

Volume 25 • número 1

cadernos pós

cadernos de pós-graduação
em arquitetura e urbanismo

universidade presbiteriana mackenzie

ESPAÇO PÚBLICO: PROJETOS, CONCEITOS, EXPERIÊNCIAS

PARTE 2

*PUBLIC SPACE:
PROJECTS, CONCEPTS,
EXPERIENCES*

PART 2



cadernos **pós**
cadernos de pós-graduação
em arquitetura e urbanismo
universidade presbiteriana mackenzie

Volume 25 • Número 1

ISSN 1809-4120

<http://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau>

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

Marco Tullio de Castro Vasconcelos, Reitor

Robinson Grangeiro Monteiro, Chanceler

Maria Cristina Triguero Veloz Teixeira, Pró-Reitora de Pesquisa e Pós-Graduação

Carlos Leite de Souza, Diretor da Faculdade de Arquitetura

Eunice Helena Sguizzardi Abascal, Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

INSTITUTO PRESBITERIANO MACKENZIE

Entidade mantenedora

Cid Pereira Caldas, Diretor-Presidente

José Paulo Fernandes Júnior, Diretor de Finanças

Eduardo Castedo Abrunhosa, Diretor de Administração

André Ricardo de Almeida Ribeiro, Diretor Comercial, Inovação e Tecnologia

Luiz Roberto Martins Rocha, Diretor de Educação e Saúde

EQUIPE EDITORIAL

Denise Antonucci, Editora

Maria Isabel Villac, Editora

Rafael Schimidt, Editor

Bruna Beatriz Nascimento Fregonezi, Assistente Editorial

Erika Ciconelli de Figueiredo, Assistente Editorial

Karine da Silva Ferro, Assistente Editorial

Leonardo Ferreira da Silva, Assistente Editorial

Vanessa Carolina de Souza, Assistente Editorial



cadernos **pós**
cadernos de pós-graduação
em arquitetura e urbanismo
universidade presbiteriana mackenzie

PARECERISTAS *AD HOC*

Andre Reis Balsini, Universidade Nove de Julho

Cristina de Campos, Universidade São Judas Tadeu

Cristina Maria Aleme Romcy, Universidade de Fortaleza

Daniela Marzola Fialho, Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Eliana Queiroz, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Emanuela Alves da Rocha, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Emanuel R. Cavalcanti, Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Felipe Rakauskas, Universidade Nove de Julho

Fernanda Figueiredo D'Agostini, Universidade Anhembi Morumbi

Fernando Guillermo Vázquez Ramos, Universidade São Judas Tadeu

Gastão Sales, Universidade Presbiteriana Mackenzie

Iolanda Cruz Teles, Universidade São Judas Tadeu

Julio Cláudio da Gama Bentes, Universidade de São Paulo

Lara Cito Lopes, Universidade Presbiteriana Mackenzie

Leopoldo Schettino, Universidade de São Paulo

Luiz Fernando Cerqueira, Centro Universitário Celso Lisboa

Manuela M. Lalane Nappi, Universidade Federal de Santa Catarina

Marcelo Sbarra, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Ricardo Luis Silva, Centro Universitário Senac

Vera Lucia Blat Migliorini, Centro Universitário Barão de Mauá



cadernos **pós**
cadernos de pós-graduação
em arquitetura e urbanismo
universidade presbiteriana mackenzie

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Surane Vellenich

PREPARAÇÃO DE ORIGINAIS

Carlos Villarruel

REVISÃO

Vera Ayres

LOGOTIPO

Bebé Castanheira

PROJETO GRÁFICO

Marcia Gregory

DIAGRAMAÇÃO

Acqua Estúdio Gráfico



Sumário Volume 25 • Número 1

EDITORIAL

ESPAÇO PÚBLICO: PROJETOS, CONCEITOS, EXPERIÊNCIAS

Maria Isabel Villac

Rafael Schmidt

ARTIGOS

- 15 ALDEIAS INDÍGENAS NA CARTOGRAFIA EUROPEIA DO MARANHÃO
Grete Soares Pflueger
Luísa Pflueger de Farias
- 50 MEMÓRIA, GESTÃO, POLÍTICAS CULTURAIS E INCLUSÃO NO CASO DA VILA ITORORÓ
Thais Luppi Cardoso
Ana Maria Wilhelm
- 80 COMPLEXO ESPORTIVO DE DEODORO/RIO DE JANEIRO: PERCEPÇÃO DE SEGURANÇA E O USO DOS EQUIPAMENTOS OLÍMPICOS NO PERÍODO PÓS-JOGOS
Gabriela Costa da Silva
- 111 A RUA COMO LUGAR DE APROPRIAÇÃO E EXPERIÊNCIA: O CASO DA VILA BELGA EM SANTA MARIA, RS
Milena Rubin Magoga
Josicler Orbem Alberton
Verônica Garcia Donoso
- 147 MAPEANDO MEMÓRIAS: O PROJETO INTERPRETATIVO COMO FERRAMENTA DE PRESERVAÇÃO
Anelis Rolão Flôres
Clarissa de Oliveira Pereira
Francisco Queruz
- 185 AS PRÁTICAS SOCIAIS DA MOBILIDADE E O ESPAÇO PÚBLICO NO ENTORNO DA ESTAÇÃO JARDIM HELENA-VILA MARA
Rodrigo Morganti Neres



- 222 HISTÓRIAS, MEMÓRIAS E REMINISCÊNCIAS: A VILA OPERÁRIA EM MARINGÁ-PR

Aline Beatrís Skowronski da Silva

Gabriela Gimenes Manhoni

Ricardo Dias Silva

- 254 DAS VOZES DE VENEZA: UMA QUESTÃO DE MEMÓRIAS, ESPECTROS E ESPAÇO

Carolina Ferreira de Carvalho

OUTRAS PESQUISAS

- 286 A EVOLUÇÃO DOS HOSPITAIS DE CAMPANHA NO BRASIL: UMA LINHA DO TEMPO DE EVENTOS CRÍTICOS

Amanda Pereira Rodrigues Moura

Luciana Nemer Diniz

- 317 ALEGORIAS POSSÍVEIS: PROJETO DE CARROS ALEGÓRICOS NAS DIVISÕES INFERIORES DO CARNAVAL DE SÃO PAULO

Gleuson Pinheiro Silva

- 359 REGIÃO METROPOLITANA SEM METRÓPOLE: O CASO DE RIBEIRÃO PRETO E SEUS FATORES ESTRUTURANTES

Fabiana Mori

Jeferson Tavares



Summary Volume 25 • Number 1

EDITORIAL

PUBLIC SPACE: PROJECTS, CONCEPTS, EXPERIENCES

Maria Isabel Villac

Rafael Schmidt

PAPERS

- 32 INDIGENOUS VILLAGES IN THE EUROPEAN CARTOGRAPHY OF MARANHÃO'S STATE
Luísa Pflueger de Farias
Grete Soares Pflueger
- 65 MEMORY, MANAGEMENT, CULTURAL POLICIES AND INCLUSION IN THE CASE OF VILA ITORORÓ
Thais Luppi Cardoso
Ana Maria Wilhelm
- 96 DEODORO SPORTS COMPLEX/RIO DE JANEIRO: PERCEPTION OF SAFETY AND THE USE OF OLYMPIC EQUIPMENTS IN THE POST-GAME PERIOD
Gabriela Costa da Silva
- 129 THE STREET AS A PLACE OF APPROPRIATION AN EXPERIENCE: TE CASE OF VILLA BELGA IN SANTA MARIA, RS
Milena Rubin Magoga
Josicler Orbem Alberton
Verônica Garcia Donoso
- 166 MAPPIN MEMORIES: THE INTERPRETATIVE PLAN AS A PRESERVATION TOOL
Anelis Rolão Flôres
Clarissa de Oliveira Pereira
Francisco Queruz
- 204 THE MOBILE PRACTICES AND THE PUBLIC SPACE IN THE SURROUNDING OF JARDIM HELENA-VILA MARA STATION
Rodrigo Morganti Neres



- 239 STORIES, MEMORIES, AND REMINISCENCES: VILA OPERÁRIA IN MARINGÁ-PR
Aline Beatrís Skowronski da Silva
Gabriela Gimenes Manhoni
Ricardo Dias Silva
- 270 ON THE VOICES OF VENICE: A QUESTION OF MEMORIES, SPECTERS, AND SPACE
Carolina Ferreira de Carvalho

OTHER RESEARCHS

- 302 THE EVOLUTION OF FIELD HOSPITALS IN BRAZIL A TIMELINE OF CRITICAL EVENTS
Amanda Pereira Rodrigues Moura
Luciana Nemer Diniz
- 338 POSSIBLE ALLEGORIES: DESIGN OF PARADE CARS IN THE LOWER DIVISIONS OF THE SÃO PAULO CARNIVAL
Gleuson Pinheiro Silva
- 374 METROPOLITAN REGION WITHOUT A METROPOLIS THE CASE OF RIBEIRÃO PRETO AND ITS STRUCTURING FACTORS
Fabiana Mori
Jeferson Tavares



Editorial

O editorial que orientou esta edição da revista *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo* teve como proposição discutir e apresentar o uso dos espaços públicos da cidade, além da importância da vida coletiva e pública da cidade, e da arquitetura que constrói a cidade e ampara suas dinâmicas.

Os dois primeiros textos desta edição afirmam a importância de atores pertencentes a determinados espaços e discutem a participação destes em mapeamentos, cartografias, relatos, experiências na história e na ação de projeto.

Grete Soares Pflueger e Luísa Pflueger de Farias, em “Aldeias indígenas na cartografia europeia do Maranhão”, tratam da presença indígena e da demarcação de aldeias no Maranhão. Essa presença foi mapeada sem revelar conflitos ou disputas e tinha como principal objetivo criar subsídios para a dominação e colonização. Segundo as autoras, a representação dos indígenas foi subjugada a interesses que evidenciam a marcação dos territórios e não documentam nem compreendem as formas de ocupação e resistência no território pelos povos originários. A pesquisa busca reconhecer a visibilização da presença indígena na cartografia europeia, por meio de sua localização, de modo a reconhecendo o papel dos povos originários na formação das cidades brasileiras.

Em “Memória, gestão, políticas culturais e inclusão no caso da Vila Itooró”, Thais Luppi Cardoso e Ana Maria Wilhelm contam a história das transformações arquitetônicas, econômicas e sociais da Vila Itooró, no bairro histórico do Bexiga, em São Paulo. O relato evidencia diferentes experiências ao costurar os usos e interesses patrimoniais da história da vila, de habitação a centro de cultura. As autoras propõem questões concernentes ao debate sobre “como” realçar a voz dos diferentes atores e valorizar todas as faces da história responsáveis pela memória da Vila Itooró.

Algumas das pesquisas relatadas e analisadas em alguns dos artigos científicos se estruturam a partir de métodos. Um dos artigos se organiza a partir da estatística. Os demais valorizam as práticas sociais e envolvem a participação do pesquisador – seu corpo, suas palavras e sua interação.

O artigo “Complexo Esportivo de Deodoro/Rio de Janeiro: percepção de segurança e o uso dos equipamentos olímpicos no período pós-jogos”, de Gabriela Costa da Silva, analisa a segurança no Parque Olímpico do Rio de Janeiro,





Complexo Esportivo de Deodoro, sede da Olimpíada de 2016, com vistas a um aumento do uso das instalações, dos espaços públicos. Para atender ao objetivo proposto, a autora realizou a coleta de dados em duas etapas, nomeadamente: levantamento de arquivo e levantamento de campo. Para tanto, utilizaram-se questionários e entrevistas realizados *on-line*, cujos dados foram analisados por um programa estatístico.

O foco do artigo “A rua como lugar de apropriação e experiência: o caso da Vila Belga em Santa Maria, no Rio Grande do Sul”, de Milena Rubin Magoga, Josicler Orbem Alberton e Verônica Garcia Donoso, é o método capaz de acolher, considerar e cartografar para observar e compreender, com o raciocínio e o corpo, o uso e a experiência do espaço público da rua no estudo da Vila Belga em Santa Maria.

No texto de Anelis Rolão Flôres, Clarissa de Oliveira Pereira e Francisco Queruz, “Mapeando Memórias: o projeto interpretativo como ferramenta de preservação”, o método também tem um valor fundamental na busca da construção de um projeto interpretativo e uma trajetória de ações acadêmicas extensionistas do Centro Histórico de Santa Maria, com o intuito de estruturar ações atuantes de educação patrimonial.

Em “As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara”, Rodrigo Morganti Neres aborda as práticas da mobilidade como deslocamentos e promoção de dinâmica urbana na Estação do jardim Helen-Vila Mara, como lugar, e as práticas sociais que ocorrem nos espaços públicos de seu entorno. O autor defende a ideia de que a mobilidade urbana não demanda um estudo simplista, mas sim complexo, que envolva a transdisciplinaridade. Da mesma forma, traz a questão de que o movimento se transforma porque depende das práticas sociais de corpos no espaço e se ancora em infraestruturas e arquiteturas urbanas.

Outras duas pesquisas elaboram suas análises e percepções a partir da memória que remanesce em exemplares arquitetônicos, além da memória que em projeto trata e evoca elementos ausentes da cidade.

No artigo “Histórias, memórias e reminiscências: a Vila Operária em Maringá, no Paraná”, Gabriela Gimenes Manhoni, Aline Beatrís Skowronski da Silva e Ricardo Dias Silva tratam da arquitetura de madeira reminescente na Vila Operária de Maringá que conecta à história do bairro o seu papel na construção das identidades. A arquitetura e sua potência cultural constroem não apenas espaços individuais e coletivos, mas também públicos, por, em conjunto, organizarem um espaço urbano singular que se reconhece na vila.





Carolina Ferreira de Carvalho, “Das vozes de Veneza: uma questão de memórias, espectros e espaço”, aborda os espectros e espaços de Veneza que se formam também pelas memórias e que reforçam vínculos de pertencimento. O artigo trata do projeto de Peter Eisenman, a “praça do Cannaregio”, de 1978, que se apresenta pela ausência física, pela memória que evoca o projeto do Hospital de Veneza de Le Corbusier (1965) e a manifestação da prisão de Giordano Bruno (1592). No não apagamento de eventos sem presença física que fazem parte da memória histórica de Veneza, o artigo considera que as bases conceituais, virtuais e espectrais do projeto de Peter Eisenman “espacializam essa *outra Veneza*”.

OUTRAS PESQUISAS

Os três artigos apresentados a seguir destacam o papel singular da arquitetura na criação de espaços coletivos e públicos efêmeros: o hospital de campanha e as alegorias dos desfiles de carnaval.

O artigo “A evolução dos hospitais de campanha no Brasil: uma linha do tempo de eventos críticos”, de Amanda Pereira Rodrigues Moura e Luciana Nemer Diniz, trata de estruturas coletivas e públicas, e discute a necessidade de, após a pandemia de covid-19, o Brasil continuar a desenvolver políticas, projetos e práticas que promovam respostas e estratégias, e criem soluções flexíveis e inovadoras na arquitetura de estruturas emergenciais.

Gleuson Pinheiro Silva, autor de “Alegorias possíveis: projeto de carros alegóricos nas divisões inferiores do carnaval de São Paulo”, apresenta elementos de concepção e elaboração de projeto por meio de croquis, representações bidimensionais e tridimensionais, fotografias de maquetes e construção dos carros alegóricos, e aborda os métodos utilizados para alcançar o paradigma da grandiosidade dos desfiles estabelecido no contexto do Grupo Especial.

O último artigo discute a região metropolitana de Ribeirão Preto a partir da Constituição Federal de 1988.

Em “Região metropolitana sem metrópole: o caso de Ribeirão Preto e seus fatores estruturantes”, Fabiana Mori e Jeferson Tavares explicam que, após a Constituição Federal de 1988, houve o reconhecimento de novas e múltiplas características de conformações, diferentemente das regiões metropolitanas originadas da Lei Complementar nº 14, de 1973. A partir dessa constatação, os autores abordam algumas particularidades desse novo quadro metropolitano à luz do estudo da região metropolitana de Ribeirão Preto.

Maria Isabel Villac

Rafael Schimidt



Editorial

The call for papers guiding this publication proposed a discussion and presentation of the public use of the city's public spaces. It highlights the importance of collective and public life, the city, and the architecture that shapes it and supports its dynamics.

The first two texts in this edition affirm the significance of actors belonging to specific spaces and propose a discussion on their participation in mappings, cartographies, narratives, experiences in history, and project-related action.

Grete Soares Pflueger and Luísa Pflueger in "The presence of Indigenous peoples and the demarcation of villages in Maranhão" were mapped without revealing conflicts or disputes, primarily aiming to provide subsidies for domination and colonization. The representation of Indigenous peoples was subordinated to external interests, emphasizing the marking of territories rather than documenting and understanding the ways in which native peoples occupied and resisted in these lands. This research seeks to acknowledge the visibility of Indigenous presence in European cartography, for example, through location markers, recognizing the role of native peoples in the formation of Brazilian cities.

In "Memory, Management, Cultural Policies, and Inclusion in the Case of Vila Itororó", Thais Luppi Cardoso and Ana Maria Wilhelm traces the architectural, economic, and social transformations of Vila Itororó, located in the historic neighborhood of Bexiga, in São Paulo. The narrative aims to highlight various experiences by interweaving uses and heritage interests in the history of the Vila, from housing to a cultural center. The article raises questions that seek to discuss how to amplify the voices of different actors and value all aspects of history that contribute to the memory of Vila Itororó.

Some of the research reported and analyzed in certain scientific articles is structured around specific methods. One of them is based on statistical analysis, while the others emphasize social practices, involving the researcher's participation, their body, their words, and their interaction.

In the article "Deodoro Sports Complex/Rio de Janeiro: Perception of Safety and the Use of Olympic Facilities in the Post-Games Period", Gabriela Costa da Silva analyzes safety in the Rio de Janeiro Olympic Park Deodoro Sports Complex, the venue for the 2016 Olympics, with the aim of increasing the use of its facilities



and public spaces. To achieve this objective, data collection was conducted in two stages: archival research and field research including questionnaires and online interviews—whose data were analyzed using statistical software.

The focus of the article “The Street as a Place of Appropriation and Experience: The Case of Vila Belga in Santa Maria, RS” by Milena Rubin Magoga, Josicler Orbem Alberton, and Verônica Garcia Donoso is the method capable of embracing, considering, and mapping in order to observe and understand through both reasoning and bodily experience the use and experience of public street space in the study of Vila Belga in Santa Maria.

In the article “Mapping Memories: The Interpretive Project as a Preservation Tool”, by Anelis Rolão Flôres, Clarissa de Oliveira Pereira, and Francisco Queruz the method plays a fundamental role in the development of an interpretive project and a trajectory of academic extension activities in the Historic Center of Santa Maria. The goal is to structure active heritage education initiatives.

The article “Social Mobility Practices and Public Space in the Surroundings of Jardim Helena-Vila Mara Station”, by Rodrigo Morganti Neres examines mobility practices as both a movement and a promoter of urban dynamics at Jardim Helena-Vila Mara Station, considering it as a place, and the social practices occurring in the surrounding public spaces. It argues that urban mobility cannot be approached through a simplistic lens but requires a complex, transdisciplinary study. Likewise, it highlights that movement is constantly evolving, as it depends on the social practices of bodies in space and is anchored in urban infrastructures and architectures.

Two other studies develop their analyses and perceptions based on memory—one that remains in architectural exemplars and another that, through design, addresses and evokes absent elements of the city.

The article “Histories, Memories, and Reminiscences: The Workers’ Village in Maringá, PR”, by Gabriela Gimenes Manhoni, Aline Beatrís Skowronski da Silva, and Ricardo Dias Silva explores the remaining wooden architecture in Maringá’s Vila Operária, which connects to the neighborhood’s history and its role in shaping identities. Architecture, as a cultural force, shapes individual, collective, and public spaces, collectively organizing a unique urban environment that finds recognition in the village.

Venice is shaped by specters and spaces that, through memory, establish and reinforce bonds of belonging. The article “The Voices of Venice: A Question of

Memories, Specters, and Space”, by Carolina Ferreira de Carvalho examines Peter Eisenman’s project “Piazza del Cannaregio” (1978), which is defined by physical absence, evoking the memory of Le Corbusier’s Venice Hospital project (1965) and the imprisonment of Giordano Bruno (1592). By acknowledging events without physical presence that are integral to Venice’s historical memory, the article argues that Eisenman’s conceptual, virtual, and spectral design spatializes this other Venice.

OTHER RESEARCHS

The following three articles highlight the unique role of Architecture in the creation of ephemeral collective and public spaces: the Field Hospital and the allegories of Carnival parades. The final article examines the Metropolitan Region of Ribeirão Preto in the context of the 1988 Federal Constitution.

The article “The Evolution of Field Hospitals in Brazil: A Timeline of Critical Events”, by Amanda Pereira Rodrigues Moura and Luciana Nemer Diniz focuses on collective and public structures, discussing the need for Brazil, in the post-COVID-19 era, to continue developing policies, projects, and practices that promote responses, strategies, and the creation of flexible and innovative solutions in the architecture of emergency structures.

In “Possible Allegories: The Design of Floats in the Lower Divisions of São Paulo’s Carnival”, by Gleuson Pinheiro Silva explores the design and construction of parade floats both for top-tier samba schools that perform in the Sambadrome and for lower divisions that parade through the city streets. It presents elements of conception and project development through sketches, two- and three-dimensional representations, photographs of models, and the construction process of the floats. The study clarifies the methods used to achieve the paradigm of grandeur established in the context of the Grupo Especial parades.

The last article, “Metropolitan Region Without a Metropolis: The Case of Ribeirão Preto and Its Structuring Factors”, by Fabiana Mori e Jeferson Tavares explains that, after the 1988 Federal Constitution, new and multiple forms of metropolitan configurations began to be recognized, differing from the metropolitan regions established under Complementary Law 14 of 1973. Based on this observation, the article seeks to understand some particularities of this new metropolitan framework through the study of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto (RMRP).

*Maria Isabel Villac
Rafael Schimidt*



Aldeias indígenas na cartografia europeia do Maranhão

Indigenous villages in the european cartography of Maranhão's state

Pueblos indígenas en la cartografía europea de Maranhão

Grete Soares Pflueger, doutora em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professora associada do curso de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR) da Universidade Estadual do Maranhão (Uema). E-mail: grete@uema.br  <https://orcid.org/0000-0002-9376-8689>

Luísa Pflueger de Farias, graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e mestranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU) da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais (EA-UFMG). E-mail: lpfluegerf@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-3103-636X>

Para citar este artigo: PFLUEGER, G. S.; FARIAS, L. P. de. Aldeias indígenas na cartografia europeia do Maranhão. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 15-31, 2025. DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p15-31

Submissão: 2024-03-17

Aceite: 2024-11-14



Resumo

Este artigo busca refletir sobre a representação da presença dos povos indígenas na cartografia colonial do estado do Maranhão, território ocupado por numerosas aldeias antes do contexto da colonização e que ainda conta na contemporaneidade com expressiva presença indígena, que foi invisibilizada pela história. A cartografia europeia apenas documentou sua presença, mas deu ênfase à locação das vilas e cidades do Brasil colonial. Hoje, na perspectiva de visibilizarmos a contribuição, presença e permanência desses povos, além de analisarmos de forma crítica a produção cartográfica e o contexto no qual ela se insere, revisitamos os arquivos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, com ênfase na biblioteca digital, onde buscamos, na cartografia europeia do século XVII, a presença dos povos indígenas e, sobretudo, as representações que nos ajudem a compreender a forma como ocupavam os espaços no território maranhense no período colonial.

Palavras-chave: Cartografia; Maranhão; Povos indígenas.

Abstract

This article seeks to reflect on the ancestral presence of indigenous people in the cartography of Maranhão state, a territory occupied by numerous indigenous villages before the context of colonization, that still has a significant indigenous population in contemporary times, which were made invisible by history. European cartography only documented its presence as a way to emphasize the location of the settlements and cities of colonial Brazil. Today, in a decolonial effort to bring light to the contribution, presence and permanence of the indigenous groups, critically analyzing the cartography and the context of its production, we revisit the archives of the Rio de Janeiro's National Library, with emphasis on the digital library where we search in XVII century's european cartography for forms of representation that gives us clues to the ways they inhabited Maranhão's territory in the colonial times.

Keywords: Cartography; Maranhão; Indigenous people.

Resumen

Este artículo busca reflexionar sobre la presencia ancestral de los pueblos indígenas en la cartografía del estado de Maranhão, un territorio ocupado por numerosas aldeas antes del contexto de la colonización y que todavía tiene una presencia indígena significativa en la contemporaneidad, que ha sido invisibilizada por la historia. La cartografía europea sólo documentó su presencia, pero enfatizó la ubicación de los pueblos y ciudades del Brasil colonial. Hoy, con el fin de visibilizar el aporte, la presencia y la permanencia de estas personas, analizando de forma crítica la producción cartográfica e las circunstancias que la rodean, revisitamos los archivos de la Biblioteca Nacional de Río de Janeiro, con énfasis en la biblioteca digital, buscamos en la cartografía europea del siglo XVII la presencia de pueblos indígenas y, sobre todo,



representaciones que nos ayuden a comprender la forma en que ocuparon espacios en el territorio de Maranhão en el período colonial.

Palabras clave: Cartografía; Maranhão; Pueblos indígenas.

INTRODUÇÃO

O Maranhão é um dos estados do Brasil com o maior número de terras indígenas. Esse território, muito disputado no século XV, no contexto das grandes navegações europeias, foi um ponto de apoio no acesso ao Eldorado do Peru, porta de entrada aos rios da Amazônia. Palco de grandes disputas pelos colonizadores europeus, o território já era ocupado no século XVII por aproximadamente 250 mil indígenas de 30 etnias diferentes, e algumas delas, como os Krikati, Kane'ia, Guajajara, Tenetehara e Gavião, perduram na contemporaneidade e lutam por seu território e pela demarcação de terras. A maioria deles, como os Tupinambás que habitavam a Ilha de São Luís, os Barbados, Amanajó, Tremembé, Araiões, Kapietrã, entre outros, não mais existem da mesma forma que no passado, pois sofreram processos de extermínio ou assimilação. No Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2010, consta que o estado tinha 38.831 indígenas, dos quais 76% viviam em terras indígenas, com sete etnias cadastradas. O Censo de 2022, de acordo com dados atualizados do IBGE, indica que o Maranhão é o terceiro estado do Nordeste com a maior população indígena. O estado possui 57.214 pessoas que se autodeclaram indígenas. Os povos indígenas que vivem no Maranhão, de acordo com a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai), pertencem às etnias Krikati, Krepyn katejê, Timbira, Canela Memörtumre, Canela Ramkokamekrak, Gavião Pukobjê, Krenjê, Guajajara, Ka'Apor, Awá Guajá, Gamela, Tremembé, Tikuna, Awrao, Anapuru Muypurá, Kariu Kariri e Tupinambá. No Maranhão contemporâneo, observamos a permanência e resistência dos povos indígenas na luta por suas terras ancestrais, e, de acordo com o levantamento realizado pelo Laboratório de Geoprocessamento-Labgeo da Universidade Estadual do Maranhão (Uema) reproduzido a seguir, as terras estão próximas ao litoral e no interior do estado.

Carlos Fausto (1992), em "Fragmentos de história da cultura Tupinambás", relata que há uma dificuldade no relato dos cronistas no período colonial com relação à correta denominação das nações indígenas. O termo Tupinambá foi utilizado para designar todo um conjunto de povos originários da costa brasileira, generalizando diferentes grupos do tronco linguístico tupi. Os Tupinambás compreendem então um universo de nações e etnias, inclusive aquelas encontradas pelos cronistas no século XVI no Maranhão, no Pará e nas ilhas adjacentes. Os Tapuias, de acordo com Vainfas (2000, p. 544), eram, com os Tupis, os dois grupos de ameríndios classificados pelos portugueses. O termo não constitui um etnônimo, eram povos que possuíam línguas e culturas diversas, que, na documentação quinhentista, foram caracterizados como bárbaros.



Resgatar a presença indígena na cartografia é uma forma de documentar e compreender as formas de ocupação e resistência no território pelos povos originários, reais proprietários das terras ancestrais, que no Maranhão foram primeiro documentados pelas obras dos padres capuchinhos franceses Claude d'Abbeville (1975), em *História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão: 1623*, e Yves D'Evreux (2002), em *Viagem ao norte do Brasil: feita nos anos de 1613 a 1614*. Os padres naturalistas e memorialistas que vieram com a expedição de La Ravardière em 1612 passaram quatro meses no Maranhão e descreveram o projeto efêmero da França Equinocial no Maranhão com minuciosos detalhes da expedição, da fundação da Ilha de São Luís, de passagens as aldeias de Tapuitapera (atual cidade de Alcântara) e Upaon Açu (atual capital do estado, São Luís), além do cotidiano, dos hábitos, da astrologia e das cosmovisões dos povos que lá habitavam. Esses dois livros relatam tanto a organização espacial dos assentamentos indígenas quanto as técnicas construtivas utilizadas neles.

Na narrativa dos padres franceses, encontramos as descrições de sua presença ancestral. Claude d'Abbeville (1975), no capítulo XLVII, "Dos costumes dos índios tupinambás, suas habitações e casamento", descreve os aspectos da arquitetura e da organização espacial das aldeias:

Habitam em geral, os índios tupinambás, os matos próximos ao mar, para pescarem, ou às margens dos rios por causa da água doce necessária à vida. Encontrado o lugar adequado, cortam a mata e formam uma grande praça quadrada a que põem fogo para destruir a vegetação e limpar o terreno. Aí constroem então, bem no centro, quatro grandes habitações em forma de claustro. São estas cabanas feitas de madeira e recobertas de pindó, de alto a baixo, e compridas e largas nas proporções julgadas necessárias para abrigo de toda aldeia (d'Abbeville, 1975, p. 222).

Em primeiro lugar cabe observar que essas aldeias não são como as nossas, e menos ainda se parecem com cidades bem edificadas, cercadas de baluartes ou trincheiras, fossos e ricos palácios. Suas aldeias, a que chama de Oca ou Taba, não passam de quatro cabanas feitas de paus grossos e estacas e cobertas de cima abaixo com folhas de palmeiras que denominam Pindó, encontrável nas matas. Essas folhas, bem dispostas, resistem maravilhosas à chuva (d'Abbeville, 1975, p. 139).

A localização das aldeias era conhecida pelos franceses, que navegavam nas costas maranhenses desde o século XVI e eram aliados aos Tupinambás, utilizando a proximidade com os indígenas nas suas investidas. d'Abbeville (1975) destacava a existência de 27 agrupamentos na Ilha de São Luís e entre 15 e 20 assentamentos indígenas em Tapuitapera, inclusive enumera os nomes das aldeias no capítulo

XXXII. Dos nomes como eram chamados esses assentamentos indígenas que constam no capítulo, destacamos:

A primeira aldeia é Timbói, que quer dizer raiz de certa árvore chamada euve e com a qual embriagam os peixes; a segunda aldeia tem o nome de Itapari, que é um viveiro ou camboa de peixes; a terceira aldeia é Carnaupió, significa árvore carnaú. Euaíve é a quarta aldeia que significa água velha ou turva. Itaendave é a quinta aldeia, quer dizer largo da pedra. A sexta aldeia é Aracuí-jeuve, que deriva de um pássaro; a sétima aldeia é Indotuve, lugar de pindó; a oitava aldeia é chamada Oatimbup, raiz de timbó; a nona aldeia, maior de todas é Junipará, que deriva do jenipapo, fruto amargo; a décima aldeia chama Toroepep quer dizer calçado; a décima primeira aldeia é a de Januaré, cão fedorento; a décima segunda é Uarapirã, ou buraco vermelho; a décima terceira é Poieupe, quer dizer cabaça que serve de prato; a décima quarta Eussauap, uma das maiores também, é lugar onde se comem caranguejos; a décima quinta é Maracanã Pisip nome de grande pássaro; a décima sexta é Taperaçu; a décima sétima é Toroupê, que significa beberagem; a décima oitava é Aquetene, lugar de peixes; a décima nona Caranaíve; a vigésima é Jeviree, que os franceses chamam Juiet; a vigésima primeira chama-se Eucatu, de água fria; a vigésima segunda é Canua-Mirim; a vigésima terceira Uri-Uaçu-Eupê; Maiova é a vigésima quarta, Pacuri Euve a vigésima quinta e Euvapar a vigésima sexta; a vigésima sétima é Meuruti-euve, quer dizer palmeira. Esses são os principais nomes das principais aldeias da ilha, contam algumas com duzentos ou trezentos habitantes outras quinhentos e seiscentos, de modo que em toda ilha pode existir de dez a doze mil almas (d'Abbeville, 1975, p. 145).

As descrições feitas pelos padres capuchinhos, com precisas indicações geográficas, deixaram uma contribuição fundamental ao estudo da formação das vilas e cidades do Brasil colonial. Destacamos neste artigo os cartógrafos Albernaz I e II, avô e neto, de tradicional família portuguesa, que nos deixaram um importante conjunto de atlas e mapas do Maranhão, e o cartógrafo francês Nicolas Sanson.

Embora nos mapas a ênfase fosse dada ao projeto de colonização, a demarcação de todas as aldeias foi feita sem revelar os conflitos ou as disputas, mas evidenciando a marcação dos territórios. Os europeus utilizaram o conhecimento ancestral indígena da terra, das águas e dos rios em seu projeto de ocupação, e, nesse sentido, a cartografia, as cartas, os atlas, os mapas e as gravuras (com especial destaque ao Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro¹, assim como

1 Mais informações estão disponíveis em: <https://bndigital.bn.gov.br/>. Acesso em: 20 jul. 2024.



os detalhados relatos dos padres capuchinhos franceses, foram instrumentos fundamentais para o conhecimento e a conquista do território, e hoje para o estudo do urbanismo colonial.

Mapas e narrativas de viajantes se somam na perspectiva do entendimento do território. Segundo o arqueólogo Arkley Bandeira (2015), a precisão das denominações descritas de cada região da Ilha de São Luís percorrida por Claude d'Abbeville é tamanha que se podem reconhecer na obra do capuchinho bairros da cidade que até hoje são chamados pelos nomes indígenas, como Maracanã, Maioba, Turu, Pindoba e Pindaí. A partir do cruzamento de achados arqueológicos e informações históricas, principalmente a partir dos relatos de Claude d'Abbeville, dentre as 27 registradas pela expedição, 11 aldeias foram identificadas em Upaon-Açu, muitas delas associadas à presença de sambaquis (Bandeira, 2015).

O recorte definido neste artigo representa parte de uma pesquisa maior conectada ao diretório de pesquisa do CNPq *Ideários urbanos e linguagens arquitetônicas de São Luís – MA* e a um projeto de pós-doutorado no âmbito do Programa Nacional de Cooperação Acadêmica (Procad) na Amazônia, que tem como linha de pesquisa o estudo da cartografia do Maranhão. Essa pesquisa tem sido realizada no âmbito do curso de Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioespacial e Regional (PPDSR) da Uema, que tem como objetivos catalogar, compreender e analisar criticamente a cartografia elaborada para o estado do Maranhão entre os séculos XVI e XIX. Nessa pesquisa, destacam-se inicialmente os mapas existentes no acervo digital da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro e posteriormente em outros acervos nacionais e internacionais, por meio da análise crítica e da compreensão dos objetivos reais e ocultos dos mapas e de um critério metodológico e cronológico. O trabalho é separado por século e também pelas categorias de mapas, cartas e atlas geográficos e urbanos, numa perspectiva decolonial e contemporânea de visibilização no processo de colonização da importância das aldeias dos povos ancestrais e de seu mapeamento. Além disso, resgata-se a cartografia como um importante material didático e uma fonte de referência aos estudos urbanos contemporâneos no debate do urbanismo do estado do Maranhão e da capital São Luís, reconhecida e inscrita pela Unesco como Patrimônio da Humanidade em 1997.

Visibilizando as aldeias na cartografia europeia

O artigo reflete sobre uma etapa da pesquisa, no âmbito do pós-doutorado do Procad Amazônia entre a Universidade Federal do Pará (Ufpa) e a Uema, sob orientação da Profa. Rosa E. Acevedo Marin, que busca analisar a cartografia do Maranhão do século XVII com um olhar na representação das aldeias indígenas na cartografia de forma crítica e reflexiva, demonstrando as relações de poder no contexto colonial. A pesquisa encontra-se no início, e os resultados ainda não estão concluídos. Portanto, o artigo traz reflexões iniciais, com muitas reflexões e questionamentos ainda em aberto.



Neste artigo, realizamos a análise da cartografia com ênfase no século XVII, nos mapas geográficos que tinham por objetivo situar o território, os bancos de areia, os rios, as fortalezas, as aldeias indígenas e o acesso aos navios. Do ponto de vista analítico, destacamos a importância da interpretação dos símbolos contidos nos mapas. Precisamos compreender e ler os mapas para além de seus símbolos.

Nessa perspectiva, é importante identificar inicialmente os elementos constantes na cartografia por meio da análise dos símbolos apresentados em cada mapa. Observamos que, nos mapas do Brasil do século XVII, há sempre uma marcação de três pontos no estado do Maranhão com desenhos. Aqui, destacamos alguns:

- 1) *Rosa dos ventos*: Símbolo utilizado nos mapas para identificar os pontos cardeais, que são os pontos de orientação na superfície terrestre (Norte, Sul, Leste e Oeste), e indicar o norte magnético, fundamentais na locação das novas vilas e cidades do Brasil colonial.
- 2) *Símbolo da coroa portuguesa*: Representação do domínio do território pela monarquia portuguesa, determinando para quem o mapa foi feito e marcando o poder da monarquia.
- 3) *Escalas de léguas*: Indicam nos mapas a relação entre as dimensões do espaço real e do espaço representado.
- 4) *Desenhos de elementos geográficos*: Símbolos que indicam rios, bancos de areia, aldeias e marcações de fortalezas, vilas e aldeias.

A partir dessas questões, na busca por um olhar crítico sobre a produção cartográfica colonial, o referencial teórico da pesquisa se apoia em autores como João Pacheco de Oliveira (2016), Allana Souto Cardoso (2018), Renata Malcher (2012), em teses, artigos e dissertações sobre cartografia da Amazônia e sobre os cartógrafos Albernaz I e II. Em especial, o geógrafo e cartógrafo John Brian Harley (2009), central na construção metodológica desta pesquisa. Harley (2009) defende que o marco das circunstâncias e das condições históricas definidas produz um mapa que é, indiscutivelmente, um documento social e cultural. Todos os mapas estão relacionados com a ordem social de um período e de um lugar específico. A perspectiva metodológica de Harley (2009) considera os materiais cartográficos como construções humanas que comportam uma natureza imagética (representação gráfica) e textual (discurso), devendo ser interpretados mediante os contextos históricos envolvidos. Segundo o autor,

Gran parte del poder del mapa, como una representación de la geografía social, es que trabaja detrás de una máscara de ciencia aparentemente neutral. Esconde y niega sus dimensiones sociales al tiempo que las legitima. No obstante, desde donde las veamos, las reglas de la sociedad sobrevivirán. Han logrado que los mapas sean, por lo menos, una imagen del orden social así como la medición del mundo fenomenal de los objetos (Harley, 2005, p. 195).



A partir dessa perspectiva, para além da visão analítica e descritiva da cartografia, é importante compreender o mapa histórico em seu contexto, sendo necessário avaliar alguns aspectos:

- Quem fez o mapa?
- Quais foram os cartógrafos e em que circunstâncias se elaborou o mapa?
- Por que e para quem foi feito?
- Qual era o destino do mapa?

Trata-se de questões fundamentais na análise da cartografia que contextualizam o mapa em seu tempo e cenário. No caso dos mapas aqui citados, a cartografia construída tinha como principais objetivos criar subsídios para a dominação e colonização do território, registrar os acessos pelas águas, os caminhos existentes, as maneiras de adentrar e apreender o território, além de demonstrar o poder das ordens religiosas e da monarquia. A representação dos indígenas é então subjugada a esses interesses e, em alguns aspectos – que tangem mais aos aspectos simbólicos do mapa, e não da descrição física e geográfica do território –, pouco confiável, por partir de um ponto de vista colonizador.

A pesquisa foi feita no acervo digital da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, no setor de cartografia, onde localizamos aproximadamente 40 mapas do estado do Maranhão. Destacamos aqui quatro mapas para análise, em que podemos visualizar os elementos simbólicos e as questões centrais da pesquisa. Além dos mapas do Maranhão, a Biblioteca Nacional, em 2023, acompanhando o debate do marco temporal das terras indígenas no Brasil, organizou, na iconografia da biblioteca digital², uma pesquisa na seção denominada de “povos ancestrais” dedicada aos mapas que identificam os povos indígenas. Seleccionamos alguns deles para o artigo como referência, destacando os cartógrafos Albernaz I e II e N. Sanson.

São eles, em ordem cronológica:

- 1) 1629: “Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará” – cart555828 – Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388.
- 2) 1632: “Descrição dos Rios Pará e Maranhão” – cart1004846 – Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649. Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=27904.
- 3) 1656: “Le Brésil”, Nicholas Sanson d'Abbeville (1600-1667) . Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html.
- 4) 1666: “Demonstração do Maranhão até o Rio Preguiças” – cart1004846 – Albernaz II, João Teixeira, 1655-1699. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1079075/cart1079075.pdf.

2 Mais informações estão disponíveis em: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/povos-originais/mapas-com-os-povos-indigenas/>. Acesso em: 24 jul. 2024.



CARTÓGRAFOS ALBERNAZ I, ALBERNAZ II E NICOLAS SANSON

Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649

Albernaz II, João Teixeira, fl. 1655-1699

Nicolas Sanson d'Abbeville 1600-1667

A família Albernaz, de cartógrafos portugueses, entronca-se na dos Teixeira, sendo os irmãos João Teixeira Albernaz (I) e Pedro Teixeira Albernaz filhos de Luís Teixeira. Além de outros, como Estevão Teixeira, integra também essa família João Teixeira Albernaz (II), neto do seu homônimo. João Teixeira Albernaz I (1602-1649) era filho de Luís Teixeira, cujas atividades em mapear o império colonial português remontam à União Ibérica de 1580 a 1640.

Albernaz I foi nomeado cartógrafo da Casa da Mina e Índia em 1605. Ligado aos órgãos oficiais dos Armazéns de Guiné e Índias, elaborou seus mais célebres trabalhos na primeira metade do século XVII, incluindo 19 atlas, dentre os quais o *Atlas do Brasil* de 1632 com desenho à tinta, um tesouro cartográfico. O mapa da Província do Brasil revela a ampliação progressiva do conhecimento geográfico e cartográfico da proibida América portuguesa. Nesse atlas, encontramos a “Descrição dos Rios Pará e Maranhão” (figuras 3 e 4).

Sobre a produção do cartógrafo português, Sousa (2015, p. 27) atesta o seguinte:

A cartografia náutica da colônia Brasil de João Teixeira Albernaz I refere-se, sobretudo, à produção de determinados atlas que serviram tanto aos trabalhos náuticos, como instrumentos orientadores das viagens, quanto àqueles dirigidos e encomendados a nobres e ao Rei, que, trabalhados com maiores cuidados, constituíam-se artefatos de luxo.

Seu neto homônimo, João Teixeira Albernaz II, com talento e habilidade equiparados ao avô, foi responsável pelo *Atlas do Brasil*, onde se encontra o mapa do Maranhão de 1666 – “Demonstração do Maranhão até o Rio Preguiças” (Figura 7).

Nicolas Sanson d'Abbeville (1600-1667) foi o geógrafo real das cortes de Luís XIII e XIV. Produziu importantes mapas sobre o Brasil, como “Le Brésil” (figuras 5 e 6) e um mapa sobre a Amazônia de 1680, denominado “Le cours de la rivière des Amazones dressé sur la relato”, que consta na Coleção Povos Ancestrais da Biblioteca Nacional Digital.

“Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará” de 1629

O mapa de 1629, de autoria de João Teixeira Albernaz I, faz parte de um conjunto que contém três mapas que demonstram o caminho de ligação entre o Maranhão e o Grão-Pará, destacando os rios Pindaré, Mearim, Itapecuru e Munim, os



quatro principais rios do Maranhão e eixos do crescimento do litoral para o interior do estado. Os mapas trazem a representação da localização de diversas aldeias indígenas. Na parte superior, há a indicação de uma grande área indígena denominada “Província dos Guajajaras”. Destacamos que as vilas são indicadas por simbologias próprias de pequenas casas, aglomerados urbanos como os desenhos da cidade de São Luís (atual capital do estado) e as aldeias “dos Brancos”, aldeia “Tapuitapera” (indígena), indicando a proximidade com a capitania de Cumã. É importante perceber que os desenhos indicativos da vila cidade de São Luís e da aldeia Tapuitapera são relativos em tamanho, demonstrando que ambas eram grandes e numerosas em habitantes, sendo provavelmente as principais aldeias e vilas na perspectiva dos cartógrafos. O posicionamento de Tapuitapera no mapa, próximo ao igarapé, em frente à cidade de São Luís, do outro lado da baía, corresponde à atual localização do centro histórico de Alcântara, cidade que se sobrepôs ao aldeamento indígena. A partir da representação, é possível deduzir que a cidade portuguesa teve seu início na aldeia indígena de Tapuitapera.

Nesse mapa de 1629 (Figura 1 e 2), está demarcada também a província dos Tupinambás, além da província dos Guajajara, e observamos desenhos de outras aldeias indígenas na direção do estado do Pará. Essas aldeias também são descritas por Claude d’Abbeville em seu livro, nos capítulos XXIV-XXXI, que tratam da descrição da Ilha do Maranhão e das principais aldeias de Cumã e circunvizinhas. A simbologia é a constatação das populações equivalentes e das organizações espaciais em tamanhos similares aos dos indígenas e europeus, fato que corrobora a ideia de que os europeus utilizaram o conhecimento indígena das terras, das águas e dos ventos na demarcação e implantação de suas vilas e cidades, e também das fontes de águas potáveis e fortalezas de defesa.



Figura 1: 1629 – “Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará”. Fonte: Disponível em: http://acervo.bn.digital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388. Acesso em: 25 jul. 2024.





Figura 2: Detalhe do mapa no "Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará" mostrando que aldeias e vilas religiosas eram representadas da mesma forma e do mesmo tamanho. Fonte: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388. Acesso em: 25 jul. 2024.

“Descrição dos Rios Pará e Maranhão” de 1632

O mapa que contém a descrição dos rios Pará e Maranhão está inserido no *Atlas universal*, do cartógrafo João Teixeira Albernaz I, composto por 11 mapas. Observamos que, no mapa de 1632, a ênfase é a geografia do Maranhão, da Ilha de São Luís e dos acessos dos navios pelo mar. Destacamos a indicação dos quatro rios e das aldeias indígenas com ênfase em Tapuitapera, hoje cidade de Alcântara, e da capitania de Cumã. Ambas são descritas pelo padre Claude d’Abbeville (1975, p. 150) no capítulo XXXIV sobre as aldeias principais de Cumã, em que o autor destaca: “Todas essas aldeias são muito mais povoadas e seus habitantes são aliados dos índios de Tapuitapera e da ilha grande formando uma só nação, uma confederação unida na guerra às demais nações inimigas”.

Esse mapa é o único a representar na ilha, além da cidade de São Luís, uma aldeia nomeada por Ytapaúí, que provavelmente corresponde à aldeia chamada de Itapari (*ita* = pedra – *pari* = cercado ou curral), conforme consta no capítulo XIX do livro de Claude d’Abbeville (1975). Trata-se da segunda aldeia visitada por Claude d’Abbeville, na qual, segundo o padre, residia um francês muito amigo dos indígenas, local onde se realizava o batismo de crianças.

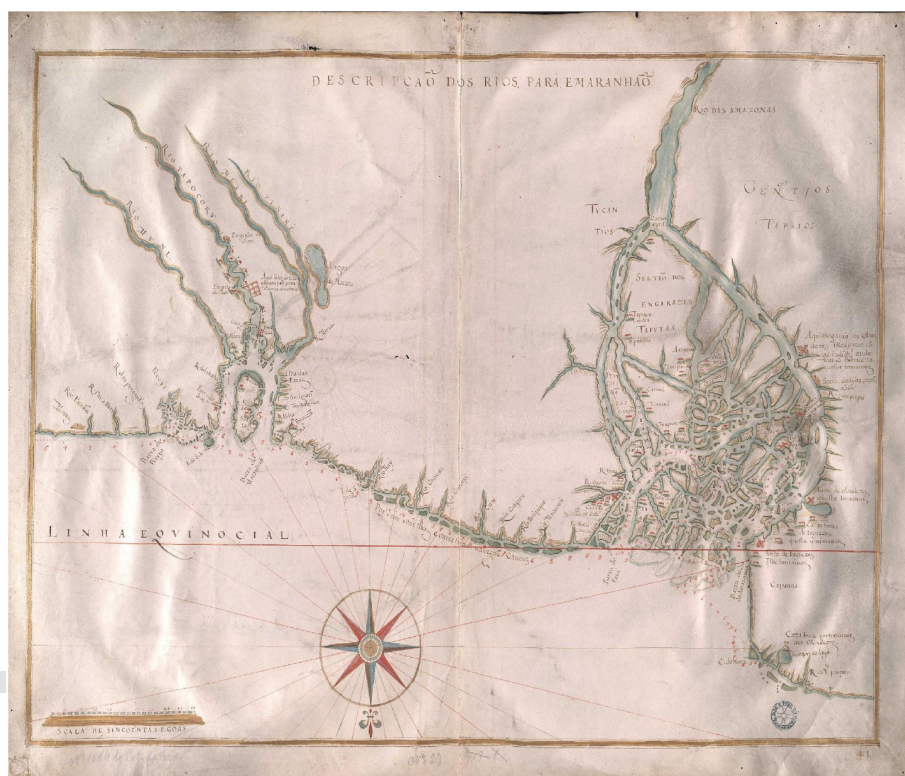


Figura 3: 1632 - "Descrição dos Rios Pará e Maranhão". Fonte: Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=27904. Acesso em: 25 jul.2024.



Figura 4: Detalhe do mapa "Descrição dos Rios Pará e Maranhão" (1602-1649). Fonte: Disponível em: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=27904. Acesso em: 25 jul. 2024.

“Le Brésil” de 1656

Datado de 1656, o mapa “Le Brésil” foi produzido, em Paris, por Nicolas Sanson d’Abbeville (1600-1667), geógrafo do rei da França, e serviu de referência para outros mapas, já que Sanson elaborou um dos primeiros mapas científicos da região amazônica (*Le cours de la rivière des Amazones*). O cartógrafo Sanson é da mesma cidade do padre capuchinho Claude d’Abbeville, ambos de Abbeville, situada no departamento do Somme, na região administrativa de Altos da França, próximo do Canal da Mancha. As narrativas deles se encontram nas indicações da Ilha de Sant Anna e do Maranhão. Observamos no detalhe do mapa de 1656 (Figura 6) a marcação da Ilha de Sant Anna abaixo das palavras *Maragnan* e *opaonmirim* (esta relativa à aldeia Upaon Açu), e, no relato do capítulo X do livro do padre d’Abbeville (1975, p. 55), consta a descrição da partida dos franceses da Ilha de Sant Anna e do processo de construção de um forte com a participação dos indígenas: “Chegamos a Jevirée na ilha grande do Maranhão, habitada por índios tupinambás”.

O mapa de 1656 mostra um destaque em amarelo para o Maranhão, e no detalhe vemos a demonstração dos três pontos importantes para a formação do estado: o rio Itapecuru, Alcântara (sob o nome de Tapuitapera) e São Luís. Apresenta no centro, rodeado por moldura, um texto em francês, com a seguinte descrição:

O Brasil: sendo a costa leste propriedade dos portugueses e dividida em 14 capitanias. O meio do país é habitado por um grande número de povos, quase todos desconhecidos. Demarcamos os territórios das capitanias próximas da costa, embora seus limites sejam incertos (tradução nossa).



Figura 5: Mapa “Le Brésil”, 1656, recorte da região do Maranhão. Fonte: Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html. Acesso em: 24 jul. 2024.





Figura 6: Mapa “Le Brésil”, 1656, recorte da região do Maranhão. Fonte: Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html. Acesso em: 24 jul. 2024.

“Demonstração do Maranhão até o Rio Preguiças” de 1666

O mapa “Demonstração do Maranhão até o Rio Preguiças” de 1666 foi elaborado pelo cartógrafo João Teixeira Albernaz II, da família de cartógrafos portugueses e homônimo do avô, João Teixeira Albernaz I. O mapa está inserido em um atlas com 16 pranchas geográficas da costa brasileira e apresenta uma carta de navegação com toda a marcação da baía, dos bancos de areia e dos acessos usados pelos navios. Apresenta a simbologia da rosa dos ventos e a escala em léguas, e a localização das aldeias Tapuitapera (atual cidade de Alcântara), da “povoação dos brancos”, da “povoação de Cumã”, da “aldeia dos tapuias salinas”, dos rios (Itapecuru, Munim e Maracu), das Ilhas das Pacas e do Forte de Santa Maria. O padre Claude d’Abbeville (1975), ao descrever as aldeias do Maranhão, destaca as terras de Cumã como terras férteis e agradáveis onde residem os indígenas.



Figura 7: 1666 – “Demonstração do Maranhão até o rio Preguiças” de 1666. Fonte: Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1079075/cart1079075.pdf. Acesso em: 24 jul. 2024.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo buscou visibilizar a presença das aldeias indígenas na cartografia europeia do estado do Maranhão do século XVII, de modo a proporcionar um novo olhar à análise crítica da simbologia dos mapas e valorizar e catalogar a presença dos povos indígenas ancestrais que habitavam o território no início do processo de colonização. A análise da cartografia histórica do Maranhão sempre teve um enfoque colonial, e, neste artigo, confrontamos os mapas com as narrativas do padre francês Claude d’Abbeville, que descreve em detalhes as numerosas aldeias do Maranhão.

Nesses mapas, demonstramos a permanência das populações indígenas no estado do Maranhão remanescente das populações ancestrais. A cronologia deles corresponde ao primeiro momento do processo de colonização: 1629, 1632, 1656 e 1666. Observamos, na análise do conjunto, que todos são mapas geográficos de conhecimento e domínio do território, de identificação dos acessos pelo mar e dos bancos de areia, aspectos específicos da bacia do rio São Marcos e do Oceano Atlântico. Buscam identificar os quatro principais rios do estado como rotas alternativas de penetração e proteção do território, além das principais aldeias indígenas, com simbologias adequadas ao reconhecimento do tamanho da aldeia. Em uma marcação simbólica sempre de três pontos estratégicos: a Ilha de São Luís, antiga Upaon Açu, a capitania de Cumã e a aldeia Tapuitapera, além da marcação às margens do Rio Itapecuru, onde se situa uma fortaleza. Essa tríade aponta a história da formação do estado no processo de colonização europeia. Quando se

analisa o contexto histórico, podemos identificar esses três lugares como centrais nas disputas pelo território entre franceses, portugueses e holandeses.

Por mais que esses mapas pareçam apenas descrever o território de forma analítica e objetiva, a cartografia aqui citada é um produto de seu tempo, de seu contexto, de ideologias e relações de poder. O conceito de “silêncio cartográfico” de Harley (2005, 2009) nos auxilia a entender as ausências dessa cartografia, ou seja, a supressão de informações políticas e sociais na cartografia colonial. Aqui, não falamos sobre limitações tecnológicas ou falta de conhecimento sobre o território. Segundo Harley (2005, p. 115), *“no me interesan esos silencios surgidos de ignorancia geográfica, carencia de datos, errores, limitaciones de las mediciones, diseño deliberado ni otros aspectos de las carencias de especificación y técnicas. Aquí abordo los silencios políticos [...]”*.

A ausência de informações sobre os conflitos, como a disputa entre holandeses, franceses e portugueses pelo território brasileiro, sobre a escravidão, sobre o deslocamento e extermínio de povos indígenas ou de qualquer informação que coloque em dúvida o domínio do território e a soberania europeia também é fundamental na análise dessas cartografias. As omissões cartográficas não são explícitas, mas, a partir de um questionamento mais aprofundado em relação àquilo que não se pode ver nesses mapas, chegamos às questões desta pesquisa que ainda estão em aberto:

- O que mais a cartografia colonial pode nos dizer para além da superfície?
- Como podemos entender a ocupação indígena a partir de uma produção cartográfica que tinha como um de seus objetivos o seu domínio e extermínio?

Os mapas também podem ser vistos como testemunhos de que o conhecimento ancestral indígena da terra, das águas e do clima foi um importante instrumento utilizado pelos europeus para a conquista do território. A aliança dos franceses com lideranças indígenas no processo de conquista da França Equinocial e a resistência dos indígenas aos portugueses no processo de colonização podem atestar esse argumento. A visibilização da presença indígena na cartografia europeia é um passo importante para o reconhecimento do papel dos povos originários na formação das cidades brasileiras. O posicionamento das aldeias, as maneiras de construir e ocupar o espaço e os conhecimentos dos maranhenses originários também foram bases para a construção dos assentamentos europeus no Brasil colônia. O estado do Maranhão, na contemporaneidade, ainda possui um número expressivo de comunidades indígenas remanescentes de acordo com dados da Funai e do IBGE, e situá-las historicamente é uma forma de reconhecer sua presença ancestral e valorizar as influências indígenas no urbanismo colonial português e na formação das espacialidades urbanas no Maranhão.



REFERÊNCIAS

- BANDEIRA, A. M. Os Tupis na Ilha de São Luís – Maranhão: fontes históricas e a pesquisa arqueológica. *História Unicap*, v. 2, n. 3, p. 79-98, jan./jun. 2015. Disponível em: <https://www1.unicap.br/ojs/index.php/historia/article/view/555/502>. Acesso em: 10 mar. 2024.
- CARDOSO, A. S. *Descolonizando a cartografia histórica amazônica: representações, fronteiras étnicas e processos de territorialização na capitania do Pará*. 2018. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido.) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.
- D'ABBEVILLE, C. *História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão: 1623*. Apresentação Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da USP, 1975.
- D'EVREUX, Y. *Viagem ao norte do Brasil: feita nos anos de 1613 a 1614*. São Paulo: Siciliano, 2002.
- FAUSTO, C. Fragmentos de história da cultura Tupinambás: da etnologia como instrumento crítico de conhecimento etno-histórico. In: *História do índio no Brasil*. Cunha, Manuela Carneiro da (org.) São Paulo: Companhia das Letras, 1992. p. 382-395.
- HARLEY, J. B. *La nueva naturaleza de los mapas: ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.
- HARLEY, J. B. Mapas, saber e poder. *Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia*, n. 5, p. 6, 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5724>. Acesso em: 14 set. 2024
- MALCHER, R. A urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII: povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos. *Anais do Museu Paulista*, v. 20, n. 1, p. 41-76, jan./jun. 2012.
- OLIVEIRA, J. P. de. *O nascimento do Brasil e outros ensaios: pacificação, regime tutelar e formação de alteridades*. Rio de Janeiro: Contracapa, 2016.
- SOUSA, R. F. de. *O silêncio cartográfico de João Teixeira Albernaz I. As representações da costa brasileira*. 2015. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso em Geociências e Ciências Exatas) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Rio Claro, 2015.
- VAINFAS, R. *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2000.



Indigenous villages in the European cartography of the State of Maranhão

Aldeias indígenas na cartografia europeia do Maranhão

Pueblos indígenas en la cartografía europea de Maranhão

Grete Soares Pflueger, PhD in Urbanism from PROURB - UFRJ, Associate Professor of the Architecture and Urbanism course and the Graduate Program in Socio-Spatial Development (PPDSR) at the State University of Maranhão (UEMA).

E-mail: grete@uema.br  <https://orcid.org/0000-0002-9376-8689>

Luísa Pflueger de Farias, Architect and Urban Planner from the Federal University of Rio de Janeiro, Master's student in the Graduate Program in Architecture and Urbanism (NPGAU) at the School of Architecture of the Federal University of Minas Gerais (EA-UFMG).

Email: lpfluegerf@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-3103-636X>

To cite this paper: PFLUEGER, G. S.; FARIAS, L. P. de. Indigenous Villages in European Cartography of Maranhão. *Cadernos de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 32-49, 2025. DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p32-49

Submissão: 2024-03-17

Aceite: 2024-11-14



Abstract

This article seeks to reflect on the representation of the presence of Indigenous peoples in the colonial cartography of the State of Maranhão, a territory that was home to numerous villages prior to colonization and still has a significant Indigenous presence in contemporary times, which has been rendered invisible by history. European cartography only documented their presence but emphasized the location of towns and cities in Colonial Brazil. Today, with the goal of highlighting the contribution, presence, and permanence of these peoples, as well as critically analyzing the cartographic production and the context in which it was produced, we revisit the archives of the National Library of Rio de Janeiro, focusing on the digital library, where we examined the 17th-century European cartography to identify the presence of Indigenous peoples and, above all, representations that help us understand how they occupied spaces in the Territory of Maranhão during the colonial period.

Keywords: Cartography; Maranhão; Indigenous peoples.

Resumo

Este artigo busca refletir sobre a representação da presença dos povos indígenas na cartografia colonial do Estado do Maranhão, território ocupado por numerosas aldeias antes do contexto da colonização e que ainda conta na contemporaneidade com expressiva presença indígena, que foram invisibilizadas pela história. A cartografia europeia apenas documentou sua presença mas deu ênfase à locação das vilas e cidades do Brasil Colonial. Hoje, na perspectiva de visibilizar a contribuição, presença e permanência destes povos, além de analisar de forma crítica a produção cartográfica e o contexto no qual ela se insere, revisitamos os arquivos da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, com ênfase na biblioteca digital, onde buscamos na cartografia europeia do Século XVII a presença dos povos indígenas e, sobretudo, representações que nos ajudem a compreender a forma como ocupavam os espaços no território maranhense no período colonial.

Palavras-chave: Cartografia; Maranhão; povos indígenas.

Resumen

Palabras clave: Cartografía; Maranhão; Pueblos Indígenas Este artículo busca reflexionar sobre la presencia ancestral de los pueblos indígenas en la cartografía del Estado de Maranhão, un territorio ocupado por numerosas aldeas antes del contexto de la colonización y que todavía tiene una presencia indígena significativa en la contemporaneidad, que ha sido invisibilizada por la historia. La cartografía europea sólo documentó su presencia, pero enfatizó la ubicación de los pueblos y ciudades del Brasil colonial. Hoy, con el fin de visibilizar el aporte, la presencia y la permanencia de estas personas, analizando de forma crítica la producción cartográfica e las



circunstancias que la rodean, revisitamos los archivos de la Biblioteca Nacional de Río de Janeiro, con énfasis en la biblioteca digital. Buscamos en la cartografía europea del siglo XVII la presencia de pueblos indígenas y, sobre todo, representaciones que nos ayuden a comprender la forma en que ocuparon espacios en el territorio de Maranhão en el período colonial.

Palabras clave: Cartografía; Maranhão; Pueblos indígenas.

INTRODUCTION

The state of Maranhão is one of the Brazilian states with the highest number of indigenous lands. This territory, heavily contested in the 15th century during the European Age of Exploration, served as a support point for access to the Eldorado of Peru and as a gateway to the Amazon rivers. A stage for major disputes among European colonizers, this territory was already inhabited in the 17th century by approximately 250,000 indigenous people from thirty different ethnic groups, some of which, such as the Krikati, Kanela, Guajajara, Tenetehara, and Gavião, continue to exist today, fighting for their land and for land demarcation. Most of them, like the Tupinambá people who inhabited the Island of São Luís, the Barbados, Amanajó, Tremembé, Araíoses, Kapietrã, among others, no longer exist in the same way as in the past, having undergone processes of extermination or assimilation.

According to the 2010 IBGE Census, the state had 38,831 indigenous people, 76% of whom lived in indigenous lands, with seven registered ethnic groups. The 2022 Census, according to updated IBGE data, shows that Maranhão is the third-largest state in the Northeast in terms of indigenous population. The state has 57,214 people who self-identify as indigenous. Indigenous peoples living in Maranhão, according to national indigenous peoples foundation FUNAI, belong to the following ethnic groups: Krikati, Krepyn Katejê, Timbira, Canela Memörtumre, Canela Ramkokamekrak, Gavião Pukobjê, Krenjê, Guajajara, Ka'Apor, Awá Guajá, Gamela, Tremembé, Tikuna, Awrao, Anapuru Muypurá, Kariu Kariri, and Tupinambá. In contemporary Maranhão, we observe the persistence and resistance of indigenous peoples in their fight for their ancestral lands. According to a survey conducted by geoprocessing laboratory Labgeo at the State University of Maranhão, reproduced below, the lands are located near the coastline and in the interior of the state.

Carlos Fausto, in *Fragments of the History of the Tupinambá Culture*, reports that there is difficulty among the colonial chroniclers in accurately naming the indigenous nations. The term Tupinambá was used to refer to a whole group of peoples from the Brazilian coast, generalizing different groups from the Tupi language family. The Tupinambá, therefore, represent a universe of nations and ethnicities, including those encountered by the chroniclers in the 16th century in Maranhão, Pará, and adjacent islands. According to Vainfas (2000, p. 544), the



Tapuias, along with the Tupi, were the two groups of Amerindians classified by the Portuguese. The term Tapuia is not an ethnonym; it referred to peoples with diverse languages and cultures, who, in the 16th-century documentation, were characterized as barbarians.

Reviving the indigenous presence in cartography is a way of documenting and understanding the forms of occupation and resistance in the territory by these peoples.

