (LONDRINA, 1968), uma vez que até 1998, era justamente com base em suas diretrizes que o Município vinha crescendo. As especificações deste Plano Diretor dão ênfase, sobretudo ao uso do solo (Figura 23), determinando que as zonas industriais formassem um eixo ao longo da Rodovia principal, se estabelecendo ao norte. Especificou ainda que ao longo do antigo canal rodoviário de penetração, ou seja, a

Avenida Paraná e seus prolongamentos, estaria localizado um eixo comercial e, entre os eixos industrial e comercial se consolidaria a zona residencial. Em termos estruturais, ainda se mantém a ordem estabelecida pelo Plano Diretor de 1968.



Figura 23 – Esquema Básico do Plano Diretor de Londrina (1968).
 Fonte: Londrina (1968, p. 19)

No entanto, já é evidente a tendência à descentralização de atividades, sobretudo dos eixos comerciais e do industrial. Contudo, esta tendência à descentralização ainda se manifesta timidamente, ou seja, a região central mantém seu poder de atração, uma vez que, apesar de terem extrapolado os eixos, estas atividades ainda se concentram nas proximidades, exceto por alguns pontos, dispersos pelo tecido urbano. Isto justifica o fato de os maiores problemas resultantes da configuração da malha urbana da região central de Londrina ainda estarem relacionados à saturação de sua estrutura viária.

O estudo da Legislação Municipal mostrou que o terceiro principal instrumento que determinou os parâmetros da configuração urbana de Londrina, foi sua Lei de Zoneamento de 1984, ou seja, a Lei nº 3.706, de 16 de julho (LONDRINA, 1984). Por outro lado, a Lei nº 3.706/84 também se destacou como um caso crítico de desorganização, pois vinha sofrendo sucessivas modificações de conteúdo e/ou alterações de redação desde sua promulgação. Até o início de janeiro de 1996 um total de 208 Leis aprovadas pela Câmara de Vereadores e Sancionadas pelos Prefeitos em gestão neste período, modificava e/ou complementava seu texto

(CASTRO, 1996). Apesar disso, porcentagem significativa destas alterações e/ou modificações aprovadas não eram respeitadas já que não se fazia sua inclusão no texto da Lei, atualizando sua redação. Ao contrário, estas eram colocadas em anexo e mesmo uma leitura global do texto era insuficiente para o seu entendimento. Outro agravante da situação foi o fato de algumas destas Leis terem sido aprovadas mesmo com o parecer contrário da Comissão de Zoneamento, que foi criada justamente para avaliar seus possíveis impactos no ambiente urbano. Isto evidencia as dificuldades que o Poder Público de Londrina vinha enfrentando para a organização e tratamento das questões urbanas.

Este quadro começou a sofrer alterações somente em 27 de julho de 1993 quando, por meio da Lei nº 5.495, foi criado o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL), com o objetivo prioritário de “elaborar e monitorar a implantação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano” do Município (LONDRINA, 1993, p. 1). A partir de então, toda a legislação urbanística da cidade passou a ser objeto de estudo e reformulação. Em dezembro de 1995 o IPPUL encaminhou para a discussão na Câmara Municipal o Projeto do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Londrina (LONDRINA, 1995), aprovado em 1998.

A atual Lei do Plano Diretor, ou seja, a Lei nº 7.482, promulgada em 20 de julho de 1998, determina que entre as metas a serem atingidas nos próximos dez anos, haja a implementação de Planos e Ações em relação a, “expansão e adequação viária; desenvolvimento industrial; habitação e saúde; educação, cultura e esportes; valorização histórica, paisagística e cultural; turismo; qualificação do espaço urbano; valorização da cidadania; ambiente e, transporte coletivo” (LONDRINA, 1998a, p. 1).

Além disso, a Lei nº 7.482/98 representou um grande avanço no sentido de inibir a especulação e proteger o meio ambiente, disciplinando as sucessivas alterações na Lei de Zoneamento, comumente prejudiciais à harmonia do conjunto. Em outras palavras, seu “Artigo 21” determina que “os projetos de leis que visem alterar o perímetro urbano e a delimitação ou as características das zonas definidas na Lei do Uso e da Ocupação do Solo deverão ser fundamentados e precedidos de Relatório de Impacto Ambiental Urbano” (LONDRINA, 1998b, p. 3). O Relatório de Impacto Ambiental Urbano (RIAU) pode ser caracterizado como uma adequação às necessidades da produção do espaço intra-urbano, de uma prática já instituída pela

Política Nacional do Meio Ambiente, o instrumento denominado Avaliação de Impacto Ambiental (AIA), que foi regulamentado pela Resolução 01/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Além de sua grande importância como instrumento normativo e disciplinador e protetor dos recursos naturais, a determinação a respeito do RIAU se destacou pela polêmica que desencadeou. Isto é, menos de três meses após ter entrado em vigor sua viabilidade já era contestada pelos especuladores e, sobretudo pelo Legislativo que em vão tentou revogar sua obrigatoriedade por meio do Projeto de Lei nº 374/98.

Arquitetura e Paisagem de Londrina

Apesar de sua curta existência de setenta e três anos, Londrina possui em seu conjunto urbano um rico e diversificado acervo patrimonial. Nele podem ser reconhecidas diversas formas de uso e apropriação do solo e de conceber a arquitetura, bem como, vestígios de várias temporalidades da história da cidade e os principais traços culturais de sua população. Contudo, verifica-se que em termos de configuração espacial a cidade do passado exerceu pouca influência sobre a cidade do presente, pois as transformações na paisagem foram radicais, marcadas por um processo de crescimento superior ao que a estrutura da malha inicial poderia suportar. Conseqüentemente, a alta densidade provoca grandes transtornos na região central e imediações (Figura 24), enquanto a área rural tem seu crescimento quase estagnado, em certos casos verifica-se a redução da população de Distritos ou Municípios vizinhos.



Figura 24 – Vistas Parciais da cidade de Londrina em 1934 e 2000.
Fotos: Acervo: Museu Histórico de Londrina; Cléia Rubia de Andrade Castro (2002)

Assim começou a História de Londrina, com o homem procurando mostrar o seu domínio sobre a natureza e a mata nativa se curvando a força do machado...



Figura 25 – Derrubada da Mata: O Tronco da Figueira (1937).

Foto: José Juliani (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

De aparência precária e utilitária, as primeiras habitações foram edificadas em palmito e/ou madeira, material abundante no local.



Figura 26 – Primeiras Habitações de Londrina: Rancho de Palmito e Casa Rudimentar em Madeira.

Fotos: Theodor Preising (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

Deste modo, a paisagem ancestral de Londrina mostra em primeiro plano a extermínio da Floresta, transformada no conjunto homogêneo de edificações que davam forma ao núcleo primitivo, bem como a valorização de um de seus maiores símbolos, com a locação da Igreja no ponto mais alto do Terreno.



Figura 27 – Paisagem de Londrina na Década de 30
Foto: José Juliani (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

A inauguração da primeira igreja de Londrina no dia 19 de agosto de 1934, onde atualmente se encontra a Catedral Metropolitana e, a imagem de sua réplica, inaugurada em 09 de dezembro de 1997, na Universidade Estadual de Londrina, na proporção de dois terços do tamanho original.



Figura 28 – Inauguração da Primeira Igreja de Londrina (1934) e Réplica da Primeira Igreja de Londrina na UEL.
Fotos: José Juliani (1934); Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

Residência da “Família Gomes, construída em 1945, deslocada da Rua Goiás, 1544 para o Campus da UEL, Projeto do IPAC/APC e execução Prefeitura do Campus em 1996” (ZANI, 2005, p. 190).



Figura 29 – Arquitetura Vernacular: Sede do IPAC – Inventário e Proteção do Acervo Cultural de Londrina (UEL).

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 30 – Arquitetura Vernacular: Casa Japonesa

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

Assim como ocorreu na cidade do século XIX sob a influência da Revolução Industrial, em Londrina, a fábrica foi o primeiro elemento a ser incorporado na paisagem urbana a sobressair-se no conjunto por seu volume e tipologia. Construído em 1936, dois anos após a emancipação de Londrina a categoria de Município, o antigo complexo industrial de escritórios e barracões para armazenamento e beneficiamento de café, algodão e arroz, de propriedade do imigrante japonês Soiti Taruma, se localizava as margens da ferrovia na quadra 106, entre as ruas Paraíba, Mossoró e Maragogipe. Uma parte dos barracões do complexo foi construída em madeira e a outra em alvenaria, alguns deles ainda existem. Contudo, em consequência da perda de função, o barracão originalmente edificado como tulha para o armazenamento de café (Figura 31), foi durante um período aproveitado como cortiço. Demolido em 1985, poucos meses após ser inventariado, o barracão construído em madeira era rico pela tipologia do repertório arquitetônico e detalhes de ornamentação.



Figura 31 – Croqui da Máquina de Café de Propriedade de Soiti Taruma.
Fonte: Maria Bernadete Barison (1985).

No ano seguinte, isto é, em 1937, nas imediações do complexo industrial de Soiti Taruma, foram construídos os galpões de propriedade da família Sahão (Figura 32).

Sua localização as margens da ferrovia para facilitar a chegada da matéria prima e ao mesmo tempo o escoamento da produção, atrelava desde então o desenvolvimento urbano à evolução dos meios de transporte. Edificados em “tijolos maciços, trazidos de São Paulo, representam um avanço em termos arquitetônicos para as construções do gênero na época, na maioria em madeira serrada” (CASTELNOU, 2002a, p. 173). Com a perda da função, em sua maioria se encontram fechados, constituindo um amplo “*brownfield*” na periferia da área central, originalmente o núcleo primitivo de Londrina.

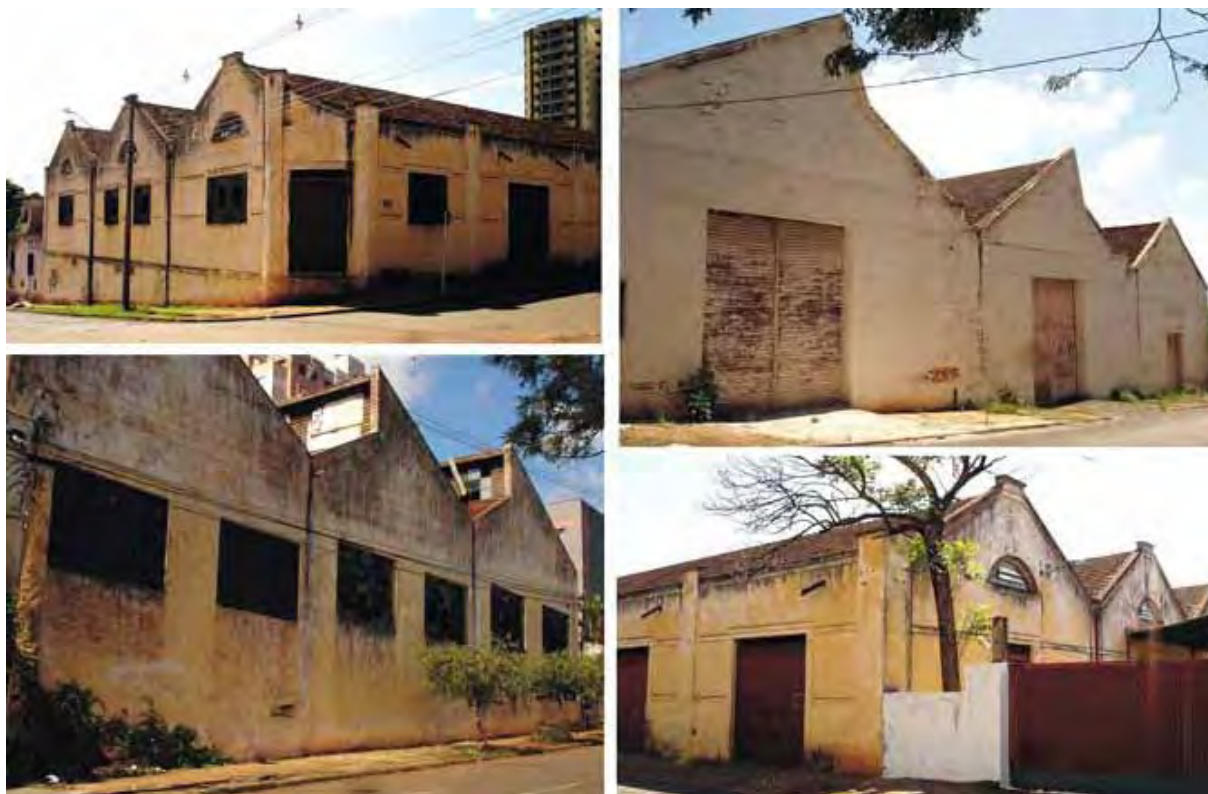


Figura 32 – “Brownfield”: Antigos Galpões Industriais da Família Sahão.
Fotos: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

Contudo, assim como ocorreu em São Paulo, em Londrina existe a tendência no sentido de recuperar a vitalidade de antigos galpões industriais em estado de deterioração atribuindo-lhes a função de entretenimento, tanto que dois destes galpões (Figura 33) foram revitalizados respectivamente como boate e restaurante, atraindo outros empreendimentos e movimento noturno para o local. Gerando significativo impacto na paisagem, também começam a ser construídos os primeiros edifícios acima de dez pavimentos. Isto mostra que a região é característica pelo contraste entre o monumental e os tipos síntese.