Rescuing the indigenous presence in cartography is a way to document and understand the forms of occupation and resistance in the territory by the indigenous peoples, the true owners of the ancestral lands, who in Maranhão were first documented through the works of French Capuchin priests: Claude d'Abbeville (1975) in *History of the Mission of the Capuchin Fathers on the Island of Maranhão* and Yves D'Evreux (2002) in *Journey to Northern Brazil*, undertaken between 1613-1614. The naturalist and memoirist priests who accompanied La Ravardière's expedition in 1612 spent four months in Maranhão and described the ephemeral project of France Equinocial in Maranhão with detailed accounts of the expedition, the foundation of São Luís Island, visits to the villages of Tapuitapera (now the city of Alcântara) and Upaon Açu (now the state capital, São Luís), as well as the daily life, habits, astrology, and worldviews of the peoples who inhabited the region. These two books report not only the spatial organization of indigenous settlements but also the construction techniques used in them.

In the narrative of the French priests, we find descriptions of their ancestral presence, particularly in Claude D'Abbeville's book, in Chapter XLVII, "*On the Customs of the Tupinambá Indians, Their Habitations, and Marriage*". He describes aspects of the architecture and spatial organization of the villages:

In general, the Tupinambá Indians inhabit the forests near the sea to fish, or along the riverbanks due to the freshwater necessary for life. Once the appropriate location is found, they cut down the forest and create a large square plaza, setting fire to it in order to destroy the vegetation and clear the land. They then construct, right in the center, four large buildings in the shape of a cloister. These cabins are made of wood and covered with pindó (a type of palm), from top to bottom, and they are long and wide in proportions deemed necessary to shelter the entire village (Claude d'Abbeville, 1975, p. 222).

First of all, it is important to note that these villages are not like ours, and even less do they resemble well-built cities, surrounded by bastions or trenches, moats, and grand palaces. Their villages, which they call Oca or Taba, consist of no more than four huts made of thick wooden poles and stakes, covered from top to bottom with palm leaves known



as Pindó, which are found in the forests. These leaves, when properly arranged, are remarkably resistant to rain (Claude D'Abbeville, 1975, p. 139).

The location of the villages was known to the French, who had been navigating the Maranhão coast since the 16th century and were allies of the Tupinambá, using their proximity to the indigenous peoples in their expeditions. D'Abbeville highlighted the existence of twenty-seven settlements on São Luís Island and between fifteen and twenty indigenous settlements in Tapuitapera, even listing the names of the villages in Chapter XXXII. Among the names by which these indigenous settlements were called, which are mentioned in the chapter, we highlight:

The first village is Timbói, which means the root of a certain tree called euve, with which they intoxicate the fish; the second village is named Itapari, which is a fish pond or trap; the third village is Carnaupió, which means carnaú tree. Euaíve is the fourth village, meaning 'old or muddy water.' Itaendave is the fifth village, which means 'wide stone.' The sixth village is Aracuí-jeuve, which derives from a bird; the seventh village is Indotuve, the place of pindó; the eighth village is called Oatimbup, which means the root of timbó; the ninth village, the largest of all, is Juniparã, which derives from jenipapo, a bitter fruit; the tenth village is called Toroiepep, which means 'footwear'; the eleventh village is Januaré, meaning 'stinky dog'; the twelfth village is Uarapirã, or 'red hole'; the thirteenth village is Poieupe, which means 'gourd used as a plate'; the fourteenth village, Eussauap, one of the largest as well, is a place where crabs are eaten; the fifteenth is Maracanã Pisip, the name of a large bird; the sixteenth is Taperaçu; the seventeenth is Toroupê, which means 'beverage'; the eighteenth is Aquetene, the place of fish; the nineteenth is Caranaíve; the twentieth is Jeviree, which the French call Juiet; the twenty-first is called Eucatu, meaning 'cold water'; the twenty-second is Canua-Mirim; the twenty-third is Uri-Uaçu-Eupê; Maiova is the twenty-fourth, Pacuri Euve is the twenty-fifth and Euvapar is the twenty-sixth; the twenty-seventh is Meuruti-euve, which means 'palm tree.' These are the main names of the primary villages on the island, some with two or three hundred inhabitants, others with five or six hundred, so that across the island there could be between ten and twelve thousand souls (Claude D'Abbeville, 1975, p. 145).



The descriptions provided by the Capuchin priests, with precise geographic indications, made a fundamental contribution to the study of the formation of towns and cities in colonial Brazil. In this article, we highlight the cartographers Albernaz I and II, grandfather and grandson from a traditional Portuguese family, who left an important collection of atlases and maps of Maranhão, as well as the French cartographer Nicolas Sanson.

Although the maps emphasized the colonization project, the indigenous presence and the demarcation of all the villages were depicted without revealing conflicts or disputes, instead highlighting the marking of territories. The Europeans relied on the indigenous peoples' ancestral knowledge of the land, waters, and rivers in their occupation project. In this sense, cartography, charts, atlases, maps, and engravings (with particular emphasis on the Collection of the National Library of Rio de Janeiro¹), as well as the detailed accounts of the French Capuchin priests, were essential tools for understanding and conquering the territory, and today they remain crucial for the study of colonial urbanism.

Maps and travelers' narratives together contribute to the understanding of the territory. According to archaeologist Arkley Bandeira (2015), the accuracy of the descriptions of each region of the Island of São Luís, as traversed by Claude d'Abbeville, is such that one can recognize in the Capuchin's work neighborhoods of the city that are still called by their indigenous names, such as Maracanã, Maioba, Turu, Pindoba, and Pindaí. By cross-referencing archaeological findings and historical information, particularly the accounts of Claude d'Abbeville, among the 27 villages recorded by the expedition, eleven have been identified in Upaon-Açu, many of them associated with the presence of shell mounds (Bandeira, 2015).

The scope defined in this article is part of a larger research project connected to the National Council for Scientific and Technological Development-CNPQ Research Directory "Urban Ideologies and Architectural Languages of São Luís – MA" and a postdoctoral project within the National Academic Cooperation Program- Procad Amazônia program, which focuses on the study of Maranhão's cartography. This research is being conducted within the Architecture and Urbanism course of the Postgraduate Program in Socio-Spatial and Regional Development (PPDSR) at the State University of Maranhão (UEMA). Its aim is to catalog, understand, and critically analyze the cartography produced for the State of Maranhão between the 16th and 19th centuries, with an initial emphasis on maps available in the digital collection of the National Library of Rio de Janeiro. Subsequently, the research will extend to other national and international collections through critical analysis and understanding of the real and hidden objectives of the maps, applying a methodological and chronological approach, categorized by century and by the types of maps, charts, and geographical and urban atlases. The study adopts a decolonial and contemporary perspective, highlighting the role of the ancestral peoples' villages in the colonization process and their mapping. It also aims to reclaim cartography as an important educational tool and a source of reference

1 More information in <https://bndigital.bn.gov.br/>. Access on: July 20, 2024



for contemporary urban studies, contributing to the ongoing debate about urbanism in the State of Maranhão and its capital, São Luís, which was recognized and inscribed as a UNESCO World Heritage site in 1997.

MAKING INDIGENOUS VILLAGES VISIBLE IN EUROPEAN CARTOGRAPHY

This article reflects on a stage of research conducted within the postdoctoral project Procad Amazônia between the Federal Para University -UFPA-UEMA, under the guidance of Prof. Rosa E. Acevedo Marin. The research aims to analyze the 17th-century cartography of Maranhão with a critical and reflective approach to the representation of Indigenous villages in maps, demonstrating the power relations within the colonial context. The research is in its early stages, and the results are not yet concluded; therefore, the article presents initial reflections, with many questions and considerations still open.

In this article, we conduct an analysis of the cartography with a focus on the 17th century, examining geographical maps intended to situate the territory, sandbanks, rivers, fortresses, Indigenous villages, and access points for ships. From an analytical perspective, we highlight the importance of interpreting the symbols contained in the maps. We must understand and read these maps beyond their symbols.

In this perspective, it is important to initially identify the elements present in the cartography by analyzing the symbols presented on each map. We observe that on 17th-century maps of Brazil, there are always markings of three points in the state of Maranhão with drawings. Here, we highlight some of them:

1. Compass Rose – This symbol was used on maps to identify the cardinal points, which are the orientation points on the Earth's surface (North, South, East, West), and to indicate the magnetic north. It was essential in locating the new towns and cities of colonial Brazil.
2. Symbol of the Portuguese Crown – This symbol represented the domain of the territory by the Portuguese Monarchy, indicating for whom the map was created and marking the power of the monarchy.
3. Leagues Scales – This symbol indicates the relationship between the dimensions of the real space and the space represented on the map.
4. Drawings of Geographical Elements – These symbols indicate rivers, sandbanks, villages, and markings for fortresses, towns, and villages

From these questions, in the search for a critical perspective on the production of colonial cartography, the theoretical framework of this research is based on authors such as João Pacheco Oliveira (2016), Allana Souto Cardoso (2018), Renata Malcher, as well as theses, articles, and dissertations on Amazonian cartography and the cartographers Albernaz I and II. Specifically, the geographer and cartographer John Brian Harley (2009), central to the methodological construction



of this research, argues that the historical circumstances and conditions defined by a specific context produce a map that is, without a doubt, a social and cultural document. All maps are linked to the social order of a given period and place. Harley's (2009) methodological perspective considers cartographic materials as human constructions that encompass both an imagistic (graphic representation) and textual (discourse) nature, which should be interpreted through the historical contexts involved. According to the author,

[...] A great part of the power of the map, as a representation of social geography, is that it works behind a mask of seemingly neutral science. It hides and denies its social dimensions while simultaneously legitimizing them. However, wherever we look from, the rules of society will survive. They have made maps, at the very least, an image of the social order as well as a measurement of the phenomenal world of objects (Harley, 2005, p. 195).

From this perspective, beyond the analytical and descriptive view of cartography, it is important to understand the historical map within its context, requiring the evaluation of several aspects:

- Who created the map?
- What were the cartographers and the circumstances in which the map was made?
- Why was it made and for whom?
- What was the purpose of the map?

In the case of the maps mentioned here, the cartography created had the primary objectives of providing support for the domination and colonization of the territory, recording access points via waterways, existing paths, ways to enter and seize the land, as well as demonstrating the power of religious orders and the monarchy. The representation of the Indigenous people was thus subordinated to these interests and, in some aspects—particularly those that pertain more to the symbolic elements of the map rather than the physical and geographical description of the territory—it was unreliable, originating from a colonizing point of view.

The research was conducted in the digital collection of the National Library of Rio de Janeiro, in the cartography sector, where we found approximately forty maps of the State of Maranhão. In this article, we highlight four maps for analysis, in which we can visualize the symbolic elements and the central issues of the research. In addition to the maps of Maranhão, the National Library, in 2023, following the debate on the time frame of Indigenous lands in Brazil, organized a section in the digital iconography of the library called “ancestral peoples2,” dedicated to maps

2 More information in: <https://bndigital.bn.gov.br/dossies/povos-originais/mapas-com-os-povos-indigenas/>. Access on: July 24, 2024



identifying Indigenous peoples. We selected some of these maps as references for the article, highlighting the cartographers Albernaz I and II and N. Sanson.

They are, in chronological order:

1. 1629 - Pequeno atlas do Maranhão e Grão-Pará - cart555828 - Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649. Available at: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388.
2. 1632 - Descrição dos Rios Pará e Maranhão - cart1004846, Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649. Available at: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=27904.
3. 1656 - Le Bresil 1656, Nicholas Sanson d'Abbeville (1600-1667). Available at: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html.
4. 1666 - Demonstração do Maranhão até o rio preguiças cart1004846, Albernaz II, João Teixeira, 1655-1699. Available at: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1079075/cart1079075.pdf.

CARTOGRAPHERS ALBERNAZ I, ALBERNAZ II, AND N. SANSON

Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649

Albernaz II, João Teixeira, fl. 1655-1699

Nicolas Sanson D'Abbeville 1600-1667

The Albernaz family, Portuguese cartographers, is connected to the Teixeira family, with the brothers João Teixeira Albernaz (I) and Pedro Teixeira Albernaz being the sons of Luís Teixeira. Among others, such as Estevão Teixeira, this family also includes João Teixeira Albernaz (II), the grandson of his namesake. João Teixeira Albernaz I (1602-1649) was the son of Luís Teixeira, whose activities in mapping the Portuguese colonial empire date back to the Iberian Union of 1580 to 1640.

Albernaz I was appointed cartographer to the House of Mina and India in 1605. Linked to the official bodies of the Guinea and India Stores, he created his most famous works in the first half of the seventeenth century, including 19 atlases, among which is the Atlas of Brazil from 1632, a treasure of cartographic art with ink drawings. The map of the Province of Brazil reveals the progressive expansion of geographic and cartographic knowledge of the forbidden Portuguese America. In this atlas, we find the "Description of the Pará and Maranhão Rivers" (fig. 5).

Regarding the work of the Portuguese cartographer, Sousa (2015) attests that:

[...] The nautical cartography of colonial Brazil by João Teixeira Albernaz I primarily refers to the production of certain atlases that served both nautical work and as guiding instruments for voyages, as well as those created for and commissioned by



nobles and the King. These, crafted with greater care, became luxury artifacts (Sousa, 2015, p. 27).

His grandson, João Teixeira Albernaz II, with talent and skill comparable to his grandfather, was responsible for the Atlas of Brazil, which includes the map of Maranhão from 1666 – Demonstration of Maranhão up to the Preguiças River (Figure 6).

Nicolas Sanson D'Abbeville (1600-1667) was the royal geographer at the courts of Louis XIII and XIV. He produced important maps of Brazil, including "Le Brésil" (Figure 7) and a map of the Amazon from 1680, titled "Le cours de la rivière des Amazones dressé sur la relato," which is part of the Ancestral Peoples Collection at the Digital National Library.

1629 - Small Atlas of Maranhão Grão Pará

The 1629 map, created by João Teixeira Albernaz I, is part of a collection containing three maps that show the connection between Maranhão and Grão Pará, highlighting the Pindaré, Mearim, Itapecuru, and Munim rivers, the four main rivers of Maranhão and essential axes for the state's inland expansion. The maps include representations of the locations of several indigenous villages. At the top, there is a notation indicating a large indigenous area called the "Province of the Guajajaras." We emphasize that the towns are depicted with specific symbols for small houses, and urban agglomerations such as the drawing of the city of São Luís (the current state capital) and the villages: "dos Brancos" and the indigenous village "Tapuitapera," indicating its proximity to the Cumã captaincy. It is important to note that the size of the depictions of the São Luís town and Tapuitapera village are relative, showing that both were large and densely populated, likely the main towns and villages from the cartographers' perspective. The placement of Tapuitapera on the map, near the igarapé and across from the city of São Luís, on the other side of the bay, corresponds to the current location of the historic center of Alcântara, a city that superseded the indigenous settlement. From the representation, it can be inferred that the Portuguese city had its origins in the indigenous village of Tapuitapera.

This 1629 map also marks the province of the Tupinambás, in addition to the province of the Guajajara. We observe drawings of other indigenous villages towards the state of Pará. These are also described by Claude D'Abbeville in his book, specifically in chapters XXXI-XXIV, which discuss the description of the Island of Maranhão and the main villages of Cumã and its surroundings. The symbolism reflects the equivalence of populations and spatial organizations, with similar sizes between the indigenous and European settlements. This fact supports the idea that the Europeans utilized indigenous knowledge of the land, waters, and winds in the demarcation and establishment of their towns and cities, as well as the sources of potable water and defensive fortresses.





Figure 1: 1629 - Small Atlas of Maranhão Grão Pará. Source: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388. Accessed on: July 25, 2024



Figure 2: Detail of the map “Small Atlas of Maranhão Grão Pará,” showing that villages and religious settlements were represented in the same way and size. Source: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=1388. Accessed on: July 25, 2024

"Description of the Pará and Maranhão Rivers" from 1632

The map containing the description of the Pará and Maranhão rivers is part of the Universal Atlas by cartographer João Teixeira Albernaz I, composed of 11 maps. We observe that in the 1632 map, the emphasis is on the geography of Maranhão, São Luís Island, and the sea access routes for ships. Notably, the four rivers and the indigenous villages are indicated, with particular emphasis on Tapuitapera, now the city of Alcântara, and the Cumã captaincy. Both are described by Father Claude

d'Abbeville (1975) in Chapter XXXIV, regarding the main villages of Cumã, where he highlights: "All these villages are much more populated, and their inhabitants are allies of the Indians of Tapuitapera and Ilha Grande, forming one nation, a confederation united in the war against other enemy nations" (D'Abbeville, 1975, p. 150).

This map is the only one to represent, on the Island, besides the City of São Luís, a village named Ytapaúi, which likely corresponds to the village called Itapari (ita – stone and pari – fenced or corral) in the "History of the Mission of the Capuchin Fathers on the Island of Maranhão," Chapter XIX. It was the second village visited by Claude d'Abbeville, where the father mentions a Frenchman who was very close to the indigenous people, and where baptisms of children were performed.

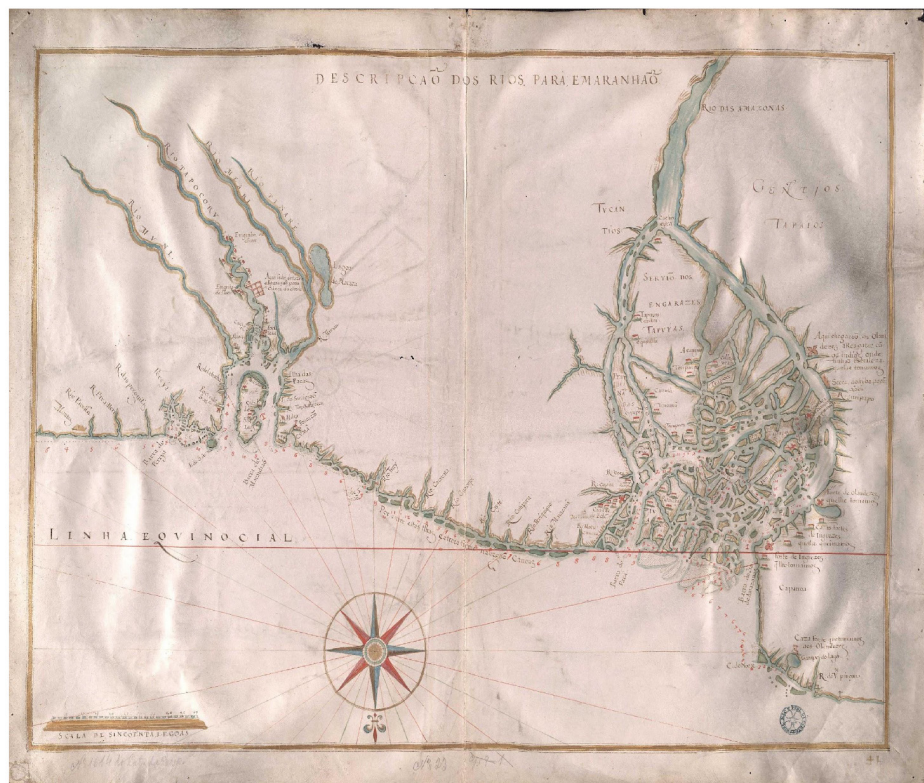


Figure 3: 1632 Description of the Pará and Maranhão Rivers cart1004846, Albernaz I, João Teixeira, fl. 1602-1649. Source: http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=27904. Accessed on: July 25, 2024



Figure 4: Detail of the map "Description of the Pará and Maranhão Rivers" (1602-1649). Accessed on: July 25, 2024

"Le Brésil" of 1656

This map of Brazil (Le Brésil) is dated 1656 and was created in Paris by Nicolas Sanson d'Abbeville (1600-1667), the geographer to the King of France. It served as a reference for other maps, as Sanson created one of the first scientific maps of the Amazon region (Le Cours de La Rivière des Amazones). Cartographer Sanson hails from the same city as Capuchin Father Claude D'Abbeville, both from Abbeville, located in the Somme department, in the administrative region of Hauts-de-France, near the English Channel. Their narratives are reflected in the references to the island of St. Anna and Maranhão. In the detail of the 1656 map (fig. 8), we observe the marking of St. Anna Island below the word "Maragnan" and "opaonmirim" (referring to the Upaon Açu village), and in Chapter X of Father D'Abbeville's book, the departure of the French from St. Anna Island and the process of building a fort with the participation of the indigenous people is described (D'Abbeville, 1975).

We arrived at Jevirée on the great island of Maranhão, inhabited by Tupinambá Indians (D'Abbeville, 1975, p. 55, tradução nossa)³.

The 1656 map highlights Maranhão in yellow, and in the detail, we see the demonstration of three key points in the formation of the state: the Itaipécuru River, Alcântara (under the name Tapuitapera), and São Luís. In the center, surrounded by a frame, there is a French text describing

Brazil: the eastern coast is owned by the Portuguese and divided into 14 captaincies. The interior of the country is inhabited by a large number of peoples, almost all unknown. We have marked the territories of the captaincies near

3 Chegamos a Jevirée na ilha grande do Maranhão, habitada por índios tupinambás (D'Abbeville, 1975, p. 55).



the coast, although their boundaries are uncertain (free translation).



Figure 5: Map “Le Brésil,” 1656, detail of the Maranhão region. Source :https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html. Accessed on: July 24, 2024



Figure 6: Map “Le Brésil,” 1656, detail of the Maranhão region. Source:: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart168862/cart168862.html. Accessed on: July 24, 2024

“Demonstration of Maranhão to the Preguiças River, 1666”

The map “Demonstration of Maranhão to the Preguiças River, 1666” was created by the cartographer João Teixeira Albernaz II, a member of the Portuguese Albernaz family of cartographers and namesake of his grandfather, João Teixeira Albernaz I. The map is part of an atlas containing 16 geographic plates of the Brazilian coast and presents a navigation chart with all the markings of the bay, sandbanks, and access routes used by ships. It includes the symbolism of the compass rose and a scale in leagues, as well as the locations of the Tapuitapera village (now the city of Alcântara), “white settlement,” “Cumã settlement,” “village of the Tapuia Salinas,” and the rivers Itapecuru, Munim, and Maracu, as well as the Paca Islands and the Santa Maria Fortress. Father Claude D’Abbeville (1975), in his description of the villages of Maranhão, emphasizes the lands of Cumã as fertile and pleasant areas where the indigenous people reside.



Figure 7: 1666 “Demonstration of Maranhão to the Preguiças River” cart1004846, Albernaz II, João Teixeira. Source: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1079075/cart1079075.pdf. Accessed on: July 24, 2024

FINAL CONSIDERATIONS

This article aims to highlight the presence of Indigenous villages in the 17th-century European cartography of the Maranhão state, offering a new perspective in the critical analysis of the symbolism of maps, valuing and cataloging the presence of the ancestral Indigenous peoples who inhabited the territory at the beginning of the colonization process. The analysis of Maranhão’s historical cartography has traditionally been colonial in nature, and in this article, we juxtapose the maps

with the narratives of the French priest Claude d'Abbeville, who describes in detail the numerous villages of Maranhão.

In these maps, we demonstrate the persistence of Indigenous populations in the state of Maranhão, remnants of ancestral communities. Their chronology corresponds to the initial phase of the colonization process: 1629, 1632, 1656, and 1666. Upon analyzing the collection, we observe that all are geographic maps aimed at understanding and controlling the territory, identifying access routes by sea and sandbanks specific to the São Marcos Basin and the Atlantic Ocean. These maps seek to identify the four main rivers of the state as alternative routes for penetration and territorial protection, as well as to pinpoint the principal Indigenous villages, using symbols that indicate their size. A consistent symbolic marking of three strategic points is observed: the island of São Luís, formerly Upaon Açu; the captaincy of Cumã; the village of Tapuitapera; and the marking along the banks of the Itapecuru River, where a fortress was located. This triad highlights the historical formation of the state within the process of European colonization. When analyzing the historical context, we can identify these three locations as central in the territorial disputes between the French, Portuguese, and Dutch.

Although these maps may appear to merely describe the territory analytically and objectively, the cartography referenced here is a product of its time, shaped by its context, ideologies, and power relations. Harley's (2009; 2005) concept of "cartographic silence" helps us understand the omissions in these maps, particularly the suppression of political and social information in colonial cartography. Here, we are not discussing technological limitations or a lack of knowledge about the territory. According to Harley, "[...] I am not concerned with those silences arising from geographic ignorance, lack of data, errors, measurement limitations, deliberate design, or other aspects of specification and technical deficiencies. Here, I address political silences [...]" (Harley, 2005, p. 115).

The absence of information about conflicts, such as the territorial disputes between the Dutch, French, and Portuguese, the presence of slavery, the displacement and extermination of Indigenous peoples, or any information that might call into question European territorial control and sovereignty, is also fundamental to the analysis of these maps. Cartographic omissions are not explicit, but by critically questioning what remains unseen in these maps, we arrive at research questions that remain open: What more can colonial cartography reveal beyond its surface? How can we understand Indigenous occupation through a cartographic production that was designed to facilitate their domination and extermination?

Maps can also be viewed as testimonies to the fact that Indigenous ancestral knowledge of the land, waters, and climate was an important tool used by Europeans to conquer the territory. The alliances formed between the French and Indigenous leaders in the process of establishing France Équinoxiale, as well as Indigenous alliances and resistance against the Portuguese during colonization, support this



argument. The visibility of Indigenous presence in European cartography is a crucial step toward recognizing the role of Indigenous peoples in the formation of Brazilian cities. The positioning of villages, methods of constructing and occupying space, and the knowledge possessed by the original inhabitants of Maranhão also served as foundations for the establishment of European settlements in Colonial Brazil.

In contemporary times, the state of Maranhão still has a significant number of Indigenous communities, as recorded by FUNAI and IBGE. Historically situating these communities is a way to acknowledge their ancestral presence and to recognize Indigenous influences on Portuguese colonial urbanism and the spatial configuration of Maranhão.

REFERENCES

BANDEIRA, A. M. Os Tupis na Ilha de São Luís – Maranhão: Fontes Históricas e a Pesquisa Arqueológica. *História Unicap*, v. 2, n. 3, jan./jun. de 2015. <https://www1.unicap.br/ojs/index.php/historia/article/view/555/502>. 10 mar. 2024.

CARDOSO, A. S. *Descolonizando a cartografia histórica amazônica: representações, fronteiras étnicas e processos de territorialização na capitania do Pará*. 2018. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido.) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

D'ABBEVILLE, C. *História da missão dos padres capuchinhos na ilha do Maranhão: 1623*. Apresentação: Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Editora. Itatiaia, São Paulo: Editora da USP, 1975.

D'EVREUX, Y. *Viagem ao norte do Brasil feita nos anos de 1613-1614*. Ed. Siciliano. SP, 2002.

FAUSTO, C. *Fragmentos de história da cultura Tupinambá: da etnologia como instrumento crítico de conhecimento etno-histórico* In: *História do índio no Brasil*. Cunha, Manuela Carneiro da (org.) In: *História do índio no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 1992, pp. 382-395.

HARLEY, J. B. Mapas, saber e poder. In: *Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia*, n. 5, 2009. Disponível em: <http://confins.revues.org/5724>. Acesso em: 14 set. 24.

HARLEY, J. B. *La Nueva Naturaleza de los Mapas - Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.



MALCHER, R. A Urbanização da Amazônia e do Mato Grosso no século XVIII
Povoações civis, decorosas e úteis para o bem comum da coroa e dos povos. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.20. n.1. p. 41-76. jan.-jun. 2012.

OLIVEIRA, J. P. de. *O nascimento do Brasil e outros ensaios: pacificação, regime tutelar e formação de alteridades*. Rio de Janeiro: Contracapa, 2016.

SOUSA, R. F. de. *O Silêncio Cartográfico de João Teixeira Albernaz I*. As Representações da Costa Brasileira. 2015. Monografia (Trabalho de conclusão de curso em Geociências e Ciências Exatas - Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2015.

VAINFAS, R. *Dicionário do Brasil colonial (1500-1808)*. Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2000. Verbetes tapuia.



Memória, gestão, políticas culturais e inclusão no caso da Vila Itororó

Memory, management, cultural policies and inclusion in the case of Vila Itororó

Memoria, gestión, políticas culturales e inclusión en el caso de Vila Itororó

Thais Luppi Cardoso, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM).

E-mail: thalupcar@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-5862-935X>

Ana Maria Wilhelm, mestranda em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie (UPM).

E-mail: anamwilheim@gmail.com  <https://orcid.org/0009-0005-3044-4256>

Para citar este artigo: CARDOSO, T. L.; WILHEIM, A. M. Memória, gestão, políticas culturais e inclusão: o caso da Vila Itororó. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 50-64, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p50-64

Submissão: 2024-03-17

Aceite: 2024-12-30

Resumo

Este artigo busca, por meio de instrumentos como a pesquisa bibliográfica, a pesquisa de campo e a leitura de imagens e mapas, conhecer o processo de proteção da Vila Itororó, em São Paulo, de modo a entender se foi aplicada uma metodologia participativa



de projeto para promover a inclusão da população. Interessa explicar qual é o valor histórico e cultural da Vila Itororó que a fez passível de tombamento e como se deu a proposta de mudança de uso que originalmente era residencial e passou a servir como espaço de lazer. Entende-se que vincular a proteção do bem histórico e cultural ao planejamento urbano pode gerar condições para a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida urbana se se atribuírem ao patrimônio histórico e cultural um valor e uma função construídos em parceria com a população.

Palavras-chave: Patrimônio cultural; Planejamento urbano; Arquitetura e urbanismo.

Abstract

This article seeks, through instruments such as bibliographic research, field research and reading of images and maps, to understand the protection process of Vila Itororó, in São Paulo, in order to understand if a participatory project methodology was applied to promote the inclusion of the population. It is interesting to explain the historical and cultural value of the town that made it the object of cataloging and how the proposal to change its use arose, which was originally residential and began to serve as a leisure space. It is understood that linking the protection of historical and cultural assets to urban planning can generate conditions for social inclusion and the improvement of the quality of urban life if the historical and cultural heritage is given a value and a built function together with the population.

Keywords: Cultural heritage; Urban planning; Architecture and urbanism.

Resumen

Este artículo busca, a través de instrumentos como investigación bibliográfica, investigación de campo y lectura de imágenes y mapas, comprender el proceso de protección de Vila Itororó, en São Paulo, con el fin de comprender si se aplicó una metodología de proyecto participativo para promover la inclusión de la población. Es interesante explicar el valor histórico y cultural de la localidad que la convirtió en objeto de catalogación y cómo surgió la propuesta de cambiar su uso, que en origen era residencial y pasó a servir como espacio de ocio. Se entiende que vincular la protección de los bienes históricos y culturales a la planificación urbana puede generar condiciones para la inclusión social y la mejora de la calidad de vida urbana si se le da al patrimonio histórico y cultural un valor y una función construida junto con la población.

Palabras clave: Patrimonio cultural; Planificación urbana; Arquitectura y urbanismo.



INTRODUÇÃO

Nos últimos 50 anos, o processo de globalização das cidades e as transformações tecnológicas e produtivas levaram ao esvaziamento de áreas industriais, portuárias, ferroviárias e centros históricos à medida que novos centros urbanos foram se desenvolvendo na cidade (Somekh; Campos Neto, 2005). Áreas bem servidas de infraestrutura urbana foram trocadas por novos polos econômicos em regiões de urbanização mais recente, dando origem aos vazios urbanos, isto é, espaços da cidade que, por estarem sem uso ou subutilizados, sofreram um processo de degradação, muitas vezes os levando ao estado de ruína (Cavalcanti, 2018). A sociedade pós-industrial, na qual se desenvolveram os sistemas fabris e as estruturas de classe, foi substituída por uma sociedade cognitiva (Ascher, 2010) que apresenta um caráter global e configura um cenário de transformação da sociedade.

Nesse sentido, o cenário de crise e abandono de espaços no tecido urbano levou a uma necessidade de melhoria da imagem das áreas degradadas da cidade, e, por conta do capital imobiliário, o poder público passou a investir em formas de recuperar os espaços que perderam sua função nas dinâmicas da cidade, com a proposta de novos usos. É nesse discurso que aparece a cultura como instrumento nas políticas urbanas no intuito de atrair pessoas e capital (Kara-José, 2007). O discurso da cultura foi bastante utilizado em projetos de intervenção em áreas e bens de valor histórico na tentativa de polir a sua imagem e propor novos usos. No Brasil, a década de 1970 é marcada por uma retomada dos valores da preservação urbana, em que a reutilização de antigas estruturas da cidade é articulada à proposição de espaços de comércio e serviço e de atividades de cultura e lazer (Vargas; Castilho, 2006).

Hoje, o Plano Diretor Estratégico de São Paulo propõe instrumentos urbanísticos para uma cidade que deve lidar com questões densas e complexas, mas nem sempre as soluções propostas envolvem um projeto consciente¹, como mostram Nakano e Guatella (2016, p. 152):

Ao discutir os padrões de verticalização das edificações produzidas pelo mercado da incorporação, fica evidente a incidência daqueles parâmetros na geração de formas urbanas que podem ser mais ou menos deletérias para a vitalidade urbana, em especial nos espaços públicos.

A conservação de bairros históricos é uma questão que se relaciona com as diretrizes de crescimento da cidade. Entende-se que a conservação é, na verdade, uma exigência do desenvolvimento (Meneses, 1978; Yázigi, 2012). Contudo, existe

1 Por consciente, entende-se aquilo que "envolve raciocínio, conhecimento, percepção, decisão; que tem conhecimento de (algo); cômico, ciente, informado; que é tratado ou executado com conhecimento crítico, cuidado, honestidade; responsável, sério; que assume uma postura ideológica; que tem consciência de sua condição ou papel; que se preocupa com o próximo e não age levado por motivos egoístas; responsável; que procede com consciência; probo; que é feito com meticulosidade, cuidado" (*Dicionário Houaiss*, 2023).



uma forte tensão entre a transformação e a preservação urbana. A Vila Itororó, em São Paulo, é um exemplo dessa tensão (Barbour, 2017).

O QUE É A VILA ITORORÓ²?

A Vila Itororó é um conjunto de casas projetado e construído no início do século XX pelo português Francisco de Castro com o intuito de abrigar um palacete residencial, moradias de aluguel e um complexo esportivo. Sua arquitetura – muitas vezes caracterizada como bizarra, pitoresca, surrealista (Feldman; Castro, 2017; Barbour, 2017) – é um de seus elementos mais marcantes por trazer componentes de diversos estilos e, também, inovador pelo (re)uso de peças de demolição, como é o caso dos ornamentos vindos do antigo Teatro São José (Jones, 1995; Scarance, 1998). A importância da Vila Itororó para a cidade de São Paulo, contudo, não vem apenas da sua arquitetura curiosa, mas também de sua materialização, considerada como um modelo da evolução habitacional na capital (Feldman; Castro, 2017).

Localizada onde hoje é identificado como distrito da Bela Vista e subprefeitura da Sé, e mais precisamente na quadra lindeira às ruas Pedroso, Martiniano de Carvalho, Monsenhor Passalacqua e Maestro Cardim, a Vila Itororó está inserida em uma área de considerável desnível topográfico e próxima do vale do Itororó, cujo córrego hoje está canalizado e passa sob a avenida Vinte Três de Maio. A Figura 1 mostra a relação da Vila Itororó com o entorno, comparando o mapa de 1930 com a foto de satélite recente.

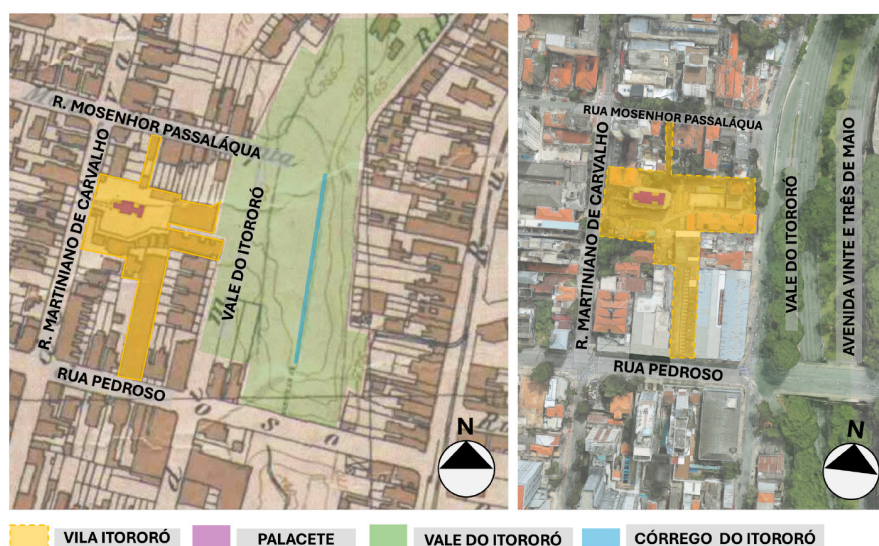


Figura 1: Localização da Vila Itororó e sua relação com o entorno a partir da comparação entre o recorte do mapa de São Paulo de 1930 e a imagem de satélite de 2023. Fonte: A base de 1930 está disponível em: https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx. Acesso em: out. 2024. A base com a imagem de satélite foi retirada do Google Earth.

² Esse trecho do artigo foi escrito a partir de informações retiradas do livro *Vila Itororó: uma história em três atos*, de Sarah Feldman e Ana Castro (2017), de notas e notícias de jornais referentes à Vila Itororó, encontradas no acervo digital do jornal *O Estado de S. Paulo*, e do site da Vila Itororó, da prefeitura de São Paulo: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historial/>. Acesso em: out. 2024.



Historicamente, a implantação da Vila Iitororó em um terreno de fundo de vale – mas que era próximo do centro da cidade e de diversos equipamentos urbanos – tinha como objetivo servir aos usos propostos por seu primeiro proprietário e construtor, o português Francisco de Castro: moradia, moradia de aluguel e espaço de lazer. O preço acessível do lote, a proximidade com o centro da cidade – área urbana já estruturada – e a promessa de urbanização da região o levaram a investir nesse terreno, cuja conformidade juntava fundos de lote e tinha acesso a diferentes ruas (Feldman; Castro, 2017).

Assim, entre os anos 1910 e 1920, construíram-se um grande palacete, um conjunto de casas assobradadas para aluguel, o jardim e a piscina, a primeira particular da cidade e que aproveitava a água do córrego Iitororó para se abastecer (“Na Vila Iitororó, abandono ameaça história da cidade”, 1977). O palacete foi uma das edificações que mais se transformaram ao longo dessa primeira década: na ambição de ampliá-lo, Francisco de Castro alterou sua fachada e configuração, trazendo ornamentos e peças estruturais da demolição de outras obras na cidade. Essa construção em fases, que misturava diversos estilos arquitetônicos, deu um aspecto original e pitoresco à Vila Iitororó, como uma espécie de colagem. A Figura 2³ mostra as etapas de construção do palacete ao longo da década de 1910 e a transição de estilos arquitetônicos.



Figura 2: Fases de construção do palacete da Vila Iitororó. Fonte: Feldman e Castro (2017, p. 51, 74-75).

Para a área de lazer, Castro dedicou-se ao projeto de paisagismo, ornamentando-o com esculturas e estátuas. Almejava também montar um clube de hidroginástica aproveitando a estrutura da piscina e a proximidade com o córrego Iitororó. Em relação às casas assobradadas, a ideia de Castro era instalar moradia de aluguel como uma forma de gerar renda, aproveitando um sistema que estava em alta na cidade de São Paulo e que se mostrava bastante rentável (Feldman; Castro, 2017). A peculiaridade da Vila Iitororó chamou a atenção de intelectuais da

3 Essas imagens também estão disponíveis em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/> Acesso em: 18 fev. 2025.



época que, por intermédio de Francisco de Castro, passaram a frequentá-la em eventos culturais que envolviam também famílias da elite paulistana (Feldman; Castro, 2017; ver também “Iitororó, uma velha vila que vai acabar”, 1975; “O futuro da Vila Iitororó: um grande centro cultural”, 1978). Entre colunas, carrancas, cariátides, medalhões e estátuas, os primeiros anos da Vila Iitororó foram marcados por sonhos e prosperidade. A Figura 3⁴ mostra a relação da Vila Iitororó com o seu entorno e a paisagem urbana no início da década de 1920.

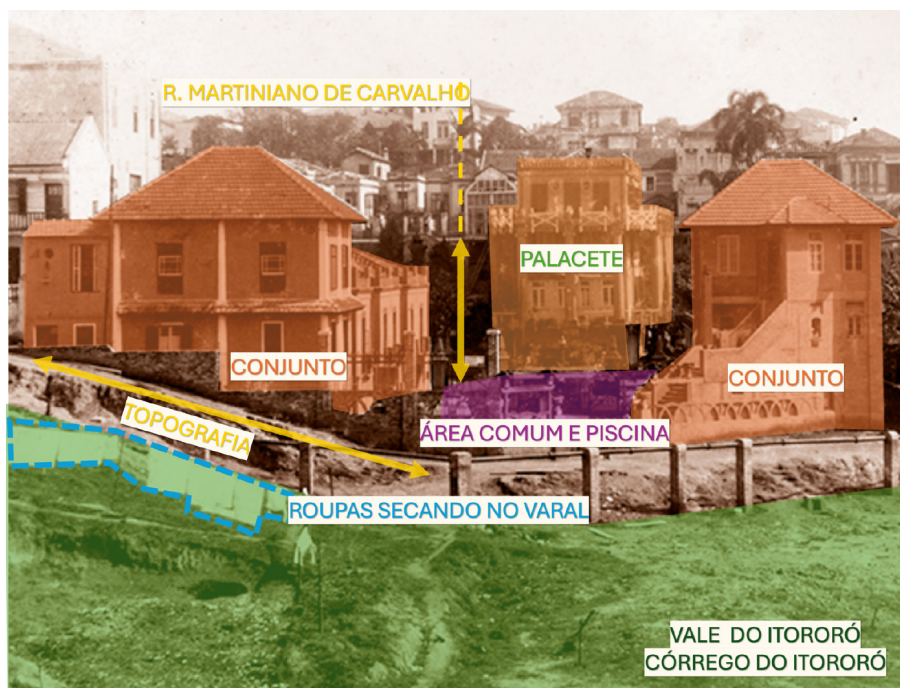


Figura 3: Estudo da relação da Vila Iitororó com o entorno e a paisagem urbana na década de 1920. Fonte: Análise feita com base em Feldman e Castro (2017, p. 81).

Contudo, com o falecimento de Francisco de Castro, em 1932 há uma mudança nos projetos futuros da Vila Iitororó, que vai a leilão no ano seguinte. Assim, seu patrimônio é arrematado publicamente por credores, e, mais tarde, o conjunto de casas é doado à instituição de caridade Santa Casa de Indaiatuba, passando a ser propriedade de Augusto de Oliveira Camargo (“Iitororó, uma velha vila que vai acabar”, 1975). O novo proprietário explora a função de moradia de aluguel da Vila Iitororó, estendendo-a ao palacete, que é subdividido em unidades de moradia independentes em cada andar. Moram nesses espaços diversas famílias de diferentes tamanhos; quanto maiores são o espaço e seu estado de conservação, considerando a sua localização no lote, maior é o aluguel cobrado. Já a infraestrutura da área de lazer – como a piscina – foi alugada, até a década de 1990, para o Clube Éden de Futebol, que separou o espaço do acesso aos moradores da Vila Iitororó (Feldman; Castro, 2017).

4 Essa imagem também está disponível em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/>. Acesso em: 18 fev. 2025.



O desenvolvimento da Vila Itororó na cidade de São Paulo acompanha um processo no qual, entre os anos 1940 e 1970, há uma transformação nos âmbitos social e cultural na capital paulista por conta do crescimento da cidade e do surgimento de novos centros urbanos e polos econômicos (Feldman; Castro, 2017). À medida que a região central é esvaziada por famílias de poder aquisitivo que buscam acompanhar o surgimento desses novos espaços, há uma desvalorização das áreas mais antigas já consolidadas, o que permite a cobrança de aluguel mais baixo em área de boa infraestrutura urbana. Isso se reflete na Vila Itororó, que passa a abrigar famílias de menor renda, principalmente no processo de migração de pessoas que vêm de outras regiões do país buscar em São Paulo melhores condições de vida, e atrair essa população por sua localização e oferta de moradia a um preço acessível.

Dessa forma, quando nos anos 1970 há um momento no qual a preservação de bens de valor histórico e cultural passa a ganhar força nas cidades brasileiras, a Vila Itororó chama a atenção de arquitetos, urbanistas e historiadores que identificam a sua arquitetura peculiar como passível de proteção. O então agravado estado de deterioração do espaço faz com que eles se mobilizem buscando soluções para o cenário encontrado, o que resultaria no tombamento da Vila Itororó anos mais tarde. Com a finalização da obra da avenida Vinte e Três de Maio, em 1969, há uma valorização da sua área lindeira, o que atrai a especulação imobiliária para o terreno da Vila Itororó, que vê a possibilidade de bons projetos e empreendimento. Diante do risco que a Vila Itororó corria, houve uma mobilização dos interessados em preservá-la e protegê-la de uma possível destruição – seja pela má conservação ou pela implementação de um novo empreendimento.

O PROCESSO DE PROTEÇÃO DA VILA ITORORÓ⁵

Antes de abordar o processo de proteção da Vila Itororó, é importante resgatar a preservação do patrimônio cultural no Brasil. Essa é uma questão que vem sendo debatida desde o início do século XX, quando Mario de Andrade propôs o Decreto-Lei nº 25, em 1937, e a criação do Sphan (atual Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico e Nacional). Nessa mesma época, foi apresentado o conceito de patrimônio histórico e artístico, cuja definição abrange arquiteturas e monumentos representativos da história da nação, muitas vezes restritos à escala do lote. Anos mais tarde, na década de 1960, o debate sobre a preservação do patrimônio cultural toma outra perspectiva, bastante influenciada pela Carta de Veneza (1964), cujas recomendações ampliaram o conceito de patrimônio, passando a tratá-lo a partir da ideia de mancha urbana, não mais o restringindo ao lote ou à sua monumentalidade.

Dentro dessa abordagem, destacou-se o conceito de patrimônio ambiental urbano, bastante discutido por Ulpiano Bezerra de Meneses (Meneses, 1978) e

⁵ Esse trecho do artigo foi escrito a partir de informações retiradas de notas e notícias de jornais encontradas no acervo digital do jornal O Estado de S. Paulo.



Eduardo Yázigi (2012). Ambos os autores reforçam a importância da relação entre aquilo que é passível de proteção e o homem, isto é, a forma como eles se articulam. Nessa linha, Yázigi (2012) introduz essa relação a partir da ideia de ambiência. Em São Paulo, essa percepção cresce ao longo das décadas de 1970 e 1980, quando são realizados trabalhos voltados à preservação do patrimônio na escala urbana, como foi o caso do Inventário Geral do Patrimônio Ambiental, Cultural e Urbano de São Paulo (Igepac-SP).

Em 1975, foi criado o Departamento do Patrimônio Histórico (DPH) na Secretaria Municipal de Cultura, porém ele passa a ter poder de tombamento apenas na década de 1980. Sua atuação, no entanto, adotou uma linha de trabalho que voltava a fragmentar a preservação da questão urbana. Apesar de ser de grande importância, o tombamento é uma ferramenta considerada limitada no que diz respeito à efetiva preservação do bem, o que resultou em uma série de processos abertos sem chegar a uma efetiva salvaguarda (Somekh, 2017).

É nesse contexto, de um processo de reflexão acerca do patrimônio histórico e cultural em São Paulo, que surge a primeira proposta de projeto de restauração da Vila Itororó, encomendada pela Coordenadoria Geral de Planejamento (Cogep) e realizada pelos arquitetos Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi e Cláudio Tozzi, com a curadoria de Araci Amaral e o paisagismo de Burle Marx. Atraídos pela característica original da arquitetura da Vila Itororó, que recorre a diversos estilos por conta de seu processo de construção e do reuso de peças vindas da demolição de outras obras, como o Teatro São José (Scarance, 1998), e pela sua inserção urbana, eles propõem um projeto de recuperação urbana da Vila Itororó, cujo novo uso seria de um centro de artes, cultural e de lazer, contemplando atividades como: espaços de exposição e manifestações artísticas, como a dança, a música, a fotografia e a pintura; centro de artes para crianças e adolescentes, e o aluguel de espaços para restaurantes, lojas e galerias de arte (“Itororó, uma velha vila que vai acabar”, 1975). O projeto é apresentado à prefeitura, que simpatiza com a ideia e procura formas de viabilizá-lo.

No entanto, ao mesmo tempo que existia a promessa de recuperar a Vila Itororó e suas casas, transformando-a em um centro cultural e de lazer, havia a realidade de que a vila ainda exercia uma função de moradia e, ainda que repleta de cortiços, era habitada por 80 famílias (“O futuro da Vila Itororó: um grande centro cultural”, 1978). Para os arquitetos, urbanistas e apreciadores do local, mantê-las habitando as edificações da vila agravava o processo de descaracterização da arquitetura característica; não só isso, ao mesmo tempo que manter o cenário das famílias habitando a vila era um risco para sua preservação, mantê-las naquelas edificações sem tratamento e cuidado era um risco para as próprias famílias. Ulipiano Bezerra de Meneses (1985) discute a questão do uso e da moradia em seu parecer sobre o tombamento da Vila Itororó, apontando a importância de o projeto de intervenção estar atrelado a um projeto de intervenção urbana.



Em 1994, após mais de uma década do início dos debates sobre a necessidade de preservação das edificações, a Vila Itororó é tombada pelo órgão de preservação estadual de São Paulo, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat), que impedia a sua demolição e descaracterização sem aprovação do órgão ("Patrimônio Histórico tomba Vila Itororó", 1994). O palacete recebeu nível 1 de preservação, isto é, não poderia ser alterada qualquer característica do imóvel, enquanto as casas do entorno receberam nível 3, cuja proteção valia apenas sobre as fachadas. Depois, em 2002, o Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo (Conpresp) propõe a Resolução nº 22/2002, cuja listagem de edificações tombadas inclui a Vila Itororó no nível 3 de preservação (São Paulo, 2024).

Com o tombamento, retoma-se mais uma vez a ideia de implantar um centro cultural no local, uma vez que para o Condephaat era pertinente a vila ter uma função cultural. A demora no processo de tombamento se deu a partir da necessidade de analisar minuciosamente os projetos das casas e as diferentes fases de construção, assim como definir alternativas para a população moradora, que já havia recebido ordem de despejo. Também, a oficialização do tombamento permitia que instrumentos urbanísticos propostos pela Lei de Zoneamento, como a Z8-200 (zona de bem cultural), fossem aplicáveis à área, o que atraiu o interesse de novos investidores, que poderiam ajudar a viabilizar economicamente a execução do restauro e a implantação do centro cultural.

Ainda assim, entre diferentes gestões públicas, a prioridade de realizar o projeto se altera, e, com o processo de tombamento, a vila passa por mais um período de espera, no qual se aguarda saber o seu destino. Dessa forma, a segunda metade da década 1990 significa para os moradores ainda a incerteza de quando teriam que deixar suas casas, ao passo que cada vez mais a vila consolida a sua imagem de espaço de valor cultural e histórico na cidade de São Paulo, atraindo a visita de escolas, faculdades, cursos de artes e amantes da história e da memória. Em 1997, a instituição proprietária da vila, a Fundação Leonor Barros Camargo, da qual fazia parte a Instituição Beneficente Augusto de Oliveira Camargo, desintere-se por ela, deixando de cobrar o aluguel dos moradores, que permanecem em suas casas.

No ano de 2006, a prefeitura assina um decreto que torna a área da Vila Itororó de utilidade pública. A intenção, até então, era que as famílias moradoras fossem encaminhadas a programas de moradia da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano (CDHU). Em 2007, é assinada pela CDHU a escritura de aquisição de um prédio na Bela Vista, para onde seria realocada a população moradora da vila, cerca de 80 famílias, que teriam até o final do ano seguinte para desocupar suas casas ("Estado compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itororó", 2007). Apresentam-se como opção às famílias um apartamento, uma carta de crédito ou um imóvel em bairros não tão centrais – mas essas opções não lhes agradam por completo.



Houve, também, um processo judicial movido pelos moradores, por meio da Associação Moradores da Vila (Ama-Vila), contra a prefeitura pedindo recursos e reivindicando o fato de não terem participado das negociações (“Estado compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itororó”, 2007). Paralelo a esse impasse, a Secretaria Municipal de Cultura, que ficou encarregada de coordenar as propostas para a vila com a prefeitura e o Conpresp, prepara-se para iniciar os projetos assim que ela fosse desocupada. Os moradores chegaram a pedir para participar e ser inclusos no processo, mas isso não ocorreu da forma como eles gostariam (Brancatelli; Brandalise, 2009), e até o final de 2011 as famílias são retiradas de lá, boa parte aceitando – por não haver outra opção – ir para os apartamentos de 37 metros quadrados em habitação de interesse social próxima à vila ofertados pela prefeitura e pela CDHU em negociação. Em 2012, o restauro da Vila Itororó começa a ser realizado *in loco*, com previsão de terminar a primeira fase em 2014, prazo que acabou se estendendo para 2019.

A VILA ITORORÓ COMO ESPAÇO DE CULTURA E LAZER



Figura 4: À esquerda, o palacete da Vila Itororó em 1920 (Feldman; Castro, 2017, p. 77). Essa imagem também pode ser encontrada em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/>. Acesso em: 18 fev. 2025. À direita, o palacete cem anos depois (acervo pessoal, novembro de 2023).

O último e final projeto proposto para a Vila Itororó, que resgata aquele desenho por Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi e Cláudio Tozzi, no início dos anos 1970, para torná-la um espaço de função cultural e de lazer, surpreende ao assumir um processo de implantação do projeto aberto à comunidade. Ainda que os ex-moradores não tenham tido a oportunidade de permanecer no espaço de intervenção, houve um esforço, por parte da prefeitura e dos órgãos de proteção ao patrimônio histórico e cultural, de aproximar a população do Bexiga e da cidade de São Paulo do processo de restauro da vila. Em 2015, em parceria



com o Instituto Pedra⁶ – entidade responsável pela revitalização –, foi inaugurado o canteiro aberto da Vila Itororó, cujo espaço abrangia um grande galpão onde eram oferecidas atividades culturais, informações e visitas técnicas referente ao processo de restauro. O centro cultural ficou aberto temporariamente apenas até a reabertura da vila para o público em geral, em 2019.

A experiência, pensada como uma forma de educação patrimonial, foi importante pela tentativa de atrair pessoas para o espaço histórico que estava em restauração e de aproximá-las do que estava ocorrendo no local com atividades culturais, dialogando com o entorno. Com apoio de recursos conquistados a partir da Lei de Incentivo à Cultura, a primeira fase das obras na vila envolveu a limpeza e drenagem do local, intervenções emergenciais no palacete e o levantamento arquitetônico da área, contemplando a situação atual das edificações e dos espaços e um inventário de todos os bens – processo que foi iniciado em 2014 e terminou apenas em 2016⁷. Finalizado o levantamento, foi iniciado o restauro de quatro das edificações, cujo processo buscou ser o mais respeitoso possível nas intervenções, obtendo aprovação do Conpresp e do Condephaat em 2015 e 2016. Também se reformou o galpão anexo, onde foram instaladas as equipes técnicas de arquitetura, educação patrimonial e ativação cultural.

Hoje, a Vila Itororó é um espaço da Secretaria Municipal de Cultura, aberto para a cidade, que oferece serviços como: oficinas gratuitas, o Centro de Referência de Promoção da Igualdade Racial (CRPIR), o Fab Lab livre e o programa vocacional. Entre os cursos disponíveis, há oficinas de contação de história, crochê, culinária, curta e longa-metragens, dança, desenho e gravura, fotografia, meditação, sustentabilidade, pintura, restauração de móveis, teatro, circo, música, xilogravura, ioga e visitas guiadas à vila. O CRPIR trabalha com a promoção de debates, ações culturais e atividades voltados para a promoção da igualdade racial, além de passar orientação em casos de discriminação. O Fab Lab faz parte de uma rede de laboratórios públicos de fabricação digital em São Paulo. Por último, o projeto vocacional foca a formação artística e cultural para jovens e adultos⁸.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando se reflete sobre a história e o processo de proteção da Vila Itororó, é possível constatar que a motivação por trás de seu processo de tombamento está no valor histórico e cultural encontrado na arquitetura do conjunto de casas, identificado em um momento no qual o debate sobre a preservação estava presente nas projeções de construção da cidade. Em paralelo a esse debate, estruturavam-se os órgãos de proteção ao patrimônio nas escalas estadual e municipal de São Paulo, que ora dialogavam com o planejamento urbano, ora eram tratados de

6 O Instituto Pedra é uma organização sem fins lucrativos que desenvolve ações no campo do patrimônio cultural. Mais informações estão disponíveis em: <http://institutopedra.org.br>. Acesso em: 18 fev. 2025.

7 Mais informações estão disponíveis em: <https://institutopedra.org.br/projetos/Vila-itororo/>. Acesso em: dez. 2023.

8 Mais informações estão disponíveis em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: dez. 2023.



forma mais tradicional, isto é, focando os aspectos materiais formais (Barbour, 2017). Ainda que as edificações e os espaços físicos sejam representativos do valor histórico e cultural que ela abrange, o caso da Vila Itororó envolve uma questão particular ao seu exemplo que se estende à escolha do seu uso e sua função, resgatando o debate sobre o papel dos bens culturais na cidade. Nesse caso, concorda-se com Barbour (2017, p. 220) quando, ao mencionar o trabalho de Ulpiano Bezerra de Meneses, ela diz:

A conclusão a que podemos chegar a partir da participação de Ulpiano Bezerra de Meneses é a de que a forma não tem valor intrínseco, porque o real valor do patrimônio cultural estaria sempre no uso, na sua apropriação e nas transformações que nele se dão sobre o tempo.

Quando a Vila Itororó é reconhecida como um bem passível de intervenção, nos anos 1970, e é proposto um projeto que altera o seu uso de moradia para centro cultural, levanta-se uma reflexão sobre como esse processo deveria ocorrer: “Deveria a preservação da edificação considerar a preservação social?”. Quando se considera que a proteção do patrimônio histórico e cultural deve estar articulada ao planejamento urbano (Somekh, 2016), é importante que a sua reinserção nas dinâmicas da cidade, isto é, o seu uso, leve em conta a população e as questões referentes a ela, uma vez que a sua destinação irá impactar um sistema existente e complexo que não deve ser ignorado (Meneses, 1978).

Nessa linha de pensamento, entende-se que o patrimônio histórico e cultural não deve ser olhado apenas por sua materialidade, mas também pelas relações sociais, culturais e econômicas que ele tem com a cidade, pois trata-se de instrumentos importantes de promoção da qualidade da vida urbana – como defende o conceito patrimônio ambiental urbano, que relaciona a preservação ao planejamento urbano e à necessidade de promover a inclusão social. Assim, concorda-se com a seguinte frase:

Porque o patrimônio pode cumprir um papel de inclusão social e de melhoria da qualidade de vida urbana, se compreendermos que ele pode ser construído social e simbolicamente por aqueles que com ele se relacionam cotidianamente (Barbour, 2017, p. 222).

No caso da Vila Itororó, o primeiro projeto de recuperação e mudança de uso, proposto por Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi e Cláudio Tozzi, não foi constituído de forma participativa, principalmente na definição do novo uso, assim como a mobilização feita em defesa da vila não partiu da comunidade local, mas sim dos profissionais envolvidos no projeto. Para os arquitetos, a Vila Itororó deveria ter seu uso convertido de residencial a cultural porque este uso se relacionava melhor com as demandas contemporâneas da cidade daquela época. O imóvel pitoresco, de características imaginativas, que estava em agravado estado de degradação,



deveria ser recuperado e devolvido para a população como espaço de recreação e lazer. E, seguindo essa linha, a prefeitura e os órgãos de preservação apoiaram essa ideia, mesmo que fosse preciso desapropriar o espaço.

Nesse sentido, até o início do projeto de restauro e de implantação do centro cultural, a relação entre os órgãos públicos e a comunidade, principalmente a população moradora da vila, foi marcada por tensão e desentendimentos, uma vez que o processo não foi participativo. O projeto só veio a ter uma abordagem mais aberta quando foi implantada a ideia do canteiro aberto, em 2015, que buscou aproximação com os ex-moradores e com a comunidade local, e se preocupou em devolver para a cidade um espaço temporário de educação patrimonial e oficinas artísticas e culturais, até a reabertura da Vila Itororó, em 2019. Essa aproximação com a população existe ainda hoje na oferta de oficinas gratuitas, espaços de debate e promoção da igualdade racial.

Ainda assim, vale uma reflexão acerca do uso e da gestão atual da vila: por mais que haja um esforço de abrir o espaço cultural para a cidade e sua população, é possível identificar que, ao contar a história da Vila Itororó, a narrativa se limita àquela que justifica o seu valor histórico e cultural: sobre o português Francisco de Castro que construiu o conjunto de casas para moradia e idealizou um projeto pitoresco, original, bizarro ao incluir na construção a reutilização de peças de demolição advindos de outras edificações, como o Teatro São José; a primeira piscina ao ar livre e o uso de esculturas, estátuas e colunas em sua ornamentação. Porém, a história da vila também abrange um momento no qual ela abrigou diversas famílias pela moradia de aluguel, cujas narrativas não aparecem de forma tão explícita na construção do seu valor cultural e no próprio espaço físico. Desse modo, como evidenciar essas diferentes experiências ao costurar a narrativa da história da vila? Como realçar a voz dos diferentes atores? Como valorizar todas as faces da história responsáveis pela memória da Vila Itororó?

REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BARBOUR, V. M. *O patrimônio existe? Os sentidos da Vila Itororó*. 2017. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.
- BRANCATELLI, R.; BRANDALISE, V. H. Uma solução para a Vila Itororó. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 130, n. 42323, 2 set. 2009. Cidades, p. 41.
- CAVALCANTI, E. R. *Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)*. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2018.



DICIONÁRIO Houaiss. Consciente. UOL, 2023. Disponível em: https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol_www/v6-1/html/index.php#5. Acesso em: 20 nov. 2023.

ESTADO compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itororó. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 128, n. 41518. 20 jun. 2007. Cidades, p. C5.

FELDMAN, S.; CASTRO, A. *Vila Itororó: uma história em três atos*. São Paulo: Instituto Pedra, 2017.

ITORORÓ, uma velha Vila que vai acabar. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 96, n. 30662, p. 42, 12 mar. 1975.

JONES, F. Português construiu Vila Itororó. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 116, n. 37132, 7 ago. 1995. Cidades, p. Z2.

KARA-JOSÉ, B. *Políticas culturais e negócios urbanos: a instrumentalização da cultura na revalorização do centro de São Paulo (1975-2000)*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

MENESES, U. T. B. de. Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos. *CJ Arquitetura*, n. 19, p. 45-46, 1978.

MENESES, U. T. B. de. Parecer sobre o processo de tombamento da Vila Itororó. Parecer técnico nº 22372/82. São Paulo: Instituto de Arquitetos do Brasil, 25 mar. 1985. Disponível em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historia/>. Acesso em: 27 out. 2024.

NA VILA ITORORÓ, abandono ameaça história da cidade. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 98, n. 31340, p. 54, 21 maio 1977.

NAKANO, K.; GUATELLA, S. A. A forma urbana a partir de planos diretores e leis de zoneamento do município de São Paulo. *Pesquisa em Arquitetura e Construção*, Campinas, v. 6, n. 3, p. 142-154, set. 2015. Disponível em: <http://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/parc/article/view/8640799>. Acesso em: 9 mar. 2016.

O FUTURO da Vila Itororó: um grande centro cultural. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 96, n. 30662, p. 42, 12 jan. 1978.

PATRIMÔNIO Histórico tomba Vila Itororó. *Folha de S. Paulo*, 14 jun. 1994. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/6/14/cotidiano/33.html>. Acesso em: dez. 2023.

SÃO PAULO. Resolução nº 22/2002. São Paulo: Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental, 2002. Disponível em: <https://>



www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/49c99_22_T_Bairro_da_Bela_Vista.pdf. Acesso em: 10 jun. 2020.

SÃO PAULO. Vila Itororó: história. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 2024. Disponível em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historia>. Acesso em: 25 out. 2024.

SCARANCE, G. Vila guarda relíquias do Teatro São José. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, ano 119, n. 38208, 29 maio 1998. Seu bairro: centro, p. Z12.

SOMEKH, N. Inovações e Ausências na Gestão do Patrimônio em São Paulo. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, [s. l.], v. 17, n. 1, p. 27, 2017. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/2017.1%20Somekh>. Acesso em: 23 nov. 2024.

SOMEKH, N. A construção da cidade, a urbanidade e o patrimônio ambiental urbano: o caso do Bixiga, São Paulo. *Revista CPC*, São Paulo, n. 22, p. 220-241, jul./dez. 2016.

SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C. M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. *Vitruvius*, abr. 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/470>. Acesso em: out. 2018.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (org.). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. São Paulo: Manole, 2006.

YÁZIGI, E. O patrimônio ambiental urbano: uma conceituação ampliada e aperfeiçoada. *Revista Hospitalidade*, São Paulo, v. IX, n. 1, p. 22-51, jun. 2012.



Memory, management, cultural policies and inclusion in the case of Vila Itororó

Memória, gestão, políticas culturais e inclusão no caso da Vila Itororó

Memoria, Gestión, políticas culturales e inclusión en el caso de Vila Itororó

*Thais Luppi Cardoso, doutoranda em arquitetura e urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie.
E-mail: thalupcar@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-5862-935X>*

*Ana Maria Wilhelm, mestranda em arquitetura e urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie.
E-mail: anamwilheim@gmail.com  <https://orcid.org/0009-0005-3044-4256>*

To cite this paper: CARDOSO, T; WILHEIM, A. *Memory, management, cultural policies and inclusion in the case of Vila Itororó*. Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 65-79, 2025.
DOI: 10.5935/cadernospos.v25n1p65-79

Submissão: 2024-03-17

Aceite: 2024-12-30

Abstract

Through tools such as bibliographic research, field research, and the analysis of images and maps, this article seeks to understand the process of protecting Vila Itororó in São Paulo, aiming to determine whether a participatory project methodology was applied to promote the inclusion of the population. It aims to explain the historical and cultural value of the Vila that warranted its designation as a heritage site, as well as the proposal to change its use from a residential area to a recreational space. It



is understood that linking the protection of historical and cultural heritage to urban planning can create conditions for social inclusion and improvements in the quality of urban life if the historical and cultural heritage is assigned value and function that are developed together with the population.