Figura 33 – Barracões Revitalizados: Empório Guimarães (boate) e Estação Norte (pizza – bar).

Fotos: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)

A partir de meados da década de 30 novos modelos tipológicos de arquitetura foram sucessivamente incorporados ao conjunto.



Figura 34 – Primeira Residência em Alvenaria na Avenida Higienópolis, Propriedade de Victor Larionoff (1936)

Foto: José Juliani (Acervo: Museu Histórico de Londrina)



Figura 35 – Arquitetura Eclética: Residência de David Dequech (1937)
Foto: José Juliani (Acervo: Museu Histórico de Londrina)



Figura 36 – Instituto Mãe de Deus, atual Colégio Mãe de Deus (1938)
Foto: José Juliani (Acervo: Museu Histórico de Londrina)



Figura 37 – Arquitetura de influência Alemã: Santa Casa de Londrina (1944)
Foto: (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

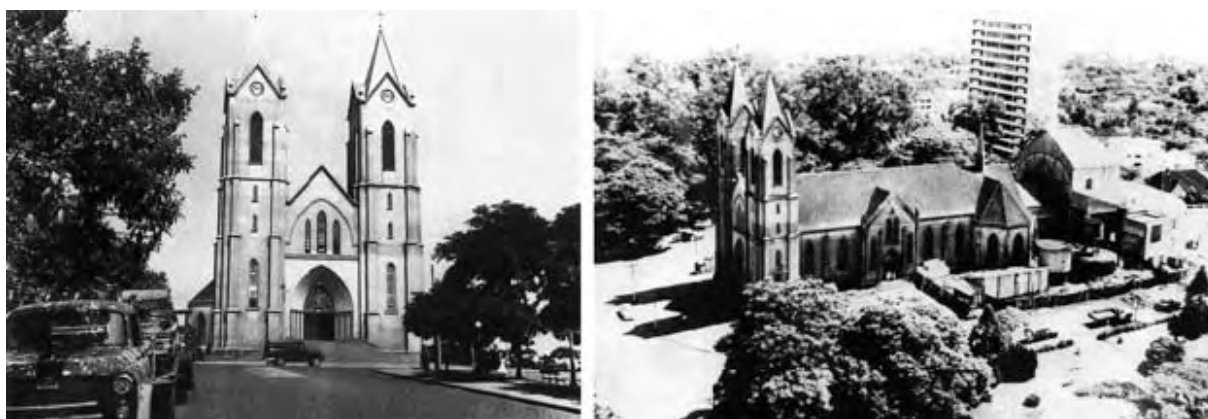


Figura 38 – Construção em Estilo Neogótico: Igreja Matriz de Londrina (1943-68)
Foto: (Acervo: Museu Histórico de Londrina)



Figura 39 – Residência Celso Garcia Cid (1947-50), atual Banco Real na Avenida Higienópolis.
Fotos: Foto Estrela (Acervo: Museu Histórico de Londrina); Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 40 – Cine Teatro Ouro Verde (1948/52): Arquitetura Moderna de Artigas e Cascaldi.

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 41 – Centro de Saúde de Londrina (1949): Arquitetura Art Déco.

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 42 – Casa da Criança (1950-55): Atual Secretaria Municipal de Cultura.

Fotos: (Acervo: Museu Histórico de Londrina); Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 43 – Verticalização – Conjunto Centro Comercial (1953/55).

Fotos: (Acervo: Museu Histórico de Londrina); Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 44 – Vista Frontal e Lateral da Catedral Metropolitana de Londrina (1966/1968).

Fotos: Cléia Rubia de Andrade Castro (2002)



Figura 45 – Jardim Shangri-lá, Zona A (1969 e 2007).

Fotos: Oswaldo Leite (Acervo: Museu Histórico de Londrina); Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)



Figura 46 – Residência de Otávio Pedriali (1970/76), atual Itaú Personalité, Rua Piauí com Avenida Higienópolis.

Foto: Gisele Christina de Andrade Castro Cabrera (2007)



Figura 47 – Córrego das Pombas antes das obras de canalização (Década de 70); Via Expressa (2002).

Fotos: Oswaldo Leite (Acervo: Museu Histórico de Londrina); Cléia Rubia de Andrade Castro (2002)



Figura 48 – Center Irene Isabel: Primeiro Edifício da Avenida Higienópolis (1981).

Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)



Figura 49 – Edifício Londrina Trade Center: Verticalização da Avenida Higienópolis (1987).

Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)



Figura 50 – Primeira Casa Paroquial dos Palotinos (1933/34); São Paulo Towers (2005).

Fotos: Arquidiocese de Londrina (1995); Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)

Imagens da Cidade de Londrina.

De aparência precária e utilitária os dois primeiros ranchos, edificados em palmito, mostravam sua fragilidade em meio à extensa clareira e o denso paredão ao fundo, formado pela floresta. Deste modo, a primeira imagem que se tem de Londrina se caracteriza num marcante registro da contradição sob a qual a cidade foi edificada. Isto é, analisada sob o ponto de vista da época foi símbolo da bravura e da força de vontade do pioneiro, por outro lado, se avaliada sob o pensamento da atualidade, a imagem é de devastação, que registra ao mesmo tempo o modo de pensar e o poder predatório do colonizador (Figura 51).



Figura 51 – Primeira derrubada de 10 alqueires pela CTNP e os primeiros ranchos de palmito no Patrimônio Três Bocas.

Foto: Georg Craig Smith (1929) - Acervo: Museu Histórico de Londrina Pe. Carlos Weiss.

Na década de 30, a madeira disponível no local se caracterizou no principal elemento de definição da forma e imagem do núcleo primitivo de Londrina (Figura 52). Entretanto, em meados da década, após sua expansão à categoria de Município, a madeira começou a ser rapidamente substituída por tijolos cerâmicos. Deste modo, surgiu uma nova categoria tipológica, que em poucas décadas dominou a paisagem.



Figura 52 – Vista Panorâmica de Londrina em meados da década de 30.
Foto: José Juliani (ARRUDA, 2002, p. 44)

Foram muito rápidas as mudanças que transformaram radicalmente a paisagem de Londrina. Na década de 50 a cidade já tinha a sua arquitetura pontuando na paisagem e se destacando como um dos elementos de organização espacial.



Figura 53 – Foto Aérea do Centro de Londrina na década de 50
Foto: Foto Estrela (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

Na cidade de Londrina a região central passou a ser diferenciada do entorno através de seu volume aparentemente uniforme, gerado pelo predomínio da verticalização e do adensamento (Figura 54). Contudo, a aparente unidade do conjunto vista à distância é apenas ilusória, pois no pormenor, a paisagem da região central se caracteriza no fruto da contigüidade ou dos conflitos morfológicos gerados, entre outros, pela complexa composição de cheios e vazios, pela coexistência tipológica e também pelo inter-relacionamento de diferentes manchas.



Figura 54 – Foto Aérea do Centro de Londrina na década de 60: Início da Verticalização

Foto: (Acervo: Museu Histórico de Londrina)

No que se refere à volumetria, acontece uma diferença radical nas formas de apropriação das regiões acima e abaixo da avenida. Enquanto na área central, acima da avenida, a dinâmica da renovação urbana está voltada à verticalização, abaixo da avenida na maior parte dos casos, as edificações de época são adaptadas às novas funções. Este se caracteriza em mais um aspecto que coloca em evidência o papel de barreira assumido desde a criação da antiga “linha do trem”. Apesar de desativado e transformado em avenida o antigo leito da ferrovia ainda se distingue como o principal elemento de segregação da área central, tanto em nível físico,

quanto social. Social porque foi responsável e ainda é, pela depreciação da área localizada ao norte ou “abaixo da antiga linha do trem” (Figura 55), mostrando que sua primeira imagem ainda se mantém viva.



Figura 55 – Segregação Espacial - Paisagem abaixo da “Linha do Trem”.
Foto: Cléia Rubia de Andrade Castro (2007).

Enquanto a paisagem da cidade do passado, que era caracterizada por edificações em madeira, construídas numa clareira aberta na mata, foi um símbolo do pioneirismo dos colonizadores, a paisagem da cidade do presente, dominada por altos edifícios, simboliza o rápido desenvolvimento das últimas décadas (Figura 56).



Figura 56 – Vista Parcial da cidade de Londrina (2004).
Foto: Autor Desconhecido

Se firmando como verdadeiros marcos referenciais, os complexos empresariais (Figura 57) começam se destacar na paisagem urbana por sua linguagem arquitetônica e seu volume. Deste Modo, mais uma vez a imagem do progresso de uma época começa a pontuar a paisagem de Londrina



Figura 57 – Twin Business Towers (1998/2000); Higienópolis Boulevard Residence (2000/2007)
Fotos: Cléia Rubia de Andrade Castro (2007)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSUNÇÃO, Paulo de. **O patrimônio**. São Paulo: Edições Loyola, 2003. 108p.

ATAÍDES, Jésus Marco. **Cuidando do patrimônio cultural**. Goiânia: Ed. UCG, 1997. 35p. Educação Patrimonial; 1.

BARDET, Gaston. **O urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990. 141p. Coleção Ofício de Arte e Forma.

BARISON, Maria Bernadete. *Primeiras praças e capelas do norte do Paraná: algumas considerações*. **Semina**: revista cultural e científica da Universidade Estadual de Londrina. Londrina: Universidade Estadual de Londrina – UEL, v. 3, n. 12, p. 155-166, 1991.

BARNABÉ, Marcos Fagundes. **A organização espacial do território e o projeto da cidade**: o caso da Companhia de Terras Norte do Paraná. 1989. 145f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos-SP, 1989.

BARTOLOZZI, María del Mar Lozano. **O melhor da cidade contemporânea**. Lisboa: G & Z Edições, Lda., 1998. 47p. Coleção O Melhor da...

BENEVOLO, Leonardo. **Origens da urbanística moderna**. 3. ed. Lisboa: Editorial Presença. LDA., 1994. 172p.

BORTOLOTTI, João Baptista. **Planejar é preciso**: memórias do planejamento urbano de Londrina. Londrina: Midiograf, 2007. 204p.

BRANDÃO, Carlos Antonio Leite. **A formação do homem moderno vista através da arquitetura**. Belo Horizonte: A P Cultural, 1991. 212p. Série Arquitetura, n. 1.

BRASIL, Constituição, 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Belém: Banco da Amazônia S/A, 1988. 271p.

_____. Decreto-**Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937. *Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional*. Diário Oficial [da República dos Estados Unidos do Brasil], Rio de Janeiro: 06 e 11 de dezembro de 1937.

_____. **Lei nº 6.766**, de 19 de dezembro de 1979. *Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências*. Diário Oficial [da União], Brasília: 20 de dezembro de 1979.

_____. **Lei nº 9.785**, de 29 de janeiro de 1999. *Altera o Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941 (desapropriação por utilidade pública) e as Leis nºs 6.015, de 31 de dezembro de 1973 (registros públicos) e 6.766, de 19 de dezembro de 1979 (parcelamento do solo urbano)*. Diário Oficial [da União], Brasília: 01 de fevereiro de 1999.

_____. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. *Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Diário Oficial [da União], Brasília: 11 de julho de 2001.

_____. **Medida Provisória nº 2.220**, de 04 de setembro de 2001. *Dispõe sobre a concessão de uso especial de que trata o § 10 do art. 183 da Constituição, cria o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU e dá outras providências*. Diário Oficial [da União], Brasília: 05 de setembro de 2001 (Edição Extra).

_____. Ministério da Educação e Cultura. Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Fundação Nacional Pró-Memória. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil: uma trajetória**. Brasília-DF: Publicações da Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n. 31, 1980. 195p.

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Editora Perspectiva S.A., 1981. 397p.

CARDOSO, Jayme Antonio; WESTPHALEN, Cecília Maria. **Atlas histórico do Paraná**. 2. ed. Curitiba: Livraria do Chain, Editora, 1986. 70p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (re) produção do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994. 270p.

_____. **A cidade**. 4. ed. São Paulo: Contexto, 1999. 98p. Coleção Repensando a Geografia.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras, seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992. 143p. Coleção Cidade Aberta.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 530 p. A era da informação: economia, sociedade e cultura; v. 2.

CASTELNOU, Antonio. **Arquitetura art déco em Londrina**. Londrina: A. Castelnou, 2002. 142p.

_____. **Arquitetura londrinense: expressões de intenção pioneira**. Londrina: A. Castelnou, 2002. 348p.

CASTRO, Cléia Rubia de Andrade. **A cidade como objeto de planejamento: uso do solo e Lei de zoneamento da cidade de Londrina**. Relatório de Projeto de Pesquisa desenvolvido no Centro Universitário Filadélfia - UniFil. Londrina, 1996. 114p.

CASTRO, Cléia Rubia de Andrade; NASCIMENTO JÚNIOR, Antonio Fernandes. *A cidade de Coronel Xavier Chaves, MG. - usos, costumes e construção espacial*. In: REUNIÃO ANUAL DA SBPC: CIÊNCIA PARA O PROGRESSO DA SOCIEDADE BRASILEIRA. 48, v. II., 1996, São Paulo. **Anais ...** São Paulo. p. 11.