Keywords: Cultural heritage; Urban planning; Participation; Architecture and urbanism.

Resumo

Este artigo busca, por meio de instrumentos como a pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo e leitura de imagens e mapas, conhecer o processo de proteção da Vila Ito-
ró, em São Paulo, de modo a entender se foi aplicada uma metodologia participativa de projeto para promover a inclusão da população. Interessa explicar qual é o valor histó-
rico e cultural da Vila que a fez passível de tombamento e como se deu a proposta de
mudança de uso que, originalmente era residencial e passou a servir como espaço de
lazer. Entende-se que vincular a proteção do bem histórico e cultural ao planejamento
urbano, pode gerar condições para a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida
urbana se for atribuído ao patrimônio histórico e cultural um valor e uma função cons-
truídos juntos com a população.

Palavras-chave: Patrimônio cultural; Planejamento urbano; Participação; Arquitetura
e urbanismo.

Resumen

Este artículo busca, a través de instrumentos como investigación bibliográfica, investi-
gación de campo y lectura de imágenes y mapas, comprender el proceso de protección
de Vila Ito-
ró, en São Paulo, con el fin de comprender si se aplicó una metodología de
proyecto participativo para promover la inclusión de la población. Es interesante expli-
car el valor histórico y cultural de la localidad que la convirtió en objeto de catalogación
y cómo surgió la propuesta de cambiar su uso, que en origen era residencial y pasó a
servir como espacio de ocio. Se entiende que vincular la protección de los bienes histó-
ricos y culturales a la planificación urbana puede generar condiciones para la inclusión
social y la mejora de la calidad de vida urbana si se le da al patrimonio histórico y cul-
tural un valor y una función construida junto con la población.

Palabras clave: Patrimonio cultural; Planificación urbana; Participación; Arquitectura
y urbanismo.



INTRODUCTION

Over the past fifty years, the process of globalization of cities, along with technological and productive transformations, has led to the decline of industrial, port, and railway areas, as well as historic city centers, as new urban centers have developed (Somekh; Campos Neto, 2005). Areas with well-established urban infrastructure have been replaced by new economic hubs in more recently urbanized regions, giving rise to urban voids—spaces within the city that, due to being unused or underutilized, have undergone a process of degradation, often reaching a derelict state (Cavalcanti, 2018). The post-industrial society, in which factory systems and class structures developed, has been replaced by a cognitive society (Ascher, 2010) characterized by a global nature and a scenario of societal transformation.

In this context, the crisis and abandonment of spaces within the urban fabric created a need to improve the image of these degraded city areas. In conjunction with real estate capital, public authorities began investing in ways to recover spaces that had lost their function within the city's dynamics by proposing new uses. It is within this discourse that culture emerges as a tool in urban policies to attract people and capital (Kara-José, 2007). The discourse of culture has been widely employed in intervention projects involving areas and assets of historical value, aiming to refine their image and propose new uses. In Brazil, the 1970s were marked by a renewed interest in urban preservation, during which the reuse of old city structures was linked to the creation of spaces for commerce, services, and cultural and leisure activities (Vargas; Castilho, 2006).

Today, São Paulo's Strategic Master Plan proposes urban planning tools for a city that must address complex and pressing issues; however, as Nakano and Guatella (2016) demonstrate, the proposed solutions do not always involve a well-considered plan:

When discussing the patterns of building verticalization driven by the real estate development market, it becomes evident how these parameters influence the creation of urban forms that can be more or less detrimental to urban vitality, particularly in public spaces (Nakano; Guatella, 2016, p. 152, our translation).

The conservation of historic neighborhoods is closely related to the city's growth guidelines. Conservation is understood, in fact, as a requirement for development (Meneses, 1978; Yázigi, 2012). However, there is significant tension between urban transformation and preservation. Vila Itororó, in São Paulo, serves as an example of +this tension (Barbour, 2017).



1. WHAT IS VILA ITORORÓ?¹

Vila Itororó is a housing complex designed and built in the early 20th century by the Portuguese entrepreneur Francisco de Castro, to include a residential mansion, rental housing, and a sports complex. Its architecture - often described as bizarre, picturesque, and surrealist (Feldman; Castro, 2017; Barbour, 2017) - is one of its most distinctive features, as it incorporates elements from various styles and demonstrates innovation through the (re)use of demolition materials, such as ornaments from the old São José Theater². The importance of Vila Itororó to the city of São Paulo, however, stems not only from its curious architecture but also from its representation as a model of the city's housing evolution (Feldman; Castro, 2017).

Located in what is now identified as the Bela Vista district, within the Sé subprefecture, the Vila occupies a block bordered by Pedroso, Martiniano de Carvalho, Monsenhor Passalacqua, and Maestro Cardim streets. It is situated in an area with significant topographical variation, near the Itororó Valley, where the stream now runs through an underground canal beneath 23 de maio avenue.

Figure 1 illustrates the relationship between the Vila and its surroundings by comparing a 1930 map with a recent satellite image:

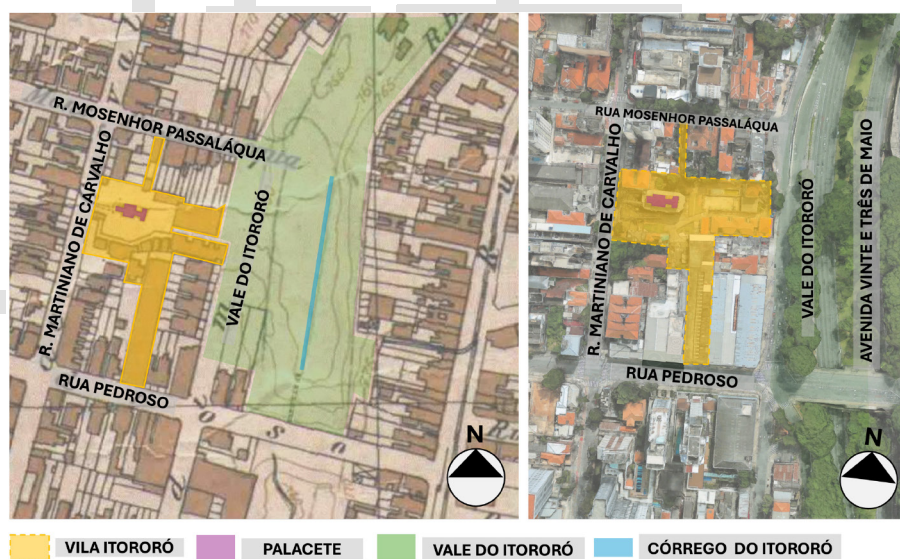


Figure 1: Location of Vila Itororó and its relationship with the surroundings, comparing an excerpt from the 1930 map of São Paulo and a 2023 satellite image. The 1930 base is available on the Digital Map of the City of São Paulo at the link: https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx Last accessed in October 2024, and the satellite image base was taken from Google Earth.

1 This section of the article was written based on information from the book "Vila Itororó: uma história em três atos" by Sarah Feldman and Ana Castro (2017), as well as notes and newspaper articles about Vila Itororó found in the digital archive of the newspaper O Estado de São Paulo, which are referenced in the Bibliographic References. Additional information was obtained from the official Vila Itororó website, maintained by the São Paulo City Hall: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historia/> last accessed in October 2024.

2 Jones, Frances. *Português construiu Vila Itororó*. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 116, n. 37132, 7 Aug. 1995. Cidades, p.22. SCARANCE, Ge. *Vila guarda relíquias do teatro São José*. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 119, n. 38208, 29 May. 1998. *Seu bairro: centro*, p. 212.



Historically, the decision to build Vila Itororó on a valley-bottom plot – despite its proximity to the city center and various urban amenities – was driven by the intended uses outlined by its first owner and builder, the Portuguese entrepreneur Francisco de Castro: housing, rental housing, and leisure space. The affordable price of the lot, its closeness to the city center – an already developed urban area – and the promise of urbanization in the region motivated him to invest in this plot, which was composed of backlot areas with access to multiple streets (Feldman; Castro, 2017).

Between 1910 and 1920, a large mansion, a set of two-story rental houses, a garden, and a swimming pool, the first private pool in the city, supplied by water from the Itororó stream, were built³. The mansion underwent the most transformations during this initial decade: in his ambition to expand it, Francisco de Castro modified the façade and layout, incorporating ornaments and structural elements from the demolition of other buildings in the city. This phased construction process, which blended various architectural styles, gave Vila Itororó its distinctive, picturesque appearance, resembling a collage. Figure 2⁴ illustrates the stages of the mansion's construction throughout the 1910s and the transition between architectural styles:



Figure 2: Phases of the construction of the Vila Itororó Mansion. Images taken from the book “Vila Itororó: uma história em três atos” (Feldman; Castro, p. 51, p. 74-75, 2017).

For the leisure area, Castro concentrated on the landscape design, decorating it with sculptures and statues. He also aspired to establish a hydrogymnastics club, utilizing the pool's structure and its proximity to the Itororó stream. Regarding the two-story houses, Castro's idea was to install rental housing as a way to generate income, capitalizing on a system that was popular and highly profitable in São Paulo at the time (Feldman; Castro, 2017). The uniqueness of the Vila caught the attention of intellectuals of the period, who, through Francisco de Castro, began to

3 O Estado de São Paulo: *Na Vila Itororó, abandono ameaça história da cidade*, May 21, 1977.

4 These figures can also be found at: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/> Last access: February 18, 2025



frequent the site for cultural events that also involved families from the São Paulo elite⁵ (Feldman; Castro, 2017). Amidst columns, gargoyles, caryatids, medallions, and statues, the first years of Vila Itooró were marked by dreams and prosperity. Figure 3⁶ below shows the relationship of the Vila with its surroundings and the urban landscape in the early 1920s:

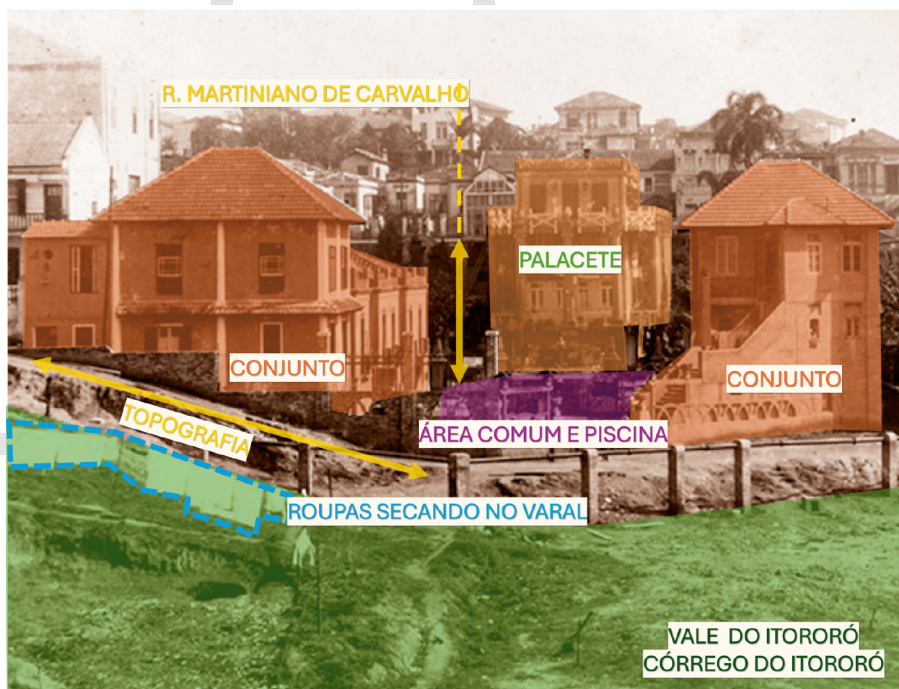


Figure 3: Study of the relationship between Vila Itooró and its surroundings and urban landscape in the 1920s. Analysis made by the author based on the data provided in the book “Vila Itooró: uma história em três atos” (Feldman; Castro, p. 81, 2017).

However, with the death of Francisco de Castro in 1932, there was a shift in the future plans for the Vila, which was auctioned off in the following year. Its assets were publicly acquired by creditors, and later, the set of houses was donated to the Santa Casa de Indaiatuba charity institution, becoming the property of Augusto de Oliveira Camargo⁷. The new owner exploited the Vila’s rental housing function, extending it to the mansion, which was subdivided into independent housing units on each floor. Various families of different sizes lived in these spaces; the larger the space and the better its condition, considering its location on the lot, the higher the rent charged. The infrastructure of the leisure area – including the pool – was rented out, until the 1990s, to the Clube Éden de Futebol, which separated the space from the residents’ access to Vila Itooró (Feldman; Castro, 2017).

5 O Estado de São Paulo: *Itooró, uma velha vila que vai acabar*, Mar. 12, 1975.

O futuro da Vila Itooró: um grande centro cultural. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 96, n. 30662, 12 Jan. 1978, p.42.

6 The base of Figure 2 can also be found at: <https://vilaitoororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/> Last access: February 18, 2025

7 O Estado de São Paulo: *Itooró, uma velha vila que vai acabar*, Mar. 12, 1975.



The development of Vila Itororó in São Paulo followed a process in which, between the 1940s and 1970s, the city underwent a social and cultural transformation due to its growth, the emergence of new urban centers, and economic hubs (Feldman; Castro, 2017). As the central region was vacated by families with purchasing power seeking to move to these new spaces, there was a devaluation of the older, already consolidated areas, allowing for lower rents in areas with good urban infrastructure. This was reflected in Vila Itororó, which began to house lower-income families, especially due to the migration of people from other parts of the country seeking better living conditions in São Paulo, attracted by its location and affordable housing options.

Consequently, in the 1970s, when the preservation of historically and culturally significant assets began to gain momentum in Brazilian cities, Vila Itororó attracted the attention of architects, urban planners, and historians who recognized its peculiar architecture as worthy of protection. The then-degraded condition of the space prompted them to seek solutions to address the situation, which would eventually lead to the Vila being officially listed as a protected heritage site. With the completion of the Vinte e Três de Maio Avenue in 1969, there was an increase in the value of its surrounding area, which attracted real estate speculation to the Vila Itororó site, seeing the potential for lucrative projects and developments. In light of the risk to the Vila, there was a mobilization of those interested in preserving and protecting it from possible destruction—either due to poor conservation or to the implementation of a new development project.

2. THE PROCESS OF PROTECTING VILA ITORORÓ⁸

Before addressing the protection process of Vila Itororó, it is important to revisit the preservation of cultural heritage in Brazil. This issue has been debated since the early 20th century when Mario de Andrade proposed Decree-Law No. 25 in 1937, along with the creation of SPHAN (now the Institute of Historical, Artistic, and National Heritage). At this time, the concept of Historical and Artistic Heritage was introduced, covering architecture and monuments representing the history of the nation, often restricted to the scale of the lot. Years later, in the 1960s, the debate over the preservation of cultural heritage took on a new perspective, heavily influenced by the Venice Charter (1964), whose recommendations expanded the concept of heritage, treating it based on the idea of urban fabric, no longer restricting it to the lot or its monumentality.

Within this approach, the concept of urban environmental heritage stood out, largely discussed by Ulpiano Bezerra de Menezes (Menezes, 1978) and Eduardo Yázigi (Yázigi, 2012). Both authors emphasize the importance of the relationship between what is subject to protection and people, that is, how they articulate with one another. Along these lines, Yázigi (2012) introduced this relationship through

⁸ This section of the article was written based on information extracted from notes and news articles found in the digital collection of the newspaper O Estado de São Paulo, which are referenced in the References section.



the idea of ambience. In São Paulo, this awareness grew throughout the 1970s and 1980s, when efforts were made towards preserving heritage on an urban scale, such as with the IGEPAC (*Inventário Geral do Patrimônio Ambiental, Cultural de Urbano de São Paulo*).

In 1975, the Department of Historical Heritage was created within the Municipal Secretariat of Culture, but it only gained the power of listing in the 1980s. However, its actions followed a line of work that fragmented urban preservation issues. Despite its importance, listing is considered a limited tool regarding the effective preservation of heritage, which led to several processes being initiated without achieving real protection (Somekh, 2017).

It is within this context, of a reflection on historical and cultural heritage in São Paulo, that the first proposal for the restoration project of Vila Itooró emerged, commissioned by Cogep and carried out by architects Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi, and Cláudio Tozzi, curated by Araci Amaral, with landscaping by Burle Marx. Attracted by the original characteristic of the Vila's architecture, which incorporates various styles due to its construction process and the reuse of pieces from demolished works, such as the São José Theater⁹, and its urban position, they proposed a project for the urban recovery of Vila Itooró, whose new use would be as a center for arts, culture, and leisure, including activities such as exhibition spaces and artistic performances, like dance, music, photography, and painting; a center for arts for children and adolescents; and the rental of spaces for restaurants, shops, and art galleries¹⁰. The project was presented to the city hall, which sympathized with the idea and sought ways to make it feasible.

However, at the same time that there was the promise of restoring Vila Itooró and its houses, transforming it into a cultural and leisure center, the reality was that the Vila still served as a residential area and, although filled with tenements, was home to 80 families¹¹. For the architects, urban planners, and admirers of the site, allowing them to continue living in the Vila's buildings aggravated the process of decharacterizing its distinctive architecture. Not only that, but while keeping the families in the Vila posed a risk to its preservation, leaving them in those buildings without proper treatment and care also posed a risk to the families themselves. Ulpiano Bezerra de Menezes discusses the issue of usage and housing in his report on the listing of Vila Itooró, highlighting the importance of linking the intervention project to an urban intervention project (Menezes, 1985).

In 1994, after more than a decade of discussions about the need to preserve the buildings, Vila Itooró was listed by the São Paulo state preservation body, Condephaat (Council for the Defense of Historical, Archaeological, Artistic, and Touristic Heritage of the State), which prohibited its demolition and

9 O Estado de São Paulo: Vila guarda relíquias do Teatro São José, May 29, 1998.

10 O Estado de São Paulo: *Itooró, uma velha Vila que vai acabar*, Mar. 12, 1975.

11 O Estado de São Paulo: *O Futuro da Vila Itooró: um grande centro cultural*, Jan. 12, 1978.



decharacterization without the agency's approval¹². The mansion received level 1 preservation, meaning no characteristic of the property could be altered, while the surrounding houses received level 3, with protection limited to the façades. Then, in 2002, CONPRES (Municipal Council for the Preservation of Historical, Cultural, and Environmental Heritage of the City of São Paulo) proposed Resolution No. 22/2002, which included Vila Itororó in the list of buildings under level 3 preservation¹³.

With the listing, the idea of establishing a cultural center at the site was once again revived, as it was deemed appropriate by Condephaat for Vila to have a cultural function. The delay in the listing process was due to the need to carefully analyze the houses' projects and the different construction phases, as well as to define alternatives for the residents, who had already received eviction orders. Additionally, the official listing allowed urban instruments proposed by the Zoning Law, such as Z8-200 (cultural heritage zone), to be applied to the area, which attracted the interest of new investors who could help financially support the restoration and the implementation of the cultural center.

However, across different public administrations, the priority of carrying out the project changed, and alongside the listing process, the Vila went through yet another waiting period, with its future still uncertain. Consequently, the second half of the 1990s marked a period of uncertainty for the residents, who were unsure when they would be forced to leave their homes, while Vila increasingly consolidated its image as a space of cultural and historical value in the city of São Paulo, attracting visitors from schools, universities, art courses, and history and memory enthusiasts. In 1997, the institution that owned the Vila, the Fundação Leonor Barros Camargo, part of the Beneficente Augusto de Oliveira Camargo Institution, lost interest in it, ceasing to collect rent from the residents, who remained in their homes.

In 2006, the City Hall signed a decree that declared the Vila Itororó area as being of public utility. The intention at that time was for the resident families to be redirected to housing programs from the Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano (CDHU). In 2007, the CDHU signed the deed for the acquisition of a building in Bela Vista, where the 80 families living in the Vila would be relocated. These families were given until the end of the following year to vacate their homes¹⁴. They were offered the option of either an apartment, a credit letter, or a property in less central neighborhoods, but none of these options were entirely satisfactory to them.

12 Folha de São Paulo: *Patrimônio Histórico tomba Vila Itororó*, Jun. 14, 1994. Available at: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1994/6/14/cotidiano/33.html>. Accessed in December, 2023.

13 SÃO PAULO. *Vila Itororó: História*. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 2024. Available at: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historia>. Accessed on: October 25, 2024.

14 *Estado compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itororó*. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 128, n.41518. Jun. 20 2007. Cidades, p. C5.



There was also a legal suit filed by the residents, through the Association of Vila Residents (Ama-Vila), against the City Hall, seeking funds and claiming that they had not been included in the negotiations¹⁵. Alongside this impasse, the Municipal Department of Culture, which was responsible for coordinating the proposals for the Vila in conjunction with the City Hall and CONPRESP, prepared to begin the projects once the area was vacated. The residents asked to participate and be included in the process, but this did not happen in the way they hoped¹⁶, and by the end of 2011, the families were relocated, with many accepting – out of lack of options – the 37-square-meter apartments in social housing near the Vila offered by the City Hall and the CDHU in the negotiation. In 2012, the restoration of Vila Itororó began on-site, with the first phase expected to be completed by 2014, though the deadline was extended until 2019.

3. VILA ITORORÓ AS A SPACE FOR CULTURE AND LEISURE



Figure 4: On the left, the Vila Itororó Mansion in 1920. Photo taken from the book “Vila Itororó: uma história em três atos” (Feldman; Castro, p.77, 2017). This image can also be found at: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/programacao/publicacoes/vila-itororo-uma-historia-em-tres-atos-por-sarah-feldman-e-ana-castro/> Last access: February 18, 2025. On the right, the Mansion one hundred years later. Photo: personal collection, November 2023.

The last and final project proposed for Vila Itororó, which revisits the one designed by Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi, and Cláudio Tozzi in the early 1970s to make it a space for cultural and leisure purposes, was surprising due to adopting

15 Estado compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itororó. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 128, n.41518, Jun. 20 2007. Cidades, p. C5.

16 BRANCATELLI, R.; BRANDALISE, V. H. Uma solução para a Vila Itororó. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 130, n. 42323, Sep 2, 2009. Cidades, p.41.

CAPITELLI, M. Justiça manda desocupar a Vila Itororó, no centro. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 130, n. 42317, Aug. 27, 2009. Cidades, p. C10.

ZANCHETTA, D. Desocupação da Vila Itororó vai até dezembro. O Estado de S. Paulo, São Paulo, year 131, n. 42599, Jun. 5, 2010. Cidades/ Metrôpoles, C3.



an implementation process of the project open to the community. Although the former residents did not have the opportunity to remain in the space during the intervention, there was an effort on the part of the City Hall and the historical and cultural heritage protection bodies to bring the Bexiga neighborhood and the city of São Paulo together in the restoration process of the Vila. In 2015, alongside the Instituto Pedra¹⁷ – the entity responsible for the revitalization – the open construction site of Vila Itororó was inaugurated, which included a large warehouse offering cultural activities, information, and technical visits related to the restoration process. The cultural center was temporarily open until the Vila was reopened to the public in 2019.

The experience, conceived as a form of heritage education, was important in its attempt to attract people to the historical space undergoing restoration and to involve them in what was happening at the site through cultural activities and engaging with the surrounding community. With support from resources obtained through the Law for Cultural Incentive, the first phase of the works at Vila involved cleaning and draining the site, emergency interventions in the mansion, and the architectural survey of the area, addressing the current state of the buildings and spaces, as well as an inventory of all assets – a process that began in 2014 and was completed only in 2016¹⁸. Once the survey was finished, the restoration of four buildings began, with the process aiming to be as respectful as possible in its interventions, receiving approval from Conpresp and Condephaat in 2015 and 2016. The adjacent warehouse was also renovated, where the technical teams for architecture, heritage education, and cultural activation were installed.

Today, Vila Itororó is a space of the Municipal Secretariat of Culture, open to the city, offering services such as free workshops, the Reference Center for the Promotion of Racial Equality (*Centro de Referência de Promoção da Igualdade Racial* - CRPIR), the free Fab Lab, and a vocational program. Among the available courses, there are workshops for storytelling, crochet, cooking, short and feature films, dance, drawing and engraving, photography, meditation, sustainability, painting, furniture restoration, theater, circus, music, woodcut, yoga, and guided visits to the Vila. The CRPIR works on promoting debates, cultural actions, and activities aimed at racial equality promotion, as well as providing guidance in cases of discrimination. The Fab Lab is part of a network of public digital fabrication laboratories in São Paulo. Lastly, the vocational project focuses on artistic and cultural training for youth and adults¹⁹.

FINAL CONSIDERATIONS

When reflecting on the history and protection process of Vila Itororó, it is possible to identify that the motivation behind its listing lies in the historical and cultural

17 The Instituto Pedra is a non-profit organization that develops actions in the field of cultural heritage. See: <http://institutopedra.org.br>

18 See: <https://institutopedra.org.br/projetos/Vila-itororo/> Acesso em: dez. 2023.

19 Information taken from the website: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/>. Acesso em: dez. 2023.



value found in the architecture of the set of houses, identified at a time when the debate on preservation was present in the city's construction projections. Parallel to this debate, heritage protection bodies at the state and municipal levels were being structured in São Paulo, which at times interacted with urban planning and at other times were treated in a more traditional manner, focusing on formal material aspects (BARBOUR, 2017). Although the buildings and physical spaces are representative of the historical and cultural value they encompass, the case of Vila Itororó involves a particular issue related to its example, which extends to the choice of its use and function, reviving the debate on the role of cultural assets in the city. In this case, we agree with Barbour (2017) when, mentioning the work of Ulpiano Bezerra de Meneses, she states:

The conclusion we can draw from Ulpiano Bezerra de Meneses' participation is that form has no intrinsic value because the true value of cultural heritage always lies in its use, appropriation, and the transformations that occur over time (Barbour, 2017, p. 220, our translation).

When Vila Itororó is recognized as a property subject to intervention in the 1970s, and a project is proposed to change its use from housing to a cultural center, a reflection arises on how this process should take place: should the preservation of the building consider social preservation? Considering that the protection of historical and cultural heritage must be aligned with urban planning (Somekh, 2016), it is important that its reintegration into the dynamics of the city, its use, takes into account the population and related issues, since its destination will impact an existing and complex system that should not be ignored (Menezes, 1978).

Along these lines of thought, it is understood that historical and cultural heritage should not only be viewed for its materiality but also for the social, cultural, and economic relationships it has with the city, which are crucial as tools for promoting the quality of urban life— as advocated by the concept of urban environmental heritage, which connects preservation with urban planning and the need to promote social inclusion. Therefore, we agree with the following statement:

Heritage can play a role in social inclusion and improving the quality of urban life, if we understand that it can be socially and symbolically constructed by those who interact with it on a daily basis (Barbour, 2017, p. 222, our translation).

In the case of Vila Itororó, the first recovery and change of use project, proposed by Benedito Lima de Toledo, Décio Tozzi, and Cláudio Tozzi, was not carried out in a participatory manner, particularly in defining the new use. Similarly, the mobilization in defense of the Vila did not originate from the local community but rather from the professionals involved in the project. For the architects, Vila Itororó's use should be converted from residential to cultural because this



use better aligned with the contemporary demands of the city at that time. The picturesque property, with imaginative characteristics and in a severely deteriorated state, should be restored and returned to the population as a space for recreation and leisure. Following this line, the city hall and the preservation agencies supported this idea, even if it required expropriating the space.

In this sense, until the beginning of the restoration project and the establishment of the cultural center, the relationship between public authorities and the community, especially the residents of the Vila, was marked by tension and misunderstandings, as the process was not participatory. The project only took a more open approach when the idea of the open worksite was implemented in 2015, which sought to connect with the former residents and the local community, and aimed to provide the city with a temporary space for heritage education and artistic and cultural workshops, until the reopening of Vila Itororó in 2019. This connection with the population continues today with the offering of free workshops, spaces for debate, and the promotion of racial equality.

Nevertheless, it is worth reflecting on the current use and management of the Vila: although there is an effort to open the cultural space to the city and its population, it is possible to identify that, when telling the story of Vila Itororó, the narrative is limited to justifying its historical and cultural value: about the Portuguese Francisco de Castro who built the group of houses for residential purposes and conceived a picturesque, original, and bizarre project by incorporating reused demolition pieces from other buildings, such as the São José theater; the first outdoor pool and the use of sculptures, statues, and columns in its decoration. However, the history of the Vila also encompasses a time when it housed several families as rental housing, whose stories are not as explicitly represented in the construction of its cultural value and physical space. Therefore, how can these different experiences be highlighted while weaving together the narrative of Vila's history? How can the voices of the different actors be emphasized? How can all facets of the history that are responsible for the memory of Vila Itororó be valued?

REFERENCES

- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BARBOUR, V. M. *O patrimônio existe? Os sentidos da Vila Itororó*. Dissertação para obtenção do grau de mestre. Universidade de São Paulo, 2017.
- BRANCATELLI, R.; VEIGA, R. *Restauração da Vila Itororó começa a sair do papel*. O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 133, n. 43261, 28mar. 2012. Cidades, p.35.
- CAVALCANTI, E. R. *Cidades vacantes, cidades expectantes: produção e transformação dos vazios urbanos em Fortaleza (2000-2018)*. 2018. 375 f. Tese (Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.



CONSCIENTE. In: HOUAISS, Dicionário online de português. São Paulo: UOL, 2023. Disponível em: https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol_www/v6-1/html/index.php#5. Acesso em: 20 nov. 2023.

Estado compra prédio na Bela Vista para famílias da Vila Itooró. O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 128, n.41518. 20 jun. 2007. Cidades, p. C5.

FELDMAN, S.; CASTRO, A. *Vila Itooró: uma história em três atos*. São Paulo: Instituto Pedra, 2017.

Itooró, uma velha Vila que vai acabar. O Estado de S. Paulo, ano 96, n. 30662. São Paulo, 12 mar. 1975. p.42.

JONES, F. *Português construiu Vila Itooró.* O Estado de S. Paulo, São Paulo. ano 116, n. 37132. 7ago. 1995. Cidades, p.22.

KARA-JOSÉ, B. *Políticas Culturais e negócios urbanos: a instrumentalização da cultura na revalorização do centro de São Paulo (1975-2000)*. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

MENESES, U. T. B. de. *Parecer sobre o processo de tombamento da Vila Itooró.* Parecer técnico n. 22372/82. São Paulo: Instituto de Arquitetos do Brasil, 25 mar. 1985. Disponível em: <https://vilaitooro.prefeitura.sp.gov.br/historia/>. Acesso em: 27 out. 2024.

MENESES, U. T. Bezerra de. *Patrimônio ambiental urbano: do lugar comum ao lugar de todos.* CJ Arquitetura, n.19, p.45-46, 1978.

Na Vila Itooró, abandono ameaça história da cidade. O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 98, n. 31340, 21 mai de 1977. p.54.

NAKANO, K.; GUATELLA, S. A. *A forma urbana a partir de planos diretores e leis de zoneamento do Município de São Paulo.* PARC Pesquisa em Arquitetura e Construção, Campinas, SP, v. 6, n. 3, p. 142-154, set. 2015. ISSN 1980-6809. Disponível em: <http://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/parc/article/view/8640799>. Acesso em: 9 mar. 2016.

O futuro da Vila Itooró: um grande centro cultural. O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 96, n. 30662, 12 jan. 1978, p.42.

SÃO PAULO. Resolução n.22/2002. Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental de São Paulo. São Paulo, 2002. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/upload/49c99_22_T_Bairro_da_Bela_Vista.pdf. Acesso em: 10 jun. 2020.



SÃO PAULO. Vila Itororó: História. São Paulo: Secretaria Municipal de Cultura, 2024.
Disponível em: <https://vilaitororo.prefeitura.sp.gov.br/historia>. Acesso em: 25 out. 2024.

SCARANCE, G. *Vila guarda relíquias do teatro São José*. O Estado de S. Paulo, São Paulo, ano 119, n. 38208, 29 mai. 1998. Seu bairro: centro, p. Z12.

SOMEKH, N.; CAMPOS NETO, C. M. Desenvolvimento local e projetos urbanos. Available at: Arqtextos, São Paulo, 05.059, *Vitrúvius*, abr. 2005 <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/05.059/470>. Acesso em: out. 2018.

SOMEKH, N. A construção da cidade, a urbanidade e o patrimônio ambiental urbano: o caso do Bixiga, São Paulo. *Revista CPC*, São Paulo, n. 22, p. 220-241, jul./dez. 2016.

SOMEKH, N. Inovações e Ausências na Gestão do Patrimônio em São Paulo. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, [S. l.], v. 17, n. 1, p. 27, 2017. Disponível em: <https://editorarevistas.mackenzie.br/index.php/cpgau/article/view/2017.1%20Somekh>. Acesso em: 23 abr. 2025.

VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. (org.). *Intervenções em Centros Urbanos-Objetivos, estratégias e resultados*. São Paulo: Manole, 2006.

YÁZIGI, E. *O patrimônio ambiental urbano: uma conceituação ampliada e aperfeiçoada*. Revista Hospitalidade. São Paulo, v. IX, n. 1, p.22-51. Junho 2012.



Complexo Esportivo de Deodoro/Rio de Janeiro: percepção de segurança e o uso dos equipamentos olímpicos no período pós-jogos

Deodoro Sports Complex/Rio de Janeiro: perception of safety and the use of Olympic equipment in the post-game period

Complejo Deportivo Deodoro/Rio de Janeiro: percepción de seguridad y uso del equipamiento olímpico en el post-juego

Gabriela Costa da Silva, doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

E-mail: gs.arq@hotmail.com.br  <https://orcid.org/0000-0002-9770-480X>

Para citar este artigo: SILVA, G. C. da. Deodoro Sports Complex/Rio de Janeiro: Perception of safety and the use of olympic equipments in the post-game period. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n.1, p. 80-95, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p80-95

Submitted: 2024-03-20

Accepted: 2024-09-27



Resumo

Este artigo investiga a relação entre a percepção de segurança de diferentes grupos de pessoas em áreas olímpicas e seus usos no período pós-jogos. O estudo foi realizado no Complexo Esportivo de Deodoro, no Rio de Janeiro, que recebeu a Olimpíada de 2016. Os dados foram coletados por questionários, sendo 132 com usuários dos equipamentos do Complexo Esportivo de Deodoro e 108 com moradores do entorno. Também foram realizadas entrevistas com 32 usuários, 20 moradores do entorno e sete funcionários desse complexo. Os dados dos questionários foram analisados no programa estatístico SPSS/PC por meio de frequências e testes estatísticos não paramétricos e das entrevistas por meio de interpretações. Os resultados revelam que a percepção de insegurança no Complexo Esportivo de Deodoro é sustentada pela ausência de policiais fazendo a vigilância do espaço aberto público e pelo conhecimento de crimes na região. Por sua vez, o fato de as pessoas sentirem falta da maior supervisão de guardas em grandes áreas abertas poderia ser tratado também pela inclusão de equipamentos e atividades que sirvam como atratores de usuários e, logo, contribuam para a supervisão dessas grandes áreas, tais como cafeterias e restaurantes.

Palavras-chave: Percepção; Segurança; Complexo Esportivo de Deodoro; Uso pós-jogos.

Abstract

This paper investigates the relationship between the perception of security of different groups of people in Olympic areas and their uses in the post-game period. The study was carried out at the Deodoro Sports Complex, Rio de Janeiro, which hosted the 2016 Olympics. Data were collected through questionnaires, 132 from users of equipment at the Deodoro Sports Complex and 108 from nearby residents. Interviews were also carried out with 32 users, 20 surrounding residents and seven employees of this Complex. Data from the questionnaires were analyzed in the SPSS/PC statistical program using frequencies and non-parametric statistical tests and interviews using interpretations. The results reveal that the perception of insecurity in the Deodoro Sports Complex is sustained by the absence of police monitoring the public open space and by knowledge of crimes in the region. In turn, the fact that people miss greater supervision from guards in large open areas could also be addressed by the inclusion of equipment and activities that serve as user attractors and, therefore, contribute to the supervision of these large areas, such as cafeterias and restaurants.

Keywords: Perception; Security; Deodoro Sports Complex; Post-game use.

Resumen

Este artículo investiga la relación entre la percepción de seguridad de diferentes grupos de personas en las áreas olímpicas y sus usos en el período posterior al juego. El estudio se realizó en el Complejo Deportivo Deodoro, Rio de Janeiro, sede de los Juegos Olímpicos de 2016. Los datos fueron recolectados através de cuestionarios,



132 de usuarios de los equipos del Complejo Deportivo Deodoro y 108 de residentes cercanos. También se realizaron entrevistas a 32 usuarios, 20 vecinos del entorno y siete empleados de este Complejo. Los datos de los cuestionarios fueron analizados en el programa estadístico SPSS/PC mediante frecuencias y pruebas estadísticas no paramétricas y entrevistas mediante interpretaciones. Los resultados revelan que la percepción de inseguridad en el Complejo Deportivo Deodoro se sustenta en la ausencia de vigilancia policial en el espacio público abierto y en el conocimiento de los delitos en la región. A su vez, el hecho de que las personas echamos de menos una mayor supervisión por parte de los guardias en grandes áreas abiertas también podría abordarse mediante la inclusión de equipos y actividades que sirvan como atractores de usuarios y, por tanto, contribuyan a la supervisión de estas grandes áreas, como cafeterías y restaurantes.

Palabras clave: Percepción; Seguridad; Complejo Deportivo Deodoro; Uso posterior al juego.

INTRODUÇÃO

Embora o Comitê Olímpico Internacional (COI) não faça uma conexão explícita entre a utilização das instalações olímpicas e a segurança da cidade anfitriã, o interesse nesse tema aumentou significativamente desde os trágicos acontecimentos dos Jogos Olímpicos de Munique em 1972. Naquela ocasião, um ato terrorista resultou na morte de nove atletas israelenses, destacando a importância da segurança em eventos desse porte (Boykoff; Fussey, 2014; Spaaij, 2016). De acordo com a *Carta olímpica* (International Olympic Committee, 2017), o COI é encarregado de assegurar a realização dos Jogos, enquanto a segurança na cidade-sede é de responsabilidade das autoridades governamentais. Durante o período dos Jogos, as medidas de segurança são intensificadas, geralmente com um aumento do contingente policial, conforme observado por Gaffney (2015).

Todavia, crimes diversos, como roubo e furto de pedestres e veículos em áreas públicas, ocorrem sob diferentes condições e motivações específicas. Certas características do ambiente físico podem reduzir a ocorrência desses crimes e promover uma sensação de segurança, facilitando o uso eficaz desses espaços e das instalações acessíveis por eles (Newman, 1972; Poyner, 1983).

De acordo com Francis (2003), a percepção de segurança é essencial para uma avaliação positiva de um espaço público. Entretanto, quando há um sentimento de insegurança e apreensão em relação a um determinado ambiente, as pessoas tendem a evitar frequentá-lo, mesmo que seja bem planejado e atrativo. O receio de crimes afasta indivíduos de ruas, parques e praças, especialmente à noite, o que constitui uma barreira para a participação na vida pública da cidade. Essa situação intensifica ainda mais a sensação de insegurança, pois, conforme destacado por Hillier *et al.* (1993), Gehl (2010) e Jacobs (2014), a presença de mais pessoas



contribui para uma sensação de proteção e reduz a probabilidade de ocorrência de delitos.

Adicionalmente, a estética das construções e dos espaços abertos tem um impacto significativo na percepção de segurança. Locais bem conservados tendem a gerar uma sensação de segurança mais forte do que áreas negligenciadas (Newman, 1972; Saville; Cleveland, 1998). Além disso, a manutenção regular e a limpeza adequada dos espaços também contribuem para essa sensação, promovendo atividades sociais ao ar livre de forma mais favorável (Gambim, 2007; Reckziegel, 2009). A falta de cuidado na manutenção pode sugerir desinteresse por parte dos residentes ou das autoridades competentes, potencialmente aumentando o vandalismo e outros crimes contra a propriedade (Newman, 1972). A iluminação durante a noite também desempenha um papel crucial na sensação de segurança das pessoas (Gehl, 2010; Jacobs, 2014; Polko; Kimic, 2022), já que áreas mal iluminadas frequentemente são vistas como inseguras e mais susceptíveis a atos de vandalismo e outros delitos, devido à redução da visibilidade (Voordt; Wegen, 1990).

Essas características (aparência agradável, manutenção, limpeza e iluminação) são comuns nas áreas olímpicas durante o megaevento, já que muitos dos locais foram construídos recentemente e têm sido pouco ou nunca utilizados. Contudo, após o término dos Jogos, nem sempre são tomados os devidos cuidados, como evidenciado pelo subaproveitamento de instalações em várias edições do evento (Raeder, 2010), como a Arena de Vôlei em Pequim construída para os Jogos Olímpicos de 2008 (Yu, 2012).

Além disso, o conceito de controle de território, que diz respeito ao sentimento de posse e pertencimento que os indivíduos têm em relação ao espaço urbano, é destacado por alguns estudiosos como crucial para a segurança (Newman, 1972; Saville; Cleveland, 1998). Esse controle pode ser estabelecido por meio de barreiras físicas ou simbólicas e ajuda a regular as normas de convivência social, promovendo tanto a segurança real quanto a percebida. Embora geralmente utilizado para demarcar espaços públicos e privados em áreas residenciais (Newman, 1972), o controle de território também se manifesta nas áreas olímpicas, como exemplificado pela localização de instalações em zonas militares, que com frequência têm uso restrito aos militares (Silva; Mattos, 2015). Um exemplo disso é o Complexo Esportivo de Deodoro, no Rio de Janeiro, que sediou os Jogos Olímpicos de 2016. Esse local é cercado por residências de militares, o que pode limitar o acesso da população e impactar negativamente o legado deixado pelo evento (Patreze; Silva; Uvinha, 2019). No entanto, essa medida também pode oferecer segurança adicional aos frequentadores da região (Silva; Mattos, 2015).

No que diz respeito à sensação de segurança nas áreas olímpicas, há estudos focados no período do megaevento (por exemplo, Neirotti; Hilliard, 2006; Konstantaki; Wickens, 2010; Boo; Gu, 2013), devido ao histórico de atentados terroristas durante os Jogos Olímpicos ou em datas próximas (como Munique em 1972,



Atlanta em 1996, Londres em 2012) e ao seu impacto na decisão dos espectadores de participar dos jogos (Neirotti; Hilliard, 2006). Em relação à segurança nas áreas olímpicas após os jogos, Bertuzzi e Cardoso (2018) realizaram um estudo exploratório no Parque Olímpico do Rio de Janeiro, conduzindo 32 entrevistas com os usuários. O estudo questiona a segurança dentro do parque, que, devido ao seu tamanho, tem uma presença policial limitada. Além disso, a segurança no Parque Olímpico foi avaliada pelos entrevistados numa escala de 1 a 10, obtendo uma média de 7,97, atribuída à ausência de registros de crimes conhecidos pelos usuários e à presença de alguns guardas no local.

O estudo exploratório de Silva e Reis (2018) analisa também a segurança no Parque Olímpico do Rio de Janeiro, onde os quatro usuários entrevistados avaliaram positivamente a segurança do local. Todavia, entre os 35 moradores da vizinhança do parque que frequentaram o local, apenas cinco mencionaram a segurança como um aspecto positivo. O estudo também investiga os equipamentos olímpicos no Complexo Esportivo de Deodoro, revelando que, entre os 17 moradores entrevistados próximos ao Parque Radical, cinco apontaram a insegurança devido a incidentes como brigas, roubos e uso de drogas nas proximidades da área olímpica. Além disso, dos 22 entrevistados que utilizaram a Arena Juventude, quatro destacaram que a localização da instalação em uma área militar contribuiu para reforçar a segurança no local. No entanto, o estudo abordou a questão da segurança somente quando os entrevistados mencionaram essa variável como positiva ou negativa.

Portanto, as características dos espaços públicos abertos podem influenciar a maneira como são percebidos em termos de segurança e, consequentemente, em sua utilização. No entanto, há uma carência de estudos abordando a percepção de segurança em áreas olímpicas, especialmente do ponto de vista dos usuários e dos residentes locais (Silva; Reis, 2018; Bertuzzi; Cardoso, 2018). Além disso, é importante destacar a relevância de considerar a percepção de segurança de diferentes grupos de pessoas, já que o sentimento de insegurança pode se manifestar de forma distinta com base em fatores como gênero e faixa etária (Carro; Valera; Vidal, 2008; Mehta, 2013; Polko; Kimic, 2022). Assim, é objetivo deste artigo investigar a relação entre a percepção de segurança de diferentes grupos de pessoas em áreas olímpicas e seus usos no período pós-jogos.

METODOLOGIA

Para atender ao objetivo desta pesquisa, tem-se como estudo o Complexo Esportivo de Deodoro, no Rio de Janeiro, sede da Olimpíada de 2016, composto por sete equipamentos: Piscina de Canoagem Slalom; Pista BMX; Arena Juventude; Centro de Hóquei sobre Grama; Piscina do Pentatlo Moderno; Centro Nacional de Tiro; e Centro de Hipismo (Figura 1). Esses equipamentos estão localizados no bairro Deodoro, apresentado nos documentos de candidatura como área de maior concentração de jovens da região metropolitana do Rio de Janeiro (Comitê de Candidatura Rio 2016, 2009). Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



(2010), Deodoro possui 4.277 jovens de até 24 anos e rendimento nominal mensal domiciliar, em maior proporção, entre 2 e 5 salários mínimos. Nesse sentido, a construção de novos equipamentos esportivos seria uma forma de reforçar as perspectivas de desenvolvimento social e esportivo dos jovens das comunidades do entorno (Comitê de Candidatura Rio 2016, 2009).



Figura 1: Localização dos equipamentos olímpicos do Complexo Esportivo de Deodoro. Fonte: Adaptada pela autora de Mapstyle.

Ainda que a prefeitura do Rio de Janeiro considere a localização dos equipamentos olímpicos em Deodoro, o local pertence à Vila Militar, bairro em que grande parte é de uso exclusivo para militares (Davies, 2014), caracterizado pela predominância de pessoas com faixa etária de 35 a 49 anos, seguidas de pessoas de 25 a 34 anos e rendimento nominal mensal domiciliar entre dois e cinco salários mínimos (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010).

Embora os equipamentos olímpicos estejam localizados dentro de um único complexo esportivo, eles não foram construídos em uma área fechada e são acessados por diferentes vias. A Piscina de Canoagem Slalom e a Pista BMX têm entrada pela Estrada Marechal Alencastro; a Arena Juventude, o Centro de Hóquei sobre Grama e a Piscina do Pentatlo Moderno são acessados pela Estrada São Pedro de Alcântara; o Centro Nacional de Tiro é acessado pela Estrada do Gericinó; e o Centro de Hipismo, pela Avenida Duque de Caxias.

Para atender ao objetivo proposto, a coleta de dados foi realizada em duas etapas, nomeadamente: levantamento de arquivo e levantamento de campo. O levantamento de arquivo consistiu na revisão da literatura pertinente ao tema e nos documentos do Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, os quais informaram a relação dos tipos de crime (roubo a pedestre e de veículos) e suas

respectivas quantidades no bairro Vila Militar. O levantamento de campo consistiu na aplicação de questionários e entrevistas estruturadas.

Os questionários foram realizados de forma *on-line* com usuários dos equipamentos do Complexo Esportivo de Deodoro e moradores do seu entorno, por meio do programa LimeSurvey, e aplicados a partir da divulgação do *link* de acesso pelas redes sociais (Instagram e WhatsApp), e, presencialmente, por meio de um *tablet* com acesso à internet disponibilizado pela pesquisadora, totalizando 240 respondentes.

Aplicou-se o questionário dos usuários entre os dias 8 de novembro e 19 de dezembro de 2019, os quais foram abordados pela pesquisadora nas seguintes instalações: Piscina de Canoagem Slalom, Arena Juventude, Centro Nacional de Tiro e Centro de Hóquei sobre Grama. Os usuários que não puderam responder ao questionário no momento em que foram abordados forneceram seus números de WhatsApp para que pudessem receber o *link* de acesso à pesquisa. Ainda, solicitou-se que os respondentes divulgassem o questionário entre seus contatos, como forma de aumentar o número de respostas. Foram respondidos e considerados para a pesquisa 132 questionários, sendo 100 completos e 32 incompletos.

Aplicou-se o questionário dos moradores entre os dias 15 e 26 de novembro de 2019, os quais foram contatados das seguintes formas: 1. via Instagram a partir do *check-in* nos bairros Deodoro e Vila Militar, com o envio de *link* de acesso ao questionário; 2. via WhatsApp por meio da indicação de outro morador, com o envio de *link* de acesso ao questionário; e 3. pessoalmente em frente às suas residências por meio de um *tablet* com acesso à internet disponibilizado pela pesquisadora. Foram respondidos e considerados para a pesquisa 108 questionários, sendo 62 completos e 46 incompletos. Por sua vez, os moradores que participaram da pesquisa residiam em até 5 quilômetros dos equipamentos olímpicos, uma vez que as moradias localizadas próximas (até 2 quilômetros) da Pista BMX e da Piscina de Canoagem Slalom estão afastadas (até 5 quilômetros) do Centro de Hipismo.

As entrevistas foram realizadas com os usuários dos equipamentos do Complexo Esportivo de Deodoro, moradores do entorno e funcionários das instalações desse complexo, totalizando 59 entrevistas. Dentre os 32 usuários entrevistados, entre 21 de novembro e 4 de dezembro de 2019, 23 foram contatados e entrevistados presencialmente em dias de evento na Piscina de Canoagem Slalom, na Arena Juventude e no Centro Nacional de Tiro, e nove foram contatados via WhatsApp, a partir de indicação de outros usuários, e entrevistados via ligação pelo mesmo aplicativo. Adicionalmente, entrevistaram-se 20 moradores do entorno entre 17 e 21 de novembro de 2019, os quais foram contatados e entrevistados pessoalmente em frente às suas residências. Por fim, sete funcionários dos equipamentos foram entrevistados entre 18 de outubro e 21 de novembro de 2019, conforme segue: 1. um gerente de eventos do Parque Radical (onde estão localizadas a Pista BMX e a



Piscina de Canoagem Slalom), contatado e entrevistado pessoalmente na Arena Carioca 3 do Parque Olímpico; 2. um administrador do Parque Radical, contatado por WhatsApp a partir de uma indicação feita por um funcionário e entrevistado pessoalmente nesse parque; 3. uma analista de responsabilidade social, funcionária do Sesc na unidade do Parque Radical, contatada e entrevistada pessoalmente nesse parque; 4. um gerente do Centro Nacional de Tiro, contatado por *e-mail* e entrevistado via ligação por WhatsApp; 5. um gestor do Centro de Capacitação do Exército responsável pela Arena Juventude, pelo Centro de Hóquei sobre Grama e pelo Centro Nacional de Tiro, contatado diretamente pelo WhatsApp a partir de uma indicação feita por um funcionário e entrevistado via ligação pelo mesmo aplicativo; 6. um encarregado do clube onde se localiza a Piscina do Pentatlo Moderno, contatado e entrevistado pessoalmente nesse equipamento; e 7. um comandante de equitação do Exército, contatado pelo WhatsApp a partir de uma indicação feita por um funcionário e entrevistado via ligação pelo mesmo aplicativo. Como critério de seleção dessa amostra, cada equipamento olímpico deveria ter pelo menos um funcionário entrevistado.

Realizou-se a análise dos dados dos questionários no programa estatístico *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS/PC) por meio de frequências e dos seguintes testes estatísticos não paramétricos: 1. tabulação cruzada (Phi); 2. Kruskal-Wallis (K-W); e 3. Mann-Whitney U (M-W). Os dados provenientes das entrevistas estruturadas foram analisados por meio de interpretações.

RESULTADOS

A segurança no Complexo Esportivo de Deodoro é avaliada como muito positiva pelos sete funcionários entrevistados por: ser uma área militar (71,43% – 5 de 7); não haver roubos (14,28% – 1 de 7); e ser uma área provida de segurança por parte da polícia militar, da guarda municipal e do Exército (14,28% – 1 de 7). Adicionalmente, um dos funcionários (entrevistado 2) explica que em dias de evento, cujo movimento de pessoas é maior, o proponente traz a própria segurança.

Para os usuários do Complexo Esportivo de Deodoro questionados, a segurança no local é avaliada como mediana (67,29% de avaliações positivas; 10,28% de avaliações negativas) (Figura 2), principalmente, em função da presença de roubos de veículos (81,82%) e a pedestres (45,45%) (Tabela 1). Por sua vez, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as avaliações da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos seus usuários conforme o gênero (teste Mann-Whitney U) e a faixa etária (teste Kruskal-Wallis). Todavia, existe uma maior percepção de segurança nessa região por parte dos homens (74,51% de avaliações positivas; 9,8% de avaliações negativas) do que pelas mulheres (62% de avaliações positivas; 12% de avaliações negativas) e por jovens entre 14 e 18 anos (69,56% de avaliações positivas; 4,35% de avaliações negativas) do que pelas demais faixas etárias (Figura 3).



Tal segurança é percebida como negativa pelos usuários entrevistados (31,25% – 10 de 32), fundamentalmente pela presença de roubo a pedestre (100%) (Tabela 1). Nesse sentido, um dos usuários (entrevistado 9) que mora na região afirma que “no entorno a segurança está precária. Ontem [criminosos] passaram de fuzil na frente da minha casa e lá não era disso. Precisamos de mais segurança”. Contudo, a avaliação negativa é realizada exclusivamente pelos usuários da Piscina de Canoagem Slalom, que, embora esteja localizado na Vila Militar, encontra-se mais afastado da área em que o Exército faz a segurança.

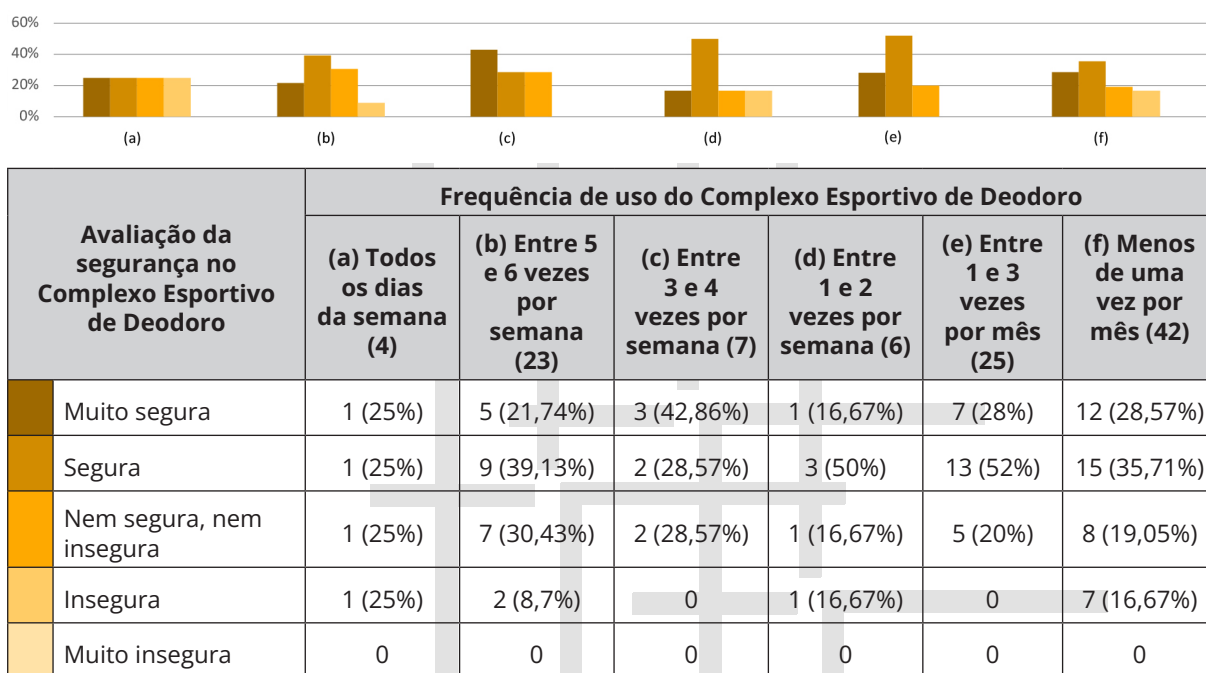
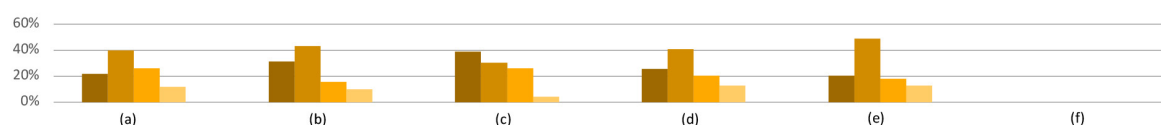


Figura 2: Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos seus usuários questionados conforme a frequência de uso. Fonte: Elaborada pela autora.

Avaliações positivas (muito segura e segura)				
Justificativas	Usuários questionados	Moradores questionados	Usuários entrevistados	Moradores entrevistados
Há militares que fazem a segurança no entorno dos equipamentos.	56 (77,78%)	23 (58,97%)	15 (75%)	5 (50%)
Raramente acontecem roubos.	22 (30,55%)	17 (43,59%)	3 (15%)	3 (30%)
Não acontecem roubos.	19 (26,39%)	7 (17,95%)	0	2 (20%)
Há movimento de pessoas no Complexo Esportivo de Deodoro.	0	0	2 (10%)	0
Total da amostra	72 (100%)	39 (100%)	20 (100%)	10 (100%)
Avaliações negativas (muito insegura e insegura)				
Existência de roubos de veículos.	9 (81,82%)	3 (42,86%)	0	0
Existência de roubos a pedestres.	5 (45,45%)	4 (57,14%)	10 (100%)	6 (66,67%)
Não há militares que fazem a segurança no entorno dos equipamentos.	3 (27,27%)	2 (28,57%)	2 (20%)	2 (22,22%)
Há movimento de pessoas de fora do bairro por conta dos eventos.	0	0	0	2 (22,22%)
Total da amostra	11 (100%)	7 (100%)	10 (100%)	9 (100%)

Tabela 1: Justificativas para a avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro por cada grupo. Fonte: Elaborada pela autora.



Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro	Gênero		Faixa etária			
	(a) Feminino	(b) Masculino	(c) De 14 a 18 anos	(d) De 19 a 30 anos	(e) De 31 a 65 anos	(f) Mais de 65 anos
Muito segura	11 (22%)	16 (31,37%)	9 (39,13%)	10 (25,64%)	8 (20,51%)	0
Segura	20 (40%)	22 (43,14%)	7 (30,43%)	16 (41,03%)	19 (48,72%)	0
Nem segura, nem insegura	13 (26%)	8 (15,69%)	6 (26,09%)	8 (20,51%)	7 (17,95%)	0
Insegura	6 (12%)	5 (9,8%)	1 (4,35%)	5 (12,82%)	5 (12,82%)	0
Muito insegura	0	0	0	0	0	0
Total	50 (100%)	51 (100%)	23 (100%)	39 (100%)	39 (100%)	0
Mvo M-W	54,80	47,27	-	-	-	-
Mvo K-W	-	-	45,28	52,21	53,17	-

Nota: mvo M-W = média dos valores ordinais obtida por meio do teste Mann-Whitney U; mvo K-W = média dos valores ordinais obtida pelo teste Kruskal-Wallis.

Figura 3: Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos usuários questionados conforme o gênero e a faixa etária. Fonte: Elaborada pela autora.



Para os moradores do entorno do Complexo Esportivo de Deodoro questionados, a segurança no local é mediana (57,35% de avaliações positivas; 10,29% de avaliações negativas) (Figura 4) devido à existência de roubos a pedestres (57,14%) e de veículos (42,86%) e à ausência de militares fazendo a segurança no entorno dos equipamentos (28,57%) (Tabela 1). Por sua vez, não existem diferenças estatisticamente significativas entre as avaliações da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos moradores do entorno conforme o gênero e a faixa etária (teste Mann-Whitney U), indicando que a avaliação mediana em relação à segurança da região ocorre tanto por homens quanto por mulheres e por pessoas entre 19 e 65 anos (Figura 5). Adicionalmente, a avaliação negativa em relação à segurança no Complexo Esportivo de Deodoro é realizada pelos moradores entrevistados (45% – 9 de 20) por: haver roubos a pedestres (66,67%); haver movimento de pessoas de fora do bairro por conta dos eventos (22,22%); e não existir ronda de militares na região (22,22%) (Tabela 1).

Portanto, a segurança no Complexo Esportivo de Deodoro é percebida como muito positiva pelos seus funcionários e como mediana pelos seus usuários e moradores do entorno, revelando que o fato de os equipamentos olímpicos estarem localizados em uma área militar, cujo entorno é caracterizado, sobretudo, pela residência de militares, não é o suficiente para que o local seja considerado seguro, uma vez que há roubos a pedestres e de veículos.

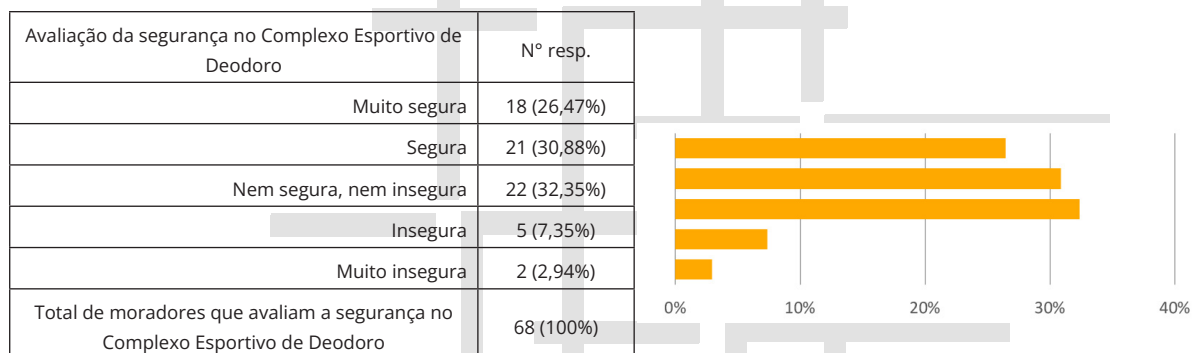
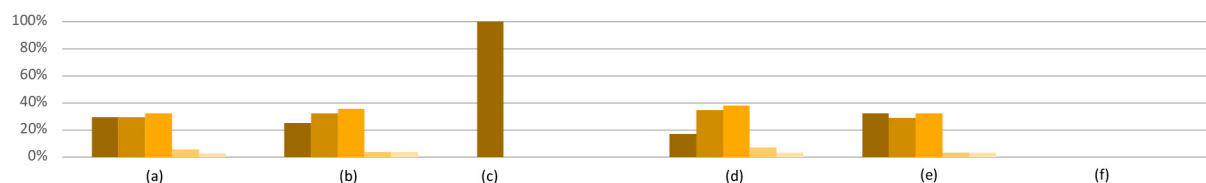


Figura 4: Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos moradores do entorno questionados. Fonte: Elaborada pela autora.



Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro	Gênero		Faixa etária			
	(a) Feminino	(b) Masculino	(c) De 14 a 18 anos	(d) De 19 a 30 anos	(e) De 31 a 65 anos	(f) Mais de 65 anos
Muito segura	10 (29,41%)	7 (25%)	2 (100%)	5 (17,24%)	10 (32,26%)	0
Segura	10 (29,41%)	9 (32,14%)	0	10 (34,48%)	9 (29,03%)	0
Nem segura, nem insegura	11 (32,35%)	10 (35,71%)	0	11 (37,93%)	10 (32,26%)	0
Insegura	2 (5,88%)	1 (3,57%)	0	2 (6,9%)	1 (3,23%)	0
Muito insegura	1 (2,94%)	1 (3,57%)	0	1 (3,45%)	1 (3,23%)	0
Total	34 (100%)	28 (100%)	2 (100%)	29 (100%)	31 (100%)	0
Mvo M-W	31,07	32,02	-	33,05	28,11	-

Nota: mvo M-W= média dos valores ordinais obtida por meio do teste Mann-Whitney U.

Figura 5: Avaliação da segurança no Complexo Esportivo de Deodoro pelos moradores do entorno questionados conforme o gênero e a faixa etária. Fonte: Elaborada pela autora.

Por sua vez, apesar do conhecimento de que o Rio de Janeiro é marcado por altos índices de violência urbana, segundo os documentos do Instituto de Segurança Pública do Rio de Janeiro, a Vila Militar é o 18º bairro da cidade (de 154) com menor número de roubo a pedestres e o 50º bairro (de 154) com menor número de roubo de veículos em 2019. Logo, embora esses dados confirmem que tais crimes ocorrem em menor proporção na Vila Militar em comparação aos demais bairros da cidade, eles são suficientes para gerar insegurança nos moradores da região e nos usuários dos equipamentos olímpicos. Assim, a presença de maior fiscalização no entorno dessas instalações por parte da polícia militar e/ou do Exército poderia contribuir para a redução do número de crimes e o consequente sentimento de segurança por parte dos seus usuários e moradores do entorno. Ainda assim, entende-se que a percepção de segurança é apenas uma das variáveis que influenciam no uso das instalações, sendo necessário também investigar, por exemplo, as atividades desenvolvidas nos locais, bem como a localização e acessibilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verifica-se que a percepção de insegurança no Complexo Esportivo e Deodoro está associada à ausência de policiais fazendo a vigilância do espaço aberto público e



ao conhecimento de crimes (roubos a pedestres e de veículos). Tendo em vista que os usuários do espaço urbano também contribuem para a vigilância natural, a diversidade de usos no entorno da área olímpica também se torna relevante, pois possibilita que públicos variados ocupem as ruas por um período de tempo maior, como já mencionado por alguns autores (Gehl, 2010; Jacobs, 2014). Ainda, embora as áreas militares sejam caracterizadas pela menor ocorrência de crimes (roubo a pedestres e de veículos), o que poderia proporcionar maior percepção de segurança aos seus usuários, a ocupação do entorno das instalações olímpicas do Complexo Esportivo de Deodoro por edifícios institucionais e residenciais destinados exclusivamente ao Exército reduz o uso do espaço urbano pela população, proporcionando maior sentimento de insegurança. Esses resultados reforçam a importância da vigilância exercida por policiais ou guardas nos espaços abertos públicos para a maior percepção de segurança, bem como dos diferentes usos (por exemplo, cafés, lanchonetes, bares, restaurantes) no interior de áreas olímpicas e no seu entorno como forma de atrair um maior número de pessoas, as quais favorecem a vigilância natural.