_____; _____. *A forma e a construção do significado do espaço urbano*. In: ENCONTRO ANUAL DE ETOLOGIA. 15, 1997, São Carlos. **Anais ...** São Carlos, SP. p. 177-195.

_____; _____. *O homem e seu espaço. Assentamentos humanos: revista da faculdade de engenharia, arquitetura e tecnologia*, Marília: UNIMAR, v. 2, n. 1, p. 81-95, 2000.

CHING, Francis D. K. **Arquitetura, forma, espaço e ordem**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005. 399p.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma analogia**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1992. 350p. Coleção Estudos 67. Série Urbanismo.

CICCACIO, Ana Maria. *A lei das cidades*. In: **Urbs**: publicação bimestral editada pela Associação Viva o Centro. São Paulo: Associação Viva o Centro, ano IV, n. 22, jul/ago, 2001. p. 18-21.

CMNP. COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. **Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná**: publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. 2. ed. São Paulo, 1977. 295p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Editora Ática, 1993. 96p. Série Princípios.

CURTIS, Júlio Nicolau Barros de. *Patrimônio ambiental urbano: um conceito*. In: BRASIL. Ministério da Educação e Cultura. Secretaria da Cultura. **SPHAN-pró-memória**. Brasília, n. 6. p. 8, mai/jun. 1980.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. 3. ed. São Paulo: Pini, 1997. 198p.

DONNE, Marcella Delle. **Teorias sobre a cidade**. Lisboa: Edições 70, 1983. 255p.

DORFMUND, Luiza P. **Geografia e história do Paraná**. 5. ed. São Paulo: Editora F.T.D., [19-]. 203p.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo**. 7. ed. São Paulo: Pioneira, 1991. 631p.

FUNARI, Pedro Paulo; PELEGRINI, Sandra de Cássia Araújo. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2006. 72p.

GALANTAY, Ervin Y. **Nuevas ciudades**: de la antigüedad a nuestros días. Barcelona: Ediciones G. Gili, 1977. 219p. Colección Arquitectura/ Perspectivas.

GASPERINE, Gian Carlo et al. *Grande projeto que combina diversas atividades será instrumento de revitalização de uma área estagnada*. In: **Projeto design**: revista de arquitetura, “design & interiores”. São Paulo: Arco Editorial Ltda., n. 217, fev. 1998, p. 50-53.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo: DIFEL – Difusão Editorial S.A., 1983. 236p.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. 4. ed. Lisboa: Editorial Presença LDA., 1996. 226p.

GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Configuração urbana**: evolução, avaliação, planejamento e urbanização. São Paulo: ProLivros, 2004. 260p.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. Campinas: Papyrus, 1990. 150p. Coleção *Ofício de Arte e Forma*.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1996. 272p.

ICOMOS. International Council on Monuments and Sites. **About ICOMOS**. Disponível em: <http://www.international.icomos.org/about.htm>. Acesso em: 28 jun. 2007.

INSTITUTO HISTÓRICO DA ILHA TERCEIRA. **Textos internacionais sobre a preservação e valorização do patrimônio**. [s.l.:s.n.], [198-]. Separata do Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira, v. 44, 1986, 59p.

IPHAN. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Cartas patrimoniais**. 3. ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004. 408p.

KERSTEN, Márcia Scholz de Andrade. **Os rituais do tombamento e a escrita da História**. Curitiba: Editora da Universidade Federal do Paraná – UFPR, 2000. 282p.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *As imagens de Brasília*. In: PAVIANI, Aldo. (org.) **Brasília, ideologia e realidade**: espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto, 1985. p. 161-190. Série *Textos de Arquitetura*.

_____. *Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar*. In: FARRET, Ricardo Libanez et al. (orgs.) **O espaço da cidade**: contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985. p. 15-72.

_____. **Apreensão da forma da cidade**. Brasília: Editora UNB – Universidade de Brasília, 1996. 253p.

_____. *Brasília em três escalas de percepção*. In: DEL RIO, Vicente & OLIVEIRA, Livia. (orgs.) **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: UFSCar, 1996. p. 39-60.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992. 564p.

LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992. 307p.

_____. **A carta de Atenas**. Versão de Le Corbusier. São Paulo: Hucitec, Edusp. 1993. Estudos Urbanos 4. Série Arte e Vida Urbana 1.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. 4. ed. Campinas-SP: Editora da UNICAMP, 1996. 553p. Coleção Repertórios.

_____. **Por amor às cidades**: conversações com Jean Lebrun. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998. 159p. Coleção Prismas.

LEMOS, Carlos A. C. *Revalorização dos centros das metrópoles*. In: **Urbs**: publicação mensal da associação viva o centro. São Paulo: S3 Editora e Consultoria em Comunicação Ltda., ano 1, n. 5, fev, 1998. p. 32-35.

LONDRINA (Cidade). **Lei nº 133**, de 07 de dezembro de 1951. *Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências*. Imprensa Oficial [do Município], Londrina: 01 de fevereiro de 1952.

_____. **Lei nº 1.444**, de 31 de dezembro de 1968. *Aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Londrina, fixando seus objetivos e diretrizes básicas*. Folha de Londrina, Londrina: 06 de fevereiro de 1969.

_____. **Lei nº 3.706**, de 16 de julho de 1984. *Dispõe sobre o Zoneamento da cidade de Londrina e dá outras providências*. Folha de Londrina, Londrina: 27 de julho de 1984.

_____. **Lei nº 5.495**, de 27 de julho de 1993. *Dispõe sobre a criação do IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina*. Folha de Londrina, Londrina: 17 de agosto de 1993.

_____. **Lei nº 7.482**, de 20 de julho de 1998. *Aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Londrina, fixando seus objetivos e diretrizes básicas*. Imprensa Oficial do Município de Londrina, Londrina: Edição Extra, 28 de julho de 1998.

_____. **Lei nº 7.485**, de 20 de julho de 1998. *Dispõe sobre o uso e a Ocupação do Solo na Zona Urbana e de Expansão Urbana de Londrina e dá outras providências*. Imprensa Oficial do Município de Londrina, Londrina: Edição Extra, 28 de julho de 1998.

_____. IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Projeto do plano diretor de desenvolvimento urbano de Londrina**. Londrina. 1995.

_____. IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Plano Diretor Londrina 97**: documento para discussão. Londrina: 1997. CD-ROM. Produzido por IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina.

_____. PREFEITURA MUNICIPAL DE LONDRINA – Secretaria de Planejamento. **Perfil do município de Londrina**. 2002. Londrina: Prefeitura Municipal de Londrina. 2002. 159p.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70. 1996. 205p. Coleção Arte & Comunicação.

_____. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70. 1999. 446p. Coleção Arquitetura & Urbanismo.

MACHADO, Lucy Marion Calderini Philadelpho. **A serra do mar paulista: estudo de paisagem valorizada**. 1988. 312f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1988.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. *Da periferia ao centro: pedaços & trajetos*. In: **Revista de antropologia**. São Paulo: USP – Universidade de São Paulo, v. 35, 1992. p. 191-203.

MARQUES, Ednaldo Nunes. **Desenho urbano: análise morfológica e funcional para a regulamentação urbanística**. Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura da USP – Universidade de São Paulo para obtenção do grau de Doutor. São Paulo: mimeo, 1994. 255p.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira**. São Paulo: Edições Melhoramentos: EDUSP – Editora da Universidade de São Paulo, 1980. 151p.

MEYER, Regina P. *Promessa de mudança para as cidades*. In: **Urbs**: publicação bimestral editada pela Associação Viva o Centro. São Paulo: Associação Viva o Centro, ano IV, n. 22, jul/ago, 2001. p. 22-23.

MORRIS, Anthony Edwin James. **Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial**. 4. ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 1992. 477p. Colecion Arquitectura/Perspectivas.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991. 741 p.

MUSILLI, Célia; ABRAMO, Maria Angélica. **Londrina puxa o fio da memória**. Joenville - SC: Editora Letradágua, 2004. 104p.

NASCIMENTO JUNIOR, Antonio Fernandes. *As faces do espaço urbano*. In: I SIMPÓSIO DE PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL: ASSENTAMENTOS HUMANOS, 1994, Bauru. **Anais de planejamento urbano e regional: assentamentos humanos**. Bauru-SP: 1994. p. 84-93.

NOGUEIRA, Amélia Tozzetti. **De norte a norte: uma trajetória de contadini**. Londrina: A. T. Nogueira, 2004. 148p.

ORNSTEIN, Sheila Walbe; BRUNA, Gilda Collet; ROMÉRO, Marcelo de Andrade. **Ambiente construído & comportamento: a avaliação pós-ocupação e a qualidade ambiental**. São Paulo: Nobel: FAU; FUPAM, 1995. 216p.

PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006. 198p. Coleção arquitetura e urbanismo.

PARANÁ (Estado). **Constituição do Estado do Paraná**. Paraná: Assembléia Constituinte do Estado do Paraná, 1989. 133p.

_____. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano – SEDU. Instituto de Assistência aos Municípios do Estado do Paraná – FAMEPAR. Divisão de Desenvolvimento e Planejamento Urbano – DDP. **Plano de uso e ocupação do solo**. GARCIA, Fernanda Ester Sánchez. (org.). Curitiba: FAMEPAR, 1993. 75p.

_____. Secretaria de Estado da Educação do Paraná. *Mapas*. In: **Portal Educacional do Estado do Paraná**. Disponível em: http://www8.pr.gov.br/portals/portal/mapas/mapas_info.php?. Acesso em: 05 jul. 2007.

PARK, Robert Ezra. *A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano*. In: VELHO, Otávio Guilherme. (org.). **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora Guanabara S.A., 1987. p. 26-67.

PAVIANI, Aldo. (coord.). **A questão epistemológica da pesquisa urbana e regional**. n. 1, ano. 2, Brasília: Editora Universidade de Brasília. 1993. 79p.

PEREIRA LEITE, Maria Angela Faggin. **Destruição ou desconstrução?** Questões da paisagem e tendências de regionalização. São Paulo: Editora HUCITEC; FAPESP, 1994. 117p.

RAPOPORT, Amos. **Aspectos humanos de la forma urbana**. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S. A., 1978. 381p. Colecion Arquitectura/Perspectivas.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Espaço e memória: conceitos e critérios de intervenção*. In: SÃO PAULO (cidade). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. **O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania**. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico – DPH, 1992. p. 167-168.

REIS, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana no Brasil: (1500/1720)**. 2. ed. São Paulo: Pini, 2000. 235p.

RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1990. 245p. Arquitetura & Urbanismo.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. **Plano diretor e gestão democrática da cidade**. IPPUR – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional: mimeo, 1989. 31p.

ROBBA, Fabio; MACEDO, Silvio Soares. **Praças brasileiras = public squares in Brazil**. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2003. 311p. Coleção Quapá.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho urbano, cabeça, campo e prancheta**. São Paulo: Projeto, 1986. 117p.

ROSANELI, Alessandro Filla. *Política habitacional e estrutura da cidade no norte do Paraná*. In: SZMRECSANYI, Maria Irene; ZANI, Antonio Carlos. (orgs.). **Arquitetura e cidade no norte do Paraná**. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003. p. 195-205.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 309p. Coleção a.

SAEGERT, Susan; WINKEL, Gary H. *Environmental Psychology*. In: **Annual reviews psychology**. 1990. p. 441-477.

SANTOS, Ana Cristina Gomes; DEL RIO, Vicente. *A outra urbanidade: a construção da cidade pós-moderna e o caso da Barra da Tijuca*. In: DEL RIO (org.). **Arquitetura: pesquisa & projeto**. São Paulo: ProEditores; Rio de Janeiro: FAU-UFRJ, 1998. p. 101-120. Coleção PROARQ.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos (coord.). **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em centro de bairro**. 3. ed. Rio de Janeiro: IBAM; São Paulo: Projeto, 1985. 156p.

_____. **A cidade como um jogo de cartas**. 2. ed. Niterói: UFF – Universidade Federal Fluminense; Editora Universitária; São Paulo: Projeto Editores, 1993. 192p.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço, técnica e tempo: razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 1996, 307p.

SEGAWA, Hugo. **Ao amor do público: jardins no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, 1996. 255p. Coleção Cidade Aberta.

SERRA, Geraldo. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Livraria Nobel S. A., 1987. 211p. Coleção Espaços.

SILVA, Elvan. **Matéria, idéia e forma: uma definição de arquitetura**. Porto Alegre: Editora da UFRGS – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1994. 191p.

SILVA, Fernando Fernandes da. **As cidades brasileiras e o patrimônio cultural da humanidade**. São Paulo: Peirópolis: Editora da Universidade de São Paulo, 2003. 219p.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Editora Ática, 1992. 239p. Série Temas. v. 26. Arquitetura e Urbanismo.

SROUR, Robert Henry. **Poder, cultura e ética nas organizações**. Rio de Janeiro: Campus, 1998. 337p.

STECA, Lucinéia Cunha; FLORES, Mariléia Dias. **História do Paraná: do século XVI à década de 1950**. Londrina: Editora UEL, 2002. 206p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Lincoln Institute, 1998. 373p.

YAMAKI, Humberto Tetsuya. **Iconografia londrinense**. Londrina: Edições Humanidades, 2003. 107p.