Nesse sentido, nota-se que a falta de diversidade de usos e a predominância de áreas de acesso restrito contribuem para a criação de espaços urbanos monofuncionais, que tendem a se esvaziar fora dos horários de funcionamento institucional ou militar. Essa ausência de vitalidade urbana, associada à carência de infraestrutura comercial ou de serviços voltados para a população civil, gera uma percepção de insegurança, reforçando a ideia de que a área olímpica, embora planejada com grande investimento para eventos de curto prazo, não foi devidamente integrada ao tecido urbano no período pós-jogos. Assim, o legado das instalações esportivas do Complexo Esportivo de Deodoro é marcado pela desconexão com a vida cotidiana dos moradores e principais usuários.

Por sua vez, constata-se maior percepção de segurança no Complexo Esportivo de Deodoro por homens do que por mulheres e por jovens (de 14 a 30 anos) do que pelas demais faixas etárias (mais de 31 anos). Esses resultados corroboram aqueles encontrados em estudos que revelam maior insegurança por parte das mulheres em relação aos homens em parques urbanos da Polônia (Polko; Kimic, 2022) e em espaços públicos do bairro Poble Sec de Barcelona (Carro; Valera; Vidal, 2008) e da América do Norte (Boston; Cambridge; Somerville; e Brookline, em Massachusetts; e Tampa; São Petersburgo; e Sarasota, na Flórida) (Mehta, 2013). Adicionalmente, esses resultados estão em sintonia com aqueles que indicam que a percepção de insegurança tende a aumentar à medida que as pessoas envelhecem (Carro; Valera; Vidal, 2008). As diferenças entre tais percepções reforçam a importância da criação de estratégias que contribuam para a segurança nos espaços de modo que estes sejam frequentados por todos, independentemente do gênero e da faixa etária.



REFERÊNCIAS

- BERTUZZI, F. B.; CARDOSO, G. T. A paisagem urbana frente ao uso e apropriação do ambiente construído. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO, 5., 2018, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: UFMG, Iphan, Ieds, Icomos-BRASIL, 2018. p. 1-13.
- BOO, S.; GU, H. Risk Perception of mega-events risk perception of mega-events. *Journal of Sport & Tourism*, v. 15, n. 2, p. 139-161, 2013.
- BOYKOFF, J.; FUSSEY, P. London's shadow legacies: security and activism at the 2012 Olympics. *Contemporary Social Science*, v. 9, n. 2, p. 253-270, 2014.
- CARRO, D.; VALERA, S.; VIDAL, T. Perceived insecurity in the public space: personal, social and environmental variables. *Quality & Quantity*, v. 44, n. 2, p. 303-314, 2008.
- COMITÊ DE CANDIDATURA RIO 2016. *Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016*. Rio de Janeiro: Comitê de Candidatura Rio 2016, 2009. v. 1.
- DAVIES, F. A. Produzindo a "região olímpica de Deodoro". In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29, 2014, Brasília. *Anais [...]*. Brasília: Kiron, 2014. p. 1-16.
- FRANCIS, M. *Urban open space: designing for user needs*. Washington: Island Press, 2003.
- GAFFNEY, C. Segurança pública e grandes eventos no Rio de Janeiro. In: MONTEIRO, R. (ed.). *Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2015. p. 145-170.
- GAMBIM, P. S. *A influência de atributos espaciais na interação entre grupos heterogêneos em ambientes residenciais*. 2007. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- GOOGLE. MapStyle. Disponível em: <https://mapstyle.withgoogle.com/>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- HILLIER, B.; PENN, A.; HANSON, J.; GRAJEWSKI, T.; XU, J. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, v. 20, p. 29-66, 1993.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Características da população e dos domicílios: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadcm>. Acesso em: 7 set. 2024.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. *Carta olímpica*: vigente a partir del 15 de septiembre de 2017. Lausanne: IOC, 2017.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

KONSTANTAKI, M.; WICKENS, E. residents' perceptions of environmental and security issues at the 2012 London Olympic Games. *Journal of Sport & Tourism*, v. 15, n. 4, p. 337-357, 2010.

MEHTA, V. Evaluating public space. *Journal of Urban Design*, v. 19, n. 1, p. 53-88, 2013.

NEIROTTI, L. D.; HILLIARD, T. W. Impact of Olympic spectator safety perception and security concerns on travel decisions. *Tourism Review International*, v. 10, p. 269-284, 2006.

NEWMAN, O. *Defensible space*: crime prevention through urban design. New York: Macmillan Publishing, 1972.

PATREZE, N. S.; SILVA, C. L. da; UVINHA, R. R. Jogos Olímpicos 2016 e políticas públicas de esporte e lazer: reflexões a partir de professores universitários. *Revista Brasileira de Estudos do Lazer*, v. 6, n. 3, p. 57-77, dez. 2019.

POLKO, P.; KIMIC, K. Gender as a factor differentiating the perceptions of safety in urban parks. *Ain Shams Engineering Journal*, v. 13, n. 3, p.1-12, 2022.

POYNER, B. *Design against crime*. Cambridge: University Press, 1983.

RAEDER, S. T. O. Planejamento urbano em sedes de megaeventos esportivos. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO, SUSTENTÁVEL, 4. 2010, Faro, Portugal. *Anais [...]*. Faro: Universidade do Minho – DEC e Serviço de Biblioteca – Eesc/USP, 2010. p. 1-12.

RECKZIEGEL, D. *Lazer noturno*: aspectos configuracionais e formais e sua relação com a satisfação e preferência dos usuários. 2009. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

SAVILLE, G.; CLEVELAND, G. 2nd generation CPTED: an antidote to the social Y2K virus of urban design. In: INTERNATIONAL CPTED CONFERENCE, 3., 1998,



- Washington. *Anais [...]*. Washington: International CPTED Association, 1998. p. 1-19.
- SILVA, G.; REIS, A. T. Localização e usos de equipamentos olímpicos: uma análise exploratória pós-jogos. *In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO (ENANPARQ)*, 5., 2018, Salvador. *Anais [...]*. Salvador: Anparq, 2018. p. 3908-3913.
- SILVA, R. C. da; MATTOS, R. G. As múltiplas formas de produção do espaço do bairro de Deodoro – cidade do Rio de Janeiro: da Vila Militar aos novos vetores tecnológicos para a realização dos Jogos Olímpicos de 2016. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE – A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO*, 11., 2015, Presidente Prudente. *Anais [...]*. Presidente Prudente: Anpege, 2015. p. 999-1010.
- SPAAIJ, R. Terrorism and security at the Olympics: empirical trends and evolving research agendas. *International Journal of the History of Sport*, v. 33, n. 4, p. 451-468, 2016.
- VOORDT, T. J. M. van der; WEGEN, H. B. R. van. Testing building plans for public safety: usefulness of the Delft checklist. *The Netherlands Journal of Housing and Environmental Research*, v. 5, n. 2, p. 129-154, 1990.
- YU, X. *The question of legacy and the 2008 Olympic Games: an exploration of post-games utilization of olympic sport venues in Beijing*. 2012. Thesis (Doctorate in Philosophy) – Western University, Ontario, 2012.



Deodoro Sports Complex/Rio de Janeiro: Perception of safety and the use of olympic equipments in the post-game period

Complexo Esportivo de Deodoro/Rio de Janeiro: Percepção de segurança e o uso dos equipamentos olímpicos no período pós-jogos

Complejo Deportivo Deodoro/Rio de Janeiro: Percepción de seguridad y uso de los equipamientos olímpicas en el período posterior a los juegos

Gabriela Costa da Silva, doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

E-mail: gs.arq@hotmail.com.br  <https://orcid.org/0000-0002-9770-480X>

To cite this paper: SILVA, G. C. da. Deodoro Sports Complex/Rio de Janeiro: Perception of safety and the use of olympic equipments in the post-game period. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 96-110, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p96-110

Submitted: 2024-03-20

Accepted: 2024-09-27



Abstract

This article investigates the relationship between the perception of safety among different groups of people in Olympic areas and their use during the post-games period. The study was conducted at the Deodoro Sports Complex in Rio de Janeiro, which hosted events during the 2016 Olympics. Data were collected through questionnaires, with 132 responses from users of the Deodoro Sports Complex facilities and 108 from local residents. Additionally, interviews were conducted with 32 users, 20 local residents, and seven employees of the Complex. The questionnaire data were analyzed using the statistical software SPSS/PC through frequency analysis and non-parametric statistical tests, while the interview data were interpreted qualitatively. The results reveal that the perception of insecurity in the Deodoro Sports Complex is driven by the lack of police surveillance in the public open spaces and knowledge of crimes in the area. Moreover, the fact that people feel the need for more security personnel in large open areas could be addressed by adding facilities and activities that attract users and, consequently, contribute to the supervision of these areas, such as cafés and restaurants.

Keywords: Perception. Security. Deodoro Sports Complex. Post-game use

Resumo

Este artigo investiga a relação entre a percepção de segurança de diferentes grupos de pessoas em áreas olímpicas e seus usos no período pós-jogos. O estudo foi realizado no Complexo Esportivo de Deodoro, Rio de Janeiro, que recebeu as Olimpíadas de 2016. Os dados foram coletados por questionários, sendo 132 com usuários dos equipamentos do Complexo Esportivo de Deodoro e 108 com moradores do entorno. Também foram realizadas entrevistas com 32 usuários, 20 moradores do entorno e sete funcionários deste Complexo. Os dados dos questionários foram analisados no programa estatístico SPSS/PC por meio de frequências e testes estatísticos não-paramétricos e das entrevistas por meio de interpretações. Os resultados revelam que a percepção de insegurança no Complexo Esportivo de Deodoro é sustentada pela ausência de polícias fazendo a vigilância do espaço aberto público e pelo conhecimento de crimes na região. Por sua vez, o fato de as pessoas sentirem falta da maior supervisão de guardas em grandes áreas abertas poderia ser tratado também pela inclusão de equipamentos e atividades que sirvam como atratores de usuários e, logo, contribuam para a supervisão dessas grandes áreas, tais como cafeterias e restaurantes.

Palavras-chave: Percepção. Segurança. Complexo Esportivo de Deodoro. Uso pós-jogos



Resumen

Este artículo investiga la relación entre la percepción de seguridad de diferentes grupos de personas en las áreas olímpicas y sus usos en el período posterior al juego. El estudio se realizó en el Complejo Deportivo Deodoro, Río de Janeiro, sede de los Juegos Olímpicos de 2016. Los datos fueron recolectados a través de cuestionarios, 132 de usuarios de los equipos del Complejo Deportivo Deodoro y 108 de residentes cercanos. También se realizaron entrevistas a 32 usuarios, 20 vecinos del entorno y siete empleados de este Complejo. Los datos de los cuestionarios fueron analizados en el programa estadístico SPSS/PC mediante frecuencias y pruebas estadísticas no paramétricas y entrevistas mediante interpretaciones. Los resultados revelan que la percepción de inseguridad en el Complejo Deportivo Deodoro se sustenta en la ausencia de vigilancia policial en el espacio público abierto y en el conocimiento de los delitos en la región. A su vez, el hecho de que las personas echamos de menos una mayor supervisión por parte de los guardias en grandes áreas abiertas también podría abordarse mediante la inclusión de equipos y actividades que sirvan como atractores de usuarios y, por tanto, contribuyan a la supervisión de estas grandes áreas, como cafeterías y restaurantes.

Palabras clave: Percepción. Seguridad. Complejo Deportivo Deodoro. Uso posterior al juego

INTRODUCTION

Although the International Olympic Committee (IOC) does not explicitly link the use of Olympic facilities to the safety of the host city, interest in this topic has significantly increased since the tragic events of the 1972 Munich Olympic Games. During that event, a terrorist attack resulted in the deaths of nine Israeli athletes, highlighting the critical importance of security at large-scale events (Boykoff & Fussey, 2014; Spaaij, 2016). According to the Olympic Charter (IOC, 2017), the IOC is responsible for ensuring the organization of the Games, while the safety of the host city falls under the jurisdiction of local governmental authorities. During the Games, security measures are usually heightened, often with an increase in police presence, as observed by Gaffney (2015).

However, various crimes such as theft and vehicle break-ins in public areas occur under specific conditions and motivations. Certain physical environmental characteristics can reduce the occurrence of these crimes and promote a sense of safety, making these spaces and their accessible facilities more effectively utilized (Newman, 1972; Poyner, 1983).

According to Francis (2003), the perception of safety is crucial for a positive assessment of public spaces. Conversely, when there is a sense of insecurity or apprehension about a particular environment, people tend to avoid it, even if it is



well-designed and attractive. The fear of crime drives people away from streets, parks, and plazas, especially at night, which becomes a barrier to participating in public life. This avoidance further intensifies the feeling of insecurity, as highlighted by Hillier et al. (1993), Gehl (2010), and Jacobs (2014), who note that a greater number of people present in public spaces contributes to a sense of protection and reduces the likelihood of crime.

Additionally, the aesthetics of buildings and open spaces significantly impact the perception of safety. Well-maintained areas tend to evoke a stronger sense of security compared to neglected ones (Newman, 1972; Saville & Cleveland, 1998). Regular maintenance and proper cleanliness of these spaces also foster a more favorable environment for social activities outdoors (Gambim, 2007; Reckziegel, 2009). Neglecting maintenance can signal disinterest from residents or authorities, potentially increasing vandalism and other property crimes (Newman, 1972). Lighting at night also plays a crucial role in how safe people feel (Gehl, 2010; Jacobs, 2014; Polko & Kimic, 2022), as poorly lit areas are often perceived as unsafe and more prone to acts of vandalism and other crimes due to reduced visibility (Voordt & Wegen, 1990).

These characteristics—pleasant appearance, maintenance, cleanliness, and lighting—are common in Olympic areas during the mega-event, as many venues are newly constructed and have been used sparingly or not at all. However, after the Games, proper care is not always taken, as evidenced by the underutilization of facilities in various editions of the event (Raeder, 2010), such as the Volleyball Arena in Beijing, in 2008 (Yu, 2012).

Moreover, the concept of territorial control, which relates to the sense of ownership and belonging that individuals feel toward urban spaces, is highlighted by some scholars as crucial for security (Newman, 1972; Saville & Cleveland, 1998). This control can be established through physical or symbolic barriers and helps regulate social norms, promoting both actual and perceived safety. Although typically applied to demarcating public and private spaces in residential areas (Newman, 1972), territorial control is also evident in Olympic areas, such as the location of facilities within military zones, which are often restricted to military personnel (Silva & Mattos, 2015). An example of this is the Deodoro Sports Complex in Rio de Janeiro, which hosted the 2016 Olympic Games. This location is surrounded by military housing, which may limit public access and negatively impact the legacy of the event (Patreze, Silva & Uvinha, 2019). However, this measure can also offer additional security to visitors in the region (Silva & Mattos, 2015).

Regarding the perception of safety in Olympic areas, studies have primarily focused on the period of the mega-event (e.g., Neirotti & Hilliard, 2006; Konstantaki & Wickens, 2010; Boo & Gu, 2013), due to the history of terrorist attacks during or around the time of the Olympic Games (such as Munich in 1972, Atlanta in 1996, and London in 2012) and their impact on spectators' decisions to attend them (Neirotti & Hilliard, 2006). In terms of safety in Olympic areas after the Games,



Bertuzzi and Cardoso (2018) conducted an exploratory study in Rio de Janeiro's Olympic Park, interviewing 32 users. The study questioned the safety within the park, which, due to its size, had limited police presence. Additionally, safety in the Olympic Park was rated by interviewees on a scale of 1 to 10, resulting in an average score of 7.97. This rating was attributed to the absence of known crimes reported by users and the presence of some security guards on-site.

The exploratory study by Silva and Reis (2018) also analyzes safety in Rio de Janeiro's Olympic Park, where four interviewed users gave positive assessments of the site's security. However, among the 35 neighborhood residents who frequented the park, only five mentioned safety as a positive aspect. The study also examines the Olympic facilities in the Deodoro Sports Complex, revealing that among the 17 residents interviewed near the Radical Park, five expressed concerns about insecurity due to incidents such as fights, thefts, and drug use near the Olympic area. Additionally, of the 22 people interviewed who used the Youth Arena, four mentioned that the facility's location within a military area contributed to enhanced security. Nevertheless, the study addressed the issue of security only when interviewees mentioned it as a positive or negative factor.

Therefore, the characteristics of open public spaces can influence how they are perceived in terms of safety and, consequently, their usage. However, there is a lack of studies addressing the perception of safety in Olympic areas, particularly from the perspective of users and local residents (Silva & Reis, 2018; Bertuzzi & Cardoso, 2018). Moreover, it is important to highlight the relevance of considering the perception of safety among different groups of people, as feelings of insecurity may vary depending on factors such as gender and age (Carro, Valera & Vidal, 2008; Mehta, 2013; Polko & Kimic, 2022). Thus, the objective of this article is to investigate the relationship between the perception of safety among different groups of people in Olympic areas and their use during the post-games period.

METHODOLOGY

To meet the objective of this research, the study focuses on the Deodoro Sports Complex in Rio de Janeiro, which hosted events during the 2016 Olympics. The complex is composed of seven facilities: the Canoe Slalom Pool, BMX Track, Youth Arena, Hockey Center, Modern Pentathlon Pool, National Shooting Center, and Equestrian Center (Figure 1). These facilities are in the Deodoro neighborhood, which was highlighted in the bid documents as the area with the highest concentration of young people in the Rio de Janeiro metropolitan region (Rio de Janeiro Bid Committee, 2009). According to the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE, 2010), Deodoro has 4,277 young residents up to 24 years old, with most households earning a monthly income between two and five times the minimum wage. In this context, the construction of new sports facilities was seen to enhance social and athletic development opportunities for the young people in the surrounding communities (Rio de Janeiro Bid Committee, 2009).



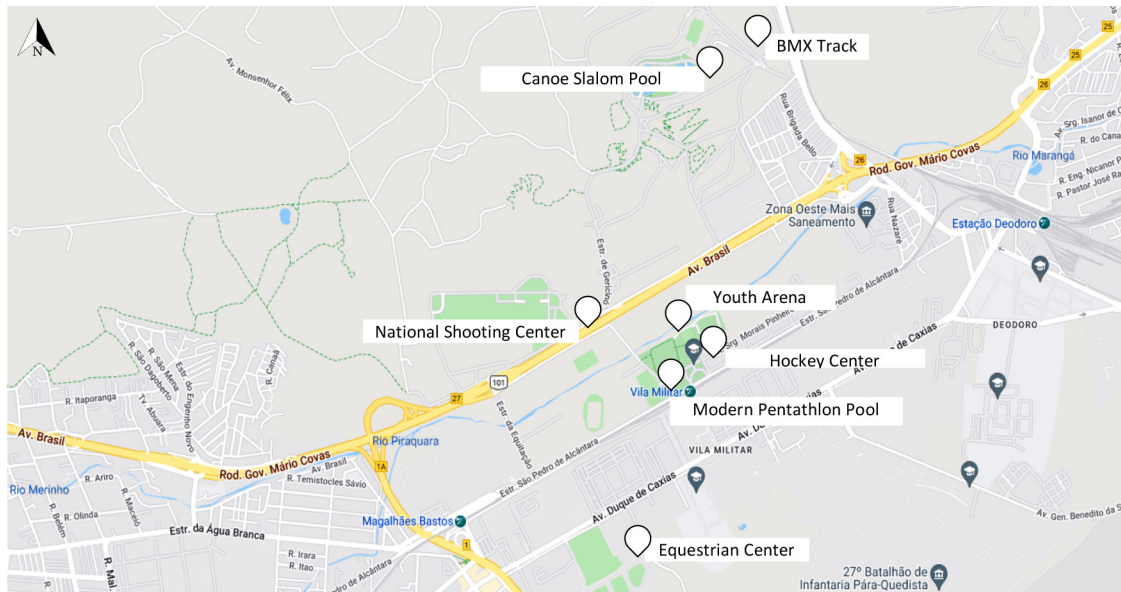


Figure 1: Location of the Olympic facilities at the Deodoro Sports Complex. Source: Adapted by the author from Mapstyle (2023).

Although the Rio de Janeiro City Hall considers the location of the Olympic facilities in Deodoro, the area belongs to the Vila Militar, a neighborhood largely restricted to military use (Davies, 2014). This neighborhood is predominantly inhabited by people aged 35 to 49, followed by those aged 25 to 34, with a household monthly income typically ranging from two to five times the minimum wage (IBGE, 2010).

Although the Olympic facilities are all part of a single sports complex, they were not built in an enclosed area and are accessed via different routes. The Canoe Slalom Pool and BMX Track are accessed from Marechal Alencastro Road; the Youth Arena, Hockey Center, and Modern Pentathlon Pool from São Pedro de Alcântara Road; the National Shooting Center from Gericinó Road; and the Equestrian Center from Duque de Caxias Avenue.

To achieve the proposed objective, data collection was conducted in two stages: archival research and field research. The archival research involved reviewing relevant literature and documents from the Rio de Janeiro Public Security Institute, which provided information on types of crimes (e.g., pedestrian and vehicle theft) and their respective occurrences in the Vila Militar neighborhood. The field research consisted of administering questionnaires and conducting structured interviews.

Questionnaires were conducted online with users of the Deodoro Sports Complex facilities and residents of the surrounding areas, using the LimeSurvey platform. The link to the questionnaire was distributed via social media (Instagram and WhatsApp), and in person using a tablet with internet access provided by the researcher, totaling 240 respondents.



The user questionnaire was conducted between November 8 and December 19, 2019, with participants being approached at the following facilities: Canoe Slalom Pool, Youth Arena, National Shooting Center, and Hockey Center. Users who could not complete the questionnaire at the time were asked to provide their WhatsApp numbers to receive the survey link later. Respondents were also encouraged to share the questionnaire with their contacts to increase response numbers. A total of 132 questionnaires were completed, 100 fully and 32 partially.

The resident questionnaire was administered between November 15 and 26, 2019. Residents were contacted in the following ways: (i) via Instagram using check-ins from the Deodoro and Vila Militar neighborhoods, with the survey link sent to them; (ii) via WhatsApp through referrals from other residents, with the link being shared; and (iii) in person outside their homes using a tablet with internet access provided by the researcher. A total of 108 questionnaires were completed, 62 fully and 46 partially. The surveyed residents live within 5 kilometers from the Olympic facilities, as those living close to the BMX Track and Canoe Slalom Pool (within 2 kilometers) are farther from the Equestrian Center (up to 5 kilometers).

Interviews were conducted with users of the Deodoro Sports Complex facilities, local residents, and employees of the Complex, totaling 59 interviews. Among the 32 users interviewed between November 21 and December 4, 2019, 23 were contacted and interviewed in person during events at the Canoe Slalom Pool, Youth Arena, and National Shooting Center. The remaining nine were contacted via WhatsApp, referred by other users, and interviewed through the same app. Additionally, 20 local residents were interviewed between November 17 and 21, 2019, with personal interviews conducted outside their homes. Lastly, seven employees of the facilities were interviewed between October 18 and November 21, 2019, as follows: (i) one event manager from the Radical Park (where the BMX Track and Canoe Slalom Pool are located), contacted and interviewed in person at Carioca Arena 3 in the Olympic Park; (ii) one administrator from Radical Park, contacted via WhatsApp through an employee referral and interviewed in person at the park; (iii) one social responsibility analyst, an employee of SESC (Social Service of Commerce) at the Radical Park unit, contacted and interviewed in person at the park; (iv) one manager of the National Shooting Center, contacted via email and interviewed via WhatsApp; (v) one manager of the Army Training Center responsible for the Youth Arena, Hockey Center, and National Shooting Center, contacted directly through WhatsApp via an employee referral and interviewed via the same app; (vi) one officer in charge of the club where the Modern Pentathlon Pool is located, contacted and interviewed in person at the facility; and (vii) one equestrian commander of the Army, contacted via WhatsApp through an employee referral and interviewed via the same app. As a selection criterion for this sample, each Olympic facility had to have at least one employee interviewed.

Data from questionnaires were analyzed using the statistical software SPSS/PC (Statistical Package for the Social Sciences) through frequency analysis and the



following non-parametric statistical tests: (i) cross-tabulation (Phi); (ii) Kruskal-Wallis (K-W); and (iii) Mann-Whitney U (M-W). Data from the structured interviews were analyzed through qualitative interpretations.

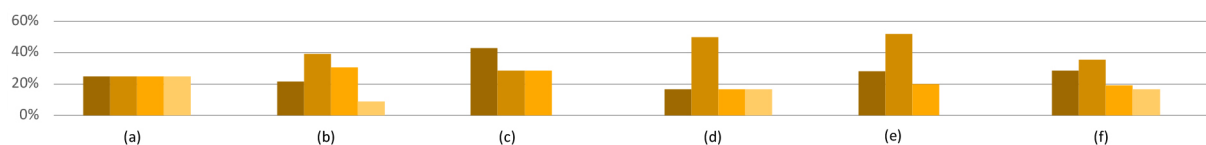
RESULTS

Security at the Deodoro Sports Complex was rated very positively by the seven employees interviewed. The reasons for this assessment include being located in a military area (71.43% - 5 out of 7), the absence of thefts (14.28% - 1 out of 7), and the presence of security provided by the military police, municipal guards, and the army (14.28% - 1 out of 7). Additionally, one employee (Interviewee 2) mentioned that on event days, when there is a higher volume of people, the event organizer provides its own security.

For the users of the Deodoro Sports Complex who were surveyed, the security of the location was rated as moderate (67.29% positive ratings; 10.28% negative ratings) (Figure 2), mainly due to reports of vehicle thefts (81.82%) and thefts from pedestrians (45.45%) (Table 1). However, there were no statistically significant differences in security ratings based on gender (Mann-Whitney U test) or age group (Kruskal-Wallis test). Nevertheless, men reported a slightly higher perception of security in the area (74.51% positive ratings; 9.8% negative ratings) compared to women (62% positive ratings; 12% negative ratings). Additionally, young people aged 14 to 18 also reported higher positive ratings (69.56% positive; 4.35% negative) compared to other age groups (Figure 3).

Security was perceived negatively by some users (31.25% - 10 out of 32 interviewees), primarily due to pedestrian thefts (100%) (Table 1). One user (Interviewee 9), who lives in the area, remarked, *"Security in the surroundings is poor. Yesterday, [criminals] passed by my house with rifles, and that didn't used to happen here. We need more security."* However, the negative evaluations came exclusively from users of the Canoe Slalom Pool, which, although located in the Vila Militar, is farther from the area secured by the Army.





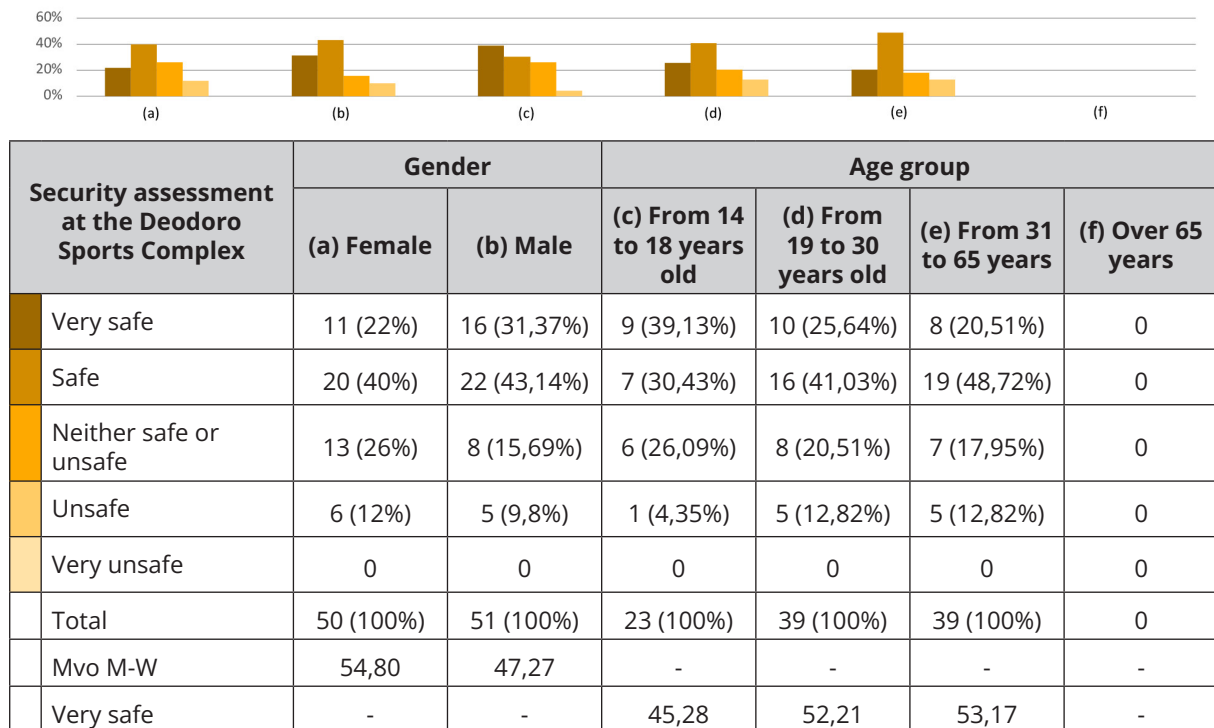
Security assessment at the Deodoro Sports Complex		Frequency of use of the Deodoro Sports Complex					
		(a) Every day of the week (4)	(b) Between 5 and 6 times a week (23)	(c) Between 3 and 4 times a week (7)	(d) Between 1 and 2 times a week (6)	(e) Between 1 and 3 times a month (25)	(f) Less than once a month (42)
Very safe		1 (25%)	5 (21.74%)	3 (42.86%)	1 (16.67%)	7 (28%)	12 (28.57%)
Safe		1 (25%)	9 (39.13%)	2 (28.57%)	3 (50%)	13 (52%)	15 (35.71%)
Neither safe nor unsafe		1 (25%)	7 (30.43%)	2 (28.57%)	1 (16.67%)	5 (20%)	8 (19.05%)
Unsafe		1 (25%)	2 (8.7%)	0	1 (16.67%)	0	7 (16.67%)
Very unsafe		0	0	0	0	0	0

Figure 2: Evaluation of safety at the Deodoro Sports Complex by its users questioned according to frequency of use. Source: Author (2022).

Positive reviews (very safe and safe)				
Reasons	Users questioned	Residents questioned	Users interviewed	Residents interviewed
Military personnel provide security around the equipment	56 (77,78%)	23 (58,97%)	15 (75%)	5 (50%)
Robberies rarely happen	22 (30,55%)	17 (43,59%)	3(15%)	3 (30%)
No robberies	19 (26,39%)	7 (17,95%)	0	2 (20%)
There is a lot of movement at the Deodoro Sports Complex	0	0	2 (10%)	0
Total sample	72 (100%)	39 (100%)	20 (100%)	10 (100%)
Negative ratings (very unsafe and unsafe)				
Existence of vehicle thefts	9 (81,82%)	3 (42,86%)	0	0
Existence of pedestrian robberies	5 (45,45%)	4 (57,14%)	10 (100%)	6 (66,67%)
There are no military personnel providing security around the equipment	3 (27,27%)	2 (28,57%)	2 (20%)	2 (22,22%)
People from outside the neighborhood come to the events	0	0	0	2 (22,22%)
Total sample	11 (100%)	7 (100%)	10 (100%)	9 (100%)

Table 1: Justifications for each group's assessment of safety at the Deodoro Sports Complex. Source: Author (2022).





Note: mvo M-W = mean of ordinal values obtained using the Mann-Whitney U test; mvo K-W = mean of ordinal values obtained using the Kruskal-Wallis test.

Figure 3: Evaluation of safety at the Deodoro Sports Complex by users questioned according to gender and age group. Source: Author (2022).

For the local residents surveyed near the Deodoro Sports Complex, security in the area was rated as moderate (57.35% positive ratings; 10.29% negative ratings) (Figure 4). This assessment was primarily due to incidents of pedestrian theft (57.14%), vehicle theft (42.86%), and the absence of military personnel providing security around the facilities (28.57%) (Table 1). There were no statistically significant differences in security evaluations based on gender or age group among local residents (Mann-Whitney U test), indicating that the moderate security assessment was shared by both men and women and by people aged 19 to 65 (Figure 5). Additionally, negative evaluations of security at the Deodoro Sports Complex were provided by 45% of the interviewed residents (9 out of 20). The reasons cited include pedestrian thefts (66.67%), an influx of people from outside the neighborhood due to events (22.22%), and the lack of military patrols in the area (22.22%) (Table 1).

Therefore, while security at the Deodoro Sports Complex is perceived as very positive by its employees, it is rated as moderate by its users and local residents. This suggests that, despite the Olympic equipments being located in a military area, where the surrounding neighborhood is primarily inhabited by military personnel, this alone is not sufficient to ensure that the area is considered entirely safe, given the occurrence of pedestrian and vehicle thefts.



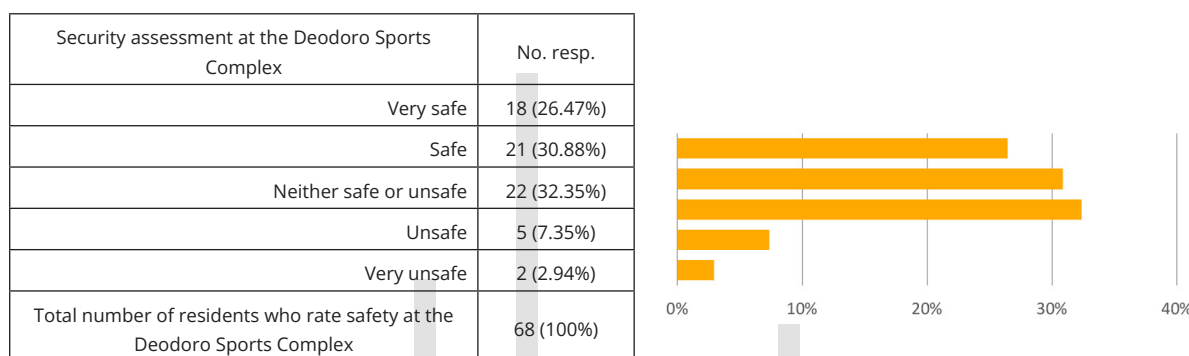
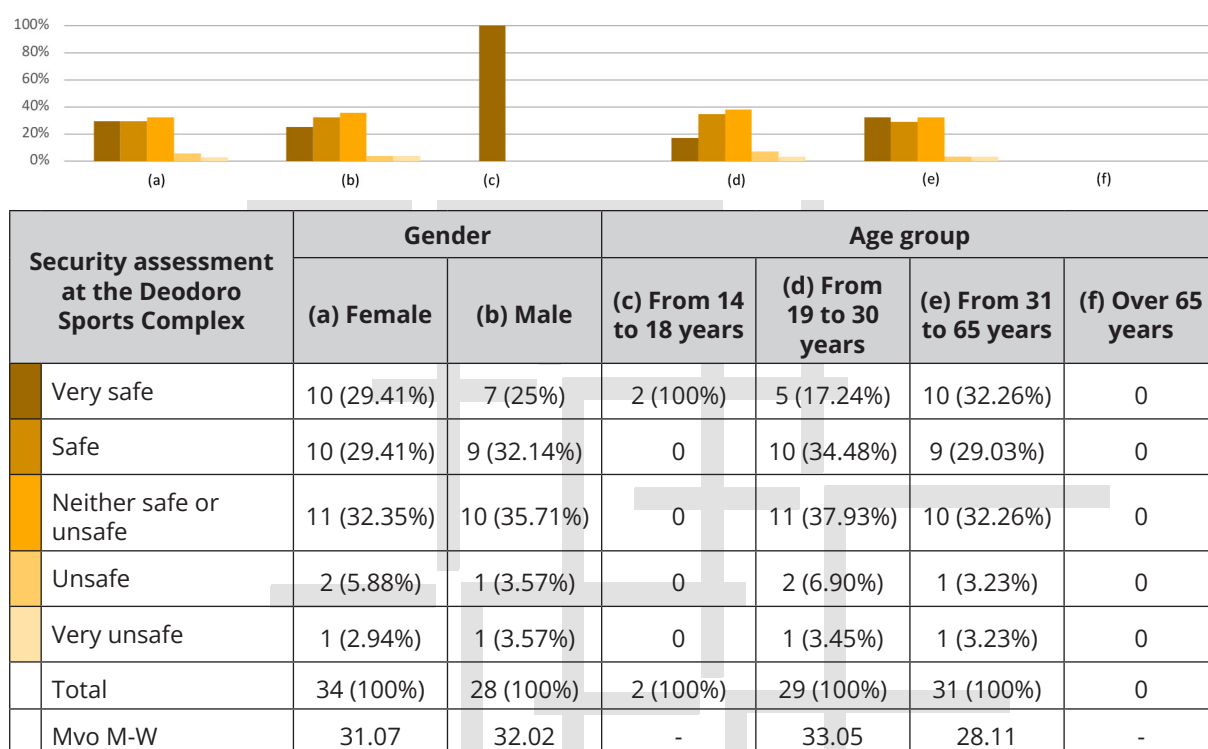


Figure 4: Security assessment at the Deodoro Sports Complex by the local residents questioned. Source: Author (2022).



Note: mvo M-W= mean of ordinal values obtained using the Mann-Whitney U test.

Figure 5: Safety assessment at the Deodoro Sports Complex by local residents questioned according to gender and age group. Source: Author (2022).

Despite the awareness that Rio de Janeiro is known for high levels of urban violence, according to the documents from the Rio de Janeiro Public Security Institute, Vila Militar ranked as the 18th neighborhood (out of 154) with the lowest number of pedestrian thefts and the 50th (out of 154) with the lowest number of vehicle thefts in 2019. While these figures confirm that such crimes occur at lower rates in Vila Militar compared to other neighborhoods in the city, they are still significant enough to create a sense of insecurity among local residents and users of the Olympic equipment. Thus, increased surveillance around these installations by the military police and/or the Army could help reduce the number of crimes

and improve the sense of security for both users and nearby residents. However, it is understood that the perception of safety is only one factor that influences the use of the facilities. It is also necessary to investigate other aspects, such as the activities offered at these locations, as well as their accessibility and location.

FINAL CONSIDERATIONS

The perception of insecurity at the Deodoro Sports Complex is associated with the absence of police monitoring in public open spaces and awareness of crimes such as pedestrian and vehicle thefts. Given that urban space users also contribute to natural surveillance, the diversity of activities around the Olympic area becomes relevant, as it allows a wider variety of people to occupy the streets for longer periods, as noted by some authors (Gehl, 2010; Jacobs, 2014). Furthermore, while military areas tend to have lower crime rates (pedestrian and vehicle thefts), which could enhance the sense of security for users, the occupation of the surrounding areas of the Deodoro Sports Complex by institutional and residential buildings exclusively for the Army reduces the use of urban space by the general population, leading to a greater sense of insecurity. These findings reinforce the importance of police or security personnel monitoring public open spaces to improve the perception of safety, as well as the need for diverse uses (e.g., cafés, snack bars, restaurants, and bars) within and around Olympic areas to attract more people, which supports natural surveillance.

In this regard, it is evident that the lack of diverse activities and the predominance of restricted access areas contribute to the creation of monofunctional urban spaces, which tend to empty out outside of institutional or military operating hours. This lack of urban vitality, combined with the absence of commercial infrastructure or services for the civilian population, generates a perception of insecurity. It reinforces the notion that, although the Olympic area was planned with significant investment for short-term events, it was not properly integrated into the urban fabric in the post-Games period. Thus, the legacy of the Deodoro Sports Complex is marked by its disconnection from the daily lives of local residents and primary users.

Moreover, the study found that men perceive security at the Deodoro Sports Complex more positively than women, and young people (aged 14 to 30) have a higher sense of security than older age groups (over 31). These findings align with studies showing that women tend to feel less secure than men in urban parks in Poland (Polko & Kimic, 2022) and in public spaces in the Poble Sec neighborhood of Barcelona (Carro, Valera & Vidal, 2008) and in North American cities (Boston, Cambridge, Somerville, Brookline in Massachusetts, and Tampa, St. Petersburg, Sarasota in Florida) (Mehta, 2013). Additionally, these results are consistent with research indicating that the perception of insecurity tends to increase as people age (Carro, Valera & Vidal, 2008). The differences in these perceptions underscore the importance of developing strategies to enhance safety in public spaces so that they can be frequented by all, regardless of gender or age group.



REFERENCES

- BERTUZZI, F. B.; CARDOSO, G. T. A paisagem urbana frente ao uso e apropriação do ambiente construído. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO, 5., 2018, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: UFMG, Iphan, Ieds, Icomos-BRASIL, 2018. p. 1-13.
- BOO, S.; GU, H. Risk Perception of mega-events risk perception of mega-events. *Journal of Sport & Tourism*, v. 15, n. 2, p. 139-161, 2013.
- BOYKOFF, J.; FUSSEY, P. London's shadow legacies: security and activism at the 2012 Olympics. *Contemporary Social Science*, v. 9, n. 2, p. 253-270, 2014.
- CARRO, D.; VALERA, S.; VIDAL, T. Perceived insecurity in the public space: personal, social and environmental variables. *Quality & Quantity*, v. 44, n. 2, p. 303-314, 2008.
- COMITÊ DE CANDIDATURA RIO 2016. *Dossiê de candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016*. Rio de Janeiro: Comitê de Candidatura Rio 2016, 2009. v. 1.
- DAVIES, F. A. Produzindo a "região olímpica de Deodoro". In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 29, 2014, Brasília. *Anais [...]*. Brasília: Kiron, 2014. p. 1-16.
- FRANCIS, M. *Urban open space: designing for user needs*. Washington: Island Press, 2003.
- GAFFNEY, C. Segurança pública e grandes eventos no Rio de Janeiro. In: MONTEIRO, R. (ed.). *Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016*. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2015. p. 145-170.
- GAMBIM, P. S. *A influência de atributos espaciais na interação entre grupos heterogêneos em ambientes residenciais*. 2007. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.
- GEHL, J. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2010.
- GOOGLE. MapStyle. Disponível em: <https://mapstyle.withgoogle.com/>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- HILLIER, B.; PENN, A.; HANSON, J.; GRAJEWSKI, T.; XU, J. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. *Environment and Planning B: Planning and Design*, v. 20, p. 29-66, 1993.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Características da população e dos domicílios: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadcm>. Acesso em: 7 set. 2024.

INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE. *Carta olímpica*: vigente a partir del 15 de septiembre de 2017. Lausanne: IOC, 2017.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2014.

KONSTANTAKI, M.; WICKENS, E. residents' perceptions of environmental and security issues at the 2012 London Olympic Games. *Journal of Sport & Tourism*, v. 15, n. 4, p. 337-357, 2010.

MEHTA, V. Evaluating public space. *Journal of Urban Design*, v. 19, n. 1, p. 53-88, 2013.

NEIROTTI, L. D.; HILLIARD, T. W. Impact of Olympic spectator safety perception and security concerns on travel decisions. *Tourism Review International*, v. 10, p. 269-284, 2006.

NEWMAN, O. *Defensible space*: crime prevention through urban design. New York: Macmillan Publishing, 1972.

PATREZE, N. S.; SILVA, C. L. da; UVINHA, R. R. Jogos Olímpicos 2016 e políticas públicas de esporte e lazer: reflexões a partir de professores universitários. *Revista Brasileira de Estudos do Lazer*, v. 6, n. 3, p. 57-77, dez. 2019.

POLKO, P.; KIMIC, K. Gender as a factor differentiating the perceptions of safety in urban parks. *Ain Shams Engineering Journal*, v. 13, n. 3, p.1-12, 2022.

POYNER, B. *Design against crime*. Cambridge: University Press, 1983.

RAEDER, S. T. O. Planejamento urbano em sedes de megaeventos esportivos. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO, SUSTENTÁVEL, 4. 2010, Faro, Portugal. *Anais [...]*. Faro: Universidade do Minho – DEC e Serviço de Biblioteca – Eesc/USP, 2010. p. 1-12.

RECKZIEGEL, D. *Lazer noturno*: aspectos configuracionais e formais e sua relação com a satisfação e preferência dos usuários. 2009. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

SAVILLE, G.; CLEVELAND, G. 2nd generation CPTED: an antidote to the social Y2K virus of urban design. In: INTERNATIONAL CPTED CONFERENCE, 3., 1998,



- Washington. *Anais [...]*. Washington: International CPTED Association, 1998. p. 1-19.
- SILVA, G.; REIS, A. T. Localização e usos de equipamentos olímpicos: uma análise exploratória pós-jogos. *In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO (ENANPARQ)*, 5., 2018, Salvador. *Anais [...]*. Salvador: Anparq, 2018. p. 3908-3913.
- SILVA, R. C. da; MATTOS, R. G. As múltiplas formas de produção do espaço do bairro de Deodoro – cidade do Rio de Janeiro: da Vila Militar aos novos vetores tecnológicos para a realização dos Jogos Olímpicos de 2016. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEGE – A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO*, 11., 2015, Presidente Prudente. *Anais [...]*. Presidente Prudente: Anpege, 2015. p. 999-1010.
- SPAAIJ, R. Terrorism and security at the Olympics: empirical trends and evolving research agendas. *International Journal of the History of Sport*, v. 33, n. 4, p. 451-468, 2016.
- VOORDT, T. J. M. van der; WEGEN, H. B. R. van. Testing building plans for public safety: usefulness of the Delft checklist. *The Netherlands Journal of Housing and Environmental Research*, v. 5, n. 2, p. 129-154, 1990.
- YU, X. *The question of legacy and the 2008 Olympic Games: an exploration of post-games utilization of olympic sport venues in Beijing*. 2012. Thesis (Doctorate in Philosophy) – Western University, Ontario, 2012.



A rua como lugar de apropriação e experiência: o caso da Vila Belga em Santa Maria, no Rio Grande do Sul

The street as a place of appropriation and experience: the case of Vila Belga in Santa Maria, in Rio Grande do Sul

La calle como lugar de apropiación y experiencia: el caso de Vila Belga en Santa Maria, en Rio Grande do Sul

Milena Rubin Magoga, mestra em Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e doutoranda em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

E-mail: milena.rubinmagoga@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0001-6428-0265>

Josicler Orbem Alberton, doutora em Educação pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Professora adjunta da UFSM.

E-mail: josicler.alberton@ufsm.br  <http://orcid.org/0000-0001-8645-2013>

Verônica Garcia Donoso, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Professora adjunta da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM).

E-mail: veronica.donoso@ufsm.br  <http://orcid.org/0000-0002-4856-8370>

Para citar este artigo: MAGOGA, M. R.; ALBERTON, J. O.; DONOSO, V. G. A rua como lugar de apropriação e experiência: o caso da Vila Belga em Santa Maria, no Rio Grande do Sul. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 111-128, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p111-128

Submissão: 2024-03-30

Aceite: 2024-10-29



Este artigo está licenciado com uma Licença Creative Commons
Atribuição-NãoComercial 4.0 Internacional

Resumo

O presente artigo tem como objetivo apresentar o procedimento metodológico utilizado para observar e analisar o uso e apropriação da rua na Vila Belga, localizada em Santa Maria, no Rio Grande do Sul. A metodologia envolve principalmente dois métodos: o primeiro, denominado de “Constelações de Instantes”, propõe um olhar sobre as particularidades e subjetividades que influenciam diretamente o uso do espaço público. O segundo, a cartografia, gera peças gráficas que representam a análise do espaço estudado. O procedimento metodológico permitiu uma nova forma de contato e leitura das peculiaridades do lugar, bem como a identificação de padrões de ocupação e apropriação da rua. As considerações finais apontam para a relevância da metodologia para o olhar sobre o espaço público a partir das singularidades do lugar.

Palavras-chave: Constelações de Instantes; Apropriação; Rua; Vila Belga; Espaço público.

Abstract

The aim of this article is to present the methodological procedure used to observe and analyse the use and appropriation of a street in Vila Belga, located in Santa Maria, in Rio Grande do Sul. The methodology mainly involves two methods: the first, called “Constellations of Instants”, proposes a look at the particularities and subjectivities that directly influence the use of public space. The second, cartography, is the production of graphic pieces that represent the analysis of the space under study. The methodological approach has allowed the identification of patterns of occupation and appropriation of the street, as well as a new way of approaching and reading the peculiarities of the place. The concluding reflections point to the relevance of the methodology for approaching public space from site specificities.

Keywords: Constellations of Instants; Appropriation; Street; Vila Belga; Public space.

Resumen

El objetivo de este artículo es presentar el procedimiento metodológico utilizado para observar y analizar el uso y apropiación de una calle en Vila Belga, ubicada en Santa María, en Rio Grande do Sul. La metodología involucra principalmente dos métodos: el primero, denominado “Constelaciones de Instantes”, propone una mirada a las particularidades y subjetividades que influyen directamente en el uso del espacio público. La segunda, la cartografía, es la producción de piezas gráficas que representan el análisis del espacio en estudio. El abordaje metodológico ha permitido identificar patrones de ocupación y apropiación de la calle, así como una nueva forma de abordar y leer las peculiaridades del lugar. Las reflexiones finales apuntan a la relevancia de la metodología para abordar el espacio público desde las especificidades del sitio.

Palabras clave: Constelaciones de Instantes; Apropiación; Calle; Vila Belga; Espacio público.



INTRODUÇÃO

As ruas desempenham papel central na estrutura e dinâmica das cidades, funcionando como elementos vitais para a vida urbana. Quando ocupadas, transformam-se em locais de diversidade, proporcionando experiências que vão além de seus limites físicos. Entretanto, as vias das cidades contemporâneas nem sempre são lugares convidativos e acolhedores para atividades de lazer e permanência. Contudo, existem espaços onde a rua pode ser encarada como uma extensão da casa, apropriada e utilizada ativamente pelos habitantes (Vogel; Mello, 1981; Jacobs, 2007; Gonçalves, 2020).

O presente artigo é um fragmento da pesquisa de mestrado intitulada *Entre ruas e singularidades: uso e apropriação do espaço público na Vila Belga em Santa Maria – RS*, que busca dialogar sobre as dinâmicas de uso e apropriação do espaço público da rua na Vila Belga, em Santa Maria, no Rio Grande do Sul. Durante o processo da pesquisa, as observações de campo, baseadas no modo de fazer cartográfico e inspiradas em autores como Gilles Deleuze, Félix Guattari e Suely Rolnik, tiveram grande importância na constituição de informações e conhecimento sobre a apropriação no estudo de caso.

Na Vila Belga, conjunto arquitetônico construído no início do século XX, as ruas assumem diferentes usos e particularidades, com características singulares, oferecendo outras maneiras e possibilidades de apropriação e apreensão, as quais diferem de grande parte dos espaços públicos do restante da cidade onde está localizada. Os elementos arquitetônicos, os componentes da paisagem, as apropriações e os detalhes do lugar emergem através do olhar lento e cuidadoso, concebendo um cenário rico de estímulos. Assim, devido às características singulares observadas, é importante considerar um método atento às particularidades do local que seja capaz de acolher tais aspectos no processo de pesquisa.

O artigo objetiva apresentar o procedimento metodológico intitulado “Constelações de Instantes” e como ele foi utilizado, juntamente com a cartografia, para observar o uso do espaço público da rua no estudo de caso proposto. Dessa forma, contempla-se a rua não apenas em sua complexidade para além de suas características funcionais, mas também como lugar de vivências, encontros e experiências diversos.

Assim, o artigo visa discorrer sobre a seguinte pergunta: “Como a compreensão sobre a apropriação das ruas pode ser aprofundada através do olhar sobre as particularidades do lugar?”. Para tal, em um primeiro momento, discorre-se sobre as temáticas que envolvem a rua, sua apropriação e constituição como um lugar de experiência. Após, é apresentada e contextualizada a Vila Belga, estudo de caso desta pesquisa. Em um terceiro momento, é esclarecido o procedimento metodológico, bem como os resultados obtidos.



RUA: APROPRIAÇÃO E EXPERIÊNCIA

As ruas podem ser consideradas as principais estruturadoras do traçado e da forma das cidades, além de funcionarem como elementos vitais no espaço urbano, abrigando diversos fins, que transcendem os usos formais e rigorosamente planejados (Jacobs, 2007, p. 29). Nessa conjuntura, os espaços livres das ruas podem ser palco tanto para os pequenos episódios do cotidiano como para os grandes acontecimentos espontâneos. Dessa forma, é na esfera pública que o espaço assegura a existência de uma essência autônoma, que ultrapassa a ordem e a racionalidade imposta (Vogel; Mello, 1981; Queiroga, 2012).

As apropriações dos espaços públicos são influenciadas por fatores subjetivos, culturais e sociais, moldando a cidade de acordo com as necessidades e os desejos dos habitantes. Essas atividades espontâneas promovem dinamismo e adaptabilidade, muitas vezes refletindo as demandas da comunidade local (Mendonça, 2007; Queiroga, 2012). Nesse sentido, quando ocupada, a rua se torna um lugar de intensa multiplicidade, proporcionando experiências das mais diversas formas.

No encontro com os espaços da cidade, o indivíduo compreende e absorve o mundo à sua volta. De acordo com Larrosa (2015), a experiência é tudo aquilo que acontece e toca o indivíduo: requer pausa, reflexão e atenção aos detalhes. Entretanto, na sociedade contemporânea, observa-se a incansável busca por renovação, produtividade e constante aceleração do tempo. Os estímulos se limitam a instantes breves, fugazes e passageiros, experienciados de maneira rápida e repetitiva. Apesar da abundância de acontecimentos, poucos têm impacto direto e significativo nas pessoas (Larrosa, 2015).

Nesse cenário, o indivíduo que se expõe à experiência também se torna receptivo à possibilidade de transformação. O conhecimento advindo da experiência é pessoal e singular, uma vez que cada pessoa a vivencia de forma única (Larrosa, 2015). Assim, a vida no ambiente urbano sustenta diversas experiências individuais, enquanto simultaneamente as conecta por meio de experiências coletivas.

A experiência humana com o ambiente construído é intrinsecamente multissensorial. Uma vez que o corpo humano está constantemente interagindo com seu entorno, as características espaciais e materiais, as texturas e as escalas são igualmente percebidas. Na paisagem contemporânea, existe uma quantidade expressiva de informações, que contemplam diferentes cheiros, sons, texturas e cores, conhecidos ou não pelos habitantes de um lugar. Por meio da experiência sensorial e corporal, os indivíduos apreendem o ambiente em sua totalidade, em uma troca contínua que instiga percepções e compreensões únicas (Pallasmaa, 2011).

Gonçalves (2020) destaca a relevância das experiências vivenciadas diária e coletivamente nas cidades. De acordo com o autor, somente por meio da vivência física, sensível, aberta e desarmada é possível compreender as complexidades e potencialidades de cada espaço urbano (Gonçalves, 2020).



Assim, em meio às muitas considerações funcionais e formais na análise do espaço público, surge a necessidade de abordagens alternativas de apreensão urbana, partindo da interação entre o corpo físico e o corpo da cidade, bem como de suas respectivas materialidades. Nesse sentido, (re)conhecer a cidade com base na experiência parte do desejo e da abertura essencial.

Partindo da complexidade de mapear e delinear as subjetividades e vivências urbanas, surge a cartografia, delineada por autores como Gilles Deleuze, Félix Guattari e Suely Rolnik. Embora as cartografias de Deleuze e Guattari, de um lado, e de Suely Rolnik, de outro, apresentem diferenças filosóficas e conceituais, ambas amparam as reflexões propostas neste trabalho. Essas duas abordagens, apesar de distintas, complementam-se ao fornecerem ferramentas tanto para entender os fluxos urbanos quanto para captar as vivências subjetivas que emergem no cotidiano da cidade.

A palavra “cartografia” surgiu pela primeira vez na língua portuguesa em 1839, em uma correspondência, referindo-se inicialmente à elaboração de mapas e cartas. Embora o uso tradicional do termo esteja associado à ciência geográfica, que se ocupa da formulação de representações planas, simplificadas e geométricas da superfície terrestre, outros autores propõem abordagens distintas. Para além do seu significado convencional, a cartografia pode ser reinterpretada como um meio de mapear territórios subjetivos e afetivos, considerando as dinâmicas de transformação constantes desses espaços.

Para determinar e, simultaneamente, desconstruir o termo cartografia, é preciso citar o primeiro volume de *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*, em que Deleuze e Guattari (1995) apresentam o conceito de cartografia não como uma metodologia de pesquisa, mas sim como uma maneira de pensar e acompanhar processos. Para os autores, trata-se de uma experiência direcionada para o real, um mapa mutável repleto de sentidos. Assim, ao acompanhar os processos e seus movimentos, o cartógrafo se ampara de diversas fontes e referências, as quais não precisam ser apenas escritas e teóricas: qualquer material pode se tornar objeto de expressão e constituir elementos integrantes de sua atividade (Deleuze; Guattari, 1995).

No livro intitulado *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*, de Suely Rolnik (2016), o trajeto traçado pela cartografia não possui início, meio e fim. Em contrapartida, percebe as movimentações nem sempre visíveis e previsíveis que acontecem no espaço urbano, o qual pode ser encarado como um objeto de estudo variável e experimental. Nesse contexto, a cartografia se revela como a prática da micropolítica: não atua como um mapa que interpreta apenas o plano visível, mas também reconhece as subjetividades e intensidades. Assim, o plano é considerado “pedaço de iminência” (Rolnik, 2016, p. 62). A prática cartográfica registra não só o lugar, mas também os elementos que o constituem, sem descarte ou distinção de valor.



As descobertas do espaço ocorrem simultaneamente aos processos de transformação das paisagens psicossociais, sendo a cartografia uma representação dessas mudanças, muitas vezes imperceptíveis. A construção de afetos e sensibilidades não está sujeita a normas rígidas: qualquer influência que afete o corpo sensível do pesquisador é válida (Rolnik, 2016).

Em um processo de ampliação e abertura, o percurso cartográfico adota diversas abordagens, utilizando o próprio corpo como ferramenta. Assim, o pesquisador vive um momento de intensa experimentação espacial e temporal no espaço de estudo. Com a atenção direcionada aos detalhes, procura-se ouvir, sentir, ver e vivenciar cada instante único (Rocha *et al.*, 2017). Dessa forma, a concepção que conecta corpo, cidade e tempo atribui à prática cartográfica a plenitude da experiência urbana. As vivências diárias nas ruas deixam impressões e, em muitos casos, conseguem moldar a identidade do indivíduo e suas diversas apropriações do espaço urbano.

A Vila Belga

O procedimento metodológico foi testado na Vila Belga, um conjunto residencial histórico em Santa Maria, uma cidade média do interior do Rio Grande do Sul (Figura 1), marcada por desafios como criminalidade e crescimento desordenado. Diferentemente do restante da cidade, a Vila Belga se destaca por suas dinâmicas sociais espontâneas e um ambiente preservado, que favorece encontros e vivências únicas, tornando-a um local singular para a observação do espaço público.

Composta pelas ruas Manoel Ribas, Ernesto Beck, Doutor Wauthier e André Marques, a Vila foi construída no início do século XX e apresenta uma arquitetura de estilo eclético com elementos inspirados no *art nouveau*, composta por 84 residências térreas, geminadas duas a duas, sem recuo frontal, alinhadas diretamente com a calçada. Essas residências foram construídas pela empresa belga Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil para abrigar seus funcionários, que trabalhavam na Estação Ferroviária, que hoje está desativada (Mello, 2010).





Figura 1: Localização da Vila Belga. Fonte: Adaptada do Google Maps.

O passado da Vila Belga é marcado por momentos significativos: primeiramente, a chegada da ferrovia à cidade, influenciando a construção do lugar. Durante muitos anos, a ocupação ferroviária promoveu a apropriação e o uso das ruas da Vila. Entretanto, o término das atividades de trens de passageiros, no final do século XX, ocasionou vastos impactos na dinâmica do espaço. Mesmo assim, diante da sua importância arquitetônica, cultural e patrimonial, a Vila foi tombada em 1997. Além disso, a criação de alguns eventos, como o Brique da Vila Belga, contribuiu para preservar e promover a apropriação das ruas desse lugar histórico (Mello, 2010).

O Brique da Vila Belga, uma feira criada em 2015, partiu de uma necessidade e um desejo dos moradores de transformar as ruas do local em um espaço de encontro e economia criativa, em um momento em que a Vila sofria com algumas questões, como a negligência do poder público com manutenções de infraestrutura, a diminuição do turismo, o aumento da insegurança e o esquecimento de um patrimônio significativo para a comunidade. Ao longo dos anos, o evento cresceu gradualmente, ganhando reconhecimento e atraindo um público expressivo de toda a cidade. Essa projeção contribuiu para ressaltar o valor histórico e patrimonial da região, fortalecendo sua identidade cultural. Tal visibilidade proporciona e estimula a criatividade e a cultura, em um terreno fértil para artistas, empreendedores e pequenos produtores da cidade (Viana, 2019).

Os traços que tornam a Vila Belga um lugar único e distinto em Santa Maria não se limitam apenas à sua importância histórica e cultural, mas também aos detalhes de sua paisagem: as cores, texturas e proporções que a tornam singular. Esses elementos contribuem para uma imagem unificada do local (Figura 2).



Figura 2: Ruas da Vila Bela. Fonte: Acervo pessoal das autoras.

Nesse contexto, buscaram-se procedimentos metodológicos que não se limitassem a questões técnicas, dados e números, muito menos à racionalidade imposta no levantamento de um traçado urbano puramente formal e material. Propõe-se uma outra forma de representação do espaço da rua, das subjetividades, das relações e das a(fe)ktividades.

Procedimento metodológico

No processo aberto de análise e observação do espaço público, emerge uma abordagem alternativa de compreensão urbana, que se baseia na experiência física, sensorial e corporal. Nessa abordagem, o corpo humano se torna um elemento ativo que influencia e é influenciado durante toda a experiência, vivência e sente a cidade de maneiras únicas. Cada uma dessas experiências revela possibilidades diversas de interação com o espaço, tornando a percepção urbana plural e subjetiva. Paola Jacques (2005), ao discutir a experiência corpórea na cidade, argumenta que o corpo físico e o corpo da cidade interagem e se encontram nos espaços públicos urbanos.

Assim, a cartografia emerge no decorrer da pesquisa como uma base que contribui para a construção de um percurso, ao encará-la não apenas como um método, mas também como uma atitude, priorizando a experiência do processo. Na análise do estudo de caso proposto neste trabalho, os mapas apresentam não apenas o aspecto visível do espaço físico, mas também as dimensões variáveis do tempo. O desafio consiste em adotar uma abordagem qualitativa para o estudo do espaço público que acolha e compreenda as particularidades do lugar.

A flexibilidade na configuração do procedimento cartográfico permite que a elaboração do método aconteça ao longo do processo investigativo. Vale destacar que a fase do método cartográfico não se resume a uma coleta de dados conclusiva e simplificadora, uma vez que abarca todo o processo de investigação da

pesquisa. Portanto, os levantamentos partem da cartografia e expandem-se em metáforas de instantes e constelações.

Assim, os instantes cartografados representam momentos únicos e intensos de experiência, desafiando a noção hegemônica de tempo linear, proporcionando uma compreensão mais profunda do lugar. Gaston Bachelard (2010), fundamentado nas ideias de Roupnel acerca da temática do tempo e dos instantes, afirma que o tempo é descontínuo, com a realidade temporal sendo a do instante. A consciência se concentra na vivência do presente, enquanto o passado e o futuro são percebidos como vastos vazios. Assim, cada constelação retrata um instante (ou conjunto de instantes) experimentado no presente, porém individualmente. Esse instante não pode ser preservado, é efêmero, não se repete e isoladamente não constitui uma lembrança completa. Bachelard (2010, p. 17) destaca que “é necessária a memória de muitos instantes para fazer uma lembrança completa”. Nesse contexto, os instantes se entrelaçam, estendendo-se uns aos outros, como uma costura inseparável da matéria.

Os instantes vivenciados são caracterizados pela concentração de experiências significativas, que quebram a linearidade do tempo, proporcionando a profunda sensação de presença e consciência do momento atual. Dentro desse cenário, a metáfora das constelações emerge para dar estrutura ao agrupamento de imagens, temporalidades, momentos, vivências, sensações e instantes.

Constelações representam agrupamentos de estrelas visíveis, identificados e nomeados ao longo da história pela humanidade. São construções culturais que podem variar entre civilizações e momentos históricos. No entanto, elas não são estruturas físicas reais no espaço, mas projeções resultantes da perspectiva da Terra em relação às estrelas. Esses agrupamentos possibilitam a divisão do céu em porções menores, conferindo ordem ao aparentemente infinito Universo e permitindo que a humanidade se localize no espaço, navegando pelo desconhecido (Redin, 2013). As “Constelações de Instantes”, propostas nesta pesquisa, têm como propósito estabelecer uma conexão entre imagens e conceitos, de forma semelhante às formas imaginadas no céu estrelado.

Assim, as observações em campo foram realizadas em dias e horários diferentes, possibilitando a percepção de particularidades e padrões de apropriação do lugar, tanto em momentos de evento como no cotidiano. Cada instante gerou uma narrativa textual e outra imagética, guiado pelos passos ilustrados na Figura 3.