_____. (coord.). **Plano diretor de preservação do patrimônio cultural de Londrina: questionários - patrimônio afetivo e imaginário**. Londrina: Lei Municipal de Incentivo à Cultura; Prefeitura do Município de Londrina, v. 09, 2003.

ZANI, Antonio Carlos. **Repertório arquitetônico das casas de madeira de Londrina-PR**. Londrina: Antonio Carlos Zani, 2005. vi, 194p.

BIBLIOGRAFIA

ARANTES, Antonio Augusto (org.). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense; CONDEPHAAT, 1984. 255p.

ARRUDA, Maria Juliani de. **Juliani**: um homem, sua máquina e a história de Londrina. 3. ed. Londrina: a autora, 2002. 96p.

BARBOSA, Valter Luís.; NASCIMENTO JÚNIOR, Antônio Fernandes. *Patrimônio cultural, turismo e ambiente*. **Assentamentos Humanos: Revista da Faculdade de Engenharia e Arquitetura**. v. 6, n. 1, 2003, Marília: Unimar. p. 67-74.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Editora Perspectiva S. A., 1983. 729p.

BONI, Paulo César. **Fincando estacas!**: a história de Londrina (década de 30) em textos e imagens. Londrina: Ed. Do Autor, 2004. 394p.

BLEY, Lineu. **Morretes**: estudo de paisagem valorizada. 1990. 215f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1990.

BRESCIANI, M. Stella. *A cidade das multidões, a cidade aterrorizada*. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.). **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1994, p. 9-42.

BROTTO, N. **O restauro in nuce**: ensaio à margem da filosofia do restauro. São Paulo: Pannartz, 1987. 267p.

CAMARGO, Haroldo Leitão. **Patrimônio histórico e cultural**. 3. ed. São Paulo: Editora Aleph, 2002. 102p. Coleção ABC do Turismo.

CASTRO, Cléia Rubia de Andrade. *Arquitetura, ensino, patrimônio*. In: CRITÉRIOS PARA A AVALIAÇÃO DA EDUCAÇÃO DO ARQUITETO E URBANISTA, 9, 1992, Belo Horizonte-MG. **Caderno Abea – Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura**. 1992. v. 2, p. 45-47.

_____; ECHENIQUE, Vera Lúcia Lemos Basto. *O estudo da preservação do patrimônio cultural nos cursos de arquitetura e urbanismo*. **Revista terra e cultura**: cadernos de ensino e pesquisa, Londrina: UNIFIL, v. 20, p. 49-65, 1994.

_____; NASCIMENTO JÚNIOR, Antonio Fernandes. *A estruturação da imagem da cidade de Londrina*. In: REUNIÃO ANUAL DE PSICOLOGIA. 25, 1995, Ribeirão Preto. **XXV reunião anual de psicologia**: resumos. Ribeirão Preto. p. 342.

_____; _____. *Um estudo das relações de identidade como subsídio para a apreensão do urbano no centro da cidade de Londrina*. In: REUNIÃO ANUAL DE PSICOLOGIA. 26, 1996, Ribeirão Preto. **Resumos de comunicações científicas**: XXVI reunião anual de psicologia. Ribeirão Preto. p. 187.

_____; _____. *A estrutura morfológica da cidade e suas transformações*. **Assentamentos humanos**: revista da faculdade de engenharia, arquitetura e tecnologia, Marília: UNIMAR, v. 5, n. 1, p. 33-51, 2003.

_____; _____. *O processo de planejamento urbano e sua busca pelo resgate da qualidade ambiental da cidade*. **Hórus revista de humanidades e ciências sociais aplicadas**, Ourinhos: FAESO, v. 1, p. 1-17, 2003.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1990. 202p. Arquitetura & Urbanismo.

DEL RIO, Vicente.; OLIVEIRA, Livia. (Orgs.). **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: UFSCar – Universidade Federal de São Carlos, 1996. 265p.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. **Ver a cidade**. São Paulo: Nobel, 1988. 81p. Coleção Espaços.

_____. *Imagem da cidade e representação urbana*. **Sinopses**. São Paulo: FAUUSP, n. 16, p. 21-29, 1991.

_____. **Leitura sem palavras**. 3. ed. São Paulo: Editora Ática, 1993. 72p. Série Princípios.

_____. **Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: EDUSP -Editora da Universidade de São Paulo, 1993. 277p.

_____. *Do mundo como imagem a imagem do mundo*. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A.; SILVEIRA, Maria Laura (Orgs.). **Território**: globalização e

fragmentação. São Paulo: HUCITEC.; ANPUR, 1994. p. 45-50. Geografia: Teoria e Realidade.

_____. **Os significados urbanos**. São Paulo: EDUSP: FAPESP, 2000. 185p. Acadêmica, 31.

FITCH, James M. **Preservação do patrimônio arquitetônico**. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, 1981, 62 p. Publicações do Curso de Patrimônio Ambiental Urbano, 1.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; MinC – IPHAN, 2005. 296p.

FREIRE, Cristina. **Além dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo**. São Paulo: SESC: Annabume, 1997. 320p.

GRASSIOTTO, Maria Luiza Fava.; GRASSIOTTO, Junker de Assis. *A atividade comercial e sua relação com o urbano*. **Semina: revista cultural e científica da Universidade Estadual de Londrina**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina – UEL, v. 24, p. 101-120, set. 2003.

HALL, Edward T. **A dimensão oculta**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. 258p. Coleção a.

HOLANDA, Frederico. *A morfologia interna da capital*. In: PAVIANI, Aldo. (Org.) **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985. p. 135-160. Série Textos de Arquitetura.

IPHAN. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Plano de preservação de sítio histórico urbano: termo geral de referência**. Brasília: IPHAN, 2003. 23p.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005. 157p.

LANDIM, Paula da Cruz, **Percepção e conservação do patrimônio ambiental urbano**. 1994. 142 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

_____. **Desenho de paisagem urbana: as cidades do interior paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2004. 132p.

LEMOS, Carlos A. C. **Arquitetura brasileira**. São Paulo: Melhoramentos; Editora da Universidade de São Paulo, 1979. 158p. Série Arte e Cultura.

_____. **O que é patrimônio histórico**. 5. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987. 115p. Coleção Primeiros Passos, 51.

LIMA, Fausto C. **Prestes Maia em Londrina: moderno em que sentido?** 2000. 217f. Dissertação (Mestrado Interinstitucional em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Londrina, São Paulo-SP/Londrina-PR, 2000.

LONDRINA (Cidade). **Lei nº 3.706**, de 16 de julho de 1984. *Dispõe sobre o Zoneamento da cidade de Londrina e dá outras providências*. Folha de Londrina, Londrina: 27 de julho de 1984.