Figura 3: Momentos da "Constelação de Instantes". Fonte: Elaborada pelas autoras.

- Passo 1: observação atenta.
- Passo 2: reconhecimento do lugar e assimilação das sensações e dos acontecimentos.
- Passo 3: registro com fotografias e anotações, descrevendo as experiências vividas.
- Passo 4: interpretação das imagens em uma constelação, posicionando as fotografias lado a lado, reunidas e selecionadas em uma montagem, com o objetivo de ilustrar subjetividades, materialidades, acontecimentos e momentos inesperados.

As Constelações de Instantes

A Vila Belga foi (re)visitada em quatro ocasiões distintas: a primeira ocorreu em uma manhã de sábado, durante o verão. A segunda foi em um domingo durante o Brique da Vila Belga, no outono. O terceiro momento também se deu no outono, em uma tarde de sábado. Por fim, a quarta visita ocorreu em uma tarde de quarta-feira, durante o inverno.

A Figura 4 apresenta os percursos dos quatro instantes realizados.



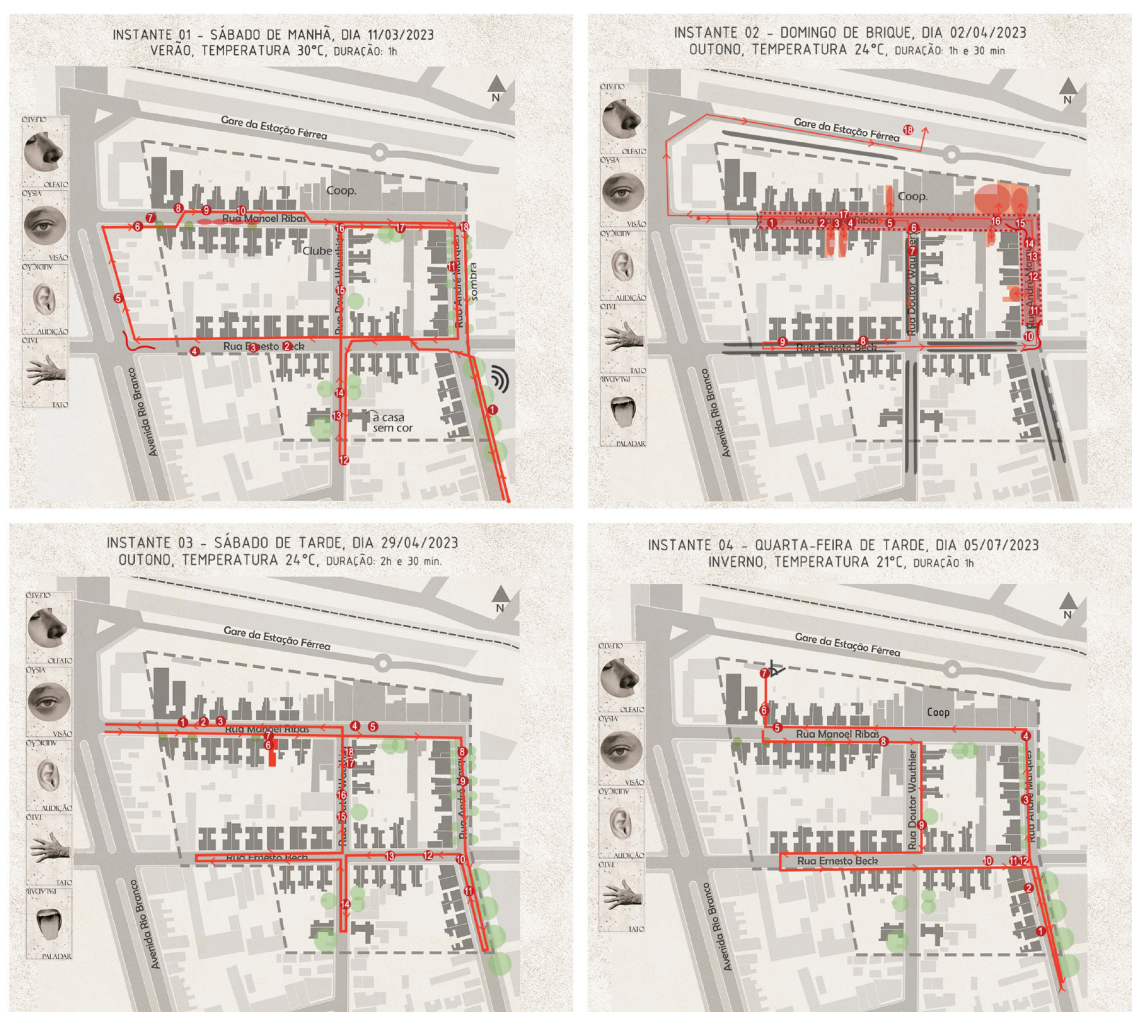


Figura 4: Percursos realizados durante os levantamentos de campo. Fonte: Elaborada pelas autoras.

No primeiro instante, as ruas da Vila Belga pareciam praticamente vazias, com poucas apropriações. Apesar da agradável configuração visual, o desconforto térmico de um dia muito quente de verão, aliado à falta de arborização ou bancos para descanso nas calçadas, tornava fisicamente impossível permanecer por longos períodos no espaço público. Além disso, as janelas fechadas contribuíam para a sensação de isolamento e insegurança na rua.

Já o segundo instante foi realizado durante o Brique da Vila Belga. Durante o evento, as ruas eram convidativas para a realização de atividades de permanência. Além disso, a inexistência de mobiliário fixo não parecia ser um problema, tanto para moradores quanto para visitantes, que levavam as próprias cadeiras para a calçada. O limite entre público e privado parecia diminuir: janelas e portas das casas se abriam, e o evento expandia a apropriação para as ruas do entorno imediato. Em uma das ruas da Vila, onde o evento não estava acontecendo, uma dupla de meninas vendia bijuteria de miçangas, com a mesa na calçada em frente

à casa, simbolizando o significado que o Brique traz para a região, ao beneficiar tanto a economia criativa como a apropriação e socialização.

No terceiro instante, foi possível perceber a Vila como lugar vivenciado e a rua como uma extensão da casa, dessa vez no cotidiano. Em um ambiente acolhedor, crianças ampliavam a imaginação e transformavam a rua em um *playground* informal. Além disso, moradores e visitantes ocupavam as calçadas com cadeiras de abrir, reunidas, conversando, em um amplo espaço de encontro e socialização espontânea e natural.

Por fim, o quarto instante representa um aspecto típico do cotidiano local: ao cair da tarde, os moradores se reúnem diante de suas casas, compartilhando um chimarrão e conversando em um ambiente tranquilo e acolhedor. Uma descoberta notável é a visão da Gare da Estação através do fundo de um quintal na Vila, acrescentando uma nova perspectiva à paisagem.

Os destaques identificados estão ilustrados na Figura 5.



Figura 5: Destaques das “Constelações de Instantes”. Fonte: Elaborada pelas autoras.

Cada momento foi explorado por meio da interação entre o “corpo cidade” e o corpo humano, utilizando uma abordagem cartográfica. Isso permitiu uma compreensão mais profunda e pessoal do estudo de caso, ao focar os detalhes e as

sensações do lugar. Diversos momentos e detalhes se destacaram, como as crianças brincando na calçada ou o aro de basquete preso à grade de uma janela, que pode simbolizar o conflito entre a proteção do espaço privado e o uso público da rua. Os quatro instantes revelaram atmosferas distintas, experienciadas de forma lenta e única, proporcionando sensações e descobertas singulares. As observações realizadas visam ampliar a compreensão do lugar, considerando elementos como horário e temperatura que influenciam diretamente na dinâmica da rua e na forma como as pessoas a utilizam. As imagens capturadas refletem características únicas e atmosfera peculiar de cada momento vivenciado nas ruas da Vila Belga.

A partir dos levantamentos e das observações realizadas em campo, nota-se que a apropriação (ou a não apropriação) do espaço público na Vila Belga é influenciada por diferentes fatores. Os instantes expostos revelam elementos cruciais para compreender como o espaço é utilizado, além dos desafios enfrentados nesse processo. Assim, a dinâmica de uso do espaço público no estudo de caso pode ser dividida em dois momentos principais: o evento e o cotidiano.

Os eventos atraem pessoas que normalmente não frequentam a região, tornando-se os principais motivadores de visita. Durante as festividades que ocorrem na rua, é perceptível a diminuição das fronteiras e barreiras entre público e privado. Nesse contexto, os estabelecimentos comerciais desempenham um papel fundamental, proporcionando espaços para que as pessoas permaneçam por mais tempo, interagindo também com a arquitetura local. Além disso, a relevância do Brique da Vila Belga pôde ser percebida nas experiências de campo. A interação entre moradores e visitantes se estende até mesmo às ruas onde o evento não ocorre, promovendo convívio social. Os residentes abrem suas portas, se sentam em frente às casas, observam pelas janelas ou participam vendendo os próprios produtos.

Já durante os momentos do cotidiano, nas visitas e nos mapeamentos, foram identificados os principais tipos de apropriações, que variam entre atividades de permanência, passagem e lazer.

Nas atividades que decorrem da permanência no espaço por um período prolongado, foram observadas algumas formas de apropriação. Por exemplo, sentar-se em frente à casa em cadeiras de abrir é uma prática comum entre os moradores. Ao mover uma cadeira para a calçada, o indivíduo realiza uma alteração temporária, incorporando o objeto ao espaço público por um período limitado. Isso ocorre devido à familiaridade e afinidade com o local, bem como ao desejo de desfrutar de determinados espaços.

Na Vila, sentar no batente da porta é uma prática comum, além de ser uma opção que não requer infraestrutura específica para a atividade de permanência. Para Hertzberger (1999), a soleira proporciona uma transição suave e conecta áreas com limites territoriais claros: de um lado, o espaço público, do outro, a esfera



privada. Dentro desse contexto, os estabelecimentos comerciais e as garagens também desempenham um papel significativo ao diminuírem a fronteira entre o espaço público e o privado na Vila Belga.

Foram observadas outras atividades, como indivíduos descansando e aguardando, sem um propósito específico. Além disso, algumas pessoas e turistas apreciavam a paisagem, tirando fotos, tanto individualmente quanto em grupo.

Por sua vez, as atividades de passagem incluem pessoas que entram em suas residências ou seus estabelecimentos e saem deles, bem como aquelas que simplesmente transitam pelo espaço. Além disso, algumas pessoas caminhavam com seus animais de estimação pela calçada.

As formas de apropriação observadas estão intimamente ligadas à atmosfera e às características específicas de cada rua. Em vias onde o tráfego de veículos é reduzido e as calçadas são mais amplas, as crianças podem brincar com maior liberdade, utilizando o espaço e a criatividade a seu favor: dois chinelos de dedo podem se tornar uma goleira, e um poste de luz pode servir como esconderijo.

O Quadro 1 expõe as principais atividades observadas no cotidiano, bem como as ruas onde foram identificadas.

TIPO DE USO COTIDIANO	ATIVIDADE	ONDE
PERMANÊNCIA	Sentado no batente da porta	Ruas Doutor Wauthier e Manoel Ribas
	Sentado em cadeiras na calçada	Todas as ruas
	Descansando/esperando	Ruas Doutor Wauthier e Manoel Ribas
	Fotografando	Ruas André Marques e Manoel Ribas
	Pessoas reunidas em frente a espaço comercial ou garagem	Ruas André Marques e Manoel Ribas
PASSAGEM	Entrando em estabelecimento comercial ou residência, ou saindo deles	Ruas André Marques, Manoel Ribas e Ernesto Beck.
	Passando	Todas as ruas
	Passeando com cachorro	Ruas Ernesto Beck e Doutor Wauthier
LÚDICA	Crianças brincando	Rua Manoel Ribas
	Andando de skate	Rua Manoel Ribas

Quadro 1: Apropriações identificadas nas ruas da Vila Belga. Fonte: Elaborado pelas autoras.

Além das atividades e apropriações observadas, foram identificadas algumas dificuldades para o uso da rua.



Um dos aspectos observados é a carência de infraestrutura, como bancos ou outros elementos urbanos que facilitam a permanência. A presença de pessoas confere uma nova dimensão aos espaços públicos, e, para encorajar isso, o mobiliário urbano desempenha um papel crucial, permitindo paradas para contemplação ou interações sociais. Sem esses recursos, os visitantes podem não se sentir incentivados a permanecer no local.

O calor durante os dias de verão também influencia significativamente na utilização do espaço na Vila. Em dias muito quentes, poucas pessoas permanecem nas ruas por longos períodos. Na única rua com arborização, alguns moradores buscam áreas sombreadas para se sentar. Além disso, o Brique é interrompido durante os meses de calor intenso, como janeiro e fevereiro.

A falta de infraestrutura adequada também afeta a acessibilidade. Calçadas e ruas irregulares, além da ausência de rampas em pontos importantes, frequentemente limitam ou impedem o uso pleno do espaço por certos grupos, como idosos, pessoas com deficiência ou famílias com crianças pequenas.

A sensação de insegurança também é um fator significativo que muitas vezes afasta os moradores dos espaços públicos da cidade. O medo das ruas tem um impacto significativo na forma como são utilizadas e apropriadas, mesmo em áreas consideradas relativamente seguras, como a Vila Belga. Os espaços interiores das residências e os quintais, protegidos por muros, grades e cercas elétricas, tornam-se opções mais atraentes para o lazer.

Na arquitetura, o sentimento de insegurança é representado também na presença de grades nas janelas, instaladas em grande parte das casas da Vila, especialmente nas ruas onde as janelas são mais próximas da calçada e, portanto, mais expostas. Além disso, durante as visitas de campo, notou-se que a maioria das portas e janelas permaneciam constantemente fechadas, o que contribuía para uma sensação de isolamento ao transitar pelas calçadas. Como consequência, perde-se a “vigilância informal” mencionada por Jacobs (20017), que ocorre quando há uma presença ativa de pessoas observando a rua. Atualmente, essa vigilância é realizada de forma remota, sobretudo por meio de câmeras instaladas pelas ruas da Vila.

Entretanto, ao contrário do que se observa em muitos ambientes urbanos, na Vila Belga as residências são concebidas não apenas para proteger seus moradores, mas também para integrá-los em uma comunidade coesa. Nessa perspectiva, a sensação de “segurança” está frequentemente associada à proximidade entre vizinhos, ao senso de comunidade e solidariedade, em que cada um se preocupa com o bem-estar do outro. Essa proteção é percebida como um esforço coletivo. Além disso, sua estrutura urbana permite que o espaço esteja conectado com o restante da cidade, possibilitando a inclusão de outras pessoas na comunidade.



Além disso, iniciativas como o Brique e as apropriações informais nos espaços públicos podem ter o potencial de enfrentar os desafios impostos pela sensação de insegurança. Ao fomentarem a coexistência com a diversidade e valorizarem a criatividade cultural, essas práticas promovem um diálogo significativo entre diferentes grupos. Isso contribui para uma convivência mais intensa com a comunidade.

A Figura 6 explicita os principais fatores que favorecem ou dificultam a apropriação na Vila.

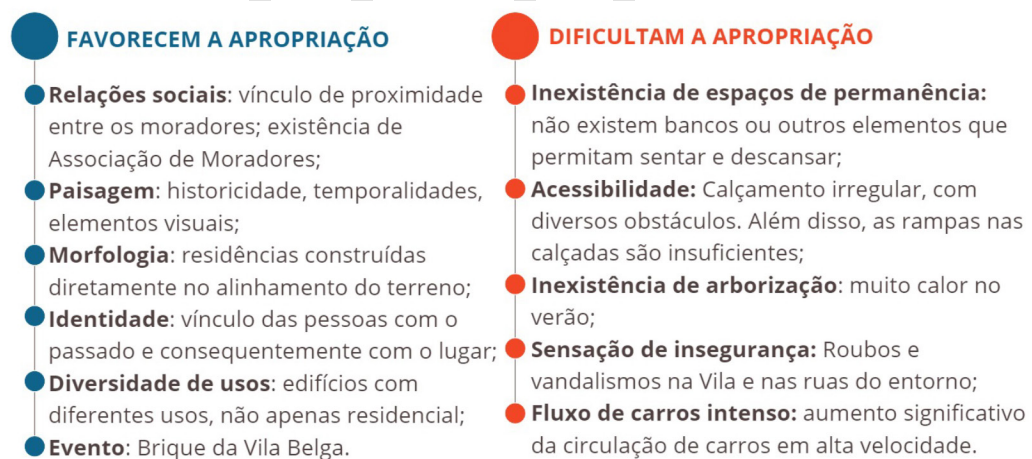


Figura 6: Elementos que favorecem ou dificultam a apropriação no estudo de caso. Fonte: Elaborada pelas autoras.

Assim, a partir da identificação dos elementos que favorecem ou dificultam a apropriação, foi possível gerar diretrizes e estratégias a fim de mitigar os problemas observados, bem como exaltar os fatores que podem favorecer tais atividades.

REFLEXÕES FINAIS

A partir dos levantamentos realizados e das interpretações dos resultados, observa-se que a apropriação do espaço público na Vila Belga está profundamente conectada a fatores físicos, arquitetônicos, sociais e econômicos. A arquitetura do local pode tanto incentivar quanto inibir a permanência, dependendo da presença ou ausência de elementos como bancos, sombra ou acessibilidade. Além disso, as dinâmicas de apropriação variam conforme as condições sensoriais oferecidas pelo ambiente – como iluminação, temperatura e sensação de segurança – que podem enriquecer ou limitar as vivências cotidianas. Reconhecer esses aspectos também auxilia na compreensão de como o suporte espacial e sensorial influencia a experiência.

A partir da pergunta de pesquisa “Como a compreensão sobre a apropriação das ruas pode ser aprofundada através do olhar sobre as particularidades do lugar?”,

pode-se perceber que o olhar sobre tais subjetividades possibilitou o aprofundamento e reconhecimento de padrões de apropriação, bem como a identificação de fragilidades e potencialidades, baseadas também nas experiências vividas durante a pesquisa.

Para ser utilizada e apropriada livremente, como lugar da vida pública, é essencial que o espaço da rua proporcione condições necessárias e favoráveis para que as pessoas permaneçam, como destaca Gonçalves (2020). Além disso, devem ainda se sentir seguras e acolhidas para demorar-se em um mesmo ponto por determinado tempo (Gonçalves, 2020).

O procedimento metodológico, baseado no modo de fazer e pensar da cartografia, trouxe também discussões e questionamentos sobre as diferentes abordagens de compartilhar a vivência da cidade, criando novas narrativas e modos alternativos de comunicá-las.

Por fim, foi possível perceber que as ruas da Vila Belga constituem lugares carregados de significado e diversidade, onde tanto os elementos físicos quanto os imateriais desempenham papel fundamental na formação de momentos memoráveis, estimulando experiências individuais ou compartilhadas, que podem mudar a percepção do espaço, transformando ruas em lugares plenos de significado e vivências.

REFERÊNCIAS

- BACHELARD, G. *A intuição do instante*. 2. ed. Campinas: Verus, 2010.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995. 94 p.
- GONÇALVES, F. M. *Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios*. 2020. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- HERTZBERGER, H. *Lições de arquitetura*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- JACQUES, P. B. Errâncias urbanas: a arte de andar pela cidade. *Arquitexto*, Porto Alegre, n. 7, p. 16-25, 2005.
- LARROSA, J. *Tremores: escritos sobre experiência*. São Paulo: Autêntica, 2015.
- MELLO, L. F. S. *O pensamento utópico e a produção do espaço social: a cooperativa de consumo dos empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. 2010. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.



MENDONÇA, E. M. S. Apropriação do espaço público: alguns conceitos. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 296-306, ago. 2007.

PALLASMAA, J. *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Porto Alegre: Bookman, 2011.

QUEIROGA, E. F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. 2012. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

REDIN, M. Como expandir o mundo a cada vez que o reduzimos: a criação dos intervalos por uma metodologia da constelação. *Revista Artes e Ensaios*, Rio de Janeiro, n. 27, p. 153-161, 2013.

ROCHA, E. *et al.* Cartografias sensíveis na cidade: experiência e resistência no espaço público da região sul do RS. *Revista PIXO*, Pelotas, v. 1, n. 3, p. 148-165, 2017.

ROLNIK, S. *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016. 248 p.

VOGEL, A.; MELLO, M. A. S. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: Eduff, 1981. 148 p.

VIANA, C. F. R. *As contribuições de uma publicação institucional para a comunicação organizacional, a memória e o patrimônio cultural do Brique da Vila Belga*. 2019. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Indústria Criativa) – Universidade Federal do Pampa, São Borja, 2019.



The street as a place of appropriation and experience: the case of Vila Belga in Santa Maria, RS

A rua como lugar de apropriação e experiência: o caso da Vila Belga em Santa Maria, RS

La calle como lugar de apropiación y experiencia: el caso de Vila Belga en Santa María, RS

Milena Rubin Magoga, Master in Architecture, Urbanism and Landscape, Federal University of Santa Maria. PhD student in the Postgraduate Program in Urban and Regional Planning at the Federal University of Rio Grande do Sul.

E-mail: milena.rubinmagoga@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0001-6428-0265>

Josicler Orbem Alberton, PhD in Education from the Federal University of Santa Maria. Professor at the Federal University of Santa Maria.

E-mail: josicler.alberton@ufsm.br  <http://orcid.org/0000-0001-8645-2013>

Verônica Garcia Donoso, PhD in Architecture and Urbanism from the University of São Paulo. Professor at the Federal University of Santa Maria.

E-mail: veronica.donoso@ufsm.br  <http://orcid.org/0000-0002-4856-8370>

To cite this paper: MAGOGA, M; ALBERTON, J. DONOSO, V. The street as a place of appropriation and experience: the case of Vila Belga in Santa Maria, RS. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v.25, n.1, p. 129-146, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p129-146

Submitted 2024-03-30

Accepted: 2024-10-29



Abstract

The aim of this article is to present the methodological procedure used to observe and analyse the use and appropriation of a street in Vila Belga, located in Santa Maria, RS. The methodology mainly involves two methods: the first, called “Constellations of Instants”, proposes a look at the particularities and subjectivities that directly influence the use of public space. The second, cartography, is the production of graphic pieces that represent the analysis of the space under study. The methodological approach has allowed the identification of patterns of occupation and appropriation of the street, as well as a new way of approaching and reading the peculiarities of the place. The concluding reflections point to the relevance of the methodology for approaching public space from site specificities.

Keywords: Instant Constellation; Appropriation; Street; Vila Belga; Public space.

Resumo

O presente artigo tem como objetivo apresentar o procedimento metodológico utilizado para observar e analisar o uso e apropriação da rua na Vila Belga, localizada em Santa Maria, RS. A metodologia envolve principalmente dois métodos: o primeiro, denominado de “Constelações de Instantes”, propõe um olhar sobre as particularidades e subjetividades que influenciam diretamente o uso do espaço público. O segundo, a cartografia, gera peças gráficas que representam a análise do espaço estudado. O procedimento metodológico permitiu uma nova forma de contato e leitura das peculiaridades do lugar, bem como a identificação de padrões de ocupação e apropriação da rua. As considerações finais apontam para a relevância da metodologia para o olhar sobre o espaço público a partir das singularidades do lugar.

Palavras-chave: Constelações de Instantes; Apropriação; Rua; Vila Belga; Espaço público.

Resumen

El objetivo de este artículo es presentar el procedimiento metodológico utilizado para observar y analizar el uso y apropiación de una calle en Vila Belga, ubicada en Santa María, RS. La metodología involucra principalmente dos métodos: el primero, denominado “Constelaciones de Instantes”, propone una mirada a las particularidades y subjetividades que influyen directamente en el uso del espacio público. La segunda, la cartografía, es la producción de piezas gráficas que representan el análisis del espacio en estudio. El abordaje metodológico ha permitido identificar patrones de ocupación y apropiación de la calle, así como una nueva forma de abordar y leer las peculiaridades del lugar. Las reflexiones finales apuntan a la relevancia de la metodología para abordar el espacio público desde las especificidades del sitio.

Palabras clave: Constelaciones de Instantes; Apropiación; Calle; Vila Belga; Espacio público.



INTRODUCTION

Streets play a central role in the structure and dynamics of cities, functioning as vital elements of urban life. When occupied, they become places of diversity, offering experiences that go beyond their physical boundaries. However, the streets of today's cities are not always inviting and welcoming places for leisure and permanence. On the other hand, there are spaces where the street can be seen as an extension of the home, appropriated and actively used by residents (Vogel; Mello, 1981; Jacobs, 2007; Gonçalves, 2020).

This article represents a chapter of the first author's doctoral dissertation, entitled "Between Streets and Singularities: Use and Appropriation of Public Space in Vila Belga in Santa Maria - RS." The dissertation aims to examine the dynamics of use and appropriation of public space on streets in Vila Belga, Santa Maria, RS. During the research process, field observations based on the cartographic method, inspired by authors such as Gilles Deleuze, Félix Guattari and Suely Rolnik, constituted an invaluable source of information and knowledge about appropriation in the case study.

The architectural complex of Vila Belga, constructed at the beginning of the 20th century, exhibits a distinctive urban character, with streets that assume different roles and display particular attributes. These unique features offer alternative avenues for engagement and understanding, diverging from the typical public spaces observed in the surrounding cityscape. An attentive observation of the architectural elements, components of the landscape, appropriations and details of a given place can reveal the manner in which these elements coalesce to create a stimulating scenario. Consequently, due to the unique characteristics observed, it is imperative to consider a method attentive to the particularities of the location, which is capable of embracing such aspects in the research process.

This article presents the methodological procedure entitled "Constellations of Instants" and to demonstrate how it was used in conjunction with cartography to observe the utilisation of public space on the street in the proposed case study. In this way, the street is observed in its complexity, including its functional characteristics, as well as its role as a setting for experiences, encounters, and diverse experiences.

This article sets out to address the following question: *how can a more nuanced understanding of street appropriation be achieved by examining the specificities of a given location?* To this end, we initially examine the themes surrounding the street, its appropriation and constitution as a place of experience. Subsequently, we present and contextualise Vila Belga, a case study for this research, before finally clarifying the methodological procedure and presenting the results obtained.



STREET: APPROPRIATION AND EXPERIENCE

Streets can be considered the primary structures that shape the layout and form of cities, in addition to functioning as vital elements in urban space, providing a variety of functions that extend beyond formal and rigorously planned uses (Jacobs, 2007, p. 29). It can be argued that the open spaces of the streets can serve as a setting for a variety of activities, ranging from minor everyday occurrences to significant spontaneous events. Consequently, it can be proposed that it is within the public domain that space enables the existence of an autonomous essence, which transcends the limitations of imposed order and rationality (Vogel; Mello, 1981; Queiroga, 2012).

The appropriation of public spaces is shaped by a multitude of subjective, cultural and social factors, which collectively influence the city in accordance with the needs and desires of its inhabitants. Such spontaneous activities serve to promote dynamism and adaptability, frequently reflecting the demands of the local community (Mendonça, 2007; Queiroga, 2012). In this sense, when occupied, the street becomes a place of intense multiplicity, offering experiences in a multitude of ways.

When individuals interact with the urban environment, they gain an understanding of the world around them. Larrosa posits that experience is the sum of everything that happens and touches the individual, and that this requires pause, reflection and attention to detail. However, in contemporary society, there is a relentless pursuit of renewal, productivity and accelerated time. The stimuli are restricted to brief, transient and repetitive moments experienced rapidly. Despite the multitude of occurrences, only a select few have a direct and significant impact on individuals (Larrosa, 2015).

In this scenario, the individual who is exposed to the experience also becomes receptive to the possibility of transformation. The knowledge gained from experience is personal and distinctive, as each individual processes it in a unique manner (Larrosa, 2015). Consequently, urban living offers a rich tapestry of individual experiences, while also fostering collective experiences.

The human experience of the built environment is inherently multisensory. Given that the human body is in constant interaction with its surroundings, it is logical that spatial characteristics, materials, textures and scales are equally perceived. In the modern environment, there is a considerable amount of information to be processed, including a variety of sensory inputs such as smells, sounds, textures and colours, some of which may be familiar to the people inhabiting a particular space. Individuals gain a comprehensive understanding of their environment through a continuous exchange of sensory and bodily experiences (Pallasmaa, 2011).

Gonçalves (2020) emphasises the importance of considering the experiences of daily life and collective action in urban environments. The author asserts that a



comprehensive understanding of the complexities and potential of each urban space can only be achieved through a multifaceted approach that encompasses physical, sensory, open-minded and non-confrontational exploration (Gonçalves, 2020).

In light of the numerous functional and formal aspects involved in the analysis of public space, there is a growing need for alternative approaches to urban perception. This necessitates a focus on the interaction between the physical body and the body of the city, as well as their respective materialities. In this context, gaining an understanding of the city through experience is an essential aspect of the desire for openness.

The concept of cartography has its roots in the complexity of mapping and delineating urban subjectivities and experiences. This is a theme that has been explored by authors such as Gilles Deleuze, Félix Guattari and Suely Rolnik. While there are differences in approach between the cartographies of Deleuze and Guattari and those of Suely Rolnik, both sets of ideas support the reflections set out in this work. These two approaches, although distinct, are mutually reinforcing, providing tools to understand urban flows and to capture the subjective experiences that emerge in everyday life in the city.

The term “cartography” was first used in the Portuguese language in 1839, initially in correspondence, to refer to the creation of maps and charts. While cartography is traditionally associated with the field of geosciences, which deals with the representations of the Earth’s surface, other authors propose different approaches. In addition to its conventional definition, cartography can be reinterpreted as a method of mapping subjective and emotional territories, taking into account the ever-changing nature of these spaces.

To ascertain and, concurrently, dismantle the concept of cartography, it is essential to reference the inaugural volume of *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia* (1995). In this text, Deleuze and Guattari do not portray cartography as a research methodology, but rather as a mode of thought and a process of understanding. The authors view it as an experience oriented towards reality, a dynamic map imbued with meanings. Consequently, when following processes and their movements, the cartographer utilises various sources and references, which may not necessarily be written or theoretical in nature. Any material can serve as an object of expression and constitute integral elements of the cartographer’s activity (Deleuze; Guattari, 1995).

In her book, *Sentimental Cartography: Contemporary Transformations of Desire*, the author Suely Rolnik outlines a path for cartography that is not defined by a beginning, middle, or end. Conversely, it acknowledges the less discernible and foreseeable shifts occurring within urban environments, which can be regarded as a subject for investigation through experimentation. In this context, cartography is revealed to be a practice of micropolitics. It does not act as a map that interprets



only the visible plane, but also recognises subjectivities and intensities. Accordingly, the plan is regarded as “a piece of imminence” (Rolnik, 2016, p. 62). Cartographic practice records not only the location in question, but also the elements that constitute it, without any judgment of value.

The discoveries of space occur concurrently with the processes of transformation of psychosocial landscapes, with cartography serving as a representation of these changes, which are often imperceptible. The formation of emotional responses and sensitivities is not constrained by fixed standards. Any external factor that affects the researcher’s emotional state is considered valid (Rolnik, 2016).

In a process of expansion and opening, the cartographic journey employs different methodologies utilising the body as the principal instrument. Consequently, the researcher undergoes a period of intensive spatial and temporal experimentation within the study space. By focusing on details, the aim is to gain a deeper understanding of each unique moment (Rocha *et al.*, 2017). This approach views the body, the city and time as interlinked, and attributes the full urban experience to cartographic practice. The experiences gained from daily life on the streets leave a lasting impression on individuals, influencing their identity and their engagement with urban spaces.

The Vila Belga

The methodological procedure was tested in Vila Belga, a historic residential complex in Santa Maria, a medium-sized city in the interior of Rio Grande do Sul, south of Brazil (Figure 01), which faces challenges such as crime and disorderly growth. Vila Belga is distinguished from the rest of the city by its spontaneous social dynamics and preserved environment, which provide a distinctive setting for observing public space.

The Vila, which comprises the streets Manoel Ribas, Ernesto Beck, Doutor Wauthier and André Marques, was constructed at the beginning of the 20th century. It features an eclectic style of architecture, incorporating elements inspired by Art Nouveau. It comprises 84 single-storey residences, semi-detached two-by-two, without frontal setback, aligned directly with the pavement. The residences were constructed by the Belgian company “*Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*” to provide accommodation for its employees, who were based at the now-deactivated railway station (Mello, 2010).





Figure 1: Location of the Vila Belga. Source: Google Maps, adapted, 2023.

The past of Vila Belga is marked by significant moments: firstly, the arrival of the railway in the city, which influenced the construction of the town. For many years, the railway's presence encouraged the appropriation and use of the city's streets. At the end of the 20th century, however, the dynamics of the space were greatly affected by the end of passenger train activity. Nevertheless, the Vila was declared a National Monument in 1997 for its architectural, cultural and heritage importance. Furthermore, the creation of some events, such as Vila Belga Flea Market, has contributed to the preservation and promotion of the appropriation of the streets of this historic place (Mello, 2010).

The Vila Belga Flea Market was established in 2015 in response to a perceived need and desire among residents to transform the local streets into a meeting space and creative economy. This initiative emerged at a time when the Vila was facing a number of challenges, including the neglect of public authorities with regard to infrastructure maintenance, a decline in tourism, an increase in insecurity, and the marginalisation of a significant aspect of the community's heritage. Over time, the event has grown in popularity, gaining recognition and attracting a large audience from across the city. This has contributed to the region's historical and heritage value being more widely acknowledged, strengthening its cultural identity. Such visibility provides an environment conducive to creativity and culture, offering opportunities for artists, entrepreneurs and small producers in the city (Viana, 2019).

The characteristics that distinguish Vila Belga as a singular and distinctive location within Santa Maria extend beyond its historical and cultural significance. The landscape, with its distinctive hues, textures, and proportions, also contributes to its singularity. These elements contribute to the creation of a unified image of the location (Figure 2).



Figure 2: Streets of Vila Belga. Source: Authors' personal collection, 2023.

In this context, it was necessary to identify methodological procedures that were not limited to technical matters such as data and numbers, and which did not rely on the rationality that is imposed in the survey of a purely formal and material urban layout. This study proposes an alternative method of representing the multifaceted aspects of urban street life, including street space, subjectivities, relationships and activities.

Method

In the open process of analysis and observation of public space, an alternative approach to urban understanding emerges, which is based on physical, sensorial and bodily experience. In this approach, the human body is regarded as an active element that exerts influence and is itself influenced throughout the experience, thereby experiencing and feeling the city in ways that are distinctive and individual. Each of these experiences reveals different possibilities of interaction with space, thereby rendering urban perception plural and subjective. In her discussion of the corporeal experience in the city, Paola Jacques (2005) posits that the physical body and the city's body interact and converge in urban public spaces.

Consequently, cartography emerges during the research as a fundamental element that facilitates the development of a route, not merely as a methodology, but as a comprehensive approach that prioritises the experience of the process. In the analysis of the case study proposed in this work, maps are shown to present not only the visible aspect of physical space, but also the variable dimensions of time. The challenge is to adopt a qualitative methodology for the study of public space that is capable of encompassing and understanding the unique characteristics of the place in question.

The flexibility inherent to the cartographic procedure enables the method to be developed throughout the investigative process. It is notable that the cartographic method phase is not confined to the collection of definitive and

straightforward data, but rather encompasses the entirety of the research investigation process. Consequently, the surveys commence with cartography and subsequently encompass metaphors of moments and constellations.

The mapped moments thus represent unique and intense moments of experience, challenging the hegemonic notion of linear time and providing a deeper understanding of the place. In his work, Gaston Bachelard builds upon Rounpnel's ideas about the theme of time and instants, proposing that time is discontinuous, with the temporal reality being that of the instant. The focus of consciousness is on experiencing the present, whereas the past and future are perceived as vast emptiness. Consequently, each constellation depicts a singular instant (or series of instants) experienced individually. This moment cannot be preserved; it is ephemeral, it is not repeated, and in isolation it does not constitute a complete memory. Bachelard posits that "the memory of many moments is necessary to make a complete memory" (Bachelard, 2010, p. 17). In this context, moments are intertwined and extend one another, forming an inseparable continuum of experience.

The moments experienced are typified by the concentration of significant experiences, which disrupt the linearity of time, providing a profound sensation of presence and awareness of the current moment. In this context, the metaphor of constellations provides a conceptual framework for understanding the interrelationships between images, temporalities, moments, experiences, sensations, and instants.

Constellations represent visible groupings of stars, which have been identified and named throughout history by humanity. They are cultural constructs that exhibit variability between civilisations and historical periods. However, they are not, in fact, physical structures in space; rather, they are projections resulting from Earth's perspective in relation to the stars. These groupings facilitate the division of the celestial sphere into smaller portions, thereby imparting order to the apparently infinite universe and enabling humanity to situate itself in space, navigating the unknown (Redin, 2013). The constellations of instants, proposed in this research, aim to establish a connection between images and concepts, in a manner analogous to the shapes that are imagined in the starry sky.

Accordingly, field observations were conducted on various dates and at different times, thereby enabling the identification of distinctive characteristics and patterns of utilization of the locale, both during events and in everyday life. The data collected at each instant was processed to generate a text narrative and an additional image, guided by a series of steps that can be seen in Figure 3.



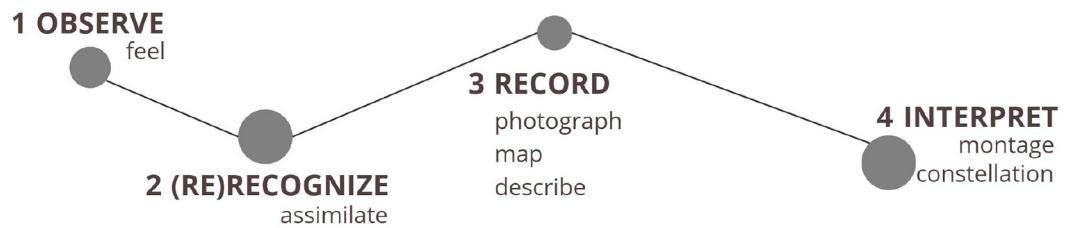


Figure 3: Moments of the Constellation of instants. Source: Authors, 2023.

Step 1: careful observation; Step 2: recognition of the place and assimilation of sensations and events; Step 3: record with photographs, notes, describing experiences; Step 4: interpretation of the images in a Constellation, positioning the photographs side by side, gathered and selected in a montage, with the aim of illustrating subjectivities, materialities, events and unexpected moments.

The Constellations of Instants

Vila Belga was visited on four separate occasions: the first occurred on a Saturday morning during the summer, the second on a Sunday during the Flea Market in the autumn, the third on a Saturday afternoon in the autumn, and the fourth on a Wednesday afternoon during the winter.

The four moment paths were illustrated and demonstrated in Figure 4.

particularly in terms of their capacity to stimulate the creative economy, including through processes of appropriation and socialisation.

In the third moment, the Vila was experienced as a lived-in place and the street as an extension of the house, this time in everyday life. In an atmosphere of warmth and acceptance, children were able to expand their imaginative horizons, transforming the street into an informal playground. Moreover, residents and visitors utilised the pavements by occupying them with folding chairs, thereby creating a large space for social interaction and spontaneous socialisation.

Finally, the fourth moment represents a typical aspect of the local daily life, whereby residents congregate outside their residences at dusk, partaking in the traditional beverage mate tea and engaging in conversation. Of note is the observation of the railway station, Gare da Estação, visible in the distance through the garden at the rear of a property in Vila; this offers an alternative perspective on the surrounding landscape.

The highlights identified are illustrated in figure 5.



Figure 5: Highlights of the Instant Constellations. Source: Authors, 2023.



Each moment was examined through the lens of the interaction between the “city body” and the human body, employing a cartographic methodology. This approach enabled a more profound and intimate comprehension of the case study, concentrating on the specifics and sensations of the location. A number of moments and details were identified as being particularly noteworthy. These included children playing on the pavement and a basketball hoop attached to a window grille, which could be seen to symbolise the conflict between the protection of private space and the public use of the street. The four moments revealed different atmospheres, experienced in a gradual and distinctive manner, thereby providing distinctive sensations and insights. The objective of these observations is to expand the understanding of the place, taking into account elements such as time and temperature, which directly influence the dynamics of the street and the way people use it. The images captured reflect the distinctive characteristics and atmosphere of each moment experienced on the streets of Vila Belga.

The results of the surveys and observations conducted in the field indicate that the appropriation (or non-appropriation) of public space in Vila Belga is influenced by a number of different factors. The aforementioned moments elucidate pivotal elements that facilitate comprehension of the utilisation of space, in addition to the challenges encountered throughout this process. Accordingly, the utilisation of public space in the case study can be categorised into two principal phases: the event and everyday life.

The events attract individuals who normally do not frequent the region, thereby becoming the primary drivers of visitation. During the festivities that take place on the street, it is evident that the conventional boundaries between public and private domains are becoming increasingly permeable. In this context, commercial establishments play a fundamental role, providing spaces for people to linger longer and interact with the local architectural heritage. Moreover, the significance of the flea market is evident in the field experiences. The interaction between residents and visitors is not limited to the streets where the event is taking place; it also extends to other streets in the area, thereby promoting social interaction. Local residents participate in the festivities by opening their doors to visitors, sitting in front of their houses, watching from windows, or selling their own products.

In the course of everyday activities, as well as during visits and mapping, the primary types of appropriations were discerned, which differed between stay, transit, and leisure activities.

Following an observation period, it was noted that some forms of appropriation had occurred. For instance, residents were seen to sit in front of the house on folding chairs, a practice that has become customary. By moving a chair to the pavement, an individual makes a temporary change, incorporating the object into the public space for a limited period. This is due to a combination of factors, including familiarity and affinity with the place, as well as the desire to enjoy certain spaces.



In Vila, seating on the doorstep is a common practice that does not require the provision of specific infrastructure for the purpose of staying. For Hertzberger, the threshold facilitates a seamless transition, delineating distinct zones with clear territorial limits. One side represents public space, while the other is the private sphere (Hertzberger, 1999). In this context, commercial premises and garages also serve to reduce the boundary between public and private space in Vila Belga.

Additionally, it was noted that some individuals were observed resting and waiting, without a specific purpose. Furthermore, some individuals and tourists appreciated the scenery, capturing images both independently and as part of a group.

In contrast, the passing activities include individuals entering and exiting their residences or businesses, as well as those merely traversing the area. Furthermore, some individuals were observed walking their pets along the pavement.

The observed forms of appropriation are closely linked to the atmosphere and specific characteristics of each street. On roads where vehicle traffic is reduced and pavements are wider, children can play more freely, making use of the available space and demonstrating creativity: for example, two flip-flops can be used as a goalkeeper, and a lamp post can serve as a hiding place.

Table 1 illustrates the primary activities observed in everyday life, along with the streets where they were identified.

TYPE OF EVERYDAY USE	ACTIVITY	LOCATION
PERMANENCE	Sitting on the doorstep	Doutor Wauthier and Manoel Ribas streets
	Sitting on chairs on the sidewalk	All streets
	Resting/waiting	Doutor Wauthier and Manoel Ribas streets
	Photographing	André Marques and Manoel Ribas streets
	People gathered in front of a commercial space or garage	André Marques and Manoel Ribas streets
MOVEMENT	Entering or leaving a commercial establishment or residence	André Marques, Manoel Ribas and Ernesto Beck streets
	Passing	All streets
	Walking a dog	Ernesto Beck and Doutor Wauthier streets
PLAYFUL	Children playing	Manoel Ribas street
	Skateboarding	Manoel Ribas street

Quadro 1: Apropriações identificadas nas ruas da Vila Belga. Fonte: Elaborado pelas autoras.



In addition to the aforementioned activities and appropriations, certain challenges were identified with regard to the utilisation of the street.

One of the aspects observed is the absence of public furniture that could facilitate prolonged stays. The presence of people imbues public spaces with a new dimension, and it is here that urban furniture plays a crucial role, allowing for pauses for contemplation or social interactions. In the absence of these features, visitors may be dissuaded from remaining on the site.

The temperature during the summer months also has a considerable impact on the utilisation of space within the Vila. On days with high temperatures, the number of individuals remaining in public spaces for extended periods of time is notably reduced. On the sole avenue lined with trees, some residents seek out shaded areas in which to repose. Moreover, the flea market area is subject to disruption during the months of January and February, when intense heat is prevalent.

In addition, the absence of adequate infrastructure has an impact on accessibility. The lack of regular pavements and streets, combined with the absence of wheelchair-accessible ramps at key locations, can often restrict or prevent full use of public spaces by specific population groups, including the elderly, people with disabilities, and families with young children.

In addition, feelings of insecurity frequently act as a deterrent for residents from utilising the city's public spaces. The fear of the streets has a considerable influence on the manner in which they are utilised and appropriated, even in areas that are generally regarded as secure, such as Vila Belga. The interior spaces of homes and backyards, which are protected by walls, fences and electric fences, become more attractive options for leisure activities.

In the field of architecture, the presence of bars on windows is indicative of a sense of insecurity. This is particularly evident in the Vila, where the majority of houses have bars installed on their windows, especially on streets where the windows are in closer proximity to the pavement and, therefore, more vulnerable. Furthermore, during field visits, it was observed that the majority of doors and windows remained perpetually closed, which contributed to a pervasive sense of isolation when traversing the sidewalks. Consequently, the "informal surveillance" described by Jacobs is diminished, which occurs when there is an active presence of individuals observing the street (Jacobs, 2007). Presently, this surveillance is conducted remotely, primarily through cameras installed throughout the streets of the Vila.

However, in contrast to the typical urban environment, the residences in Vila Belga are designed not only to protect their residents, but also to integrate them into a cohesive community. From this perspective, the sentiment of "security" is frequently linked to the proximity between neighbours: the sense of community and solidarity, where each individual is invested in the well-being of the other.



Such protection is perceived as a collective endeavour. Moreover, the urban structure of the area facilitates connectivity with the wider city, thereby enabling the integration of additional individuals into the community.

Moreover, initiatives such as the flea market and informal appropriations in public spaces may prove effective in addressing the challenges associated with feelings of insecurity. By fostering coexistence with diversity and celebrating cultural creativity, these practices facilitate meaningful dialogue between disparate groups, thereby enhancing community cohesion. Figure 6 elucidates the primary factors that either facilitate or impede appropriation in the Vila.

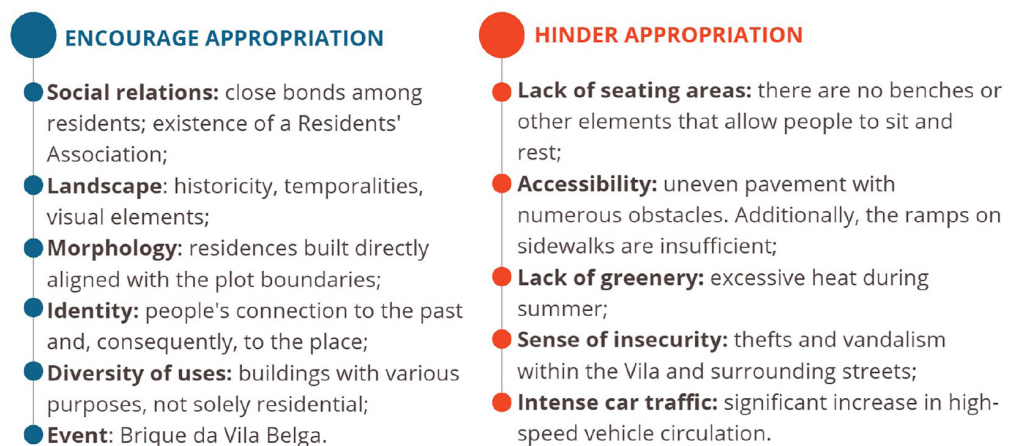


Figure 6: Elements that favor or hinder appropriation in the case study. Source: Authors, 2023.

As a result of the identification of the elements that facilitate or impede the appropriation process, guidelines and strategies have been developed with a view to mitigating the observed problems and highlighting factors conducive to such activities.

FINAL REFLECTIONS

The results of the analysis demonstrate that the appropriation of public space in Vila Belga is shaped by a complex interplay of physical, architectural, social and economic factors. The architectural features of a given space can either encourage or inhibit the duration of human presence, depending on the presence or absence of elements such as seating, shade, or accessibility. Moreover, the dynamics of appropriation are contingent upon the sensorial conditions presented by the environment, including factors such as lighting, temperature, and the perception of security. These elements can either enhance or constrain the everyday experiences of individuals within that environment. Furthermore, an understanding of these aspects enables the appreciation of the influence of spatial and sensory support on experience.

In response to the research question «*How can an understanding of the appropriation of streets be deepened by looking at the particularities of the place?*», it can be seen that an examination of such subjectivities facilitated a deeper and more nuanced understanding of appropriation patterns, as well as the identification of both weaknesses and potential based on experiences lived during the research.

It is crucial that the street space provides the necessary and favourable conditions for people to stay, as Gonçalves (2020) highlights, in order for it to be used and appropriated freely as a place of public life. Moreover, it is essential that they feel safe and welcomed in order to remain in a particular location for an extended period of time (Gonçalves, 2020).

The methodological procedure, based on the methodology of cartography, also prompted discussions and questions regarding the various approaches to sharing the city's experience, creating new narratives and alternative ways of communicating them.

Ultimately, it became evident that the streets of Vila Belga are imbued with significant meaning and diversity. Here, both tangible and intangible elements play a pivotal role in the creation of memorable experiences, which can alter one's perception of space. This process of transformation imbues streets with a heightened sense of meaning and experiences.

REFERENCES

- BACHELARD, G. *A intuição do Instante*. 2. ed. Campinas: Verus Editora, 2010.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. *Mil platôs - capitalismo e esquizofrenia*. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995. 94 p.
- GONÇALVES, F. M. *Rua, o lugar da vida pública: conceitos, especificidades e desafios*. Tese (Livre-docência em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2020.
- HERTZEBERGER, H. *Lições de arquitetura*. 2. ed. São Pulo: Martins Fontes, 1999.
- JACOBS, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- JACQUES, P. B. Errâncias Urbanas: a arte de andar pela cidade. *Arquitexto*, Porto Alegre, n. 7, p. 16-25, 2005.
- LARROSA, J. *Tremores: escritos sobre experiência*. São Paulo: Editora Autêntica, 2014.
- MELLO, L. F. S. *O pensamento utópico e a produção do espaço social: A cooperativa de consumo dos empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul*. Tese



- (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.
- MENDONÇA, E. M. S. Apropriação do espaço público: alguns conceitos. *Estudos e pesquisas em psicologia*. Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 296-306, ago. 2007.
- PALLASMAA, J. *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Porto Alegre: Boockman, 2011.
- QUEIROGA, E. F. *Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros*. Tese (Livre-docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2012.
- REDIN, M. Como expandir o mundo a cada vez que o reduzimos: a criação dos intervalos por uma metodologia da constelação. *Revista artes e ensaios*, Rio de Janeiro, n. 27, p. 153-161, 2013.
- ROCHA, E. et. al. CARTOGRAFIAS SENSÍVEIS NA CIDADE: Experiência e resistência no espaço público da Região Sul do RS. *Revista PIXO*, Pelotas, v. 1, n. 3, p. 148-165, 2017.
- ROLNIK, S. *Cartografia Sentimental: Transformações Contemporâneas do Desejo*. 2. ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2016. 248 p.
- VOGEL, A.; MELLO, M. A. S. *Quando a rua vira casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: Eduff, 1981, 148 p.
- VIANA, C. F. R. *As contribuições de uma publicação institucional para a comunicação organizacional, a memória e o patrimônio cultural do Brique da Vila Belga*. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Indústria Criativa) – Universidade Federal do Pampa, São Borja, 2019.



Mapeando Memórias: o projeto interpretativo como ferramenta de preservação

Mapping Memories: the interpretative plan as a preservation tool

Mapeando Memórias: el proyecto interpretativo como herramienta de preservación

Anelis Rolão Flôres, doutora em Arquitetura, pela Universidade Franciscana (UFN).

E-mail: anelis@ufn.edu.br  <https://orcid.org/0000-0003-1918-4084>

Clarissa de Oliveira Pereira, doutora em Projetos Arquitetônicos, pela Universidade Franciscana (UFN).

E-mail: clarissapereira@ufn.edu.br  <https://orcid.org/0000-0003-2347-827X>

Francisco Queruz, mestre em Engenharia, pela Universidade Franciscana (UFN).

E-mail: francisco@ufn.edu.br  <https://orcid.org/0009-0004-3978-6888>

Para citar este artigo: FLÔRES, A. R.; PEREIRA, C. de O.; QUERUZ, F. Mapeando Memórias: o projeto interpretativo como ferramenta de preservação. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 147-165, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p147-165

Submissão: 2024-03-24

Aceite: 2024-03-24

Resumo

A cidade de Santa Maria, no interior do Rio Grande do Sul, surgiu no final do século XVIII e guarda um importante conjunto de remanescentes edificados que passaram



a ser ameaçados pela alteração da legislação municipal em 2018. A partir dessa situação, aliada à falta de reconhecimento pela população do valor dos bens do núcleo urbano, foi montado um grupo extensionista na Universidade Franciscana para atuar na educação patrimonial, o que resultou em um projeto interpretativo para estimular a vivência da cidade aliada à sua preservação. Este artigo se propõe a mostrar o estudo de caso único desse grupo de extensão, nomeado Mapeando Memórias, na construção do projeto interpretativo, sua implantação e também de ferramentas complementares usados. Na estrutura do texto que segue, estabelece-se uma revisão bibliográfica sobre a temática dos projetos interpretativos, seguida pelas razões que amparam o surgimento do projeto, para então mostrar os relatos de implantação do mesmo, além dos outros meios de expressão e divulgação patrimonial para a comunidade. Os resultados, mesmo com o projeto em andamento, indicam comprometimento de parte dos detentores dos bens, além do reconhecimento pela comunidade leiga e infantil dos edifícios que ajudam a contar a história da cidade.

Palavras-chave: Patrimônio; Educação patrimonial; Extensão; Centro histórico de Santa Maria.

Abstract

The city of Santa Maria, located in the interior of Rio Grande do Sul, emerged at the end of the 18th century and preserves an important collection of built remnants that began to face threats due to changes in municipal legislation in 2018. In response to this situation, combined with the population's lack of recognition of the value of the urban core's assets, an extensionist group was established at the Franciscan University to engage in heritage education. This initiative resulted in an interpretive project aimed at promoting engagement with the city while fostering its preservation. This article aims to present a single case study of this extension group, named Mapping Memories (*Mapeando Memórias*), focusing on the development and implementation of the interpretive project as well as complementary tools utilized. The structure of the text includes a literature review on interpretive projects, an explanation of the motivations behind the project's creation, and accounts of its implementation, in addition to other means of heritage expression and dissemination for the community. Even with the project still underway, the results indicate a growing commitment from property owners and an increased recognition among the lay and young population of buildings that contribute to the city's historical narrative.

Keywords: Heritage; Heritage education; Academic project; Santa Maria Historic district.

Resumen

La ciudad de Santa Maria, en el interior de Rio Grande do Sul, surgió a fines del siglo XVIII y conserva un importante conjunto de remanentes edificados que comenzaron a estar amenazados por la modificación de la legislación municipal en 2018. A partir de esta situación, unida a la falta de reconocimiento por parte de la población del valor de los bienes del núcleo urbano, se formó un grupo de extensión en la Universidad



Franciscana para trabalhar en la educación patrimonial, lo que resultó en un proyecto interpretativo para estimular la vivencia de la ciudad vinculada a su preservación. Este artículo tiene como objetivo mostrar el estudio de caso único de este grupo de extensión, denominado Mapeando Memórias, en la construcción del proyecto interpretativo, su implementación y también las herramientas complementarias utilizadas. En la estructura del texto que sigue, se presenta una revisión bibliográfica sobre la temática de los proyectos interpretativos, seguida de las razones que respaldan el surgimiento del proyecto, para luego mostrar los relatos de su implementación, así como otros medios de expresión y divulgación patrimonial para la comunidad. Los resultados, aunque el proyecto esté en marcha, indican el compromiso de parte de los propietarios de los bienes, además del reconocimiento por parte de la comunidad en general y de los niños de los edificios que ayudan a contar la historia de la ciudad.

Palabras clave: Patrimonio; Educación patrimonial; Extensión; Centro histórico de Santa Maria.

INTRODUÇÃO

Santa Maria é uma cidade localizada na região central do Rio Grande do Sul. Sua gênese, que remonta ao século XVIII, fez com que diversas camadas do tecido histórico fossem sobrepostas ao longo do tempo, gerando um centro urbano com exemplares relevantes não apenas para a própria história, mas também para a compreensão da ocupação do Estado, de forma geral. A partir de uma alteração do Plano Diretor local, em 2018, diversos bens não tombados seriam desprotegidos, pela zona urbana em que estavam, no que poderia significar uma perda relevante para a memória e paisagem locais. A mobilização da sociedade civil, nas instituições de ensino e no Ministério Público, fez com que o Poder Executivo municipal estabelecesse o tombamento de diversos bens, via decreto emergencial, e alertasse a sociedade e os setores ligados à cultura para a necessidade de conscientizar a população. Percebida essa demanda premente, a Universidade Franciscana (UFN), por meio dos cursos de Arquitetura e Urbanismo, Design e Jornalismo, constituiu o grupo de extensão intitulado Mapeando Memórias, que passou a desenvolver ações de educação patrimonial e organizou um projeto interpretativo¹ para a área central (Flôres *et al.*, 2019).

Este artigo, portanto, tem como objetivos apresentar as etapas da construção do projeto interpretativo do centro histórico de Santa Maria como ferramenta de educação patrimonial e relatar a trajetória das ações acadêmicas extensionistas do grupo Mapeando Memórias e seus desdobramentos. Trata-se, portanto, de um trabalho que se caracteriza como relato de caso único com abordagem qualitativa. Complementarmente, foi trazida parte da revisão bibliográfica que fundamenta projetos dessa ordem, caracterizando-a também como exploratória. Além da

¹ A interpretação do patrimônio ocorre por meio de guias de turismo, mapas ilustrados, roteiros de visita, panfletos, brochuras, cartões-postais, placas, totens, painéis interativos, letreiros, miniaturas, hologramas, entre tantos outros (Murta; Albano, 2002).



intenção geral do texto, sobretudo se reconheceu a necessidade de abordagem de procedimentos realizados pelo grupo de extensão e que são posteriormente lançados nas seções “Pelos caminhos do centro histórico” e “Outros caminhos: maquetes expositivas e maquetes memória”, além dos resultados.

A relevância do reconhecimento da história contida em edificações e tecidos urbanos históricos há muito é discutida. Nesse sentido, reafirma-se o entendimento apresentado por Fitch (1981, 1992) quando indica que a cidade atua como uma “geradora de cultura”, haja vista ser um receptáculo das expressões mundiais dos últimos séculos, em uma visão que aponta similaridades com as teorizações indicadas por Lefebvre (1991). A visão das áreas centrais das cidades como “museus ao ar livre” (Fitch, 1981) também contribui para a discussão que se pretende desenvolver a seguir, pois não apenas valora os bens arquitetônicos que foram mapeados, mas também reconhece as latências contidas no traçado urbano que presenciou a gênese do núcleo urbano.

Já a interpretação do patrimônio contribui significativamente para a leitura dos centros históricos, pois configura-se como um processo que acrescenta valor à experiência dos seus moradores e visitantes, por meio de informações e representações que realçam a história e as características culturais e ambientais de um lugar (Murta; Albano, 2002). Esse tipo de projeto possibilita autonomia na interação do público, como intérprete, do bem cultural “através da interpretação, a compreensão; através da compreensão, a apreciação, e através da apreciação, a proteção” (Tilden, 1957 *apud* Murta; Albano, 2002, p. 14).

INTERPRETANDO O PATRIMÔNIO

A interpretação do patrimônio consiste em transmitir a mensagem de como era a sociedade, a economia, as edificações, os costumes ou as características culturais. Ela busca desenvolver a compreensão desses valores para a sociedade por meio da tradução do seu sentido para os visitantes, assim como os encoraja à preservação e, conseqüentemente, à divulgação. A expressão tem sua definição no livro *Interpreting our heritage*, de autoria de Freeman Tilden, publicado em 1957, que estava associada, em um primeiro momento, à interpretação ambiental de parques e foi assimilada ao patrimônio arquitetônico e urbanístico em diversos projetos (Murta; Albano, 2002).

A interpretação é uma atividade educacional que objetiva revelar significados e relações através da utilização de objetos originais, de experiências de primeira mão, e por meio de mídia ilustrativa, ao invés de simplesmente comunicar informações factuais (Tilden, 1957 *apud* Murta; Albano, 2002, p. 14).

Esse processo acrescenta valor à experiência do visitante, por meio de informações e representações que destacam a importância histórica e as características



culturais e ambientais, estabelecendo uma comunicação efetiva com o visitante e mantendo interfaces com o turismo, a preservação do patrimônio e o desenvolvimento cultural das comunidades locais.

Na elaboração desses projetos, a participação da comunidade, durante o processo de desenvolvimento, implantação e gestão, torna-se uma importante premissa, pois o reconhecimento construído com o auxílio de todos os agentes envolvidos possibilita que a população usufrua plenamente dos seus resultados. O engajamento na proposta está relacionado com o sucesso do projeto e pode se tornar um aliado no desenvolvimento sustentável da área (Murta; Albano, 2002).

A interpretação patrimonial é um instrumento que ainda favorece a aproximação com os visitantes, facilitando a informação e construindo uma relação de protagonismo, pois as pessoas deixam de ser receptoras e tornam-se intérpretes. Um bom projeto converte o visitante em um intérprete motivado para entender a necessidade de salvaguarda e as práticas ali propostas (Serantes Pazos, 2010).

Outro enfoque que devemos considerar é que a prática interpretativa exige um conhecimento da história do lugar e deve se basear nas experiências locais e não apenas no conhecimento especializado. Goodey e Murta (1995 *apud* Murta; Albano, 2002, p. 47) destacam:

Quem tem o conhecimento mais enraizado e rico sobre um lugar são aquelas pessoas que lá cresceram, ou aquelas que lá se estabeleceram [...] em contrapartida, costuma existir também sobre o lugar um conhecimento especializado [...], mas este geralmente peca pela falta de vivência cotidiana, a qual assegura de fato que qualquer interpretação se faça viva, não sendo apenas algo que repouse friamente sobre uma página ou um painel.

Por consequência, o planejamento interpretativo deve estar associado às necessidades das comunidades, pois, além da criação de vínculos, é de suma importância que a integração possibilite o sucesso e a continuidade do projeto. No caso do patrimônio cultural, essa integração faz com que se desenvolva um sentimento de valorização, de transmitir seus valores e suas histórias para as gerações futuras, ajudando assim a entender os atrativos que esse lugar guarda.

PROJETO INTERPRETATIVO

O projeto interpretativo Mapeando Memórias é um projeto de reconhecimento histórico-cultural, estruturado pelo grupo de extensão homônimo, criado na UFN a partir de uma demanda reconhecida de reconhecimento e valorização de bens edificados. Em 2018, uma alteração legislativa promoveu a desproteção prévia da cidade com a maior quantidade de bens históricos. Além disso, as poucas



ferramentas de educação patrimonial, na maioria das vezes “invisível” para a população, foram os motes que produziram a mobilização para o projeto.

Em 2005, as leis municipais complementares nºs 32, 33 e 34 estabeleceram o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PPDUA) de Santa Maria com vigência a partir de 2006². Por meio dele, foi criada uma zona específica para o centro histórico, a zona 2, e exigia-se que edificações com possível valor patrimonial tivessem alterações aprovadas por uma autarquia do município, o chamado Escritório da Cidade, além do próprio Conselho Municipal de Patrimônio (Comphic). A proteção patrimonial ocorria por meio de avaliação desses órgãos sobre o valor dos bens já construídos, mesmo sem proteção prévia.

Já em 2018, a cidade assistiu à desproteção dessa zona histórica com a aprovação da Lei Complementar nº 118, o novo Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Santa Maria. Essa lei, que sofreu pressão relevante dos setores ligados ao mercado imobiliário, liberou trâmites e ampliou índices construtivos. Na época, apenas 27 edificações estavam tombadas ou em processo de proteção (Figura 1), das quais nove foram da zona 2, ou seja, poucos exemplares desse setor urbano estavam reconhecidos e livres de demolições. Como reação, o Ministério Público, o Instituto de Planejamento de Santa Maria – Iplan (novo nome para o Escritório da Cidade) e o Comphic aprovaram, de forma emergencial, o Decreto Executivo Municipal nº 84/2018, que permitiu o tombamento provisório de 135 edificações com valor histórico em risco iminente de perda. Esses processos até hoje se encontram em andamento, mas resultaram no tombamento provisório ou definitivo de 120 edificações ou conjuntos.

2 Lei Complementar nº 43, de 29 de dezembro de 2006 – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental do Município de Santa Maria.