_____. **Lei nº 5.495**, de 27 de julho de 1993. *Dispõe sobre a criação do IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina*. Folha de Londrina, Londrina: 17 de agosto de 1993.

_____. IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. **Projeto do plano diretor de desenvolvimento urbano de Londrina**. Londrina: Imprensa Oficial. 1995.

_____. **Lei nº 7.482**, de 20 de julho de 1998. *Aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Londrina, fixando seus objetivos e diretrizes básicas*. Imprensa Oficial do Município de Londrina, Londrina: Edição Extra, 28 de julho de 1998.

_____. Prefeitura Municipal de Londrina. Secretaria Municipal de Cultura. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina. Universidade Norte do Paraná. Centro de Estudos Superiores de Londrina. **Guia do patrimônio histórico e arquitetônico de Londrina**. Londrina: Universidade Norte do Paraná – UNOPAR, v. 01, 2002. 1 CD.

LOSNAK, Marcos; IVANO, Rogério. **Lavrador de imagens: uma biografia de Haruo Ohara**. Londrina: S. H. Ohara, 2003. 181p.

MAGALHÃES, Aloísio. **E Triunfo? a questão dos bens culturais no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Roberto Marinho, 1997. 262p.

MAGALHÃES, Manuela Raposo. **A arquitectura paisagista: morfologia e complexidade**. Lisboa: Editorial Estampa, Lda., 2001. 525p.

MARTINS, Clerton. **Patrimônio cultural: da memória ao sentido do lugar**. São Paulo: Roca, 2006, 198p.

MARTINS, Maria Helena Pires. **Preservado o patrimônio: e construindo a identidade**. São Paulo: Moderna, 2001, 46p.

MARX, Murillo. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo: Nobel: Editora da Universidade de São Paulo, 1991. 143p. Coleção Cidade Aberta.

_____. **Cidade no Brasil, em que termos?** São Paulo: Studio Nobel, 1999. 143p. Coleção Cidade Aberta.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro**. São Paulo: Editora UNESP, 2004. 142p.

OLIVEIRA, Lívia. *Um lugar para viver, um lugar para visitar: preferências de estudantes rioclarenses*. **Boletim de Geografia Teórica**, Rio Claro-SP, v. 21, n. 41, p. 158-166, 1991.

_____. *Percepção e representação do espaço geográfico*. In: DEL RIO, Vicente.; OLIVEIRA, Livia. (orgs.). **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: UFSCar, 1996. p. 187-212.

_____. *Os estudos de percepção do meio ambiente no Brasil*. **OLAM, Ciência & Tecnologia: I Encontro sobre Percepção e Conservação Ambiental: A Interdisciplinaridade no Estudo da Paisagem**. Rio Claro-SP, v. 4, n. 1, p. 21-26, 2004. 1 CD.

_____. *A construção do espaço segundo Jean Piaget*. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia-MG, v. 17, n. 33, p. 105-117, 2005.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. 3. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2004. 436p.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade, visões literárias do urbano**: Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 1999. 393p.

PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. *Corredor cultural, um projeto de preservação para o centro do Rio de Janeiro*. In: SEDUR - SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL. 2, 1986. Brasília. **Desenho urbano**: anais do II SEDUR – seminário sobre desenho urbano no Brasil. São Paulo: Pini, Brasília: CNPq. Rio de Janeiro: FINEP, 1986. v. 2, p. 187-201.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira (org.). **Turismo, memória e patrimônio cultural**. São Paulo: Roca, 2004. 204p.

RAZENTE, Nestor. **Ocupação do espaço urbano de Londrina**. 1983. 393f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1983.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**. 5. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983. 211p. Coleção Debates.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Forma, imagem e significado em estruturas urbanas centrais**: centro da cidade de Niterói. Projeto de reestruturação urbana. Niterói-RJ: EdUFF: ProEditores, 2005. 192p.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Brasília**: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural. São Paulo: Annablume, 2005. 206p.

SÁ, Marcos Moraes de. **Ornamento e modernismo**: a construção de imagens na arquitetura. Rio de Janeiro: Rocco, 2005. 146p.

SÃO PAULO (Cidade). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do Patrimônio Histórico. **O direito à memória**: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico – DPH, 1992. 235p.

SCHIAVO, Cléia.; ZETTEL, Jayme. **Memória, cidade e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ; IPHAN, 1997. 140p.

STRÖHER, Eneida Ripoll (Org.). **O tipo na arquitetura**: da teoria ao projeto. São Leopoldo-RS: Editora Unisinos, 2001. 208p.

SUZUKI, Juliana Harumi. **Artigas e Cascaldi: arquitetura em Londrina**. Cotia-SP: Ateliê Editorial, 2003. 152p.

SZMRECSANYI, Maria Irene; ZANI, Antonio Carlos. (orgs.). **Arquitetura e cidade no norte do Paraná**. São Paulo: FAUUSP/UEL, 2003. 261p.

TUAN, Yi-fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1980.

_____. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

VARGAS, Heliana Comim.; CASTILHO, Ana Luisa Howard de. (orgs.). **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. Barueri-SP: Manole, 2006, 280p.

VIANI, Renato Mateus Gome. **Praças do centro de Londrina**. Londrina: Renato Mateus Gome Viani, 2002. 1 CD.

VIEIRA, Edson Luis (coord.). **Revelações da história: o acervo do foto estrela**. Londrina: Midiograf, 2006.96p.

VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuel. **Restauração**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2000. 76p. Artes & Ofícios, 1.

WASSERMAN, Claudia. *Problemas teóricos que envolvem a questão da identidade coletiva e a formação de novas identidades*. **Semina: revista cultural e científica da Universidade Estadual de Londrina**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina – UEL, v. 23, p. 93-100, set. 2002.

YAMAKI, Humberto.; CORDEIRO FILHO, Bento.; KLOUMBERG, Arved. *Re-desenho do antigo pátio ferroviário de Londrina-PR*. In: SEDUR - SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL. 2, 1986. Brasília. **Desenho urbano: anais do II SEDUR – seminário sobre desenho urbano no Brasil**. São Paulo: Pini, Brasília: CNPq. Rio de Janeiro: FINEP, 1986. v. 2, p. 254-259.

_____.; _____.; _____. *Transferência da ferrovia induzindo novo desenho urbano*. **Projeto - revista brasileira de arquitetura, planejamento, desenho industrial, construção**. São Paulo: Projeto Editores Associados, n. 95, p. 77-79, jan. 1987.

YÁZIGI, Eduardo.; CARLOS, Ana Fani Alessandri.; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. (orgs.). **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996. 241p.

ZEVI, Bruno. **Saber ver a arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1978. 219p.

_____. **Architectura in Nuci: uma definição de architectura**. Lisboa: Edições 70, 1986. 253p.