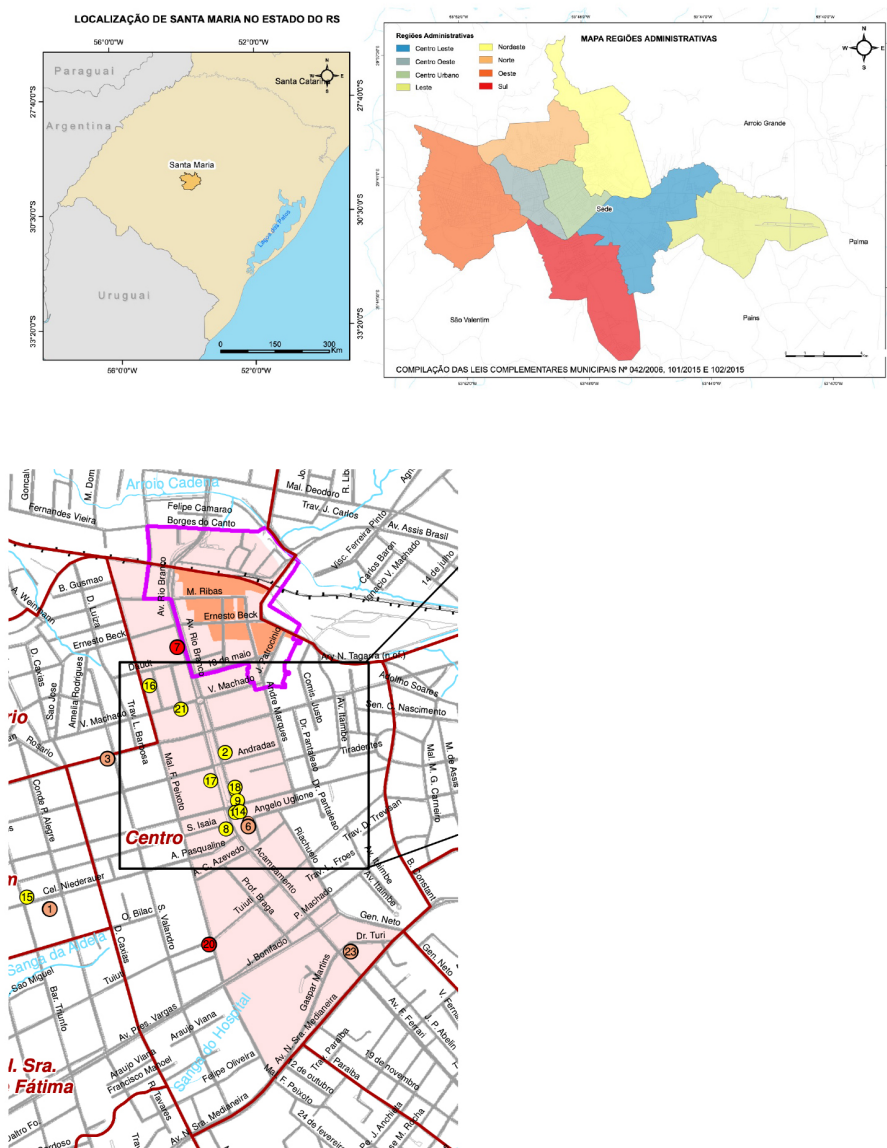


Figura 1: À esquerda, acima, a localização de Santa Maria no estado do Rio Grande do Sul e à direita as regiões administrativas com o centro urbano em verde. Abaixo, recorte do anexo 11 com os limites do centro urbano (linha vermelha), antiga zona 2 (fundo rosa), tombamentos numerados (amarelo patrimônio reconhecido, laranja tombado e vermelho tombamento provisório até 2018), mancha ferroviária (linha fúcsia) e Vila Belga (fundo laranja). Fonte: Adaptada da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LCC) nº 118/2018. Fonte: Instituto de Planejamento de Santa Maria (2024).

Nesse contexto, foi criado o grupo de extensão que, inicialmente, organizou caminhadas guiadas pela área desassistida, que originaram os roteiros pelas edificações de interesse patrimonial. O reconhecimento do acervo que bem representa esses três momentos da arquitetura desse contexto compõe a legibilidade e imaginabilidade do centro histórico de Santa Maria, conferindo, dessa forma, padrões compositivos originais e de interpretação local.

Uma vez que colocamos a ênfase no meio ambiente físico como variável independente, este estudo procurará qualidades físicas que estão relacionadas com os atributos da identidade e estrutura da imagem mental. Isto leva à definição daquilo que podemos chamar de imaginabilidade: àquela qualidade de um objeto físico que lhe dá uma grande probabilidade de evocar uma imagem forte num dado observador (Lynch, 1960, p. 19-20).

Nele a metodologia utilizada baseou-se no método de Tilden proposto por Murta e Albano (2002). Segundo as autoras, são três as etapas do projeto interpretativo: 1. inventário e registros de recursos, temas e mercados; 2. desenho e montagem da interpretação; e 3. gestão e promoção (Murta; Albano, 2002, p. 20).

Conforme a metodologia empregada, na primeira etapa, deve ser realizado o levantamento dos recursos culturais, ambientais, técnicos e financeiros, envolvendo diferentes setores da administração pública e da população. Também deve ser elaborado um inventário, mapeamento, de temas e elementos significativos que definem o caráter único do lugar e proporcionam a base de um conceito eficaz de interpretação. Da mesma forma, o público-alvo e os mercados específicos devem ser nitidamente definidos, pois o projeto interpretativo é influenciado pelo número, pelas características, pela distribuição e pelas necessidades dos visitantes, independentemente de eles serem reais ou virtuais (Murta; Albano, 2002). Sendo assim, realizaram-se o levantamento e o mapeamento das edificações, e identificaram-se três estilos arquitetônicos preponderantes na área central de Santa Maria. Os roteiros propostos consistiram em exemplares do ecletismo, do estilo *art déco* e do movimento moderno, organizados em sequência de visitação. De posse dessas informações, foi necessário um primeiro contato com a administração pública para a apresentação do projeto e a verificação da sua viabilidade, ainda sem maiores definições.

Na segunda etapa, segundo Murta e Albano (2002), devem-se escolher os meios e as técnicas de interpretação adequados ao objeto de interesse, e, para isso, é necessário ter um conhecimento tanto do objeto interpretado quanto do público-alvo. Em vista disso, a técnica de interpretação mais adequada foi definida conforme o estudo do público-alvo e do objeto interpretado. Assim, optou-se por utilizar a interpretação com base no *design*, em meio estático como forma de representação. Dessa forma, iniciou-se a elaboração do projeto de um totem informativo e de ladrilhos hidráulicos de piso, responsáveis por apresentar e guiar o roteiro Mapeando Memórias e seus três percursos na área central, também foram realizados contatos iniciais com fornecedores e orçamentos.

Por fim, foi realizada uma reunião com o poder municipal a fim de estabelecer uma colaboração para desenvolvimento e execução do projeto. A partir dessa reunião, os ladrilhos hidráulicos inicialmente propostos, que seriam fixados nas calçadas em frente aos bens, foram substituídos por placas com *QR codes* para



as fachadas dos bens que iniciaram uma nova fase de protótipos. Produziram-se, com auxílio da Secretaria de Município de Desenvolvimento Econômico e Turismo, 33 placas, cujas instalações começaram em 2023. O processo está em andamento, com previsão de término para 2025.

A promoção elencada pelas autoras (Murta; Albano, 2002) na terceira etapa iniciou-se no momento da fixação das placas, que sempre integra atuações com os proprietários e com a comunidade. Foram realizadas atividades, como palestras, lançamento de documentário, exposições e ainda caminhadas guiadas com a participação da comunidade acadêmica, dos comitês da prefeitura, dos coletivos urbanos, das associações e das escolas. O grupo ainda faz parte das ações da UFN, no âmbito da Rede UniTwin da Unesco – Cidade que Educa e Transforma³, e participa dos comitês integrados da prefeitura no Distrito Criativo Centro-Gare⁴ (Figura 2).

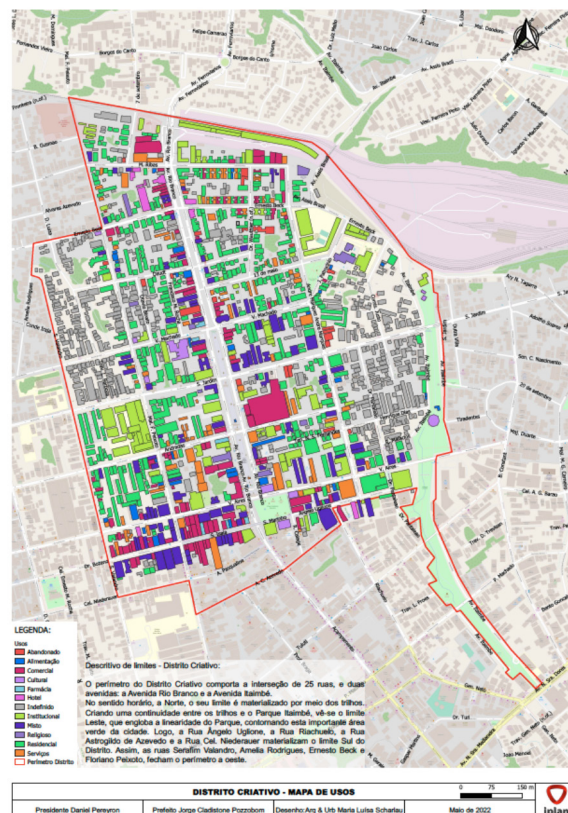


Figura 2: Distrito Criativo Centro-Gare, localizado no centro urbano que concentra a maior parte dos bens tombados. Fonte: Prefeitura Municipal de Santa Maria (2022).

A metodologia utilizada torna-se uma ferramenta de educação patrimonial atuante em meio às dificuldades, pois há interesses da especulação imobiliária sobre

3 A Rede UniTwin integra o Programa de Cooperação Internacional Rede Internacional Cidade que Educa e Transforma (Ricet) e é liderada pelo Instituto Superior de Educação e Ciências (Isec) de Lisboa, constituindo uma rede que conta com 12 instituições de ensino superior de Portugal, do Brasil e da Guiné-Bissau, e tem entre seus membros fundadores a UFN.

4 O Distrito Criativo Centro-Gare é uma política pública de desenvolvimento urbano e que reconhece o projeto Mapeando Memórias (Prefeitura Municipal de Santa Maria, 2022).



essas edificações remanescentes. Advinda da atuação em parques naturais com foco no patrimônio ambiental, configura-se como fundamental para a salvaguarda do patrimônio arquitetônico.

OS TRÊS ROTEIROS

Para contar a história da cidade, precisamos ultrapassar os estudos formais e trazer à tona memórias, pessoas e experiências. Essa memória está expressa nos prédios históricos e nas pessoas que ali viveram e vivem. Como forma de preservar essas lembranças, foram elaborados os três roteiros do projeto interpretativo elencando, recentemente, 34 edificações que pertencem ao ecletismo, ao estilo *art déco* e ao movimento moderno.

Esses estilos são testemunhos das camadas históricas locais e estão presentes na bibliografia especializada, caracterizando as edificações com valor histórico e detentoras de memória social, assim como valores estéticos relacionados às variações dos estilos, aos materiais e à mão de obra disponíveis. Na sua totalidade, são testemunhos não apenas do desenvolvimento econômico, como ainda representação da sociabilidade que formou a comunidade. A primeira camada, vigente desde o momento da chegada da ferrovia, em 1885, até meados da década de 1930, caracteriza-se por uma arquitetura de feições ecléticas, aliada ao crescimento da importância da cidade (Marchiori; Noal Filho, 2008). Após 1930, podemos observar outra camada, a transformação na cidade com o desenvolvimento do estilo *art déco*, que culminou em um conjunto de diversas edificações e na modernização urbana de espaços públicos na área central. Porém, foi a partir da década de 1950 que os edifícios em altura começaram a surgir e grandes obras comerciais e residenciais modificaram novamente esse cenário; ocorreu então o início do período de verticalização. Santa Maria configurou-se como um centro regional, com ares modernos, devido à sua posição hierárquica e, sobretudo, ao desenvolvimento atrelado às instalações ferroviárias e ao efetivo militar (Geiger, 1963 *apud* Marchiori; Noal Filho, 2008, p. 270). Já apresentava nessa época um número expressivo de construções *art déco* e de caráter modernista, em menor número, configurando um conjunto ainda hoje perceptível. A mescla entre esses dois estilos, muitas vezes percebida na bibliografia local, reforça a existência de exemplares híbridos que pertencem ao “espírito” de modernidade desse período. Desde 1960, determinada por Foletto (2008) de modernismo funcionalista, a disseminação de uso do concreto armado, vinculado à formação de engenheiros pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), fortaleceu a preponderância da simplicidade e das linhas retas, abandonando a mera decoração.

O Roteiro Eclético possui 15 edificações: Palacete Astrogildo de Azevedo (1913); Clube Caixeral Santamariense (1922-1925); Banco Nacional do Comércio (1918); Sociedade União dos Caixeiros Viajantes – SUCV (1926); Residência Mariano da Rocha (1893); Palacete Fortunato Loureiro (1929); Escola de Artes e Ofícios Hugo Taylor (1922); Hotel Glória (1929); Residência Mallo (1925); Residência Valentin



Fernandes (1930); Estação Ferroviária (1899-1910); Vila Belga (1907); Residência Família Medeiros (década de 1920); Casa de Aldorindo Fernandes (1912); e Catedral Metropolitana de Santa Maria (1902-1909) (Figura 3).



Figura 3: Catedral de Santa Maria, Roteiro Eclético. Fonte: Acervo dos autores.

Já o roteiro das edificações *art déco* possui 12 exemplares: Edifício Cauduro (1941); Edifício Mauá (1950); Edifício Francismari (1953); Residência Carmem Bicca (1938) (Figura 4); Edifício Emérta (1950); Edifício Ibirapuitã (década de 1950); Edifício Santa Maria (1967); Edifício Dr. Eduardo de Moraes (década de 1950); Edifício Propriedade de Raimundo Cauduro (1961); Residência Darling Prates (década de 1940); Edifício do jornal *Correio do Povo* (década de 1960); e Edifício Mabi (1957).



Figura 4: Residência Carmem Bicca, Roteiro Art Déco. Fonte: Acervo dos autores.



Inicialmente, o Roteiro Modernista, elaborado a partir da pesquisa de Schlee (2001), apresentava seis edificações: Edifício Taperinha (1959) (Figura 5); Residência Dátero Maciel (1936); Prédio Central dos Correios e Telégrafos (1953); Galeria do Comércio (década de 1950); Edifício Cacism (década de 1970); e Antiga Reitoria da UFSM (1960). Recentemente, no segundo semestre de 2023, o Museu Treze de Maio (1962) foi inserido no percurso a partir de demanda da comunidade, totalizando sete edificações nesse roteiro.



Figura 5: Edifício Taperinha, Roteiro Modernista. Fonte: Acervo dos autores.

Convém ressaltar que esses roteiros foram elaborados em disciplina projetual ministrada pelos professores autores, em 2019, e desde então sofreram adaptações, inclusões e exclusões, até a conformação final de 33 edificações em 2022 (Figura 6) e 34 em 2023. Desde a sua proposição como projeto interpretativo, os roteiros são vistos como uma primeira etapa do projeto que poderá ser acrescida de outras edificações; portanto, trata-se de um projeto aberto às percepções e pesquisas constantes.



Figura 6: Mapa dos roteiros, 33 edificações iniciais. Fonte: Acervo dos autores.

PELOS CAMINHOS DO CENTRO HISTÓRICO

No ano de 2023, iniciou-se uma nova fase para o projeto interpretativo, caracterizado pela execução e instalação de placas de identificação dos bens. Tratava-se de um momento sensível do processo, pela abordagem que deveria ser conduzida com os proprietários dos imóveis. Também era necessário compreender como a comunidade em geral, objetivo final do projeto, as receberia.

O primeiro passo tomado foi a elaboração de um perfil do projeto em uma rede social de uso público (Instagram) (Figura 7), que serviria como repositório das informações a serem transmitidas⁵. Após essa etapa, foram produzidos conteúdos com base na bibliografia e postados no perfil, e elaboraram-se os *QR codes* de cada um dos itens que se pretendia valorar nas placas, possibilitando a confecção e instalação.



Figura 7: Perfil do Instagram do projeto. Fonte: Acervo dos autores.

A tratativa desenvolvida para a fixação das placas de identificação dos imóveis foi pessoal com os proprietários, de conscientização a respeito do valor da ação. Assim, previamente a cada uma das etapas realizadas, efetuaram-se os contatos para a instalação. Em geral, a partir do momento em que havia a tratativa, perceberam-se uma boa recepção do projeto e o aceite para colocação (Figura 8).

5 O perfil no Instagram pode ser acessado no *link* <https://www.instagram.com/mapeandomemoriasufn/>



Figura 8: As placas de identificação dos edifícios e as dinâmicas de instalação na comunidade. Fonte: Acervo dos autores.

Foram realizados cinco eventos de instalação de placas, de junho a dezembro de 2023, o que resultou em dez edificações e mais um conjunto de edificações identificadas. Essas ações foram acompanhadas por falas do grupo para a comunidade presente, referentes à importância da valorização do patrimônio, configurando-se em caminhadas de educação patrimonial denominadas de “Giro Histórico”. O Quadro 1 apresenta as ações realizadas.

Edição	Data	Edificações mapeadas
1	21.6.2023	Edifício do jornal <i>Correio do Povo</i>
2	26.8.2023	Edifício Taperinha, Residência Valentin Fernandes, Residência Darling Prates e conjunto de casas operárias da Vila Belga
3	30.9.2023	Escola de Artes e Ofícios, Residência Mallo, Hotel Glória
4	3.12.2023	Museu Treze de Maio (edificação inserida no Roteiro Modernista)
5	18.12.2023	Edifício da Antiga Reitoria, Palacete Astrogildo de Azevedo

Quadro 1: Ações realizadas do projeto. Fonte: Acervo dos autores.

OUTROS CAMINHOS: MAQUETES EXPOSITIVAS E MAQUETES MEMÓRIA

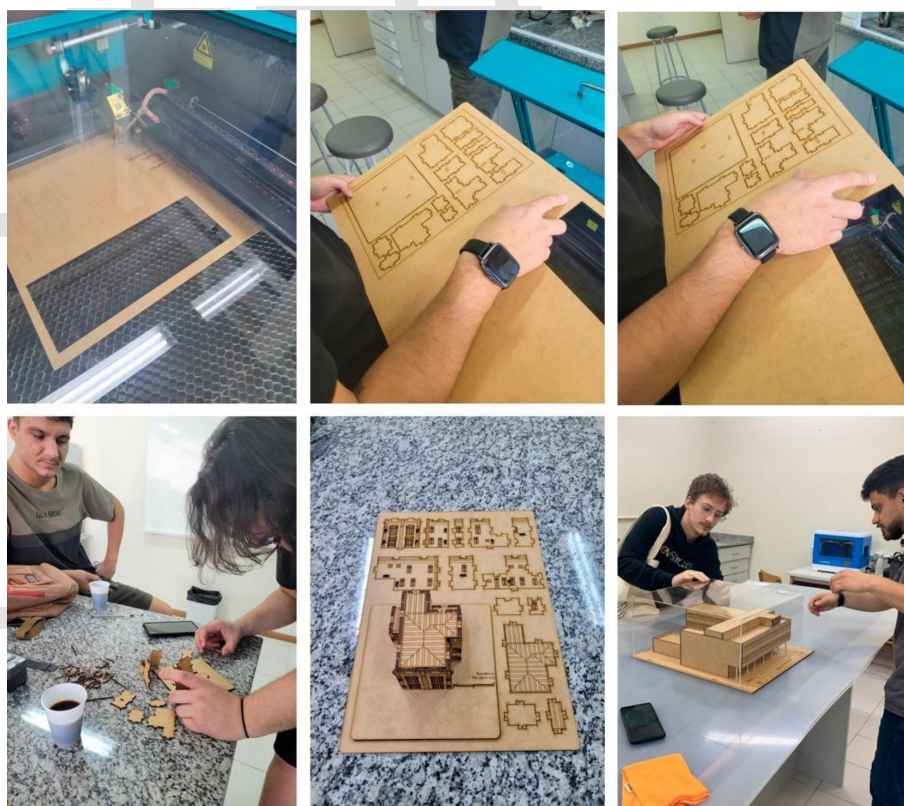
O levantamento gráfico das edificações também viabilizou a elaboração de duas escalas de representação por meio da fabricação digital: as maquetes expositivas e as maquetes memória. Elas foram ideadas para compor um acervo itinerante para mostras e eventos locais relacionados ao patrimônio cultural e à economia



criativa. Desde 2021, as ações em eventos foram fundamentais para consolidar o grupo Mapeando Memórias e dar visibilidade a ele, reforçando o seu papel de coletivo presente na educação patrimonial municipal.

As maquetes expositivas foram elaboradas em uma escala de 1:200 e complementam um conjunto de painéis que bem elucidam as rotas elaboradas do projeto interpretativo. Essa experiência resultou na formação de outro produto menor para complementar a prática da educação patrimonial: as maquetes memória. Esses modelos menores são simplificados e representados em escala 1/500, permitindo sua montagem sem conhecimentos técnicos, por meio de encaixes e fácil manipulação. Trata-se de objetos que passam a compor um acervo pessoal, que remete à memória sobre três momentos importantes da arquitetura local.

Um dos temas que permeiam o ensino da arquitetura e o projeto em questão é a aplicação das ferramentas de fabricação digital para o levantamento, a documentação e a difusão dos patrimônios. Esses recursos contribuem para o estudo de elementos perceptíveis e, conseqüentemente, o entendimento da linguagem arquitetônica do acervo em estudo. O uso das ferramentas digitais permite a construção tridimensional e de modelos com distintas aproximações e escalas para o melhor entendimento das relações compositivas e soluções construtivas de cada época fixada para o estudo (Figura 9).



*Figura 9: As maquetes expositivas e as maquetes memória produzidas com fabricação digital.
Fonte: Acervo dos autores.*



A impressão 3D e o corte a *laser* possibilitam a reprodução de elementos complexos presentes nas arquiteturas que representam, sobretudo, as rotas do ecletismo e do estilo *art déco*. Com isso, a fabricação digital entra como um complemento para a documentação e elaboração de modelos de representação gráfica e digital do acervo arquitetônico que bem representa esse território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho percorrido até o momento pelo Mapeando Memórias é positivo, pois, passo a passo, tem estabelecido relações com a comunidade proprietária dos bens preservados, assim como com o público em geral, carente de memórias na própria cidade. A desproteção foi um dos pontos de partida para as novas ações que buscam criar o sentimento de pertencimento e ampliar o engajamento da sociedade. Afinal, a educação patrimonial estabelecida dessa forma ultrapassa a limitação de leis e decretos para atuar de forma proativa com os atores que vivem a urbe diariamente, interferindo diretamente em suas realidades. As trocas provenientes dessa construção devem atuar então para o desenvolvimento de um projeto mais amplo, em que seja possível vislumbrar a retomada da noção de pertencimento, tão caro para a manutenção e valorização patrimonial. Pretende-se estruturar a função condutora na construção do conhecimento, capaz de permitir um papel ativo dos cidadãos, instigando a capacidade de leitura, interpretação e questionamento dos espaços patrimoniais de memória, podendo ultrapassar o patrimônio e alcançar esferas sociais e políticas.

Contudo, a construção dos três roteiros, por meio do mapeamento do valor histórico das edificações, permitiu a difusão do conjunto de remanescentes, antes mesmo da colocação das placas por meio das caminhadas. Em 2023, com a fase de implantação das placas em conjunto com os “Giros Históricos”, assim como as exposições das maquetes, o grupo obteve destaque e ampliou o seu alcance, sendo reconhecido como um dos programas integrante do Comitê de Identidade e Recursos Culturais do Distrito Criativo Centro-Gare.

Como resultado a Associação do Museu Comunitário Treze de Maio procurou o grupo para a elaboração de ações relacionadas ao Movimento Negro da Santa Maria, que culminou na instalação da placa, em 2023, assim como na proposta da construção de outros roteiros sobre a temática. Recentemente, em 2024, a Casa do Poeta de Santa Maria (Caposm) também buscou auxílio para a elaboração de levantamento cadastral para a instalação da sua sede em edificação pertencente ao período ferroviário. A partir dessa demanda, várias ações extensionistas foram organizadas, e será elaborada uma nova placa.

Portanto, percebe-se que a pauta da salvaguarda dessas edificações ampliou a discussão no contexto social, pois grupos que não estão relacionados com os arquitetos e urbanistas tornaram-se defensores desses remanescentes, e inclusive professores das escolas, de ensinos fundamental e médio, procuram contribuir



em ações de ampliação desses conhecimentos. A extensão universitária iniciou uma aproximação com as escolas em busca da construção de uma metodologia que possibilite o uso dos roteiros para e com as crianças.

Mesmo considerando que o projeto esteja em andamento, tendo cumprido apenas cerca de um terço das fixações de placas e discussões com a comunidade, entende-se que há possibilidade de cumprimento dessas demandas em 2025. Dessa forma, abre-se a possibilidade de avaliação mais ampla do processo, para então compreender os novos rumos que devem ser mapeados. Entende-se que o objeto desse projeto tem a vocação de estreitar essa história, proporcionando a valorização da sua memória, efetiva e afetiva, a partir dos remanescentes arquitetônicos capazes assim de impactar futuras gerações e de consolidar a formação de um cidadão consciente e participativo.

REFERÊNCIAS

FITCH, J. M. *Preservação do patrimônio arquitetônico*. São Paulo: FAUUSP, 1981.

FITCH, J. M. *Historic preservation: curatorial management of the built world*. 2. ed. Charlottesville, London: McGraw-Hill-Inc., 1992.

FLÔRES, A.; QUERUZ, F.; FALCÃO, A.; FLORES, G. A inclusão do patrimônio moderno na inventariação de bens edificados com interesse patrimonial. *In: VI SEMINÁRIO DOCOMOMO SUL*, 6., 2019, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre: Marcavisual, 2019.

FOLETTTO, V. (org.). *Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria*. Santa Maria: Pallotti, 2008.

IPLAN. Mapas do município de Santa Maria. Disponível em: <http://iplan.santamaria.rs.gov.br/mapas.php>. Acesso em: 20 set. 2024.

LEFEBVRE, H. *The production of space*. Translated Donald Nicholson-Smith. Maiden: Blackwell, 1991.

LYNCH, K. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1960.

MARCHIORI, J. N.; NOAL FILHO, V. A. (org.). *Santa Maria: relatos e impressões de viagem*. 2. ed. Santa Maria: Editora UFSM, 2008.

MURTA, S. M.; ALBANO, C. *Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar*. Belo Horizonte: Editora UFMG, Território Brasilis, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. Nosso território. 2022. Disponível em: <http://www.districtocentrogare.com.br/index.php/pt/districto/dados>. Acesso em: 21 set. 2024.



SCHLEE, A. R. Obras fundamentais da arquitetura moderna em Santa Maria. *In:* V ENCONTRO DE TEORIA E HISTÓRIA DA ARQUITETURA DO RIO GRANDE DO SUL, 5., 2000, Porto Alegre. Porto Alegre: Faculdade de Arquitetura das Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis, 2001.

SERANTES PAZOS, A. *A interpretacion do patrimonio. Bases e recursos*. 2010. *In:* *Manual para gestión de áreas protegidas*. Disponível em: https://araceliserrantes.com/Araceli_Serantes/publicacions_EA_files/12.boli.pdf. Acesso em: 8 mar. 2024.



Mapping Memories: The interpretative plan as a preservation tool

Mapeando Memórias: o projeto interpretativo como ferramenta de preservação

Mapeando Memórias: el proyecto interpretativo como herramienta de preservación

Anelis Rolão Flôres, Ph.D. in Architecture, at Universidade Franciscana (UFN). E-mail: anelis@ufn.edu.br
 <https://orcid.org/0000-0003-1918-4084>

Clarissa de Oliveira Pereira, Ph.D. in Architectural Projects, at Universidade Franciscana (UFN). E-mail: clarissapereira@ufn.edu.br  <https://orcid.org/0000-0003-2347-827X>

Francisco Queruz, Master in engineering, at Universidade Franciscana (UFN). E-mail: francisco@ufn.edu.br  <https://orcid.org/0009-0004-3978-6888>

To cite this paper: FLÔRES, A. R.; PEREIRA, C. de O.; QUERUZ, F. Mapping Memories: The interpretative plan as a preservation tool. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 166-184, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p166-184

Submitted: 2024-03-24

Accepted: 2024-12-12



Abstract

The city of Santa Maria, located in the interior of Rio Grande do Sul, Brazil, emerged in the late 18th century and preserves a significant collection of built heritage. However, these structures became increasingly threatened after changes to municipal legislation in 2018. In response to this situation, compounded by the local population's lack of recognition of the value of the urban core's assets, an extension group was formed at the Franciscan University to promote heritage education. This effort led to the creation of an interpretive project aimed at encouraging engagement with the city and fostering its preservation. This article presents a case study of this Extension Group, named *Mapping Memories*, detailing the development of the interpretive project, its implementation, and the complementary tools used. The structure of the text begins with a literature review on interpretive projects, followed by an examination of the reasons behind the project's creation. It then describes the project's implementation and the additional methods employed to express and promote heritage within the community. Although still ongoing, the project's results indicate a commitment from some property owners and a growing recognition of the city's historic buildings among the general public, including children, who are beginning to appreciate their role in narrating the city's history.

Keywords: Heritage; Heritage Education; Academic Project; Santa Maria Historic District

Resumo

A cidade de Santa Maria, no interior do Rio Grande do Sul, surgiu no final do século XVIII e guarda um importante conjunto de remanescentes edificados que passaram a ser ameaçados pela alteração da legislação municipal em 2018. A partir dessa situação, aliada a falta de reconhecimento pela população do valor dos bens do núcleo urbano, foi montado um grupo extensionista na Universidade Franciscana para atuar na educação patrimonial, o que resultou em um projeto interpretativo para estimular a vivência da cidade aliada à sua preservação. Este artigo se propõe a mostrar o estudo de caso único deste Grupo de Extensão, nomeado Mapeando Memórias, na construção do projeto interpretativo, sua implantação e também de ferramentas complementares usados. Na estrutura do texto que segue estabelece-se uma revisão bibliográfica sobre a temática dos projetos interpretativos, seguido pelas razões que amparam o surgimento do projeto, para então mostrar os relatos de implantação do mesmo, além dos outros meios de expressão e divulgação patrimonial para a comunidade. Os resultados, mesmo com o projeto em andamento, indicam comprometimento de parte dos detentores dos bens, além do reconhecimento pela comunidade leiga e infantil dos edifícios que ajudam a contar a história da cidade.

Palavras-chave: Patrimônio; Educação patrimonial; Extensão; Centro Histórico de Santa Maria.



Resumen

La ciudad de Santa Maria, en el interior de Rio Grande do Sul, surgió a fines del siglo XVIII y conserva un importante conjunto de remanentes edificados que comenzaron a estar amenazados por la modificación de la legislación municipal en 2018. A partir de esta situación, unida a la falta de reconocimiento por parte de la población del valor de los bienes del núcleo urbano, se formó un grupo de extensión en la Universidad Franciscana para trabajar en la educación patrimonial, lo que resultó en un proyecto interpretativo para estimular la vivencia de la ciudad vinculada a su preservación. Este artículo tiene como objetivo mostrar el estudio de caso único de este Grupo de Extensión, denominado Mapeando Memórias, en la construcción del proyecto interpretativo, su implementación y también las herramientas complementarias utilizadas. En la estructura del texto que sigue, se presenta una revisión bibliográfica sobre la temática de los proyectos interpretativos, seguida de las razones que respaldan el surgimiento del proyecto, para luego mostrar los relatos de su implementación, así como otros medios de expresión y divulgación patrimonial para la comunidad. Los resultados, aunque el proyecto esté en marcha, indican el compromiso de parte de los propietarios de los bienes, además del reconocimiento por parte de la comunidad en general y de los niños de los edificios que ayudan a contar la historia de la ciudad.

Palabras clave: Patrimonio; Educación patrimonial; Extensión; Centro Histórico de Santa Maria.

INTRODUCTION

Santa Maria is a city located in the central region of Rio Grande do Sul, Brazil. Its origins, which date back to the 18th century, have resulted in layers of historical development overlapping over time, creating an urban center with significant examples of heritage. These structures are important not only for understanding the city's own history but also for comprehending the broader patterns of settlement in the state. In 2018, changes to the local Master Plan left many untitled properties unprotected due to their location within the urban area. This posed a potential threat of significant losses to the city's memory and landscape. In response, a coalition of civil society, educational institutions, and the Public Prosecutor's Office urged the municipal government to issue emergency decrees protecting several properties through official heritage listing. This movement also highlighted the need to raise public awareness about the importance of cultural preservation. Recognizing this urgent demand, the Universidade Franciscana, through its Architecture and Urbanism, Design, and Journalism programs, formed an extension group named *Mapping Memories*. This group initiated heritage education efforts and developed an Interpretive Project¹ focused on the city's central area (Flôres; Falcão; Queruz; Flores, 2019).

¹ Heritage interpretation occurs through tourist guides, illustrated maps, visiting itineraries, pamphlets, brochures, postcards, plaques, totems, interactive panels, miniatures, holograms, among many others (Murta; Albano, 2002).



This article aims to present the stages involved in developing the interpretive project for the Historic Center of Santa Maria as a tool for heritage education. It also seeks to recount the trajectory of the academic extension activities carried out by the *Mapping Memories* group and their outcomes. This work is characterized as a single-case report, employing a qualitative approach. Additionally, it incorporates a portion of the bibliographic review that underpins projects of this nature, thus classifying it as exploratory. Beyond the general intent of the text, the need to detail the procedures undertaken by the extension group was recognized. These procedures are later discussed in the sections “Through the Paths of the Historic Center” and “Other Paths: Exhibit Models and Memory Models,” along with the results.

The importance of recognizing the history embedded in historic buildings and urban fabrics has long been a topic of discussion. In this regard, the perspective presented by Fitch (1981, 1992) remains relevant, as it identifies the city as a “generator of culture,” a receptacle for global expressions over the past centuries. This view aligns with theoretical insights proposed by Lefebvre (1991). The concept of central urban areas as “open-air museums” (Fitch, 1981) also contributes to the discussion developed here. It not only highlights the architectural assets that have been mapped but also acknowledges the latent historical significance of the urban layout that witnessed the genesis of the city's core.

Heritage interpretation plays a significant role in understanding historic centers, as it serves as a process that adds value to the experiences of residents and visitors. This is achieved through information and representations that emphasize the history, cultural significance, and environmental characteristics of a place (Murta; Albano, 2002). Such projects enable the public to interact autonomously with cultural assets as interpreters, adhering to the principle that “through interpretation, understanding; through understanding, appreciation; and through appreciation, protection” (Tilden, 1957, apud Murta; Albano, 2002, p. 14).

INTERPRETING HERITAGE

Heritage interpretation involves conveying messages about how society, the economy, architecture, customs, and cultural characteristics were in the past. It aims to foster an understanding of these values within society by translating their meaning for visitors, encouraging preservation, and, consequently, dissemination. The term was defined in *Interpreting Our Heritage* by Freeman Tilden, first published in 1957. Initially associated with the environmental interpretation of parks, it was later applied to architectural and urban heritage in various projects (Murta; Albano, 2002).



Interpretation is an educational activity that seeks to reveal meanings and relationships through the use of original objects, firsthand experiences, and illustrative media, rather than simply presenting factual information (Tilden, 1957, apud Murta; Albano, 2002, p. 14).

This process enhances the visitor's experience by providing information and representations that highlight the historical significance and cultural and environmental characteristics of a site. It establishes effective communication with visitors while maintaining connections with tourism, heritage preservation, and the cultural development of local communities.

Community participation during the development, implementation, and management of such projects becomes a key principle. The recognition built with the involvement of all stakeholders allows the population to fully benefit from the results. Engagement with the initiative is directly linked to the project's success and can become an ally in the sustainable development of the area (Murta; Albano, 2002).

Heritage interpretation also fosters a closer connection with visitors, facilitating the transmission of information and promoting a sense of agency. Visitors are transformed from passive recipients into active interpreters. A well-designed project motivates visitors to understand the importance of safeguarding heritage and engaging with the proposed practices (Serantes Pazos, 2010).

Another important aspect to consider is that the practice of interpretation requires an understanding of the history of the place and should be grounded in local experiences rather than solely relying on specialized knowledge. Goodey and Murta emphasize:

The people with the most deeply rooted and rich knowledge about a place are those who grew up there or those who have established themselves there. [...] Conversely, there is often specialized knowledge about the place as well, [...] but this typically lacks the daily lived experience that ensures any interpretation comes to life, rather than merely resting coldly on a page or a panel (Goodey; Murta apud Murta; Albano, 2002, p. 47).

Consequently, interpretive planning must align with the needs of the communities. Beyond fostering connections, it is essential that this integration supports the project's success and continuity. In the case of cultural heritage, such integration fosters a sense of appreciation and a commitment to passing on its values and stories to future generations, thereby enhancing understanding of the attractions and significance that the place holds.



INTERPRETIVE PROJECT

The *Mapping Memories Interpretive Project* is a historical and cultural recognition initiative developed by the extension group of the same name, created at the Universidade Franciscana. It emerged in response to a recognized need for the acknowledgment and appreciation of built heritage. In 2018, legislative changes led to the prior deprotection of the city with the largest concentration of historical assets. Additionally, the limited availability of heritage education tools, often “invisible” to the population, became key motivators for the project’s development.

In 2005, Municipal Supplementary Laws No. 32, 33, and 34/2005 established the Urban and Environmental Development Master Plan of Santa Maria (PDDUA), which came into effect in 2006. This plan created a specific zone for the historic center, known as Zone 2, and required that any modifications to buildings with potential heritage value be approved by a municipal agency called the *City Office* (*Escritório da Cidade*), as well as the Municipal Heritage Council (COMPHIC). Heritage protection was ensured through the evaluation of these bodies, which assessed the value of already constructed properties, even without prior formal protection.

In 2018, the city witnessed the deprotection of this historic zone with the approval of Supplementary Law No. 118, the new Territorial Development Master Plan for the Municipality of Santa Maria. This law, heavily influenced by pressure from real estate market sectors, streamlined processes and increased construction indices. At the time, only 27 buildings were listed or in the process of being protected (Figure 1), of which 9 were outside Zone 2. This meant that few structures in this urban sector were recognized and safeguarded from demolition. In response, the Public Prosecutor’s Office, the Santa Maria Planning Institute (IPLAN, the new name for the *City Office*), and COMPHIC urgently approved Municipal Executive Decree No. 84/2018. This decree allowed for the provisional listing of 135 historically significant buildings at imminent risk of loss. To date, these processes are ongoing but have resulted in the provisional or definitive protection of 120 buildings or complexes.



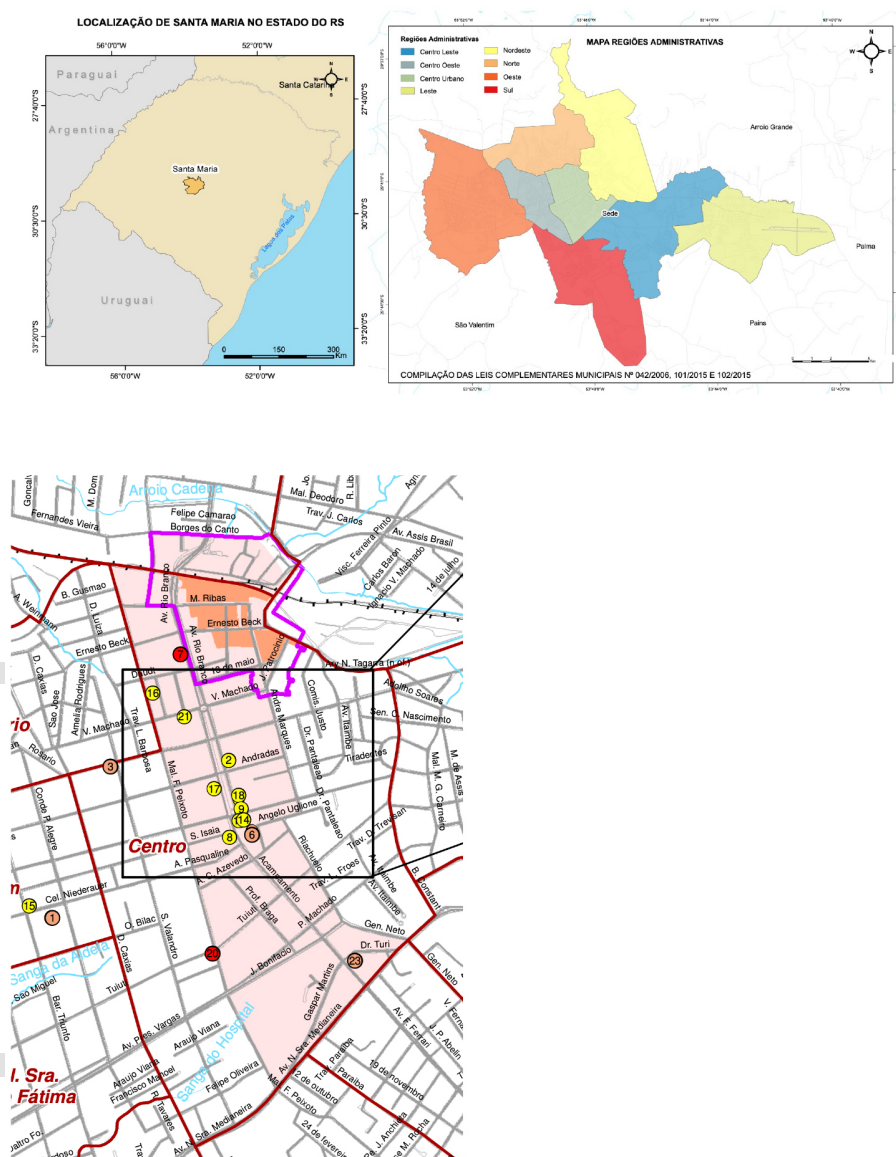


Figure 1 – At the top left, the location of Santa Maria within the state of Rio Grande do Sul is shown. On the right, the administrative regions are depicted, with the Urban Center highlighted in green. Below, an excerpt from Annex 11 illustrates the boundaries of the Urban Center (red line), the former Zone 2 (pink background), numbered listed properties (yellow for recognized heritage, orange for listed properties, and red for provisional listings up to 2018), the Railway Area (fuchsia line), and Vila Belga (orange background). Source: Adapted from the Land Use and Occupation Law – LCC 118/2018. Source: IPLAN, 2024.

In this context, an extension group was created that initially organized guided walks through the unprotected area, leading to the development of itineraries focused on buildings of heritage interest. The recognition of the collection, which effectively represents three key periods of local architectural history, enhances the legibility and imaginability of Santa Maria's Historic Center. This approach highlights original compositional patterns and promotes local interpretation.

By emphasizing the physical environment as an independent variable, this study seeks to identify physical qualities related to the attributes of identity and the structure of mental imagery. This leads to the definition of what we may call imaginability: the quality of a physical object that gives it a high likelihood of evoking a strong image in a given observer (Lynch, 1960, pp. 19-20).

The methodology applied in this project was based on Tilden's (1957) method as proposed by Murta and Albano (2002). According to the authors, the interpretive project consists of three stages: (1) inventory and recording of resources, themes, and markets; (2) design and implementation of the interpretation; and (3) management and promotion (Murta & Albano, 2002, p. 20).

According to the methodology employed, the first stage involves surveying cultural, environmental, technical, and financial resources, engaging various sectors of public administration and the community. Additionally, an inventory and mapping of themes and significant elements must be created, highlighting the unique character of the place and forming the basis for an effective interpretive concept. Similarly, the target audience and specific markets must be clearly defined, as the interpretive project is influenced by the number, characteristics, distribution, and needs of visitors, whether they are in person or virtual (Murta & Albano, 2002). Thus, a survey and mapping of the buildings were conducted, identifying three predominant architectural styles in Santa Maria's central area. The proposed itineraries featured examples of Eclecticism, Art Deco, and Modern Movement architecture, organized sequentially for visitation. With this information in hand, an initial contact was made with the public administration to present the project and assess its feasibility, though without detailed definitions at this stage.

In the second stage, according to Murta and Albano (2002), appropriate means and techniques for interpretation must be chosen based on the object of interest. This requires a thorough understanding of both the object being interpreted and the target audience. Therefore, the most suitable interpretive technique was determined based on the study of the target audience and the object. It was decided to use design-based interpretation in a static medium as the method of representation. Consequently, the project began with the development of an informational totem and hydraulic floor tiles. These elements were designed to present and guide the *Mapping Memories* itinerary and its three routes in the central area. Initial contacts with suppliers and budget estimates were also conducted.

Finally, a meeting was held with the municipal government to establish a collaboration for the development and implementation of the project. Following this meeting, the initially proposed hydraulic tiles, which were to be embedded in sidewalks in front of the heritage sites, were replaced with plaques featuring QR codes to be installed on the façades of the buildings. This marked the beginning of a new phase of prototyping. With support from the Municipal Secretariat for Economic



Development and Tourism, thirty-three plaques were produced, and their installation began in 2023. The process is ongoing, with completion expected by 2025.

The promotion highlighted by the authors (Murta; Albano, 2002) in the third stage began with the installation of the plaques, which always includes engagement with property owners and the community. Activities such as lectures, the launch of a documentary, exhibitions, and guided walks were conducted with participation from the academic community, municipal committees, urban collectives, associations, and schools. The group also takes part in the initiatives of the Franciscan University within the framework of UNESCO's UniTwin International Network City that Educates and Transforms² and is involved in the integrated committees of the municipal government within the Creative District Centro-Gare³ (Figure 2).

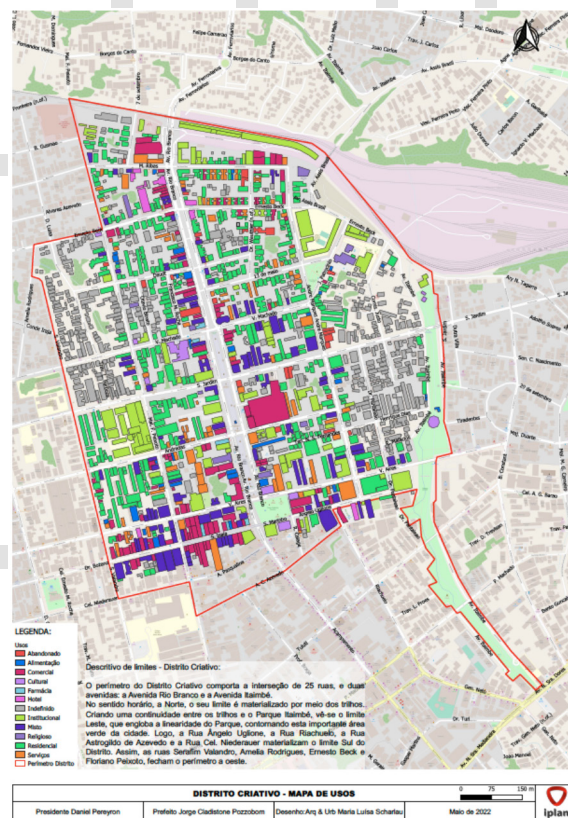


Figure 2 – Creative District Centro-Gare, located in the Urban Center, which houses most listed properties. Source: PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA, 2022.

The methodology employed serves as an effective tool for heritage education amidst challenges, particularly the pressures of real estate speculation on these remaining buildings. Originally developed for use in natural parks with a focus

² The UniTwin Network is part of the International Cooperation Program International Network City that Educates and Transforms (RICET). It is led by the Instituto Superior de Educação e Ciências de Lisboa (ISEC - Lisbon) and comprises 12 higher education institutions from Portugal, Brazil, and Guinea-Bissau. Among its founding members is the Franciscan University (UFN).

³ The Distrito Criativo Centro-Gare is a public policy initiative for urban development that recognizes the Mapping Memories project. PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. Nosso território. 2022. Available at: <http://www.districtocentrogare.com.br/index.php/pt/distrito/dados>. Accessed: September 21, 2024.

on environmental heritage, this methodology has proven to be essential for safeguarding architectural heritage.

THE THREE ROUTES

To tell the story of the city, it is necessary to go beyond formal studies and bring to light memories, people, and experiences. These memories are expressed in the historic buildings and the lives of those who have lived and continue to live there. As a way to preserve these recollections, the interpretive project developed three routes featuring 34 buildings representative of Eclecticism, Art Déco, and the Modern Movement.

These styles serve as testimonies to the city's historical layers and are well-documented in specialized literature. They characterize buildings with historical value and social memory, as well as aesthetic values tied to stylistic variations, materials, and available craftsmanship. Collectively, they bear witness not only to the city's economic development but also to the sociability that shaped its community. The first layer, spanning from the arrival of the railroad in 1885 to the mid-1930s, is characterized by architecture with eclectic features, reflecting the city's growing importance (Marchiori; Noal Filho, 1997). After 1930, a transformation occurred, with the emergence of Art Deco, which led to a collection of buildings and the urban modernization of public spaces in the city center. However, it was from the 1950s onward that taller buildings began to appear, and significant commercial and residential projects further transformed the landscape, marking the start of verticalization. Santa Maria established itself as a regional hub with modern aspirations, driven by its strategic position, the presence of railway infrastructure, and a military contingent (Geiger *apud* Marchiori; Noal Filho, 1997, p. 270). By this time, the city already boasted a considerable number of Art Deco structures and, to a lesser extent, Modernist ones, forming an ensemble still recognizable today. The blending of these two styles, often noted in local literature, highlights the existence of hybrid examples that embody the "spirit" of modernity of this era. From the 1960s onward, defined by Foletto (2008) as functionalist modernism, the widespread use of reinforced concrete—linked to the training of engineers at UFSM—reinforced the dominance of simplicity and straight lines, abandoning purely decorative elements.

The Eclectic Route features 15 buildings, namely: Palacete Astrogildo de Azevedo (1913); Caixeral Santamariense Club (1922-1925); Nacional bank of commerce (1918); Sociedade União dos Caixeiros Viajantes - SUCV (1926); Mariano da Rocha Residence (1893); Palacete Fortunato Loureiro (1929); School of Artes e Ofícios Hugo Taylor (1922); Hotel Glória (1929); Mallo Residence (1925); Valentin Fernandes Residence (1930); Train station (1899-1910); Set of workers' houses in the Belgian Village (1907); Família Medeiros Residence (1920s), Aldorindo Fernandes Residence (1912); and Cathedral of Santa Maria (1902-1939) (Figure 3).





Figure 3 – Cathedral of Santa Maria, part of the Eclectic Route. Source: authors' collection, 2021.

The Art Deco route includes 12 buildings, namely: Edifício Cauduro (1941); Edifício Mauá (1950); Edifício Francismari (1953); Carmem Bicca Residence (1938) (Figure 4); Edifício Emérta (1950); Edifício Ibirapuitã (1950s); Edifício Santa Maria (1967); Edifício Dr. Eduardo de Moraes (1950s); Edifício Propriedade de Raimundo Cauduro (1961); Darling Prates Residence (1940s); Edifício do Correio do Povo (1960s); and Edifício Mabi (1957).



Figure 4 – Carmem Bicca Residence, part of the Art Deco Route. Source: authors' collection, 2021.

Initially, the Modernist Route, based on the research by Schlee (2001), featured six buildings: Edifício Taperinha (1959) (Figure 5); Residência Dátero Maciel (1936); Prédio Central dos Correios e Telégrafos (1953); Galeria do Comércio (década de 1950); Edifício Cacism (1970s); and Antiga Reitoria da UFSM (1960). Recently, in



the second half of 2023, the the Treze de Maio Museum (1962) was added to the route in response to community demand, bringing the total to seven buildings in this itinerary.



Figure 5 – Edifício Taperinha, part of the Modernist Route. Source: authors' collection, 2021.

It is worth noting that these routes were initially developed as part of a design course taught by the authors in 2019. Since then, they have undergone adaptations, including additions and exclusions, culminating in the final selection of 33 buildings in 2022 (Figure 6) and 34 buildings in 2023. From its inception as an interpretive project, the routes have been considered a foundational phase, open to the inclusion of additional buildings. As such, it remains an evolving project, continuously shaped by new insights and ongoing research.



Figure 6 – Map of the routes, featuring the initial 33 buildings. Source: authors' collection, 2022.

THROUGH THE PATHS OF THE HISTORIC CENTER

In 2023, the interpretive project entered a new phase marked by the execution and installation of identification plaques for heritage properties. This was a delicate stage, as it required careful engagement with property owners and an understanding of how the broader community—the ultimate audience of the project—would respond to the initiative.

The first step was to create a project profile on Instagram (Figure 7), designed to serve as a repository for the information intended to be shared.⁴ Content based on bibliographic research was then developed and posted on the profile. QR codes were then created for each item intended to be highlighted on the plaques, enabling their production and installation.



Figure 7 – Instagram profile of the project. Source: authors' collection, 2024.

The approach developed for installing the identification plaques involved direct engagement with property owners, focusing on raising awareness about the value of the initiative. Prior to each step, contact was made to coordinate the installation. In general, once discussions took place, the project was well-received, and owners were agreeable to the placement of the plaques (Figure 8).

4 The Instagram profile can be accessed at <https://www.instagram.com/mapeandomemoriasufn/>.





Figure 8 – Identification plaques for the buildings and the installation dynamics involving the community. Source: authors’ collection, 2023.

Five plaque installation events were held between June and December 2023, resulting in the identification of 10 buildings and 1 building complex. These actions were accompanied by presentations from the group to the attending community, emphasizing the importance of valuing heritage. These events were structured as heritage education walks called “Historic Tour.” Table 1 provides an overview of the actions performed.

Edition	Date (mm/dd/yy)	Mapped buildings
1	06/21/23	Edifício Jornal Correio do Povo
2	08/26/23	Edifício Taperinha, Valentin Fernandes Residence, Darling Prates Residence, and Set of workers' houses in the Belgian Village
3	09/30/23	School of Artes e Ofícios, Mallo Residence, and Hotel Glória
4	12/03/23	Treze de Maio Museum (added to the Modernist route)
5	12/18/23	Edifício da Antiga Reitoria, Palacete Astrogildo de Azevedo

Table 1 - Actions carried out as part of the project. Source: authors’ collection, 2024.



OTHER PATHS: EXHIBITION MODELS AND MEMORY MODELS

The graphic survey of the buildings also enabled the creation of two scales of representation through digital fabrication: exhibition models and memory models. These were designed to form a traveling collection for exhibitions and local events related to cultural heritage and the creative economy. Since 2021, participation in these events has been instrumental in consolidating and increasing the visibility of the *Mapping Memories* group, reinforcing its role as an active collective in municipal heritage education.

The exhibition models were created at a 1:200 scale and complement a series of panels that effectively illustrate the interpretive routes developed by the project. This experience led to the creation of another product to enhance heritage education practices: memory models. These smaller, simplified models are represented at a 1:500 scale, designed for easy assembly without technical expertise, using interlocking pieces for simple handling. They serve as personal items that evoke memories of three significant moments in local architectural history.

One of the central themes in teaching architecture and in this project is the application of digital fabrication tools for the surveying, documentation, and dissemination of heritage. These resources contribute to the study of perceptible elements and, consequently, to the understanding of the architectural language of the analyzed collection. Digital tools allow for the construction of three-dimensional models and representations at varying scales to better understand the compositional relationships and construction solutions of each studied period (Figure 9).



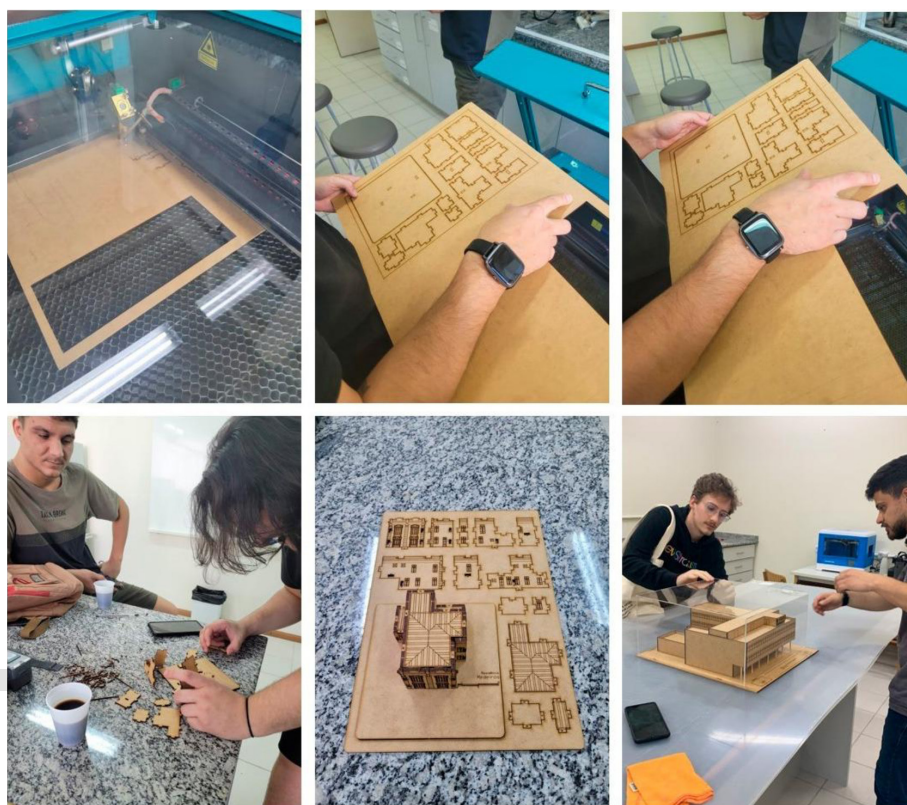


Figure 9 – Exhibition models and memory models produced using digital fabrication. Source: authors' collection, 2023.

3D printing and laser cutting enable the reproduction of complex elements present in the architectural styles they represent, particularly those on the Eclecticism and Art Deco routes. In this way, digital fabrication serves as a valuable tool for documenting and creating graphic and digital representation models of the architectural collection that characterizes this territory.

FINAL CONSIDERATIONS

The progress made by *Mapping Memories* so far has been positive, as it has steadily established connections with the community of property owners and the general public, who often lack a connection to their city's history. The initial lack of protection served as a starting point for new initiatives aimed at fostering a sense of belonging and increasing societal engagement. Heritage education, structured in this way, goes beyond the constraints of laws and decrees, working proactively with the individuals who experience the urban space daily, directly impacting their realities. The exchanges resulting from this process should contribute to the development of a broader project capable of reigniting the sense of belonging, which is essential for the preservation and appreciation of heritage. The goal is to guide knowledge-building efforts that enable citizens to play an active role, fostering their ability to read, interpret, and question heritage spaces. This

approach can transcend the boundaries of heritage preservation, reaching into social and political spheres.

The development of the three routes, based on the mapping of the historical value of the buildings, facilitated the dissemination of this architectural heritage even before the installation of plaques, through the guided walks. In 2023, with the implementation of plaques alongside the “Historic Tours” and the exhibition of models, the group gained prominence and expanded its reach. It has since been recognized as a key program within the Identity and Cultural Resources Committee of the Creative District Centro-Gare.

As a result, the Treze de Maio Museum Association approached the group to develop initiatives related to the Black Movement in Santa Maria, which led to the installation of a plaque in 2023, as well as the proposal for creating additional routes on this theme. Recently, in 2024, the Casa do Poeta de Santa Maria (CAPOSM) also sought assistance for preparing a cadastral survey to establish its headquarters in a building from the railway era. In response to this request, a series of extension activities were organized, and a new plaque will be developed.

Thus, it becomes evident that the agenda of safeguarding these buildings has expanded the social discussion. Groups not directly linked to architects and urban planners have become advocates for these remnants, including schoolteachers from primary and secondary education levels, who seek to contribute to initiatives that broaden this knowledge. University extension programs have begun engaging with schools to develop a methodology that enables the use of the routes both for and with children.

Even though the project is still ongoing—having completed only about one-third of the plaque installations and community discussions—it is anticipated that these goals can be met by 2025. This opens the possibility for a broader evaluation of the process to better understand the new directions to be charted. The project’s core objective is seen as fostering a closer connection to this history, promoting the appreciation of its memory—both effective and affective—through architectural remnants. These efforts aim to impact future generations, helping to consolidate the development of conscious and engaged citizens.

REFERENCES

- BURGOS, A. D.; SERANTES PAZOS, A. *Interpretação do patrimônio, turismo e gestão de áreas protegidas: algumas aproximações*. 2013. Disponível em: https://araceliserantes.com/Araceli_Serantes/Artigos_Educacion_Ambiental_files/turismo%26sociedade.pdf. Acesso em: 10 mar. 2024.
- FLÔRES, A.; QUERUZ, F.; FALCÃO, A.; FLORES, G. A inclusão do patrimônio moderno na inventariação de bens edificados com interesse patrimonial. *In: VI SEMINÁRIO DO COMOMO SUL*, 6., 2019, Porto Alegre. *Anais [...]*, Porto Alegre: Marcavisual, 2019.



FITCH, J. M. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico*. São Paulo: FAU-USP, 1981.

FITCH, J. M. *Historic preservation: curatorial management of the built world*. 2. ed. Charlottesville, USA / Londres, UK: McGrall-Hill Inc, 1992.

FOLETTTO, V. (org.). *Apontamentos sobre a história da arquitetura de Santa Maria*. Santa Maria: Pallotti, 2008.

IPLAN. Mapas do Município de Santa Maria. Disponível em: <http://iplan.santamaria.rs.gov.br/mapas.php>. Acesso em: 20 set. 2024.

LEFEBVRE, H. *The production of space*. Tradução Donald Nicholson-Smith. Maiden, USA: Blackwell Publishing, 1991.

LYNCH, K A *imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 1960.

MARCHIORI, J. N., NOAL FILHO, V. A. (orgs). *Santa Maria: relatos e impressões de viagem*. 2. ed. Santa Maria: Ed. UFSM, 2008.

MURTA, S. M.; ALBANO, C. *Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, Território Brasília, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTA MARIA. Nosso território. 2022. Disponível em: <http://www.districtocentrogare.com.br/index.php/pt/districto/dados>. Acesso em: 21 set. 2024.

SCHLEE, A. R. Obras fundamentais da Arquitetura Moderna em Santa Maria. In: V Encontro de Teoria e História da Arquitetura do Rio Grande do Sul. 2000, Faculdade de Arquitetura das Faculdades Integradas do Instituto Ritter dos Reis. *Cadernos de Arquitetura Ritter dos Reis*, 2001.

SERANTES PAZOS, A. A Interpretacion do Património. Bases e recursos. In: *Manual para gestão de áreas protegidas*. 2010. Disponível em: https://araceliseraentes.com/Araceli_Serantes/publicacions_EA_files/12.boli.pdf. Acesso em: 8 mar. 2024.



As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara

The mobile practices and the public space in the surroundings of Jardim Helena-Vila Mara Station

Las prácticas sociales de la movilidad y el espacio público en torno a la Estación Jardim Helena-Vila Mara

Rodrigo Morganti Neres, doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

E-mail: rodrigo.morganti@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0002-8043-0515>

Para citar este artigo: NERES, R. M. As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 185-203, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p185-203

Submissão: 2024-03-31

Aceite: 2024-09-28

Resumo

Este artigo analisa a Estação Jardim Helena-Vila Mara, localizada na zona leste do município de São Paulo, com base na sua condição de centro do bairro e tem por objetivo investigar como esse lugar se constitui a partir do uso cotidiano dos espaços públicos do seu entorno, sobretudo pelos passageiros do transporte sobre trilhos. Este trabalho visa contribuir para os estudos das estações ferroviárias ao abordá-las como um local



público dinâmico que, em relação com a cidade, recebe as práticas sociais das pessoas em movimento. Com isso, este artigo incorpora, nas análises das estações ferroviárias, a experiência dos passageiros em seus deslocamentos habituais, valorizando a mobilidade como uma faceta indispensável da vida urbana contemporânea.

Palavras-chave: Práticas sociais da mobilidade; Espaços públicos; Estação Jardim Helena-Vila Mara.

Abstract

This article analyzes Jardim Helena-Vila Mara Station, located in the east of the city of São Paulo, based on its condition as the center of the neighborhood. It aims to investigate how this place is constituted based on the daily use of the public spaces in its surroundings, especially by rail transport passengers. This work contributes to the study of railway stations by approaching them as a dynamic public place that, in relation to the city, receives the mobile practices. Therefore, this article includes in the analysis of railway stations the experience of commuters, valuing mobilities as an indispensable dimension of contemporary urban life.

Keywords: Mobile practices; Public spaces; Jardim Helena-Vila Mara Station.

Resumen

Este artículo analiza la Estación Jardim Helena-Vila Mara, ubicada en la zona este de la ciudad de São Paulo, a partir de su condición de centro del barrio y tiene como objetivo investigar cómo se constituye este lugar a partir del uso cotidiano de los espacios públicos en su entorno, especialmente por parte de los pasajeros del transporte ferroviario. Este trabajo contribuye al estudio de las estaciones de ferrocarril abordándolas como un lugar público dinámico que, en relación con la ciudad, recibe las prácticas sociales de las personas en movimiento. Por lo tanto, este artículo incluye en el análisis de las estaciones ferroviarias la experiencia de los pasajeros en sus desplazamientos habituales, valorando la movilidad como una dimensión indispensable de la vida urbana contemporánea.

Palabras clave: Prácticas sociales de movilidad; Espacios públicos; Estación Jardim Helena-Vila Mara.

INTRODUÇÃO

Os deslocamentos urbanos ocorrem por meio de uma sucessão de fatos corriqueiros, habituais, regulares, repetitivos e até banais. Observar a experiência dos passageiros nessas situações com o devido rigor valoriza a dimensão da circulação como algo intrínseco da vida urbana contemporânea e permite ampliar as repercussões da mobilidade nas relações sociais.



Considerar as pessoas em movimento pelos espaços das infraestruturas de transporte como as estações ferroviárias possibilita abordar como as pessoas se comportam nos espaços, quais relações sociais estabelecem entre si quando estão em movimento e quais as formas de vivenciar o tempo e o espaço durante o ato de se deslocar.

Nesse sentido, as estações ferroviárias são locais públicos do cotidiano em que a mobilidade acontece como faceta fundamental da vida urbana e das relações sociais¹. O foco no uso dos espaços das estações ferroviárias pelas pessoas abre uma possibilidade de estudo entre as múltiplas dimensões da relação entre infraestrutura de transporte e cidade – no caso deste artigo, a relação entre estação ferroviária e o espaço público do entorno.

Essa relação é intrínseca às estações ferroviárias, pois, como elementos que participam ativamente da dinâmica de transporte, são pontos de acesso ao sistema de trens urbanos e locais de transferência entre os modos de transporte. As estações atuam também na dinâmica urbana, visto que se qualificam como locais específicos da cidade que, em estreita relação com os espaços públicos ao seu redor, fomentam usos diversos e atraem uma quantidade considerável de pessoas.

Sob essa perspectiva, este artigo analisa a Estação Jardim Helena-Vila Mara, localizada no Itaim Paulista, extremo leste da capital paulista, como um local público dinâmico que está intimamente associado aos espaços públicos e à vida urbana do entorno. Sua condição como ponto de convergência é decorrente da sua importância como infraestrutura de transporte essencial para os deslocamentos dos moradores da região e, conseqüentemente, das outras atividades que se aglutinam ao seu redor. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é destacar como a construção desse lugar ocorre por meio das práticas sociais dos passageiros em seus deslocamentos rotineiros que se espalham da estação para os espaços públicos do entorno.

O estudo foi conduzido por meio de visitas que permitiram a observação das práticas sociais da mobilidade na estação e nos espaços públicos adjacentes. Foram realizadas duas visitas em dias úteis, entre 7 e 18 horas. Optou-se por esses dias e horários para que a análise mostrasse a estação e seu entorno como um lugar dinâmico, constituído por diferentes ritmos criados pelas pessoas circulando em diferentes momentos. Sendo assim, a análise abarcou os períodos de maior movimento no início da manhã e no final da tarde, mas também o comportamento menos intenso em outros horários ao longo do dia. Os resultados estão apresentados em relatos das situações identificadas, acompanhados de fotos que retratam as principais práticas sociais.

1 Essa é a hipótese da tese de doutorado que originou este artigo e que tem como título *Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade*, orientada pela Profa. Dra. Fernanda Fernandes da Silva e defendida pelo autor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP) em 2023. O estudo de caso da Estação Jardim Helena-Vila Mara está no capítulo 8 da tese.



Os espaços e as práticas da mobilidade

Direcionamentos teóricos recentes das ciências sociais e humanas permitem ampliar as abordagens acerca do conceito de mobilidade buscando compreendê-lo a partir dos complexos processos sociais que estão envolvidos e não apenas como possibilidade de deslocamento numericamente quantificável – método determinista adotado tradicionalmente nos estudos de transporte.

O sociólogo britânico John Urry é o articulador inicial desse esforço teórico e metodológico, denominado novo paradigma das mobilidades (*new mobilities paradigm*), que se difundiu desde o início do século XXI em um conjunto de pesquisas sobre mobilidade em diversas disciplinas, abordagens e contextos geográficos.

Ainda que amplo em seus métodos e objetivos, o campo de pesquisa desses estudos parte da observação do crescente movimento de pessoas, objetos e informações em todas as escalas. Assume também a importância desses deslocamentos, sejam eles físicos ou virtuais, como elementos fundamentais para compreender as práticas contemporâneas, cujas consequências se refletem na vida das pessoas.

Segundo Urry (2007), esse novo paradigma permite compreender o mundo social como uma ampla gama de práticas econômicas, sociais e políticas, infraestruturas e ideologias que envolvem, implicam ou restringem vários tipos de movimento de pessoas, objetos e informações.

Urry (2007) defende que a proliferação de deslocamentos impulsionada pelos novos sistemas de mobilidade não é em si tão significativa quanto as relações sociais que esses meios produzem. Para o sociólogo, as relações sociais entre as entidades em circulação são cruciais, pois ocorrem em lugares determinados, envolvem diversas conexões, se dão em deslocamentos de variadas distâncias, amparadas por meios mais ou menos rápidos e dependentes ou não de movimentos físicos.

Ainda de acordo com Urry (2007), trata-se de um esforço de interpretação das ciências sociais e humanas de compreender o aumento da quantidade e da complexidade dos deslocamentos no mundo contemporâneo mobilizando análises que eram historicamente estáticas, fixas e preocupadas com estruturas sociais não espaciais.

A abordagem proposta por Urry tem como foco as espacializações móveis, ou seja, configurações espaciais que são determinadas pela contínua ação dos deslocamentos. Como resumem Freire-Medeiros e Lages (2020) ao interpretarem o propósito do novo paradigma das mobilidades, trata-se de uma guinada epistêmica que evita tanto o “fetichismo do movimento”, ao não cair na romantização da fluidez e do nomadismo, quanto o “fetichismo espacial” de noções como território fixo.

Como reforçam os geógrafos Alves, D’Antona e Marandola Junior (2020), o novo paradigma das mobilidades não se enquadra como uma nova teoria a ser aplicada



em substituição a outras, mas trata-se de um esforço teórico e metodológico que reúne as abordagens presentes nas diversas disciplinas das ciências sociais e humanas. Nesse sentido, não se qualifica como um *corpus* teórico em si, mas como um direcionamento ou um novo mote que permite pensar e compreender o mundo de determinado modo e sob certas premissas. Freire-Medeiros e Lages (2020) também destacam esse aspecto ao se referirem ao novo paradigma das mobilidades como uma perspectiva analítica que, por sua vez, não se atém a um objeto ou a uma escala específica, tampouco é domínio exclusivo de uma corrente teórica ou de um campo disciplinar.

Em texto seminal que cunhou a expressão, Sheller e Urry (2006) destacam o teor transdisciplinar do novo paradigma que em essência resulta de uma lente de interpretação transversal focada na mobilidade como produto da interação entre diferentes disciplinas, teorias, métodos, questões e soluções. Para eles, não há uma defesa de uma nova narrativa em favor da mobilidade ou fluidez, sequer uma descrição totalizante ou reducionista do mundo contemporâneo, mas um esforço que sugere um conjunto de questões, teorias e metodologias resultantes da colaboração transdisciplinar entre sociologia, geografia, história e antropologia, e que vem se alastrando para outras disciplinas.

Em resumo, o novo paradigma das mobilidades busca colocar a mobilidade e suas implicações sociais, econômicas, culturais e políticas no centro das análises, repercutindo o amplo alcance que o papel do movimento de pessoas, ideias, objetos e informações possui na vida social. Refere-se então a um amplo projeto de estabelecer pesquisas orientadas pelo movimento.

Em meio a esse amplo alcance, dois aportes teóricos tratados a seguir são fundamentais para a análise pretendida por este artigo acerca da relação entre a Estação Jardim Helena-Vila Mara e o espaço público do entorno a partir do uso dos passageiros: a necessidade de espaços relativamente fixos para a concretização dos fluxos e o conceito de práticas sociais da mobilidade como relação entre os corpos em movimento com as várias tecnologias, sistemas e espaços que envolvem os deslocamentos.

Os espaços de concretização dos fluxos

Contrariando uma interpretação superficial de que as mobilidades implicam e evocam apenas qualidades de movimento, fluxo, dinamismo e velocidade, os pesquisadores do novo paradigma das mobilidades enfatizam que as mobilidades dependem de uma ampla gama de sistemas que são, em sua maioria e ao menos em parte, imóveis. Embora parte principal do interesse de pesquisa se concentre no que se move, reiteram que deve haver também uma preocupação com as infraestruturas que permitem a mobilidade.



Sheller e Urry (2006) apontam que o estudo das mobilidades no âmbito do novo paradigma das mobilidades deve considerar também essas infraestruturas imóveis que permitem e organizam o fluxo intermitente de pessoas, objetos e informações. Como os fluxos necessitam delas para se concretizar, afirmam que há uma relação direta entre mobilidades e materialidades.

Para representar a importância da presença física dessas infraestruturas, Hannam, Sheller e Urry (2006) utilizam a figura dos ancoradouros (*moorings*). Evocam, com isso, um sentido de fixidez espacial à noção de mobilidade e aos sistemas de mobilidade. Para eles, o funcionamento desses sistemas necessita de amarrações espaciais, infraestruturais e institucionais que configuram e viabilizam as mobilidades. Urry (2007), ao tratar dessa amarração física, denomina esses espaços de plataformas imóveis.

Tais sistemas de mobilidade possuem, portanto, elementos físicos com uma materialidade relativamente estática que estabelecem amarrações espaciais em determinados lugares. Na maioria das vezes, são elementos espacialmente fixos, mas, como lembram Sheller e Urry (2006), seus atributos são apenas relativamente rígidos, uma vez que são reconfigurados de modo incessante, de forma contingente e complexa pelas ações das pessoas, pela circulação de objetos e pela atuação de máquinas.

Além disso, essas infraestruturas são cada vez mais interdependentes e integradas, organizadas como nós de uma complexa rede de serviços de circulação que se adaptam e evoluem uma em relação à outra, de modo que algumas se expandem e se multiplicam, enquanto outras podem, com o tempo, diminuir sua importância em termos de alcance e impacto ou até mesmo deixar de existir. Nesse sentido, estão também em constante movimento entre si.

Os espaços que concretizam os fluxos não são, portanto, independentes daqueles que os visitam. São dinâmicos, estão em transformação, que podem ser lentas ou rápidas, com menores ou maiores implicações, a partir de relações com agentes humanos e não humanos. São relacionais, existem sempre em relação a pessoas, objetos e máquinas que neles atuam. São híbridos que unem materialidades e mobilidades e combinam objetos, tecnologias e sociabilidades (Sheller; Urry, 2006).

Como resume precisamente Urry (2007), todos os lugares e especialmente aqueles voltados à mobilidade não são imutáveis, dependem em parte das práticas que neles ocorrem ao longo do tempo. Em transformações sucessivas, espaços e práticas estão ligados de maneiras excepcionalmente complexas e diversas. Nesse sentido, em vez de serem vistas comumente como algo que erode a sensação de pertencimento, as mobilidades e as práticas reinterpretem e adicionam novos sentidos aos espaços como instâncias dinâmicas.



As práticas sociais da mobilidade

O geógrafo Tim Cresswell, em um contexto mais afeito à sua disciplina, contribui para os estudos do novo paradigma das mobilidades ao vincular com mais profundidade a mobilidade à problemática espacial e às práticas sociais.

Destacando a importância da investigação do conteúdo dos deslocamentos, Cresswell (2006) trata-os tanto em sua ordem qualitativa, ética e política quanto com o enfoque quantitativo, utilitário e prático. Em sua abordagem, a mobilidade vista como mero deslocamento de A a B pode ser equiparada ao conceito abstrato de espaço, aparentemente natural e desprovido de significado, história e ideologia. Ao passo que a mobilidade, imbuída do seu conteúdo como prática social, pode ser o equivalente do conceito de lugar como instância dinâmica repleta de significado e poder.

O conteúdo dos deslocamentos que Cresswell (2006) menciona é esmiuçado com mais precisão quando se refere à mobilidade como movimento socialmente produzido em três momentos relacionais: movimento, representação e prática.

Em primeiro lugar, trata a mobilidade como um fato bruto, observável e mensurável de uma realidade empírica. Um movimento passível de análise que é utilizado como dado da realidade por profissionais que atuam no planejamento de transporte. Nessa dimensão, aproxima-se do movimento puro e é mais abstrato (Cresswell, 2006).

Em segundo lugar, a mobilidade é uma representação que capta e comunica um sentido por meio da produção de significados. Trata-se de ideias acerca dos movimentos que são transmitidas por meio de um conjunto diversificado de estratégias representacionais que vão do cinema ao direito, da medicina à fotografia, da literatura à filosofia. Assim, o fato bruto de se deslocar de A a B torna-se, por exemplo, sinônimo de liberdade, de transgressão, de criatividade, entre outros (Cresswell, 2006).

Por fim, deslocar-se é uma prática irredutivelmente experienciada, vivenciada e corporificada. É uma forma de estar no mundo. A maneira de andar, por exemplo, diz muito sobre a pessoa, que pode estar triste, apaixonada, feliz ou com outro sentimento e varia de acordo com o estado de espírito do momento (Cresswell, 2006).

Em vista dessa perspectiva, Cresswell (2006) insiste que, para compreender o significado da mobilidade, é preciso considerar a interface entre a materialidade de corpos físicos movendo-se através de espaços com características igualmente materiais e as figuras movendo-se por meio de imagens representacionais. As formas de se mover estão, portanto, intimamente ligadas aos significados dados à mobilidade por meio da representação, ao passo que as representações da



mobilidade também são baseadas nas maneiras como a mobilidade é praticada e corporificada.

Referindo-se à teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre, os três momentos relacionais propostos por Cresswell devem ser avaliados em conjunto e em relação entre si a partir de processos dialeticamente interconectados. Assim como a estrutura triádica de Lefebvre, a interpretação de Cresswell da mobilidade se baseia em três conceitos que não devem se negar para gerar um terceiro. Apesar de distintos entre si, eles existem em interação, em conflito ou em aliança, mas não se reconciliam em uma síntese. Assumem igual importância e tomam uma posição semelhante em relação aos outros. Se um deles é excluído, os outros dois perdem sentido.

O reconhecimento das práticas, presente na interpretação de Cresswell (2006), e a necessidade dos espaços para a concretização das mobilidades, defendida por Hannam, Sheller e Urry (2006), são as bases teóricas para a análise da relação entre a Estação Jardim Helena-Vila Mara e o espaço público do entorno, sobretudo ao destacarem a conexão entre mobilidade, materialidade e práticas sociais na conformação desse lugar a partir do uso cotidiano. Com essa abordagem, enfatizam-se tanto a questão espacial quanto uma análise das práticas sociais dos indivíduos que frequentam a estação.

O espaço público e as práticas sociais na Estação Jardim Helena-Vila Mara: o centro do bairro

A Estação Jardim Helena-Vila Mara está localizada no Itaim Paulista, extremo leste do município de São Paulo. Distante aproximadamente 25 quilômetros do núcleo central do município, essa região é um retrato contundente de como se deu o processo de ocupação da metrópole paulista amparado pelo padrão periférico de urbanização. Padrão que obrigou grande parte da população de menor renda a se instalar nas porções mais afastadas da cidade que concentram atualmente alta densidade habitacional, sem quantidade de empregos equivalente e que não dispõem de infraestrutura e serviços urbanos adequados ao grande contingente populacional.

Até o início do século XX, o Itaim Paulista era uma localidade predominantemente rural e pouco relevante para o município. A implantação, na década de 1920, da ferrovia e da antiga Rodovia São Paulo-Rio de Janeiro foi crucial para alterar esse quadro e promover o desenvolvimento da região que se deu com forte intensidade a partir de 1950.

Na segunda metade do século XX, a ocupação urbana, que até então era escassa, com loteamentos desarticulados e distantes da estação, deu lugar a um populoso subúrbio residencial de classes de baixa renda com residências e arruamentos que se espalharam pelos vazios existentes e que, diferentemente do que ocorreu



em alguns bairros vizinhos, não recebeu indústrias de grande porte (Langenbuch, 1971).

Ao avançar rápida e desordenadamente por meio de loteamentos, conjuntos habitacionais e ocupações irregulares às margens dos diversos cursos d'água, a urbanização não veio acompanhada de empregos, infraestrutura e serviços urbanos suficientes para os moradores da região.

Para a mobilidade dos habitantes, esse processo gerou um sistema viário desarticulado e insuficiente, com poucas vias arteriais. As alternativas de transporte coletivo de média e alta capacidades, por sua vez, eram e permanecem escassas, restritas ao transporte ferroviário de passageiros. O resultado é uma dificuldade de circulação, tanto internamente quanto com a distante área central do município.

Apesar das deficiências, a região do Itaim Paulista hoje está consolidada e possui oferta razoável de comércio e serviços, ainda que os empregos se mantenham numericamente baixos. Nesse contexto urbano marcado pela ocupação residencial das classes de menor renda, foi inaugurada, em 2008, a Estação Jardim Helena-Vila Mara na Linha 12-Safira, operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM).

Como parte da ampliação do atendimento ferroviário na região leste da capital a partir da década de 2000, a parada ofereceu maior acessibilidade aos moradores. Antes disso, eles precisavam se deslocar internamente na região até a Estação Itaim Paulista, inaugurada na década de 1920, para acessar os trens.

Portanto, a estação não tem em seu histórico o papel de estimular a ocupação do entorno após a sua implantação, como ocorreu com a Estação Itaim Paulista e outras tantas da Região Metropolitana de São Paulo. No entanto, apesar de ter sido inaugurada há pouco mais de 15 anos, um período relativamente curto para o desenrolar dos processos urbanos e para a longa vida útil das infraestruturas de transporte, a estação possui um papel fundamental para o entorno.

Ao se inserir em um contexto urbano consolidado, a estação reforçou importantes eixos viários próximos e concentrou comércio e serviços no seu entorno imediato. Seus dois acessos, um ao sul e outro ao norte da ferrovia, permitem também a transposição dos trilhos para os moradores da região (Figuras 1 e 2).



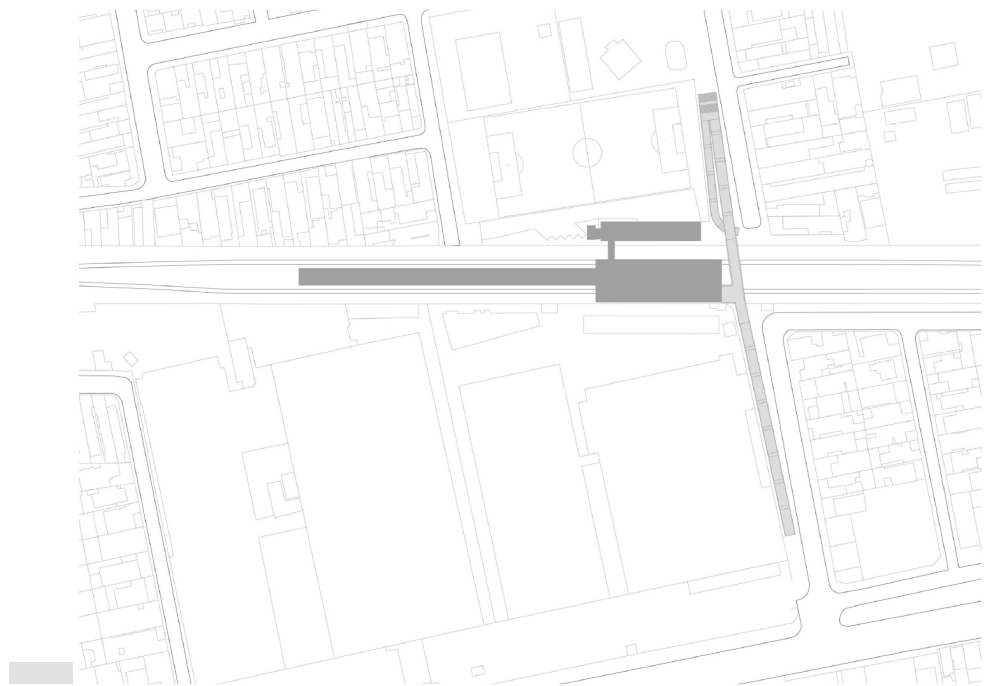


Figura 1: Implantação. Fonte: Elaborada pelo autor com base no Mapa Digital da Cidade de São Paulo e no acervo da CPTM.

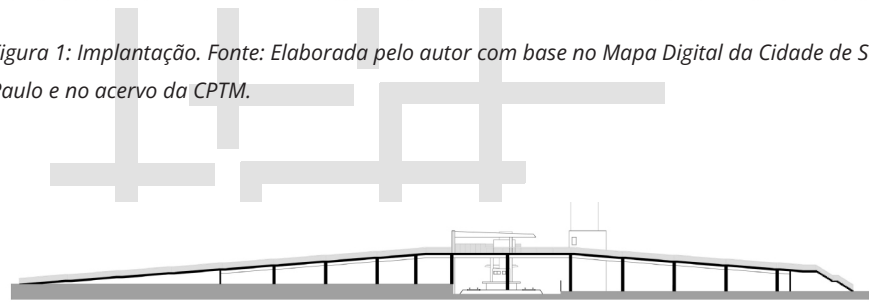


Figura 2: Corte transversal. Fonte: Elaborada pelo autor com base no acervo da CPTM.

A estação se firmou como local de convergência. Para ela, se direcionam muitas pessoas que, se não utilizam o transporte público, fazem a transposição da via férrea através da passarela de acesso à estação. No entanto, a dinâmica urbana, a característica dos espaços públicos e a natureza das práticas sociais da mobilidade no entorno da estação variam nas duas margens da ferrovia.

A dinâmica urbana é mais intensa no entorno ao sul da estação e está muito relacionada às atividades que acontecem na Avenida Marechal Tito (antiga Rodovia São Paulo-Rio de Janeiro) que é a principal via arterial da região e faz a ligação com São Miguel Paulista e com os municípios vizinhos de Itaquaquecetuba, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes. O movimento de veículos e ônibus é intenso, e, ao longo dela, estão concentrados os principais estabelecimentos comerciais da região, muitos deles de grande porte.

Por conta da importância da Avenida Marechal Tito para a região e pelos passageiros que chegam pelos ônibus que circulam por ela, o acesso sul da estação é um pouco mais utilizado que o da margem norte. Ele acontece por uma longa rampa descoberta de 4 metros de largura que está situada em um terreno estreito, entre o lote vizinho ocupado por um atacadista e a calçada da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras. Os sucessivos lances da rampa ocupam praticamente toda a extensão de 120 metros entre a avenida e a via férrea (Figura 3).



Figura 3: Acesso sul da estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Com essa configuração, a estação fica distante da avenida, sendo visíveis apenas a rampa e o totem que sinaliza a entrada. No entanto, como a rampa é longa, seu início ocorre praticamente perto da avenida, tornando o percurso até a estação bastante suave e direto.

O acanhado espaço formado pela esquina da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras com a Avenida Marechal Tito acumula muitas atividades e acaba sendo o local destinado aos que chegam e saem da estação. Nele estão o início da rampa, o ponto de ônibus, as travessias de pedestres, o acesso ao atacadista e alguns trabalhadores informais que vendem produtos em barracas, carrinhos e outras estruturas (Figura 4).



Figura 4: Espaço público acanhado perto do acesso sul. Fonte: Elaborada pelo autor.

O fluxo de passageiros é característico dos movimentos cotidianos que se repetem em dias úteis e são acompanhados de um sentimento de relativa familiaridade, previsibilidade, conforto e segurança decorrente do conhecimento prévio dos locais, percursos e meios de percorrê-los. Por essas razões, o comportamento dos passageiros é majoritariamente irreflexivo, quase automático. Contudo, mesmo sendo corriqueiros, tais comportamentos não deixam de ser importantes nem devem ser menosprezados.

Pela manhã, o embarque é maior e acontece em um ritmo contínuo, sobretudo das pessoas que descem dos coletivos e seguem em direção à estação. Durante o dia, o movimento de pedestres entrando na estação e saindo dela diminui consideravelmente, para se acentuar à tarde, sobretudo após as 17 horas, quando muitos passageiros deixam a estação e seguem em direção à avenida, ocupando praticamente toda a largura da rampa.

A quantidade de vendedores no período da tarde é significativa, atraindo alguns passageiros que desembarcam e consomem algum produto, principalmente alimentos e bebidas (Figura 5). Outras pessoas que saem da estação se dirigem para os comércios do entorno, mas a maioria atravessa a avenida e segue para o ponto de ônibus para prosseguir a viagem até o destino final.



Figura 5: Vendedores perto acesso sul da estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Em resumo, o volume de pessoas que chega e sai da estação por essa margem da ferrovia é considerável, e a diversidade de atividades que ali acontece é relevante. Todavia, o movimento de veículos e ônibus é intenso, o tempo do semáforo é insuficiente para os pedestres atravessarem as seis faixas de rolamento da avenida, e as calçadas são estreitas. Devido a essas características, o fluxo de ônibus e carros acaba prevalecendo, enquanto os pedestres, desfavorecidos, ficam restritos a pequenos espaços (Figura 6).



Figura 6: Travessia de pedestres. Fonte: Elaborada pelo autor.

A dinâmica ao norte é menos intensa, mas não é desprezível. Pelo contrário, enquanto ao sul o fluxo de veículos na avenida dita o compasso, ao norte são os moradores da Vila Mara, bairro contíguo à estação, que determinam o ritmo em seus deslocamentos a pé e em suas atividades cotidianas. O uso predominantemente

residencial, os comércios voltados para o público local e a ausência de ligações viárias arteriais imprimem uma dinâmica caracterizada pelo cotidiano do bairro.

Predominantemente residencial, a Vila Mara é formada, em sua maioria, por casas térreas e sobrados em lotes pequenos. Entre as moradias majoritariamente ocupadas por classes de menor renda, estão espalhados pequenos comércios que atendem os seus moradores, como cabeleireiros, lanchonetes, bares, pizzarias, mercadinhos, mercearias e oficinas mecânicas. Alguns desses estabelecimentos ocupam a parte frontal dos lotes residenciais e pertencem aos próprios habitantes.

Assim como acontece na porção sul, o acesso à estação está localizado na Rua São Gonçalo do Rio das Pedras. Ela é uma das principais rotas de circulação ao norte da ferrovia. Corta praticamente todo o bairro, distribui parte do fluxo interno de veículos, e por ela passam algumas linhas de ônibus. Concentra ainda parte importante do comércio da Vila Mara, como farmácia, padaria e açougue, sobretudo nas três quadras mais próximas da estação, cujos imóveis são praticamente todos de uso comercial.

O acesso norte da estação é um pouco menos utilizado que o da margem sul. Ele ocorre por uma rampa e uma escada descoberta que estão situadas na quadra adjacente à ferrovia (Figura 7). Essa quadra contém apenas equipamentos públicos e uma área livre arborizada com bancos, academia ao ar livre, pista de skate e bicicletário. Abriga também escola infantil, clube da comunidade (CDC) com campo de futebol e um ponto de ônibus, cujas linhas fazem a distribuição nos bairros ao norte da estação.



Figura 7: Acesso norte da estação de manhã. Fonte: Elaborada pelo autor.

Diferentemente do que ocorre na margem oposta, o acesso norte acontece em um espaço amplo que recebe uma sequência de barracas de trabalhadores informais que se espalham da escada de acesso até a esquina, formando um corredor

contínuo. Enquanto no sul a maioria dos vendedores usa equipamentos desmontáveis, no norte, as tendas são fixas e permanecem no local durante todo o dia, mesmo quando estão vazias. A quantidade dessas estruturas é considerável, impedindo a visualização, a partir da esquina, do totem que sinaliza a entrada da estação, da escada e da rampa de acesso, mas mantendo a vista parcial para a estação ao fundo.

O comportamento dos passageiros é bastante similar ao encontrado no acesso sul, predominando aqueles habituados aos espaços da estação. O embarque dos passageiros no acesso norte também é maior de manhã. A maioria chega a pé, poucos descem dos ônibus ou são deixados por carona. Nesse período, poucos vendedores oferecem seus produtos nas barracas. Durante o dia, o movimento de pessoas diminui, mas não chega a cessar, há sempre pessoas circulando em direção à estação ou aos comércios. A quantidade de pessoas se acentua novamente à tarde, sobretudo após as 17 horas, quando a maioria desembarca da estação, desce a rampa e a escada.

À tarde, a maioria das pessoas segue a pé em direção ao bairro, poucos aguardam no ponto de ônibus ou esperam carona ou carro de aplicativo. Os passageiros se deslocam pelo corredor formado pelas barracas, que fica estreito para a quantidade de pessoas. Acompanhando o movimento mais intenso, os vendedores ocupam quase todas as barracas que de manhã estavam vazias. Alguns vendem roupas, outros eletrônicos e uma pequena parte comercializa salgadinhos e bolachas (Figura 8). Além das barracas, um vendedor espalha acessórios de celular nos corrimãos da escada da estação, e uma barraca de pastel é montada na esquina.



Figura 8: Pessoas circulando entre as barracas. Fonte: Elaborada pelo autor.

A quadra com equipamentos também é importante para a dinâmica do lado norte, pois há pessoas que permanecem sentadas nos bancos durante todo o dia (Figura 9). O clube, a pista de skate e a academia ao ar livre são pouco utilizados.

Já o bicicletário é bastante frequentado por passageiros da estação, mas não traz muito movimento durante o dia, pois os ciclistas deixam as bicicletas de manhã, vão para o trabalho e retornam após o expediente para buscá-las. Ele está quase sempre lotado, e, como a rotatividade é baixa e a quantidade de vagas é insuficiente, apenas os passageiros que chegam bem cedo conseguem estacionar a bicicleta. Aqueles que não conseguem guardar a bicicleta no espaço interno amarram-na em grades, postes e árvores ao redor do bicicletário. O grande número de bicicletas encontradas nessa situação indica que elas são um meio de transporte importante para a região.



Figura 9: Pessoas sentadas na quadra adjacente à estação. Fonte: Elaborada pelo autor.

Outro fator que ajuda a movimentar o entorno durante todo o dia é a função de travessia pública que a estação possui. Como a dinâmica é intensa em ambos os lados da ferrovia, muitos que utilizam a rampa e a escada fixa não acessam o transporte público, apenas fazem a transposição da via férrea.

Diferentemente do fluxo de entrada e saída da estação que tem picos que seguem os horários de embarque e desembarque dos passageiros, a travessia da ferrovia ocorre em menor quantidade e em um ritmo constante durante todo o dia. Sempre há pessoas fazendo esse trajeto, e, em vários momentos do dia, o ponto central da travessia, próximo ao portão que delimita o acesso à estação, torna-se um local de encontro para os moradores, oferecendo uma vista privilegiada do entorno (Figura 10).



Figura 10: Local de encontro na travessia pública de pedestres. Fonte: Elaborada pelo autor.

A presença da estação, a importância da Rua São Gonçalo do Rio das Pedras para o bairro e a concentração dos equipamentos públicos e de comércio tornam o entorno imediato da estação um centro vital para os moradores da Vila Mara. São eles a maioria dos que utilizam o acesso norte e embarcam na estação. Desse modo, por conta das características apresentadas e de forma oposta ao que ocorre na porção sul, prevalecem os pedestres circulando para transpor a ferrovia, acessando a estação, fazendo compras no comércio ou apenas permanecendo sentados nos bancos.

Como visto, a dinâmica e o ritmo dos pedestres são distintos no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara. Ao sul, predomina a circulação de carros e ônibus na Avenida Marechal Tito. São muitos pedestres concentrados no acanhado espaço do acesso à estação que acabam obliterados pela larga avenida e pelo intenso fluxo de veículos. Ao norte, prevalece o cotidiano do bairro, com muitos pedestres que caminham em direção aos comércios, chegam e saem a pé da estação ou fazem a transposição da ferrovia.

A análise permite ressaltar também a variação temporal das práticas sociais da mobilidade. Há nuances na rotina cotidiana e na maneira como as práticas sociais se desenvolvem, com movimento constante de pessoas embarcando no início da manhã, uma dinâmica menos intensa ao longo do dia e um acentuado fluxo de passageiros saindo da estação no final da tarde.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Estação Jardim Helena-Vila Mara é uma infraestrutura de transporte essencial, oferecendo uma das poucas alternativas de alta capacidade para a mobilidade dos moradores da região. É também um elemento importante para a dinâmica urbana, pois concentra atividades de comércio e serviços no seu entorno. Com



acesso localizado em uma quadra com diversos equipamentos públicos, torna-se um ponto de convergência que a qualifica como uma estação tipicamente local, muito utilizada pelos moradores.

O cotidiano da estação é marcado pela circulação de pessoas. Em sua maioria, passageiros habituais do transporte ferroviário que embarcam pela manhã e desembarcam ao final da tarde. Esses percursos rotineiros que se repetem em dias úteis são complementados por um fluxo de pessoas que converge do bairro para o entorno da estação por outros motivos, como a transposição da ferrovia para acessar os estabelecimentos comerciais na outra margem dos trilhos. Nesse sentido, o intenso uso que as pessoas fazem da estação e do seu entorno a torna um local importante para a vida urbana.

Diante dessas considerações e sob a perspectiva das práticas sociais da mobilidade, a relação das pessoas com os espaços da estação e do entorno se dá por ações cotidianas ao acessarem os trens, transporem a ferrovia ou se encontrarem na travessia sobre a via férrea.

A relação entre a infraestrutura de transporte e a cidade vai além da mobilidade das pessoas, refletindo a importância da estação como um ponto de convergência no bairro. Isso é evidenciado pela interação dos passageiros com os trabalhadores informais que vendem produtos no entorno da estação, bem como pelas pessoas que compram nos comércios localizados nas proximidades. Desse modo, a Estação Jardim Helena-Vila Mara se relaciona com a cidade como um local público da mobilidade marcado pelo cotidiano do bairro.

Alguns aspectos positivos da arquitetura da estação contribuem para a formação desse espaço como um local público da mobilidade valorizado pelos que por ela circulam. O porte adequado ao gabarito do entorno predominantemente residencial horizontal e a boa visibilidade dos acessos são alguns deles.

A localização do acesso norte em uma quadra com espaços livres e equipamentos públicos também se mostra bastante proveitosa por fortalecer a relação entre mobilidades, práticas sociais e espaços públicos. No entanto, o acesso sul poderia estar situado em um espaço público mais amplo, em vez do terreno limitado onde se encontra atualmente. Além disso, a calçada estreita perto dele não comporta a circulação de pessoas e ainda é prejudicada pelo intenso movimento de veículos da avenida adjacente.

Embora a escala dos espaços públicos adjacentes ao sul da ferrovia não seja adequada para o fluxo de pessoas, de maneira geral a integração da estação com os espaços públicos ao redor é bastante intensa. Ao tomar partido da sua condição como alternativa de transporte de alta capacidade, a Estação Jardim Helena-Vila Mara promove a articulação com o espaço público de múltiplas formas. Nesse sentido, é uma importante infraestrutura de transporte que extrapola sua função primordial de promover o acesso ao sistema ferroviário.



REFERÊNCIAS

- ALVES, J. D. G.; D'ANTONA, A. de O.; MARANDOLA JUNIOR, E. J. Quão móveis somos? O New Mobilities Paradigm em questão. *Caderno de Geografia*, v. 30, n. 62, p. 588-611, jul./set. 2020.
- CRESSWELL, T. *On the move: mobility in the modern western world*. London: Routledge, 2006.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Coimbra, n. 123, p. 121-142, 2020.
- HANNAM, K.; SELLER, M.; URRY, J. Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 1-22, 2006.
- LANGENBUCH, J. R. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.
- NERES, R. M. *Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade*. 2023. Tese (Doutorado em Projeto, Espaço e Cultura) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023.
- SELLER, M.; URRY, J. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.
- URRY, J. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.



The mobile practices and the public space in the surroundings of Jardim Helena-Vila Mara Station

As práticas sociais da mobilidade e o espaço público no entorno da Estação Jardim Helena-Vila Mara

Las prácticas sociales de la movilidad y el espacio público en torno a la Estación Jardim Helena-Vila Mara

Rodrigo Morganti Neres, PhD from Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP).

Email: rodrigo.morganti@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0002-8043-0515>

To cite this paper: Neres, R. The mobile practices and the public space in the surroundings of Jardim Helena-Vila Mara Station. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, v. 25, n. 1, p. 204-221, 2025. DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p204-221

Submitted: 2024-03-31

Accepted: 2024-09-28

Abstract

This article analyzes Jardim Helena-Vila Mara Station, located in the east of the city of São Paulo, based on its condition as the center of the neighborhood. It aims to investigate how this place is constituted based on the daily use of the public spaces in its surroundings, especially by rail transport passengers. This work contributes to the study of railway stations by approaching them as a dynamic public place that, in



relation to the city, receives the mobile practices. Therefore, this article includes in the analysis of railway stations the experience of commuters, valuing mobilities as an indispensable dimension of contemporary urban life.

Keywords: Mobile practices; Public spaces; Jardim Helena-Vila Mara Station.

Resumo

Este artigo analisa a Estação Jardim Helena-Vila Mara, localizada na zona leste do município de São Paulo, com base na sua condição de centro do bairro e tem por objetivo investigar como esse lugar se constitui a partir do uso cotidiano dos espaços públicos do seu entorno, sobretudo pelos passageiros do transporte sobre trilhos. Este trabalho visa contribuir para os estudos das estações ferroviárias ao abordá-las como um local público dinâmico que, em relação com a cidade, recebe as práticas sociais das pessoas em movimento. Com isso, este artigo incorpora, nas análises das estações ferroviárias, a experiência dos passageiros em seus deslocamentos habituais, valorizando a mobilidade como uma faceta indispensável da vida urbana contemporânea.

Palavras-chave: Práticas sociais da mobilidade; Espaços públicos; Estação Jardim Helena-Vila Mara.

Resumen

Este artículo analiza la Estación Jardim Helena-Vila Mara, ubicada en la zona este de la ciudad de São Paulo, a partir de su condición de centro del barrio y tiene como objetivo investigar cómo se constituye este lugar a partir del uso cotidiano de los espacios públicos en su entorno, especialmente por parte de los pasajeros del transporte ferroviario. Este trabajo contribuye al estudio de las estaciones de ferrocarril abordándolas como un lugar público dinámico que, en relación con la ciudad, recibe las prácticas sociales de las personas en movimiento. Por lo tanto, este artículo incluye en el análisis de las estaciones ferroviarias la experiencia de los pasajeros en sus desplazamientos habituales, valorando la movilidad como una dimensión indispensable de la vida urbana contemporánea.

Palabras clave: Prácticas sociales de movilidad; Espacios públicos; Estación Jardim Helena-Vila Mara.



INTRODUCTION

Moving from one place to another in urban areas occurs through a succession of everyday, customary, regular, repetitive, and even banal facts. Observing the passengers' experiences in these situations with due rigor values the act of moving around as something intrinsic to contemporary urban life and allows us to expand the repercussions of mobilities on social relations.

Also, considering people who move around in spaces of transport infrastructures, such as train stations, makes it possible to address how people behave in spaces, what social relationships they establish with each other when they are moving, and how they experience time and space while moving.

Railway stations are everyday public places where mobility takes place as a fundamental dimension of urban life and social relations¹. The focus on people's use of railway station spaces opens up the possibility of studying the multiple dimensions of the relationship between transport infrastructure and the city – in the case of this article, the relationship between the railway station and the surrounding public space.

This relationship is intrinsic to railway stations. As elements that actively participate in transport dynamics, they are access points to the urban train system and transfer points between means of transport. Stations also play a role in urban dynamics, as they are specific locations in the city that, in close relation to the public spaces around them, encourage diverse uses and attract a significant number of people.

From this perspective, this article analyzes Jardim Helena-Vila Mara Station, located in Itaim Paulista, the easternmost part of São Paulo city, as a dynamic public place closely associated with public spaces and urban life in the surrounding area. A convergence point, this transport infrastructure is essential for the displacement of residents in the region and, consequently, for the other activities in the surrounding areas. Therefore, this paper aims to highlight how this place is constructed through the mobile practices of passengers in their routine displacement that spread from the station to the surrounding public spaces.

The study was conducted through visits that allowed the observation of mobile practices at the station and in adjacent public spaces. Two visits happened on weekdays, between 7 a.m. and 6 p.m. These days and times were chosen so that the analysis would show the station and its surroundings as a dynamic place, made up of different rhythms created by people walking at different times. In this manner, the analysis covered the periods at the peak of rush hours in the early morning and late afternoon, but also less intense behavior at other times

¹ This is the hypothesis of the doctoral thesis that originated this article entitled “Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade” (São Paulo railway stations: public places of mobility), supervised by Prof. Dr. Fernanda Fernandes da Silva and defended by the author at Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) in 2023. The case study of Jardim Helena-Vila Mara Station is in chapter 8 of the thesis.



throughout the day. The results are presented in reports detailing the situations identified, accompanied by photos that portray the main mobile practices.

Places and mobile practices

Recent theoretical contributions in social and human sciences allow us to broaden our approaches to the concept of mobility, seeking to understand it based on the complex social processes involved and not just as a possibility of numerically quantifiable displacement – a deterministic method traditionally adopted in transport studies.

British sociologist John Urry was the initial contributor to this theoretical and methodological effort, called new mobilities paradigm, which has spread since the beginning of the 21st century in several research studies on mobility in different disciplines, approaches, and geographical contexts.

Although broad in their methods and objectives, the research field of these studies starts from the observation of the growing movement of people, objects, and information at all scales. It also assumes the importance of displacement, whether physical or virtual, as fundamental element for understanding contemporary practices, the consequences of which are reflected in people's lives.

According to Urry (2007), this new paradigm allows us to understand the social world as a wide range of economic, social and political practices, infrastructures, and ideologies that involve, imply, or restrict various kinds of movement of people, objects, and information.

Urry (2007) argues that the proliferation of displacements driven by new mobility systems is not as significant as the social relations that these means produce. For the sociologist, social relations between entities in circulation are crucial, as they occur in specific places, involve various connections, greater or shorter distances, supported by more or less rapid means, regardless of physical movement.

According to Urry (2007), the new mobilities paradigm is a social and human sciences effort to understand the increase in the quantity and complexity of displacement in the contemporary world, mobilizing analyses that were historically static, fixed, and concerned with non-spatial social structures.

The approach proposed by Urry focuses on mobile spatializations, i.e., spatial configurations that are determined by the continuous action of displacement. As Freire-Medeiros and Lages (2020) summarize when interpreting the purpose of the new mobilities paradigm, it is an epistemic shift that avoids both the “fetishism of movement”, by not falling into the romanticization of fluidity and nomadism, and the “spatial fetishism” of notions such as fixed territory.



As geographers Alves, D'Antona and Marandola Junior (2020) emphasize, the new mobilities paradigm is not a new theory that replaces others, but a theoretical and methodological effort that brings together approaches present in the various disciplines of the social and human sciences. It does not qualify as a theoretical corpus per se but as a direction or a new motto that allows us to think and understand the world in a certain way and under certain premises. Freire-Medeiros and Lages (2020) also highlight this aspect when referring to the new mobilities paradigm as an analytical perspective that, in turn, is not limited to a specific object or scale, nor is it the exclusive domain of a theoretical current or a disciplinary field.

In a seminal text that coined the term, Sheller and Urry (2006) highlight the transdisciplinary content of the new paradigm, which essentially results from a transversal interpretation lens focused on mobilities as a product of the interaction between different disciplines, theories, methods, questions and solutions. According to them, it is not about defending a new narrative in favor of mobility or fluidity, nor a totalizing or reductive description of the contemporary world, but an effort that suggests a set of questions, theories, and methodologies resulting from the transdisciplinary collaboration between sociology, geography, history, anthropology and that has been spreading to other disciplines.

In short, the new paradigm seeks to place mobilities and its social, economic, cultural, and political implications at the center of analyses, reflecting the role that the movement of people, ideas, objects, and information plays in social life. It then refers to a broad project of establishing movement-oriented research.

Within this broad scope, two theoretical contributions discussed below are fundamental to the analysis intended by this article regarding the relationship between Jardim Helena-Vila Mara Station and the surrounding public space based on passenger use: the need for relatively fixed places that enable mobilities and the mobile practices as a relationship between bodies in movement and the various technologies, systems, and spaces that involve displacement.

Places that enable mobilities

Contrary to a superficial interpretation that mobilities imply and evoke only qualities of movement, flow, dynamism and speed, researchers of the new paradigm emphasize that mobilities depend on a wide range of systems that are, mostly and at least partially, immobile. Although the main part of the research interest focuses on what moves, they reiterate that there must also be a concern with the infrastructures that enable mobilities.

Sheller and Urry (2006) point out that the study of mobilities within the scope of the new mobilities paradigm must also consider the immobile infrastructures that allow and organize the intermittent flow of people, objects and information. As



flows require places to materialize, they claim that there is a direct relationship between mobilities and materialities.

To represent the importance of the physical presence of these infrastructures, Hannam, Sheller and Urry (2006) use the figure of moorings. Thus, they add a sense of spatial fixity in the notion of mobilities and mobility systems. According to them, the functioning of these systems requires spatial, infrastructural, and institutional ties that configure and enable mobilities. Urry (2007), when dealing with these physical ties, calls these places immobile platforms.

Such mobility systems therefore have physical elements with a relatively static materiality that establish spatial ties in certain places. Most of the time, they are spatially fixed elements, but, as Sheller and Urry (2006) point out, their attributes are only relatively rigid, since they are constantly reconfigured, in a contingent and complex way, by people's actions, the circulation of objects and the operation of machines.

Moreover, these infrastructures are increasingly interdependent and integrated, organized as nodes in a complex network of circulation services that adapt and evolve with each other, so that some expand and multiply. On the other hand, others may, over time, lose importance in terms of reach and impact or even cease to exist. Thus, they are also in constant movement among themselves.

Therefore, places that enable mobilities are dependent of those who visit them. They are dynamic, in transformation, which can be slow or fast, with smaller or bigger implications, based on relationships with human and non-human agents. They are relational, always existing in relation to people, objects and machines that operate within them. They are hybrids that unite materialities and mobilities and combine objects, technologies and sociabilities (Sheller; Urry, 2006).

As Urry (2007) accurately summarizes, all places, and especially those focused on mobility, are mutable. They depend in part on the practices that occur in them over time. In successive transformations, spaces and practices are linked in exceptionally complex and diverse ways. Thus, rather than being commonly seen as something that erodes the sense of belonging, mobilities and practices reinterpret and add new meanings to spaces as dynamic instances.

The mobile practices

Geographer Tim Cresswell, in a context more suited to his discipline, contributes to the new mobilities paradigm by linking mobility more deeply to spatial issues and social practices.

Highlighting the importance of investigating the content of displacement, Cresswell (2006) treats them both in their qualitative, ethical and political order and with a



quantitative, utilitarian and practical focus. In his approach, mobility seen as a mere movement from A to B can be equated with the abstract concept of space, apparently natural and devoid of meaning, history or ideology. Whereas mobility, imbued with its content as a social practice, can be the equivalent of the concept of place as a dynamic instance full of meaning and power.

The content of the displacement that Cresswell (2006) mentions is more precisely analyzed when he refers to mobility as a socially produced movement in three relational moments: movement, representation and practice.

Initially, it treats mobility as a brute fact of an empirical reality, which is observable and measurable. A movement that can be analyzed and used as data of reality by professionals working in transport planning. In this dimension, it approaches pure movement and is more abstract (Cresswell, 2006).

Secondly, mobility is a representation that captures and make sense of it through the production of meanings. These ideas about movement are transmitted through a diverse set of representational strategies that range from cinema to law, from medicine to photography, from literature to philosophy. Thus, the brute fact of moving from A to B becomes synonymous with freedom, transgression, creativity, among others (Cresswell, 2006).

Ultimately, moving is an irreducibly experienced, lived and embodied practice. It is a way of being in the world. For example, the way of walking says a lot about the person, who may be sad, in love, happy or having another feeling that varies according to the mood at the time (Cresswell, 2006).

From this perspective, Cresswell (2006) insists that, in order to understand the meaning of mobility, it is necessary to consider the interface between the materiality of physical bodies moving through spaces with characteristics that are equally material and figures moving through representational images. The ways of moving are therefore closely linked to the meanings given to mobility through representation, while representations of mobility are also based on the ways in which mobility is practiced and embodied.

Referring to Henri Lefebvre's theory of space production, the three relational moments proposed by Cresswell must be evaluated together and in relation to each other based on dialectically interconnected processes. Like Lefebvre's triadic structure, Cresswell's interpretation of mobility is based on three concepts that must not negate each other in order to generate a third. Although distinct from each other, they exist in interaction, in conflict, or in alliance, though they are not reconciled in a synthesis. They assume equal importance and take a similar position in relation to others. If one of them is left out, the other two lose meaning.

The recognition of practices, present in Cresswell's interpretation, and the need for places that enable mobilities, defended by Hannam, Sheller and Urry, are



the theoretical bases for the analysis of the relationship between Jardim Helena-Vila Mara Station and the surrounding public space. Especially highlighting the connection between mobility, materiality and social practices in the conformation of this place based on everyday use, this approach emphasizes both the spatial issue and an analysis of the mobile practices of the individuals who go to the station.

Public space and mobile practices at Jardim Helena-Vila Mara Station: the center of the neighborhood

The Jardim Helena-Vila Mara Station is located in Itaim Paulista, in the far eastern region of São Paulo city. Approximately 25 km away from the city's central core, this region is a categorical representation of how the process of occupation of São Paulo took place, supported by the peripheral pattern of urbanization. A pattern that forced a large part of the lower-income population to settle in the most remote parts of the city, which currently have a high housing density, without an equivalent number of jobs and which do not have adequate infrastructure and urban services for the large population.

Until the beginning of the 20th century, Itaim Paulista was predominantly rural and irrelevant to the city. The implementation, in the 1920s, of the railway and the old São Paulo-Rio de Janeiro highway was crucial in changing this situation and promoting the development of the region, which was highly intense from 1950 onwards.

In the second half of the 20th century, urban occupation – which until then had been scarce, with disconnected land settlements far from the railway station – was transformed into a populous residential suburb of low-income class people. Residences and streets spread across the existing voids and, unlike what happened in some nearby neighborhoods, did not receive large-scale industries (Langenbuch, 1971).

By advancing rapidly and in a disorderly manner through land settlements, housing complexes, and unlawful occupations on the banks of various watercourses, urbanization was not accompanied by sufficient jobs, infrastructure, and urban services for the region's residents.

For the mobility of inhabitants, this process created a disjointed and insufficient road system, with few arterial routes. Medium and high capacity public transport alternatives were and still are scarce, restricted to rail passenger transport. The result is difficulty in getting around, both internally and to the distant central area of the city.

Despite its shortcomings, the Itaim Paulista region is now consolidated and has a reasonable offer of commerce and services, although jobs remain numerically



low. In this urban context marked by residential occupation by lower-income class people, the Jardim Helena-Vila Mara Station was opened in 2008 on Line 12-Safira, operated by the São Paulo Metropolitan Train Company (CPTM).

As part of the expansion of railway services in the eastern region of the city from the 2000s onwards, the railway station offered greater accessibility to residents. Before that, they needed to travel internally in the region to Itaim Paulista Station, opened in the 1920s, to access the trains.

Therefore, the station's history does not include the role of stimulating the occupation of the surrounding area after its implementation, as occurred with the Itaim Paulista Station and many others in the São Paulo metropolitan area. However, despite being opened just over 15 years ago, a relatively short period for the development of urban processes and the long useful life of transport infrastructure, the station plays a fundamental role regarding its surroundings.

By inserting itself in a consolidated urban context, the station highlighted important nearby road axes and concentrated commerce and services in its immediate surroundings. Its two accesses, one to the south and one to the north of the railway, allow residents of the region to use the trains and cross the tracks (Figures 1 and 2).

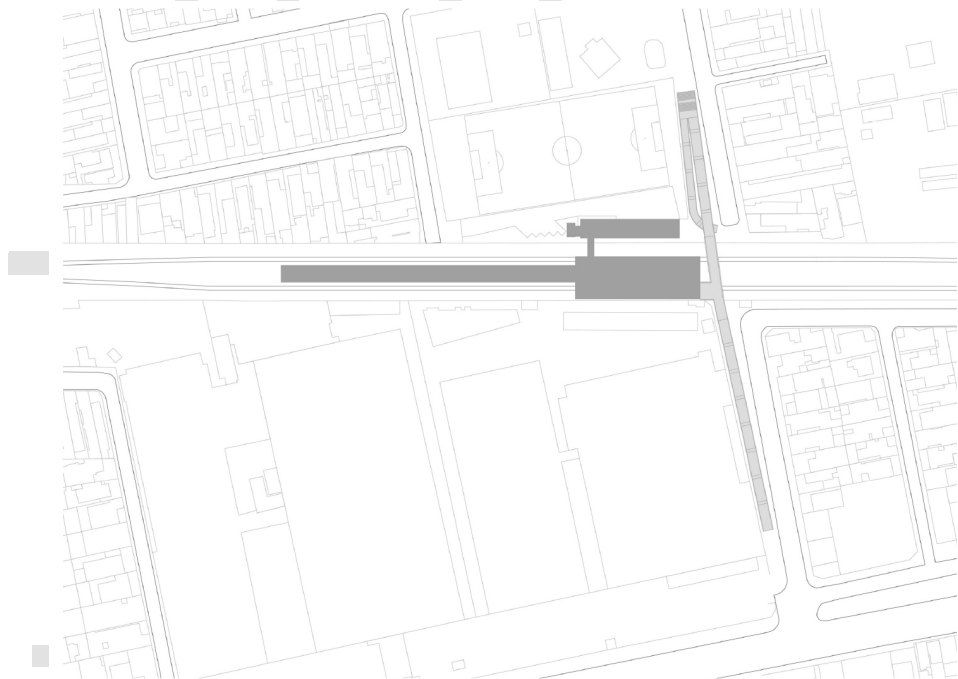


Figure 1: Site plan. Source: author, based on Digital Map of the City of São Paulo and archives of the São Paulo Metropolitan Train Company (CPTM).

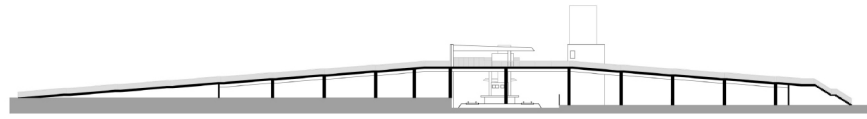


Figure 2: Section. Source: author, based on archives of the São Paulo Metropolitan Train Company (CPTM).

The station was consolidated as a place of convergence. It attracts many people who use public transport and others that cross the walkway that leads to the station. However, the urban dynamics, the characteristics of public spaces and the nature of mobile practices around the station vary on both sides of the railway.

It is more intense in the southern area of the station and closely related to the activities that take place on Marechal Tito Avenue (former São Paulo-Rio de Janeiro highway), which is the main arterial route in the region and connects with São Miguel Paulista and the neighboring municipalities of Itaquaquecetuba, Poá, Suzano and Mogi das Cruzes. The movement of vehicles and buses is intense and the main retail businesses – many of them large scale – in the region are located along the Avenue.

Due to the importance of Marechal Tito Avenue for the region and the passengers who arrive on the buses, the southern access to the station is slightly busier than the other access on the north. It takes place on a long, uncovered 4-meter wide ramp that is located on a narrow plot of land, between the neighboring lot occupied by a wholesaler and the sidewalk of São Gonçalo do Rio das Pedras Street. The successive sections of the ramp occupy practically the entire 120-meter stretch between the avenue and the railway (Figure 3).



Figure 3: Station's south access. Source: author, 2023.



The station is far from the avenue, and only the ramp and the totem signaling the entrance are visible. However, as the ramp is long, it starts almost from the avenue, which makes the route to the station quite smooth and direct.

The narrow space formed by the corner of São Gonçalo do Rio das Pedras Street and Marechal Tito Avenue is home to many activities and a place for those arriving and leaving the station. It includes the start of the ramp, the bus stop, pedestrian crossings, access to the wholesaler, and some informal workers who sell products in stalls, carts, and other structures (Figure 4).



Figure 4: Narrow public space next to the south access. Source: author, 2023.

The passenger flow is characteristic of everyday movements that are repeated on weekdays and are accompanied by a feeling of relative familiarity, predictability, comfort and safety resulting from prior knowledge of the places, routes and means of traveling through them. For these reasons, passenger behavior is largely unreflective, almost automatic. Nevertheless, even though they are usual, such behaviors are still important and should not be underestimated.

Trains are busier in the morning and boarding happens continuously, especially for people getting off the buses and heading towards the station. During the day, the number of pedestrians entering and leaving the station decreases considerably, increasing in the late afternoon, especially after 5 p.m., when many passengers leave the station and head towards the avenue, occupying practically the entire width of the ramp.

The number of street vendors in the afternoon is significant, attracting some passengers who get off the trains and consume some product, mainly food and drinks (Figure 5). Other people leaving the station head to the surrounding shops, but the majority cross the avenue and head to the bus stop to continue their journey to their final destination.





Figure 5: Street vendors next to the southern entrance of the station. Source: author, 2023.

In short, the volume of people arriving and leaving the station on this side of the railway and the diversity of activities are relevant. However, the movement of vehicles and buses is intense, traffic lights are not green for long enough for pedestrians to cross the avenue's six lanes, and the sidewalks are narrow. Due to these characteristics, the flow of buses and cars prevails, while pedestrians, who are disadvantaged, are restricted to small spaces (Figure 6).



Figure 6: Pedestrian crossing. Source: author, 2023.

Movement in the north side is less intense, but not negligible. On the contrary, while in the south the flow of vehicles on the avenue sets the pace, in the north it is the residents of Vila Mara, a neighborhood adjacent to the station, who determine the pace by their walking and daily activities. The predominantly residential use, the local retail businesses, and the absence of arterial routes create dynamics characterized by the daily life of the neighborhood.

Predominantly residential, Vila Mara is mostly composed of single-story houses and townhouses on small lots. Among the homes mostly occupied by lower-income class people, there are scattered small businesses that serve their residents, such as hairdressers, snack bars, bars, pizzerias, mini markets, grocers, and mechanic shops. Some of them occupy the front of residential lots and are owned by the inhabitants.

Like the southern side, access to the station is located on São Gonçalo do Rio das Pedras Street. It is one of the main circulation routes north of the railway. It crosses almost the entire neighborhood, distributes part of the internal flow of vehicles and some bus lines pass through it. This street also concentrates an important part of Vila Mara's commerce, like pharmacy, bakery, and butcher's shop, especially in the three blocks closest to the station, where nearly all the properties are used for commercial purposes.

The northern access to the station is slightly less used than the one on the south. The access is via a ramp or an uncovered staircase located on the block adjacent to the railway (Figure 7). This block contains only public facilities and a tree-lined open area with benches, an outdoor gym, a skate park, and a bike rack. There is also a nursery school, a community club (CDC) with a soccer field, and a bus stop, whose lines provide services to the neighborhoods north of the station.



Figure 7: Station's north access during the morning hours. Source: author, 2023.

Unlike what happens on the opposite side, the northern access is in a wide space that receives a number of informal workers' stalls that spread from the access stairs to the corner, forming a continuous corridor. On the southern side, most street vendors use equipment that is set up and dismantled every time, while on the north side, the stalls are fixed and remain in place throughout the day, even when they are empty. The number of these structures is considerable, preventing the view, from the corner, of the totem that signals the entrance to the station,

the stairs, and the access ramp, but maintaining a partial view of the station in the background.

Passenger behavior is quite similar to that found at the southern entrance, with those accustomed to the station's spaces predominating. The volume of passenger boardings at the northern access is also higher in the morning. Most of them walk to the station, while just a few get off the bus or are dropped off by drivers. During this period, few street vendors offer their products at the stalls. During the day, the movement of people decreases, though it does not cease; there are always people walking towards the station. The number of people increases again in the afternoon, especially after 5 p.m., when most people leave the station down the ramp and staircase.

In the late afternoon, most people walk towards the neighborhood, and a few wait at the bus stop or wait for a ride or ride-sharing service. Passengers move through the corridor formed by the stalls, which is too narrow for the number of people. Following the more intense movement, street vendors occupied almost all the stalls that were empty in the morning. Some sell clothes, others electronics, and a few snacks and cookies (Figure 8). In addition to the stalls, a street vendor spreads cell phone accessories on the handrails of the station staircase, and a “pastel”² stall is set up on the corner.



Figure 8: People walking between the stalls. Source: author, 2023.

The block with equipment is also important for the dynamics of the north side, as there are people who sit on the benches throughout the day (Figure 9). The soccer field, skate park and outdoor gym are rarely used. The bike rack, on the other hand, is very popular with station's passengers. Cyclists leave their bikes in the morning, go to work, and return after work to pick them up. It is usually full and

² Pastel is a traditional and popular Brazilian snack often sold at street food stalls, typically made of thin, crispy dough filled with ingredients, such as cheese, meat, chicken, or vegetables.



as turnover is low and there is not enough space, only those who arrive very early can park their bikes. Those who cannot park their bikes inside tie them to railings, posts and trees around the bike rack. The large number of bicycles found in this situation indicates that they are important as a mean of transport for the region.



Figure 9: People sitting at an open space next to the station. Source: author, 2023.

Another factor that helps to keep the intense dynamic throughout the day is the public pedestrian crossing function. With the intense dynamic in both sides of the railway, many who use the ramp and staircase do not access public transport, but simply cross the tracks.

Unlike the flow of people entering and leaving the station, which has peaks that follow the times when passengers get on and get off, the pedestrian crossing occurs in smaller numbers and at a constant pace throughout the day. There are always people crossing and, at various times of the day, the central point of the path, close to the gate that delimits access to the station, becomes a meeting place for residents, offering a privileged view of the surroundings (Figure 10).



Figure 10: Meeting place at the public pedestrian crossing. Source: author, 2023.

The presence of the station, the importance of São Gonçalo do Rio das Pedras Street for the neighborhood and the concentration of public facilities and commerce make the immediate area around the station a vital center for the residents of Vila Mara. They are the majority of those who use the northern access of the station. Therefore, due to its characteristics and in contrast to what occurs in the southern portion, pedestrians prevail, crossing the railway, accessing the station, shopping or just sitting on benches.

As seen, the dynamics and rhythm of pedestrians are different around Jardim Helena-Vila Mara Station. To the south, cars and buses predominate on Marechal Tito Avenue. There are many pedestrians concentrated in the narrow space next to the station entrance who end up obliterated by the wide avenue and the intense flow of vehicles. To the north, the neighborhood's daily life prevails, with many pedestrians walking towards the shops, arriving at and leaving the station on foot or crossing the railway.

The analysis also highlights the temporal variation in mobile practices. There are nuances in the daily routine and in the way mobile practices develop, with a constant movement of people getting on trains early in the morning, a less intense movement throughout the day, and a marked flow of passengers leaving the station in the late afternoon.

FINAL CONSIDERATIONS

Jardim Helena-Vila Mara Station is an essential transport infrastructure, offering one of the few high-capacity mobility alternatives for residents in the region. It is also an important element for urban dynamics, due to the great amount of commercial and service activities in its surroundings. With access located close



to several public facilities, it is a point of convergence qualified as a typically local station that is widely used by residents.

The movement of people marks the station's routine. Most of them are regular rail passengers who get on in the morning and get off in the late afternoon. The usual weekday's routes are complemented by a flow of people that converge from the neighborhood to the area around the station for other reasons, such as crossing the railway to access commercial and service activities on the other side of the tracks. The intense use that people make of the station and its surroundings makes it an important place for urban life.

Given these considerations and from the perspective of mobile practices, people's relationship with the station's spaces and their surroundings occurs through everyday actions when accessing the trains, crossing the railway, or meeting at the station.

The relationship between transport infrastructure and the city goes beyond the mobility of people but reflects the station's importance as a convergence point in the neighborhood. This is evidenced by the interaction between passengers and informal workers who sell products around the station as well as by people who buy from nearby shops. In this manner, Jardim Helena-Vila Mara relates to the city as a public place of mobility marked by the daily life of the neighborhood.

Some positive aspects of the station's architecture contribute to making this space a public place of mobility valued by those who use it. Among these aspects are the entrances in the line of sight of pedestrians and the size of the building suitable for the predominantly horizontal residential construction standard of the surroundings.

The north access located near open spaces and public facilities also proves to be very beneficial in strengthening the relationship of mobility, social practices, and public spaces. However, the south access could be situated in a larger public space, rather than its current limited lot. Furthermore, the narrow sidewalk next to it is not enough to accommodate the movement of people and is hampered by the intense movement of vehicles on the adjacent avenue.

Although the scale of the public spaces adjacent to the south of the railway is unsuitable for the flow of people, the overall integration of the station with the surrounding public spaces is quite intense. By taking advantage of its status as a high-capacity transport alternative, Jardim Helena-Vila Mara Station serves as a connection between people and the public spaces in multiple ways. Therefore, it is an important transport infrastructure that goes beyond its primary function of promoting access to the railway system.



REFERENCES

- Alves, J. D. G.; D'Antona, A. de O.; Marandola JR., E. J. (2020) Quão móveis somos? O New Mobilities Paradigm em questão. *Caderno de Geografia*, 30(62), 588-611, Jul./Sep.
- Cresswell, T. (2006) *On the move: mobility in the modern western world*. London: Routledge.
- Freire-Medeiros, B.; Lages, M. P. (2020) A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, No. 123, 121-142. Coimbra.
- Hannam, K.; Sheller, M.; Urry, J. (2006) Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*, vol. 1, no. 1, pp. 1-22.
- Langenbuch, J. R. (1971) A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica.
- Neres, R. M. (2023) *Estações ferroviárias de São Paulo: locais públicos da mobilidade*. Thesis (Doctorate in Design, Space and Culture) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Sheller, M.; Urry, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.



Histórias, memórias e reminiscências: a Vila Operária em Maringá, no Paraná

Stories, memories and reminiscences: the Vila Operária in Maringá, in Paraná

Relatos, memorias y reminiscências: la Vila Operária en Maringá, en Paraná

*Aline Beatrís Skowronski da Silva, mestra em Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.
E-mail: aline.skowronski@ifpr.edu.br  <https://orcid.org/0000-0003-3276-5529>*

*Gabriela Gimenes Manhoni, graduanda em Arquitetura e Urbanismo na Universidade Estadual de Maringá (UEM).
E-mail: gabimanhoni@gmail.com  <https://orcid.org/0009-0009-9260-6862>*

*Ricardo Dias Silva, doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual de Maringá (UEM).
E-mail: rdsilva@uem.br  <https://orcid.org/0000-0002-4756-7608>*

Para citar este artigo: SILVA, A. B. S. da; MANHONI, G. G.; SILVA, R. D. Histórias, memórias e reminiscências: a Vila Operária em Maringá, no Paraná. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n.1, p. 222-238, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p222-238

Submissão: 2024-03-31

Aceite: 2024-09-22



Resumo

Esta pesquisa aborda a relação entre memória, identidade e arquitetura, destacando a importância da memória como uma composição singular de reminiscências interpessoais, a qual desempenha uma função essencial na construção da identidade humana. A cidade, por meio de sua arquitetura, é apresentada como a base para o desenvolvimento das expressões culturais, históricas e identitárias, na qual diferentes tipos arquitetônicos refletem tradições, valores e crenças de um povo, influenciando sua identidade e seu senso de pertencimento. O artigo examina, em específico, o caso do bairro Vila Operária em Maringá, no Paraná, evidenciando sua arquitetura em madeira como uma reminiscência de um período pretérito da cidade, repleto de significados culturais e históricos, e analisa a materialidade como uma forma de fortalecimento da identidade coletiva e uma possível maneira de reconhecimento dos espaços como locais de memória. A estratégia de investigação contempla documentos, registros físicos e orais, fundamentais para a interpretação do fenômeno estudado.

Palavras-chave: Memória; Arquitetura e memória; Vila Operária.

Abstract

This research addresses the relationship between memory, identity, and architecture, highlighting the importance of memory as a unique composition of interpersonal reminiscences, which plays an essential role in the construction of human identity. The city, through architecture, is presented as the foundation for the development of cultural, historical, and identity expressions, where different architectural styles reflect traditions, values, and beliefs of a people, influencing their identity and sense of belonging. The article specifically examines the case of the Vila Operária neighborhood in Maringá, in Paraná, showcasing its wooden architecture as a remnant of the city's past – carrying deep cultural and historical meanings – and analyzes materiality as a way to strengthen collective identity and a potential means of recognizing spaces as sites of memory. The research strategy includes documents, physical and oral records, which are fundamental for the interpretation of the studied phenomenon.

Keywords: Memory; Architecture and memory; Vila Operária.

Resumen

Esta investigación aborda la relación entre memoria, identidad y arquitectura, destacando la importancia de la memoria como una composición singular de reminiscencias interpersonales, la cual desempeña una función esencial en la construcción de la identidad humana. La ciudad, a través de su arquitectura, se presenta como la base para el desarrollo de las expresiones culturales, históricas e identitarias, en cual diferentes tipos arquitectónicos reflejan tradiciones, valores y creencias de un pueblo, influyendo en su identidad y sentido de pertenencia. El artículo examina, específicamente, el caso del barrio Vila Operária en Maringá, en Paraná, destacando su arquitectura en madera como una reminiscencia de un período



pretérito de la ciudad, lleno de significados culturales e históricos profundos, y analiza la materialidad como una forma de fortalecimiento de la identidad colectiva y una posible manera de reconocimiento de los espacios como lugares de memoria. La estrategia de investigación contempla documentos, registros físicos y orales, fundamentales para la interpretación del fenómeno estudiado.

Palabras clave: Memoria; Arquitectura y memoria; Vila Operária.

INTRODUÇÃO

As narrativas individuais moldam-se por meio de vivências pessoais, emoções e sensações evocadas ao longo da vida, como experiências que adquirem forma a partir da memória. Esta, uma composição singular de reminiscências interpessoais que desempenham um papel crucial na construção da identidade humana, considerada como determinante, portadora de heranças as quais dão condições e sentidos à nossa existência, é viva e dinâmica. Aliás, somos seres com histórias, moldamos nossa identidade por meio de uma fusão entre as experiências vividas no ambiente e as reflexões internas; dessa maneira, somos quem somos porque aprendemos e recordamos.

A arquitetura, como representação material de diferentes tempos, convida a cultivar a memória por meio das marcas que deixa na cidade e das relações que estabelece ao longo da história com diferentes grupos sociais. Compreender a relação entre a arquitetura e a sociedade é um caminho importante para a valorização dos bens materiais representantes de uma cultura que se transforma ao longo do tempo. Dessa maneira, propõe-se aqui uma análise da arquitetura que transcenda sua natureza meramente física, percebendo sua potência cultural, seu papel na história e na construção das identidades individuais e coletivas.

Os espaços, e sua interação com os bens materiais, a sociedade e suas formas de vida, desempenham um papel fundamental na evolução e no funcionamento do corpo comunitário, pois podem consolidar “locais de memória”, lugares particularmente ligados às lembranças. A possibilidade de se conectarem de maneira direta e objetiva às tradições – ou valores individuais e coletivos – é, irrevogavelmente, uma realidade, não obstante seja uma escolha e não uma obrigatoriedade. Contudo, diante das contínuas transformações urbanas, o membro de uma comunidade vê, inúmeras vezes, suas narrativas e vivências serem desvalorizadas e consideradas dispensáveis por conta da ruptura dos valores culturais, valores do passado, induzindo ao enfraquecimento dos laços sociais, da coesão cultural e unidade coletiva.

Ao apresentar o bairro Vila Operária, na cidade de Maringá, no Paraná, e suas reminiscências, materializadas em sua arquitetura de madeira, aspira-se a fortalecer um elo entre a memória e a história da cidade e do bairro. Desse modo, o



objetivo do trabalho, fruto de pesquisa em andamento, é refletir sobre a importância do registro físico e oral na atividade de recuperar e fortalecer a memória.

Por meio de diferentes maneiras de se promover o reconhecimento de um espaço como local de memória, a pesquisa aborda conceitos de memória e lugares de memória, a partir das contribuições de Pierre Nora (2012), e, numa perspectiva de associar a memória cultural como contribuição para esse campo do conhecimento já estabelecido por Nora, incorpora-se a reflexão de Aleida Assmann (2011), em um contexto que procura relacionar à identificação da arquitetura em madeira do bairro o suporte de memória para a região em discussão. John Ruskin (2008) faz refletir sobre a permanência, valorizando a moradia em sua estrutura física, simbólica e cultural, que permite cruzar o tempo acumulando sabedoria e camadas de uma sociedade.

O trabalho se desenvolveu utilizando registros físicos, como levantamentos *in loco*, consulta a documentos e registros iconográficos. Entre 2022 e 2024, realizaram-se 18 entrevistas com os moradores do bairro, os agentes intervenientes e os historiadores, com a intenção de compreender a trajetória pessoal, os marcos espaciais e temporais, as práticas cotidianas e a relação entre presente, passado e futuro da Vila Operária.

Por meio dos levantamentos propostos, pensa-se ser possível perceber nos espaços urbanos, pelas reminiscências da arquitetura em madeira, nos discursos e na observação do cotidiano dos lugares, valores que compõem uma identidade local por seu conjunto de elementos culturais. Essa abordagem amplia a percepção sobre a arquitetura em madeira como uma manifestação que compõe espaços de grande significado, reconhecidos na lembrança de seus usuários ainda hoje.

MEMÓRIA, ARQUITETURA E A HISTÓRIA DA VILA OPERÁRIA

Os elementos da história garantem uma descrição dos fatos e uma cronologia que dá suporte às histórias individuais e coletivas, constituindo referências na interpretação de espaços, manifestações e reminiscências no presente. Para Nora (1993), a história é o oposto da memória, pois atribui a esta uma característica de atualidade, viva e latente. Ela é manifestação de um grupo e, portanto, está conectada aos indivíduos e aos seus territórios, ao contrário da história, que tende à universalidade dos fatos. Compreende-se que a manifestação da memória a partir de um conjunto de indivíduos aproxima do presente subjetividades que entremeiam o passado.

A memória é uma interação entre processos conscientes e inconscientes, a qual deve ser entendida além de uma manifestação individual, mas também como um fenômeno construído coletivamente, sujeita a flutuações, transformações e mudanças ao ser expressa ou articulada. Para Nora (1993, p. 9):



[...] a memória é a vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações; é um fenômeno sempre atual, um elo vivo no eterno presente.

Em consonância com a proposta de Assmann (2011, p. 137), de relativizar e reduzir a distância entre a abordagem histórica e da memória, recuperam-se os conceitos de memória habitada (funcional) e não habitada (cumulativa) como fontes complementares de uma construção historiográfica carregada de especificidades emergidas de grupos sociais, com forte apelo cultural, que a mantém como ponte entre passado e futuro. Aqui, elementos que não são encontrados na descrição histórica do bairro, como as edificações em madeira na Vila Operária em Maringá, podem ser resgatados por meio do entendimento da memória invocada pelas conversas, pelas imagens e histórias de vida, recolhidas em documentos e entrevistas.

A Vila Operária é um dos bairros de Maringá projetados pelo engenheiro Jorge de Macedo Vieira, em 1947, ao desenvolver um projeto urbano para toda a cidade. Localiza-se entre a Avenida Mauá, a Praça Rocha Pombo, a Praça Abilon Souza Naves e a Avenida Laguna, a leste do centro cívico da cidade e junto do Parque do Ingá. Sua ocupação a partir do plano piloto representa um território de 70 alqueires divididos em 70 quadras de diferentes tamanhos. Os lotes somaram 1.434 datas acrescidas dos espaços destinados à implantação das indústrias, após a Avenida Mauá.

A Vila está localizada em uma região que abrange uma considerável parte na área central do município atualmente e, diante disso, vem sofrendo grandes transformações em sua paisagem. Na década de 1950, ao traçarem o desenho inicial da cidade, separaram-na em algumas zonas, destinadas a públicos específicos. A Vila Operária foi designada, como seu nome diz, a abrigar os operários que trabalharam nas proximidades, como armazéns, serrarias e serviços comuns aos primeiros anos de desenvolvimento da cidade. A ocupação efetiva da Vila Operária só aconteceu após 1947, quando os primeiros compradores registrados pela Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP) adquiriram 309 lotes.

No espaço urbano, as camadas que hoje se permitem conhecer incentivam a retri-lhar os caminhos que construíram o passado, e uma delas é, de fato, a memória. Nesse sentido, recuperar os conceitos de Ruskin (2008) ao atribuir à arquitetura um papel relevante na veiculação da memória, e como “defensora da pessoa e da humanidade”, abre um caminho para as diferentes manifestações culturais impregnadas na arquitetura, efetivamente encontradas no Sul do Brasil. Ruskin (2008) carrega de simbolismo a moradia. Em sua simplicidade e nas intenções de uso e apego de seus moradores, a casa carrega uma santidade que percorre



as gerações e precisa ser compreendida por meio desse poder simbólico. Ao valorizar a perenidade como característica que apazigua o homem, Ruskin (2008) espera que, na observação da moradia, apareçam os cuidados, os sentimentos de apego, a ação do tempo e as diferentes gerações que dela usufruem, pois, na ausência desses aspectos, o que se percebe é uma paisagem de elementos semelhantes, solitários, desgarrados do chão em que se implantam.

As casas de madeira na Vila Operária são descritas não apenas por sua materialidade, mas também pelas histórias que carregam. As relações que estabelecem com seus moradores e com a vizinhança organizam o espaço de maneira a repousar nas suas memórias. As edificações em madeira se conectam à história do bairro que tem nos edifícios e nas suas mudanças (de lugar, de materialidade) uma referência do correr do tempo. Como exemplo disso, destacam-se a Igreja São José e o Cine Horizonte, referências importantes até hoje por guardarem na história de seus filmes, nas formas de divulgação de seus eventos e na agenda cheia dos finais de semana o apego ao local e a construção de uma comunidade, apesar das mudanças pelas quais passaram.

Esse reconhecimento demonstra os valores e a ressonância dessas manifestações culturais do edifício no cotidiano dos habitantes do bairro. A arquitetura, quando inserida no contexto coletivo, tem o poder inconsciente de antecipar os próprios pensamentos para com ela, destacando-se e mantendo uma presença marcante no cotidiano (Abreu, 2007).

É no conjunto desses elementos que se identificam ou se evocam as memórias de histórias que, muitas vezes, não fazem parte da história cronológica oficial, mas remetem a grupos sociais, histórias particulares e vinculadas a um território específico. Para Nora (2012, p. 9), “a memória se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto”. De acordo com Rossi (2010, p. 23):

[...] o mundo em que vivemos há muito tempo está cheio de lugares nos quais estão presentes imagens que têm a função de trazer alguma coisa à memória. [...] Nos lugares da vida cotidiana, inúmeras imagens nos convidam a comportamentos, nos sugerem coisas, nos exortam aos deveres, nos convidam a fazer, nos impõem proibições, nos solicitam de diversas maneiras.

Nesse caso, o cotidiano se enobrece de sentido como, já discutido por Meneses (2006), ao atribuir à função do habitar e do trabalho uma fonte de cultura que não é alvo de valorização, pois não é parte do mercado e da economia. Isso reflete o papel excludente da cultura, em que cotidiano e habitar não são compatíveis por representarem uma condição de segmento separado da vida, sem funções consideradas “nobres”. De todo modo, quando se observam as ações cotidianas que se repetem incansavelmente, é possível identificar os lugares “em que



concretamente se instituem as relações sociais, em que as práticas sociais dão corpo e efeito aos interesses em jogo” (Meneses, 2006, p. 38).

OS LUGARES DE MEMÓRIA E SEUS SUJEITOS NA VILA OPERÁRIA

Tomando um caminho que pretende preservar memórias por meio do concreto, aproxima-se o olhar à Vila Operária e ao seu cotidiano, às suas representações e à sua comunidade. Desde o desenho do bairro, com uma grande praça que contém um centro esportivo e que marca sua centralidade, espacial e simbólica, até os eventos que aconteceram em pontos específicos como a igreja, o cinema e o campo de futebol, perpassando a tranquilidade das ruas e as relações de vizinhança, em seu conjunto, evidenciam-se os valores e a representatividade do bairro para seus moradores e, também, para a cidade de Maringá. No contexto de análise da cidade como um grande pano de fundo para reconhecer os problemas urbanos e as ações do planejamento, que incluem a construção de uma cultura dos não lugares, revelar a Vila Operária a partir de um olhar de perto¹ pode ser de grande impacto no embate entre memória e transformação.



Figura 1: Avenida Paissandu e vista atual com o campo do Brinco da Vila. Fonte: Elaborada pelos autores.

A Paissandu, importante avenida que cruza a Vila Operária no sentido leste-oeste, é fundamental para compreender os processos de transformação pelos quais o bairro vem passando, refletindo o avanço do centro em direção ao bairro. Aqui se destacam, ao mesmo tempo, as tipologias de edifícios com mais de 20 andares, fruto das mudanças na legislação urbana incentivadas pela proximidade ao

¹ Magnani (2002) aposta na perspectiva etnográfica para relativizar o discurso homogeneizador da globalização e seus efeitos sobre a cidade, apresentando meios de identificar particularidades, histórias e manifestações culturais que mantêm vivos determinados espaços dentro da cidade global.

Parque do Ingá e ao centro da cidade (a oeste), que resultam em uma rua ativa com comércio e serviços no térreo, e, no sentido leste, nas proximidades do Estádio Brinco da Vila, uma paisagem que se mantém perene, trazendo a lembrança de alguns anos atrás, de um bairro em movimento pelo esporte, pelo encontro nas ruas, pelos serviços e pelas conexões estabelecidas entre espaço e usuário (Figura 1).

Nesse sentido, a memória e seu reconhecimento nos elementos urbanos, nos significados do bairro, nos pontos de encontro como o Brinco da Vila, possibilitam discutir os espaços como lugares de memória. Na concepção de Nora (2012), os lugares de memória não são estáticos e encerrados em si mesmos, mas fornecem as camadas para despertar uma vontade de memória que irá trabalhar na conservação de elementos simbólicos e representativos de uma comunidade. Essas camadas são organizadas a partir das dimensões materiais, simbólicas e funcionais, sendo reveladas a partir de uma análise histórica que permite compreender ao mesmo tempo “os processos de produção social de memórias [...] e o seu papel na construção do conhecimento histórico e na consolidação das narrativas de caráter histórico” (Gonçalves, 2012, p. 34). De acordo com Nora (1997 *apud* Gonçalves, 2012, p. 34):

O lugar de memória supõe, para início de jogo, a justaposição de duas ordens de realidades: uma realidade tangível e apreensível, às vezes material, às vezes menos, inscrita no espaço, no tempo, na linguagem, na tradição, e uma realidade puramente simbólica, portadora de uma história.

[...]

Lugar de memória, então: toda unidade significativa, de ordem material ou ideal, que a vontade dos homens ou o trabalho do tempo converteu em elemento simbólico do patrimônio memorial de uma comunidade qualquer.

No campo do patrimônio cultural, no Brasil, o lugar de memória foi apropriadamente associado às possibilidades que surgiram a partir do Livro de Registro de Lugares, instituído a partir do Decreto nº 3.551/2000. Nele ficam inscritos, conforme relata Arévalo (2005, p. 7) a partir da leitura do decreto:

[...] mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas”, o decreto ainda observa a finalidade desta inscrição: “A inscrição num dos livros de registro terá sempre como referência a continuidade histórica do bem e sua relevância nacional para a memória, a identidade e a formação da sociedade brasileira.



Apesar de uma abordagem relevante para o trabalho aqui apresentado, ainda é preciso, segundo a autora, um avanço no entendimento das identidades locais e das pluralidades culturais, valorizando espaços que representem histórias que se constroem com seus moradores, reconhecidas e rememoradas a partir deles. Compreender sua relação com o habitante e o visitante é um caminho para se identificar a ampla dimensão do lugar de memória, que inclui seus aspectos físicos e funcionais, mas amplia-se à construção de uma memória reconhecida nos grupos sociais. Assim, o reconhecimento de seu simbolismo e sua potência como ativador do sentimento de pertencimento traz o passado para o presente e consolida as relações que são identificadas em relação ao grupo social ao qual está ligado. Sendo uma construção histórica, o lugar de memória é uma grande fonte de conhecimento e de construção da história (Arévalo, 2005; Assmann, 2011).

No espaço interior da Vila Operária, os lugares que receberam a arquitetura em madeira são referências para a história da cidade de madeira presente na paisagem dos anos 1950. Os registros dessa época somados aos levantamentos fotográficos atuais, bem como as observações de campo e as entrevistas realizadas com moradores do bairro, vêm demonstrando o papel que exerce esse pano de fundo de madeira no contexto de consolidação da história da Vila Operária. A permanência das edificações ao longo do tempo é símbolo do tempo de duração das coisas. Em contradição com o jugo da efemeridade, que carrega uma construção de madeira, sua presença em meio à cidade na segunda década do século XX. Sua força também se estende nas demais tipologias que se seguiram, ao reproduzir sua tectônica, sua localização no terreno e, ainda, permitir a moradia da família por todos esses anos.

Conforme o mapa organizado pelos autores, podem-se destacar os edifícios em madeira que foram levantados em 2014 e 2024 (Figura 2). O segundo quadrante apresenta características marcantes do bairro em suas edificações e nas ruas que o conformam. Diferentemente do primeiro quadrante, essa região preserva as alturas de um ou dois pavimentos, mais de uma casa ocupando o lote, relações de vizinhança e cuidados com o jardim, a calçada e a própria faixa de circulação de veículos. A vegetação compõe o cenário ainda antigo do bairro.



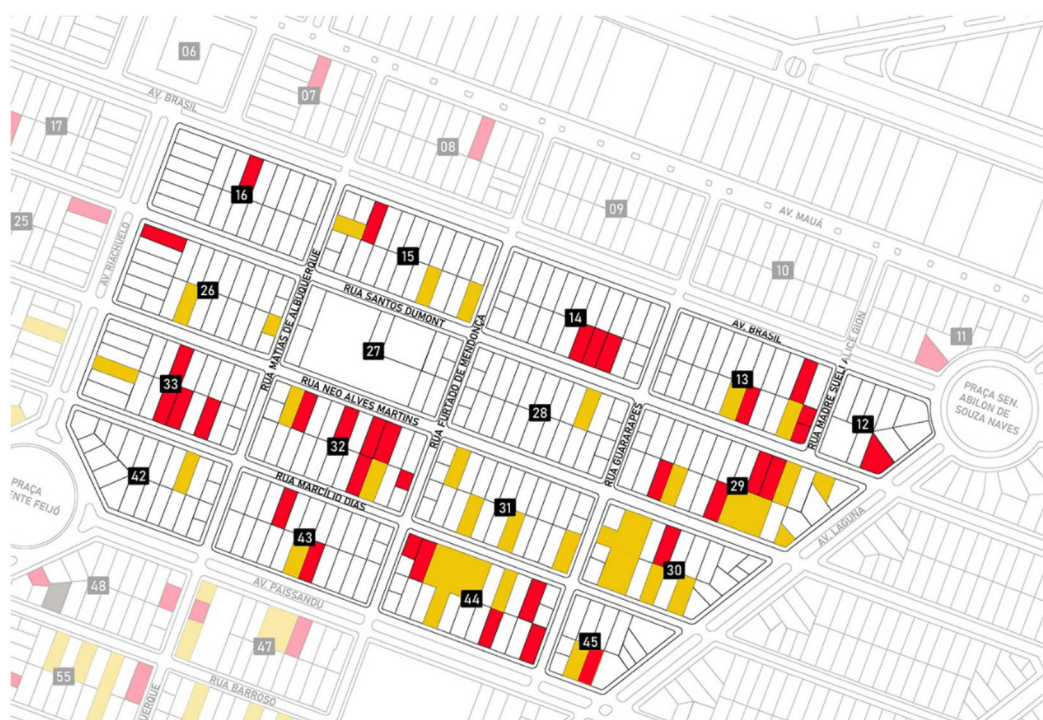


Figura 2: Mapa com destaque para o segundo quadrante da Vila Operária – em vermelho as edificações demolidas e em amarelo as que permanecem em 2025. Fonte: Elaborada pelos autores.

A Rua Neo Alves Martins (Figura 3), que se estende entre a Avenida Cidade de Leiria e a Avenida Laguna, destaca-se por abrigar as raras edificações em madeira ainda preservadas no bairro, em especial entre a Avenida Laguna e a Avenida Riachuelo. O recorte apresenta as edificações que permanecem na rua ainda hoje.

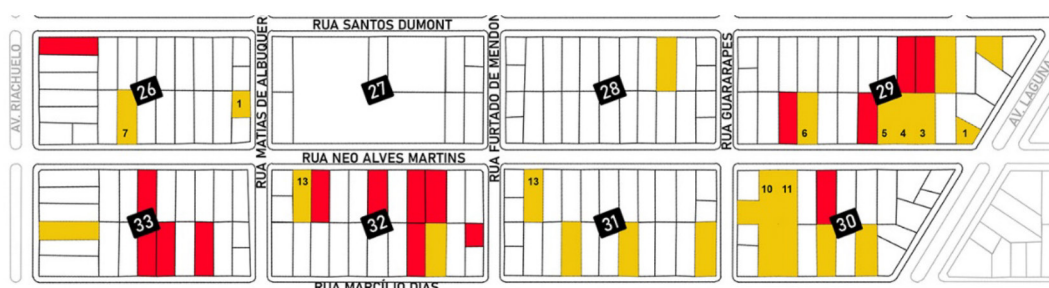


Figura 3: Rua Neo Alves Martins, edificações que permanecem. Fonte: Elaborada pelos autores com base no mapa da prefeitura.



Figura 4: Permanências localizadas na Rua Neo Alves Martins: A – quadra 26, lote 7; B – quadra 32, lote 13; C e D – quadra 30, lotes 10 e 11. Fonte: Elaborada pelos autores.

As edificações que permanecem (Figura 4) possuem características simples, mas envoltas de cuidado, e pertencem aos seus moradores desde a instalação. A edificação C pertence ao pai falecido da moradora atual, que a conserva e mora sozinha, alugando um outro espaço nos fundos do lote. A casa D também foi herdada, carece de cuidados e ainda não é percebida pelo atual morador como um patrimônio, uma referência da história de sua família. Algumas dessas moradias, no decorrer dos anos, vêm recebendo novas cores e guardam em suas camadas a madeira peroba-rosa que deu origem a elas.

Ao longo da Neo Alves Martins, é evidente a mudança na tipologia das edificações da rua conforme se percorre o trajeto em direção a oeste, em direção ao Parque do Ingá. A paisagem urbana passa gradualmente a ser dominada por edifícios de alvenaria, com sobrelojas permeando as ruas e construtoras adquirindo esquinas. Além das pressões do mercado, as mudanças refletem as transformações nas experiências das diferentes gerações, resultando na perda do contato e vínculo com a terra e o território onde elas estão inseridas (Figura 5).



Figura 5: Registro da Rua Neo Alves Martins em direção ao Parque do Ingá. Foto da esquerda: próximo à Avenida Laguna e à Rua Pombal; foto da direita: registro realizado próximo à Rua Henrique Dias. Fonte: Elaborada pelos autores.

Nos dias 12 de outubro e 16 de dezembro de 2023, nos períodos da manhã e tarde, ao percorrer a rua e observar a presença das residências em madeira e as atividades dos moradores no seu espaço de moradia e também na rua, ficou evidente a força do conjunto composto por arquitetura, cidade e habitante. As fachadas são desenhadas geralmente com duas janelas separadas por uma porta, quase como os olhos e o sorriso de um rosto humano, como se pudessem, de certa maneira, representar a identidade da Vila. As casas apresentam uma característica muito comum entre si: as varandas (Figura 6). Elas criam espaços, por meio dos mobiliários e das composições, para as pessoas se reunirem e desfrutarem do lazer, além de servirem como uma prolongação do interior da casa ao seu terreno – uma ligação de fora com o de dentro –, um simbolismo do íntimo da pessoa em contato com o coletivo.

Para Assmann (2011), reconhecer o simbólico em meio aos lugares é o que estimula o exercício da memória e pode reativar os laços entre gerações. Os espaços que se identificam entre a casa, o quintal, o jardim² são lugares significativos para a vivência e a construção de laços: “Nesses locais, amplia-se a memória do indivíduo na direção da memória da família; e aqui se cruza a esfera da vida do indivíduo com a dos que a integram, porém não estão mais ali”. (Assmann, 2011, p. 318).

² Correspondência entre Goethe e Schiller de 1905, utilizada por Assmann para reconhecer a força do simbolismo dos lugares em relação à memória.





Figura 6: Casa localizada na rua com o uso típico da varanda. Fonte: Elaborada pelos autores.

Por meio da observação *in loco* e das fotografias, foi possível notar o papel da materialidade e dos espaços da Vila na conservação de recordações individuais e coletivas, assim como na preservação, transmissão e promoção da história local. Observou-se, ainda, que esses elementos não apenas constituem o cenário urbano da cidade que no passado fora de madeira, mas representam toda a identidade visual e coletiva da Vila Operária. Nesse sentido, a materialidade entrelaçada com os espaços da Vila é a marca identitária de um corpo social que pode contribuir para o reconhecimento e fortalecimento dos espaços como lugares de memória.

Nas entrevistas realizadas, que aproximaram os agentes intervenientes, os moradores da Vila e os historiadores da cidade, emergiram falas significativas. Um exemplo é a entrevista com um dos sócios da construtora Plaenge, que mencionou a existência de três perfis de moradores da Vila Operária: 1. os pioneiros, descritos como aqueles que resistem à venda de suas casas devido ao valor emocional que o local possui; 2. a segunda geração, os filhos que logo se mudarão do lugar; e 3. os investidores, que optam por vender suas propriedades. Tais perfis refletem, de forma inconsciente, a disputa entre o que será preservado e o que será transformado na Vila. A história da Vila Operária, segundo o entrevistado, será incorporada às novas construções sobretudo por meio do *design* paisagístico e das espécies vegetais, e não necessariamente pela preservação de elementos construtivos em madeira que caracterizam o bairro, transferindo, assim, a materialidade do bairro para o campo das reminiscências.

Nas entrevistas com os moradores, ao refletirem sobre a evolução do bairro, eles expressam uma certa melancolia ao recordarem o passado, relembando a convivência na comunidade que era intensa. Todos se conheciam. Uma frase marcante do seu Antônio foi: “Tem que preservar o brinco da Vila, aquilo lá é nosso, tem que preservar aquilo!”. Tal fala revela o profundo senso de pertencimento e carinho pelo local, acompanhada de um apelo para que não apenas o “brinco da Vila” não

se perca no tempo e na evolução do bairro, mas também toda a história e identidade da comunidade.

DISCUSSÕES

Os levantamentos realizados pretendem contribuir para o melhor entendimento da Vila Operária e de seu cotidiano. Quando se observam, nos projetos aprovados na prefeitura, os espaços da casa e sua relação com o terreno, bem como os espaços que se criaram na transição entre a rua e a casa, torna-se evidente a sensibilidade existente entre a arquitetura de madeira e a comunidade do bairro. Essa conexão é enriquecida por elementos simbólicos e culturais – a preservação da edificação e de seu entorno, o cuidado com o interior da casa e a manutenção do jardim com vegetação arbustiva e árvores de pequeno porte comuns à região – que contribuem para o reconhecimento social, além de promoverem a preservação da memória coletiva dos residentes, trazendo uma autenticidade e perenidade discutidas e defendidas por Ruskin (2008, p. 56)

As observações do cotidiano e os registros fotográficos, bem como o levantamento das edificações em momentos diferentes (espaçados uma década entre si), possibilitam perceber as mudanças no espaço da rua e os ambientes do bairro como um todo. Esses registros evidenciam as transformações sofridas pelo bairro, influenciadas pelo crescimento urbano. São exemplos importantes a reconfiguração dos espaços públicos, como o desaparecimento do Cinema Horizonte; as interações com áreas privadas, com o adensamento em áreas anteriormente pouco ocupadas; o papel dos espaços coletivos e as diferentes formas de apropriação e utilização por parte da população, o que é exemplificado pela mudança da função da praça da Igreja São José ao longo do tempo.

As poucas casas de madeira remanescentes na Vila Operária e os espaços públicos que resistem ao passar do tempo têm uma função relevante como preservadores da memória, ao servirem como elementos impregnados de história e ativadores de lembranças registradas nas conversas locais. Os tipos arquitetônicos, os modos de uso e as relações estabelecidas entre a cidade, o bairro e seus habitantes refletem tradições, valores e crenças que fortalecem o vínculo à Vila Operária.

A presença de elementos-chave nas edificações em madeira, como a varanda, e sua relação com a rua, pelo posicionamento frontal com proximidade da calçada, estabelecem uma condição especial para esse espaço. A rua se revela pelas edificações em madeira e por seus moradores, debruçados nos muros em conversas informais na vizinhança. Quando se percorre a Rua Neo Alves Martins, esses encontros são corriqueiros em sua porção a oeste. Seguindo em direção ao Parque do Ingá, com os arranha-céus que já se estabeleceram no bairro, a personalidade da rua perde seu caráter, servindo como ponto de passagem de moradores apressados em seus automóveis para acessar os subsolos com estacionamento.



Nesse contexto, a arquitetura de madeira tradicional da Vila Operária é estudada como um elemento sutil, porém significativo, presente em todo o histórico de progresso da cidade e nas particularidades vividas. A madeira, relacionada ao aspecto arquitetônico, passou a ser objeto de análise por seu potencial de rememorar um período importante da história da cidade de Maringá. Por isso, o ato de registrar os acontecimentos por meio de imagens, documentos, histórias contadas e entrevistas é essencial para a sociedade, já que isso concretiza no meio físico fragmentos da imaterialidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo discutiu as relações entre a memória e a identidade e a importância de compreender a força da materialidade da arquitetura em madeira como algo além de uma estética construtiva. Essas reminiscências são protagonistas da vida cotidiana, essenciais para abraçar e fomentar o desenvolvimento coletivo ou pessoal. A arquitetura é formadora de impressões e relações interpessoais concretizadas na memória, ela é, assim, como uma extensão do ser humano. As edificações de madeira na Vila e os espaços públicos que resistem ao longo da história são guardiões da memória a partir do momento que servem como base para o exercício da cidadania.

Os conceitos de memória e dos locais de memória também abordados se refletem na apresentação da Vila Operária. Os dados observados – como os levantamentos fotográficos, os registros históricos, as entrevistas dos moradores e a vivência no local pelos pesquisadores – valorizam a abordagem a partir de múltiplas fontes que ampliam o reconhecimento e o entendimento sobre o espaço de modo mais próximo, trazendo para o debate os próprios usuários do local. As histórias não se tornam superficiais, mas se materializam na memória e nas reminiscências.

Esse conjunto de informações pode servir para o registro das lembranças individuais e coletivas sobre a Vila Operária. Ademais, é necessário valorizar na materialidade a potência dos significados como base para a memória e, assim, reconhecer, nos espaços e nos marcos, os lugares de memória do bairro e de sua comunidade. As documentações comprovam, cada uma à sua maneira, as diferentes percepções que um único local pode apresentar e a sua íntima relação com cada indivíduo.

Na Vila Operária, a presença da madeira evoca lembranças e cria espaços de profundo significado, que permanecem na memória dos moradores até os dias de hoje. Preservar essa arquitetura que diz respeito à incorporação das memórias e à identidade da comunidade é um grande desafio atualmente, visto que as mudanças da cidade são provenientes de uma dinâmica capitalista imobiliária em crescente “progresso” e adensamento. É essencial e vital preservar as histórias e memórias dessa comunidade pioneira no desenvolvimento de Maringá, representada por sua arquitetura de tábua e mata-junta, para garantir que os valores



individuais, coletivos e históricos perdurem ao longo do tempo e não se percam na trajetória da vida.

No entanto, o contexto de transformação da Vila Operária é urgente e avassalador. Percebe-se uma mudança na essência do bairro que se reflete nas mudanças de uso, de tipologias edilícias, de fluxos e de apropriação dos espaços. As reminiscências em madeira fazem lembrar um tempo mais lento, menos consumista e mais arraigado à terra, que logo tende a se diluir na nova paisagem. Registrar e consolidar memórias por meio do enfoque aqui proposto tem sido um caminho para resguardar parte de uma historiografia não oficial da cidade de Maringá.

AGRADECIMENTO

Agradecemos à Fundação Araucária a concessão de bolsa e o incentivo à pesquisa científica, fundamental para a realização deste artigo.

REFERÊNCIAS

ABREU, P. P. da S. M. de. *Arquitectura: monumento e morada*. Artitextos, Lisboa, n. 4, p. 11-20, Jun. 2007.

ARÉVALO, M. C. da M. Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto. *História Hoje*, São Paulo, v. 3, n. 7, 2005. Disponível em: https://www.anpuh.org/revistahistoria/view?ID_REVISTA_HISTORIA=7.

ASSMANN, A. *Espaços da recordação*. Campinas: Editora Unicamp, 2011.

GONÇALVES, J. Pierre Nora e o tempo presente: entre a memória e o patrimônio cultural. *Historiæ*, [s. l.], v. 3, n. 3, p. 27-46, 2013. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/hist/article/view/3260>.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. 49, p. 11-29, 2002. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0102-69092002000200002>.

MENESES, U. B. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. [Debate]. *Patrimônio: atualizando o debate*, São Paulo: IPHAN, 2006.

NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*. [s. l.], v. 10, 1993, p. 7-28. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/12101>. Acesso em: 3 jul. 2023.

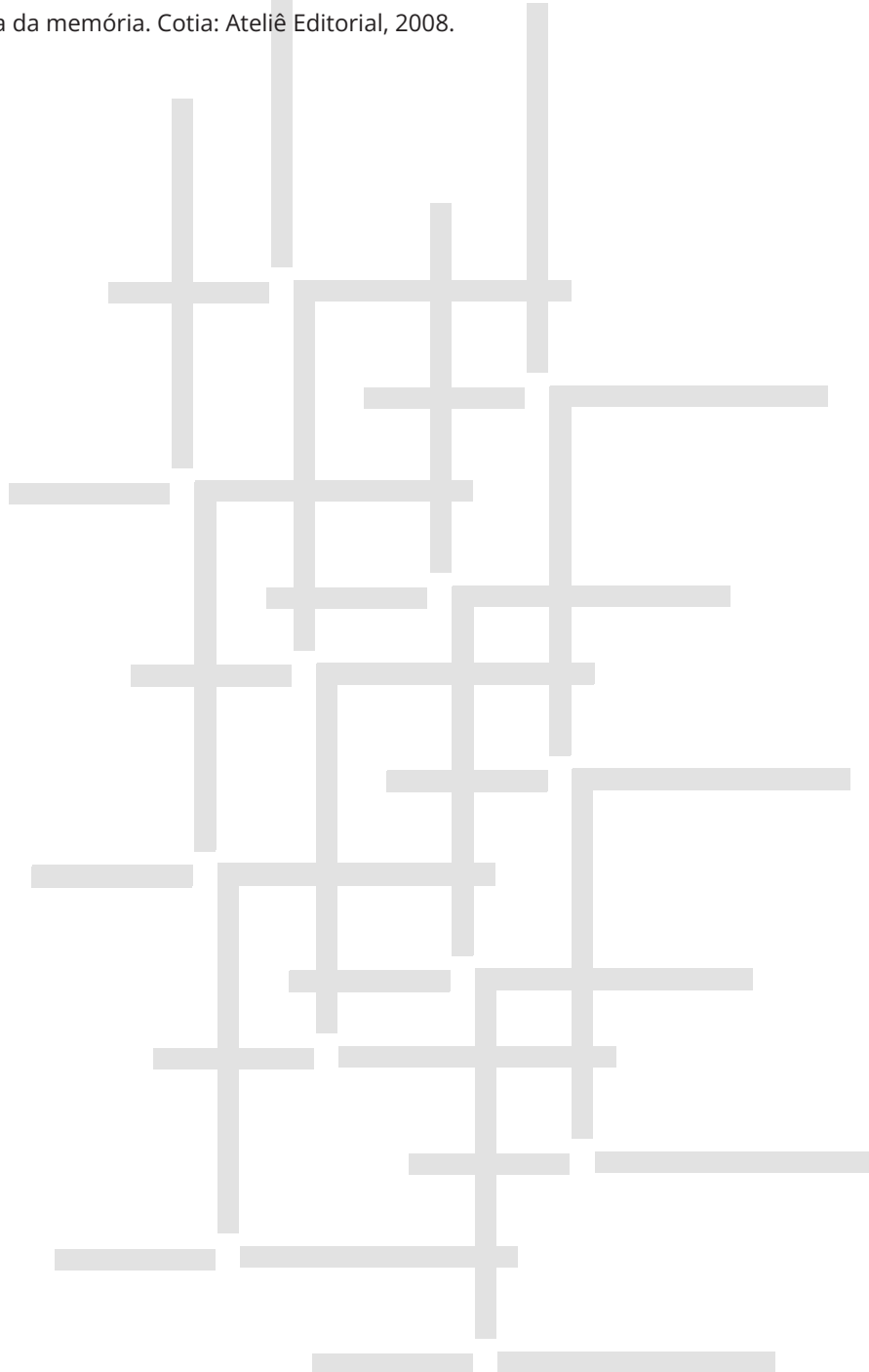
POLLAK, M. *Memória, esquecimento e silêncio*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 3-15, 1989.



POLLAK, M. Memória e identidade social. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.

ROSSI, P. O passado, a memória, o esquecimento. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

RUSKIN, J. A lâmpada da memória. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.



Stories, memories, and reminiscences: Vila Operária in Maringá-PR

Histórias, memórias e reminiscências: a Vila Operária em Maringá-PR

Relatos, memorias y reminiscências: la Vila Operária en Maringá-PR

Aline Beatrís Skowronski da Silva, Master in Urbanism from the Universidade Federal do Rio de Janeiro. E-mail: aline.skowronski@ifpr.edu.br  <https://orcid.org/0000-0003-3276-5529>

Gabriela Gimenes Manhoni, undergraduate student in Architecture and Urbanism at the Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: gabimanhoni@gmail.com  <https://orcid.org/0009-0009-9260-6862>

Ricardo Dias Silva, Ph.D. in Architecture and Urbanism from the Universidade Estadual de Maringá (UEM). E-mail: rdsilva@uem.br  <https://orcid.org/0000-0002-4756-7608>

How to cite this paper: Manhoni, G. G.; Silva, A. B. S.; Silva, R. D. Stories, memories, and reminiscences: Vila Operária in Maringá-PR. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n.1, p. 239-253, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p239-253

Submitted: 2024-03-31

Accepted: 2024-09-22



Abstract

This research explores the relationship between memory, identity, and architecture, emphasizing the importance of memory as a unique composition of interpersonal reminiscences, which plays a vital role in the construction of human identity. The city, through its architecture, is presented as the foundation for the development of cultural, historical, and identity expressions, where different architectural styles reflect the traditions, values, and beliefs of a people, influencing their identity and sense of belonging. The article specifically examines the case of the Vila Operária neighborhood in Maringá, Paraná, highlighting its wooden architecture as a reminiscence of a past period in the city, rich with cultural and historical significance. It also analyzes materiality as a means of strengthening collective identity and a possible way of recognizing spaces as sites of memory. The investigation strategy includes documents, physical and oral records, which are essential for interpreting the phenomenon under study.

Keywords: Memory; Architecture and memory; Vila Operária.

Resumo

Esta pesquisa aborda a relação entre memória, identidade e arquitetura, destacando a importância da memória como uma composição singular de reminiscências interpessoais, a qual desempenha uma função essencial na construção da identidade humana. A cidade, através de sua arquitetura, é apresentada como a base para o desenvolvimento das expressões culturais, históricas e identitárias, na qual diferentes tipos arquitetônicos refletem tradições, valores e crenças de um povo, influenciando sua identidade e senso de pertencimento. O artigo examina, em específico, o caso do bairro Vila Operária em Maringá, Paraná, evidenciando sua arquitetura em madeira como uma reminiscência de um período pretérito da cidade, repleto de significados culturais e históricos e analisa a materialidade como uma forma de fortalecimento da identidade coletiva e uma possível maneira de reconhecimento dos espaços como locais de memória. A estratégia de investigação contempla documentos, registros físicos e orais, fundamentais para a interpretação do fenômeno estudado.

Palavras-chave: Memória; Arquitetura e memória; Vila Operária.

Resumen

Esta investigación explora la relación entre la memoria, la identidad y la arquitectura, enfatizando la importancia de la memoria como una composición única de reminiscencias interpersonales, que juega un papel vital en la construcción de la identidad humana. La ciudad, a través de su arquitectura, se presenta como el fundamento para el desarrollo de expresiones culturales, históricas e identitarias, donde los diferentes estilos arquitectónicos reflejan las tradiciones, valores y creencias de un pueblo, influyendo en su identidad y sentido de pertenencia. El artículo examina específicamente el caso del barrio Vila Operária en Maringá, Paraná, destacando su arquitectura de madera como una reminiscencia de un período pasado en la ciudad, rico en significado



cultural e histórico. Também analisa a materialidade como um meio para fortalecer a identidade coletiva y una posible forma de reconocer los espacios como sitios de memoria. La estrategia de investigación incluye documentos, registros físicos y orales, los cuales son esenciales para interpretar el fenómeno en estudio.

Palabras clave: Memoria; Arquitectura y memoria; Vila Operária.

INTRODUCTION

Individual narratives are shaped by personal experiences, emotions, and sensations evoked throughout life, which take form through memory. Memory, a unique composition of interpersonal reminiscences, plays a crucial role in the construction of human identity. It is dynamic and alive, carrying the legacies that give meaning and conditions to our existence. We are beings with stories, shaping our identity through a fusion of lived experiences and internal reflections. In this way, we are who we are because we learn and remember.

Architecture, as a material representation of different times, invites us to cultivate memory through the marks it leaves on the city and the relationships it establishes with different social groups throughout history. Understanding the relationship between architecture and society is an important path toward valuing material assets that represent a culture evolving over time. Thus, this analysis proposes a perspective on architecture that transcends its merely physical nature, recognizing its cultural power and its role in history and in the construction of individual and collective identities.

Spaces, and their interaction with material assets, society and its ways of life, play a fundamental role in the evolution and functioning of the community. They can consolidate “sites of memory,” places particularly tied to memories. The ability to connect directly and tangibly to traditions—or to individual and collective values—is an undeniable reality, though it remains a choice rather than a necessity. However, in the face of continuous urban transformations, community members often see their narratives and experiences devalued or dismissed due to the rupture of cultural values from the past, leading to the weakening of social ties, cultural cohesion, and collective unity.

By presenting the Vila Operária neighborhood in Maringá-PR and its reminiscences, materialized in its wooden architecture, this work aims to strengthen the link between memory and the history of both the city and the neighborhood. Thus, the objective of this research, which is still in progress, is to reflect on the importance of physical and oral records in recovering and reinforcing memory.

By promoting different ways to recognize a space as a site of memory, the research addresses concepts of memory and places of memory based on the contributions



of Pierre Nora (2012). Additionally, in seeking to associate cultural memory with this field of knowledge already established by Nora, the reflection of Aleida Assmann (2011) is incorporated, with the goal of linking the identification of Vila Operária's wooden architecture as a memory-supporting element for the region under discussion. John Ruskin (2008) also encourages reflection on permanence, valuing housing in its physical, symbolic, and cultural structure, allowing it to span time, accumulating wisdom and layers of society.

This work was developed through physical records, such as on-site surveys, document reviews, and iconographic records. Eighteen interviews were also conducted with residents of the neighborhood, intervening agents, and historians between 2022 and 2024. These interviews aimed to understand personal stories, spatial and temporal landmarks, everyday practices, and the relationship between the past, present, and future of Vila Operária.

Through the proposed surveys, it is believed that it will be possible to perceive in urban spaces—through the reminiscences of wooden architecture, the discourses, and the observation of daily life—the values that compose a local identity through its set of cultural elements. This approach broadens the perception of wooden architecture as a manifestation that forms spaces of great significance, still recognized in the memories of its users today.

MEMORY, ARCHITECTURE, AND THE HISTORY OF VILA OPERÁRIA

Historical elements provide a description of events and a chronology that supports individual and collective stories, offering references for interpreting spaces, manifestations, and reminiscences in the present. According to Nora (1993), history is the opposite of memory, as he attributes memory with a characteristic of immediacy—alive and active. Memory is a manifestation of a group and is therefore connected to individuals and their territories, unlike history, which tends toward the universality of facts. There is an understanding that the manifestation of memory by a group of individuals is the bringing of subjective elements of the past into the present.

Memory is an interaction between conscious and unconscious processes. Memory should be understood not only as an individual manifestation but also as a collective phenomenon, subject to fluctuations, transformations, and changes when expressed or articulated. As Nora (1993) states:

memory is life, always carried by living groups and, in this sense, it is in permanent evolution, open to the dialectic of remembering and forgetting, unconscious of its successive deformations, vulnerable to all uses and manipulations, susceptible to long latencies and sudden revitalizations; it



is an ever-present phenomenon, a link lived in the eternal present (Nora, 1993, p. 9).

In line with Assmann's (2011) proposal to bridge and reduce the distance between historical and memory approaches, the concepts of inhabited (functional) memory and non-inhabited (cumulative) memory are recovered as complementary sources for a historiographic construction that is rich in specificities emerging from social groups. These groups, with strong cultural appeal, maintain memory as a bridge between the past and the future (Assmann, 2011, p. 137). Here, elements not found in the historical description of the neighborhood, such as the wooden buildings in Vila Operária, Maringá, can be revived through the understanding of memory evoked in conversations, images, and life stories collected in documents and interviews.

Vila Operária is one of the neighborhoods in Maringá designed by engineer Jorge de Macedo Vieira in 1947, as part of a broader urban plan for the entire city. It is located between Mauá Avenue, Rocha Pombo Square, Abilon Souza Naves Square, and Avenida Laguna, east of the city's civic center and adjacent to Ingá Park. Its occupation, according to the master plan, represents an area of 70 *alqueires* (a traditional Brazilian land measure equivalent to 24200 meters), divided into 70 blocks of varying sizes. The lots totaled 1,434 plots, with additional spaces designated for industrial development beyond Mauá Avenue.

Today, Vila Operária occupies a considerable portion of the city's central area and has undergone significant changes in its landscape. In the 1950s, when the city's original design was laid out, it was divided into zones designated for specific populations. Vila Operária, as its name suggests, was intended to house workers who were employed in nearby industries such as warehouses, sawmills, and other common services needed during the city's early years of development. The effective occupation of Vila Operária only began after 1947, when the first 309 lots were purchased by buyers registered with the Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP).

In urban spaces, the layers that we can explore today encourage retracing the paths that shaped the past, and one of these layers is, indeed, memory. In this sense, revisiting Ruskin's (2008) concepts, which attribute a significant role to architecture in conveying memory and acting as the "defender of humanity and the individual," opens a path to the various cultural expressions embedded in architecture, particularly evident in southern Brazil. Ruskin imbues the home with symbolism, highlighting its simplicity and the intentions of its use and attachment by its residents. He views the home as carrying a sanctity that spans generations, which must be understood through its symbolic power. By valuing its permanence as a characteristic that soothes humanity, he hopes that by observing a home, one will see the care, attachment, the passage of time, and the different generations that inhabit it. In their absence, we see a landscape of similar, solitary elements, disconnected from the land on which they are built (Ruskin, 2008).



The wooden houses in Vila Operária are described not only by their materiality but also by the stories they hold. The relationships they establish with their residents and neighbors shape the space in a way that reflects and rests in their memories. These wooden structures are connected to the history of the neighborhood, with their buildings and their transformations (in location or material) serving as references to the passage of time. Such is the case of São José Church and Cine Horizonte, important landmarks that, through their films, event promotions, and busy weekend schedules, reflect a sense of belonging and the building of a community, despite the changes they have undergone.

This recognition demonstrates the values and cultural significance these buildings hold in the daily lives of the neighborhood's inhabitants. Architecture, when embedded in a collective context, has the unconscious power to anticipate our thoughts toward it, standing out and maintaining a strong presence in everyday life (ABREU, 2007).

It is through this combination of elements that the memories of stories, which often do not belong to the official chronological history, are identified or evoked. These stories are tied to social groups, personal narratives, and specific territories. As Nora (2012, p. 9) notes, "memory is rooted in the concrete—in space, gesture, image, and object." According to Rossi (2003):

the world we've lived in for a long time is full of places where images are present that have the function of bringing something to mind. [...] In the places of everyday life, countless images invite us to behave, suggest things to us, exhort us to duties, invite us to do things, impose prohibitions on us, request us in various ways (ROSSI, 2003, p. 23).

In this context, daily life is enriched with meaning, as discussed by Meneses (2006), who attributes to the act of inhabiting and working a source of culture that often goes unrecognized because it is not part of the market or economy. This reflects the exclusionary nature of culture, where everyday life and inhabiting are seen as incompatible, as they represent a segment of life that is separated and lacks functions considered "noble." Nevertheless, by observing the repetitive daily actions, it becomes possible to identify the places "where social relations are concretely established, and where social practices give shape and effect to the interests at play" (MENESES, 2006, p. 38).

PLACES OF MEMORY AND THEIR SUBJECTS IN VILA OPERÁRIA

By taking a path that seeks to preserve memories through tangible elements, the focus is drawn to Vila Operária, its daily life, representations, and community. From the design of the neighborhood, with a large square that houses a sports center and marks its spatial and symbolic centrality, to the events that took place



in specific locations such as the church, the cinema, and the soccer field, along with the tranquility of the streets and the relationships between neighbors, all these elements collectively highlight the values and significance of the neighborhood for its residents, as well as for the city of Maringá. In the context of analyzing the city as a broad backdrop for identifying urban issues and planning actions, which often involve the creation of “non-places,” revealing Vila Operária through a closer lens can have a significant impact on the tension between memory and transformation.



Figure 1: Paissandu Avenue and the current view with the Brinco da Vila pitch. Source: Authors, 2024.

Paissandu Avenue, an important thoroughfare crossing Vila Operária from east to west, is essential for understanding the transformation processes the neighborhood has undergone, reflecting the expansion of the city center towards the neighborhood. On one hand, the avenue features building typologies with more than twenty floors, a result of changes in urban legislation encouraged by its proximity to Parque do Ingá and the city center (to the west). This has created a dynamic street, with commercial spaces and services on the ground floors. On the other hand, towards the east, near the Brinco da Vila stadium, the landscape remains largely unchanged, evoking memories of the neighborhood's past—where sports, street gatherings, services, and the connections between space and users brought the area to life (Figure 1).

In this context, memory and its recognition in urban elements, in the meanings of the neighborhood, and in gathering points like Brinco da Vila, enable a discussion of these spaces as places of memory. According to Nora (2012), places of memory are not static or closed in on themselves. Instead, they offer layers that awaken a desire for memory, which works to preserve symbolic and representative elements of a community. These layers are organized around material, symbolic, and functional dimensions and are revealed through a historical analysis that allows for an understanding of “the processes of social production of memories (...) and their role in the construction of historical knowledge and the consolidation



of historical narratives” (GONÇALVES, 2012, p. 34). This same author revisits Nora’s writings:

The place of memory presupposes, to begin with, the juxtaposition of two orders of reality: a tangible and apprehensible reality, sometimes material, sometimes less so, inscribed in space, time, language and tradition, and a purely symbolic reality, the bearer of a history.

(...)

Place of memory, then: any significant unit, of a material or ideal order, which the will of men or the work of time has converted into a symbolic element of the memorial heritage of any community. (NORA, 1997, apud GONÇALVES, 2012, p. 34)

In the field of cultural heritage in Brazil, the concept of a place of memory has been appropriately linked to the opportunities created by the *Livro de Registro de Lugares* (Registry of Places), established by Decree 3.551/2000. As Arévalo (2005, p. 7) explains, based on the reading of the Decree, it registers:

(...) ‘markets, fairs, shrines, squares and other spaces where collective cultural practices are concentrated and reproduced’, the decree also notes the purpose of this inscription: ‘The inscription in one of the registration books will always have as a reference the historical continuity of the property and its national relevance to the memory, identity and formation of Brazilian society’.

Despite being a relevant approach for the work presented here, the author argues that there is still a need for further understanding of local identities and cultural pluralities, valuing spaces that represent stories built alongside their residents, recognized and remembered through them. Understanding the relationship between these places and both the residents and visitors is key to identifying the broad dimensions of a place of memory, which includes its physical and functional aspects but expands to the construction of a memory acknowledged by social groups. In this way, recognizing its symbolism and power as a trigger for a sense of belonging brings the past into the present and strengthens the relationships identified with the social group it is linked to. As a historical construction, the place of memory serves as a valuable source of knowledge and a tool for building history (ARÉVALO, 2005; ASSMANN, 2011).

Within the Vila Operária, the places where wooden architecture remains are key references to the city’s wooden past, which was visible in the landscape of the 1950s. The records from that era, combined with current photographic surveys,



field observations, and interviews with local residents, have demonstrated the role this wooden backdrop plays in consolidating the history of Vila Operária. The continued existence of these buildings over time symbolizes the durability of things, in contrast to the notion of impermanence often associated with wooden structures. Their persistence, even into the second decade of the 21st century, stands as a testament to their strength. This influence extends to subsequent architectural typologies, which have reproduced the tectonics, positioning on the land, and the ability to house families for decades.

According to the map organized by the authors, the wooden buildings documented in 2014 and 2024 can be highlighted (Figure 2). The second quadrant presents striking characteristics of the neighborhood in both its buildings and the streets that shape it. Unlike the first quadrant, this area maintains the heights of one- or two-story buildings, with more than one house occupying a single lot. It also retains strong neighborly relations and attention to gardens, sidewalks, and the vehicle circulation lanes. The vegetation complements the still-vintage scenery of the neighborhood.

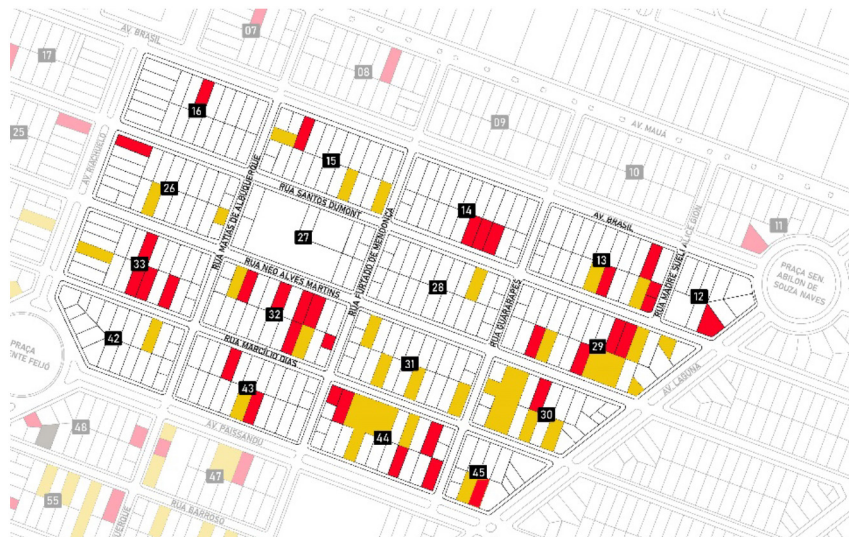


Figure 2: Map highlighting the second quadrant of Vila Operária – in red the demolished buildings and in yellow those remaining in 2024. Source: Authors, 2024.

Néo Alves Martins Street (Figure 3), which extends between Avenida Cidade de Leiria and Avenida Laguna, stands out for housing the rare preserved wooden buildings still found in the neighborhood, particularly between Avenida Laguna and Avenida Riachuelo. This section highlights the buildings that remain on the street to this day.

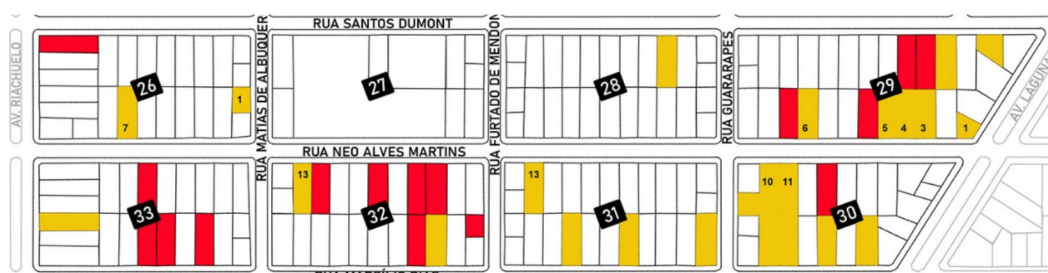


Figure 3: Neo Alves Martins Street, buildings that remain. Source: Authors, on a City Hall map, 2024.



Figure 4: Residences located on Rua Neo Alves Martins: A - Quadra 26, lot 7; B - quadra 32, lot 13; C and D - Quadra 30, lots 10 and 11. Source: Authors, 2022 and 2024.

The remaining buildings (Figure 4) are simple but well-maintained, having belonged to their residents since they were originally constructed. Building C belongs to the current resident's late father, and she continues to live there alone, renting out another space at the back of the lot. House D was also inherited but is in need of care; the current resident does not yet recognize it as a heritage asset or as a reference to his family's history. Over the years, some of these homes have been painted in new colors, but beneath the layers, they still preserve the original peroba-rosa wood that gave them life.

Along Néo Alves Martins Street, the change in building typologies becomes evident as one moves westward, towards Parque do Ingá. The urban landscape gradually shifts, becoming dominated by masonry buildings, with storefronts lining the streets and construction companies acquiring corner lots. In addition to market pressures, these changes reflect the evolving experiences of different generations, leading to a loss of connection and attachment to the land and territory in which they are situated (Figure 5).



Figure 5: Record of Neo Alves Martins Street in the direction of Parque do Ingá. Left photo: near Avenida Laguna and Rua Pombal; right photo: near Rua Henrique Dias. Source: Authors, 2024.

On October 12 and December 16, 2023, during the morning and afternoon, while walking along the street and observing the presence of wooden residences and the activities of residents in both their homes and the street, the powerful connection between architecture, city, and inhabitants became clear. The facades are typically designed with two windows separated by a door, almost like the eyes and smile of a human face, as if they could, in some way, represent the identity of Vila Operária. The houses share a common feature: the verandas (Figure 6). These spaces, furnished and arranged, create areas for people to gather and enjoy leisure, while also serving as an extension of the interior of the house into the yard—an essential connection between the inside and the outside. This symbolizes the intimate connection between the private life of the residents and the collective life of the community.

According to Assmann (2011), recognizing the symbolic within places is what encourages the exercise of memory and can reactivate bonds between generations. Spaces such as the house, the yard, and the garden¹ are significant locations for lived experiences and the building of connections:

In these places, the memory of the individual is extended towards the memory of the family; and here the sphere of the individual's life intersects with that of those who are part of it, but are no longer there (ASSMANN, 2011, p.318).

¹ Correspondence between Goethe and Schiller from 1905, used by Assmann to recognize the strength of the symbolism of places in relation to memory.





Figure 6: House located on the street with typical use of the balcony. Source: Authors, 2023.

Through on-site observations and photographs, it was possible to recognize the role of materiality and the spaces within Vila Operária in preserving both individual and collective memories as well as in maintaining, transmitting, and promoting local history. Additionally, it was observed that these elements not only form part of the urban landscape of a city that was once primarily made of wood but also represent the entire visual and collective identity of Vila Operária. In this sense, the materiality intertwined with the spaces of the Vila serve as identity markers for a social body that can contribute to the recognition and strengthening of these spaces as places of memory.

The interviews conducted, which brought together key stakeholders, Vila residents, and city historians, revealed significant insights. One notable example is an interview with a partner from the Plaenge construction company, who identified three profiles of Vila Operária residents. Among these, the pioneers stand out—those who resist selling their homes due to the emotional value the place holds. The second group consists of their children, the second generation, who are likely to move away soon, and the third group comprises investors, who choose to sell their properties. These profiles unconsciously reflect the tension between what will be preserved and what will change in Vila Operária. According to the interviewee, the history of Vila Operária will be incorporated into new developments primarily through landscape design and plant species, rather than through the preservation of the wooden architectural elements that characterize the neighborhood. This shift moves the materiality of the neighborhood into the realm of reminiscence.

In the interviews with residents, when reflecting on the neighborhood's evolution, they expressed a certain melancholy as they reminisced about the past, recalling the strong sense of community that once existed—everyone knew each other. One poignant statement came from Mr. Antônio: "We have to preserve the Brinco da Vila, that's ours, we have to preserve that!" This remark reveals a deep sense of belonging and affection for the place, along with a plea to ensure that not only the Brinco da Vila but also the entire history and identity of the community are not lost to time and the neighborhood's changes.

DISCUSSIONS

The surveys conducted aim to contribute to a better understanding of the Vila Operária and its daily life. By examining the approved projects at the city hall, particularly the layout of the houses and their relationship with the land, as well as the spaces created in the transition between the street and the house, it becomes evident that there is a sensitivity between the wooden architecture and the neighborhood community. This connection is enriched by symbolic and cultural elements, the preservation of the building and its surroundings, the care taken with the interior of the house, and the maintenance of gardens with shrub vegetation and small trees common to the region, all of which contribute to social recognition and promote the preservation of the residents' collective memory. This brings authenticity and permanence discussed and advocated by Ruskin (2008, p. 56).

The observations of daily life and the photographic records, as well as the survey of buildings at different moments (spaced a decade apart), make it possible to notice changes in the street spaces and the neighborhood as a whole. These records highlight the transformations experienced by the neighborhood, influenced by urban growth. Important examples include the reconfiguration of public spaces, such as the disappearance of the Cinema Horizonte; interactions with private areas, with densification in previously sparsely populated areas; the role of collective spaces; and the different ways the population appropriates and uses them, as exemplified by the changing function of the São José Church square over time.

The few remaining wooden houses in Vila Operária and the public spaces that have withstood the test of time play a vital role as memory preservers. They serve as elements infused with history and as activators of memories shared in local conversations. The architectural types, modes of use, and the relationships established between the city, the neighborhood, and its inhabitants reflect traditions, values, and beliefs that strengthen the connection to Vila Operária.

The presence of key elements in the wooden buildings, such as the veranda and its relationship with the street, due to its close positioning to the sidewalk, creates a unique condition for this space. The street is revealed through the wooden buildings and their residents, often leaning over their fences engaged in informal neighborhood conversations. As one walks along Neo Alves Street, these encounters are common in its western section. However, as one moves toward Parque do Ingá, where skyscrapers have already taken root in the neighborhood, the street loses its personal character, becoming merely a thoroughfare for hurried residents driving to access underground parking.

In this context, the traditional wooden architecture of Vila Operária is studied as a subtle yet significant element, woven throughout the city's history of progress and the unique lived experiences. Wood, as a key architectural feature, has become a



subject of analysis due to its potential to evoke memories of an important period in Maringá's history. Therefore, the act of documenting events through images, documents, and stories shared in interviews is essential for society as a whole, as it materializes fragments of the intangible into the physical realm.

FINAL CONSIDERATIONS

This article discusses the relationship between memory and identity and highlights the importance of understanding the power of wooden architecture beyond its aesthetic appeal. These reminiscences play a central role in daily life and are essential for fostering both personal and collective development. Architecture shapes impressions and interpersonal relationships, which are solidified in memory, serving as an extension of the human experience. The wooden buildings in Vila Operária and the public spaces that have endured through history act as guardians of memory by providing a foundation for exercising citizenship.

The concepts of memory and places of memory, also discussed here, are reflected in the presentation of Vila Operária. Observations such as photographic surveys, historical records, resident interviews, and the researchers' experience in the area emphasize the value of a multi-source approach. This method enriches the understanding and recognition of space by including the perspectives of those who use it. The stories become deeply embedded in memory and reminiscences, rather than remaining superficial.

This collection of information serves as a record of both individual and collective memories of Vila Operária. Furthermore, it is essential to value the power of materiality as a foundation for memory, recognizing in the spaces and landmarks the places of memory for the neighborhood and its community. The documentation confirms, each in its own way, the varied perceptions that a single location can hold and its deep connection to everyone.

In Vila Operária, the presence of wooden architecture evokes memories and creates spaces of profound meaning that remain in the minds of its residents to this day. Preserving this architecture, which embodies the community's memories and identity, is a significant challenge in the face of the city's ongoing "progress" and densification driven by capitalist real estate dynamics. It is essential to preserve the stories and memories of this pioneering community in Maringá's development, represented by its board-and-batten architecture, to ensure that individual, collective, and historical values endure over time and are not lost in the march of life.

However, the transformation of Vila Operária is urgent and overwhelming. A shift in the essence of the neighborhood is evident, reflected in the changes in land use, building typologies, traffic flows, and the ways spaces are appropriated. The wooden reminiscences evoke memories of a slower, less consumer-driven time,



more deeply connected to the land—one that is quickly fading into the new urban landscape. Documenting and consolidating memories through the approach presented here has been a means of preserving a portion of the unofficial historiography of the city of Maringá.

ACKNOWLEDGMENTS

We extend our thanks to Fundação Araucária for the scholarship opportunity and for encouraging scientific research, which was fundamental to the completion of this article.

REFERENCES

- ABREU, P. P. da S. M. de. *Arquitectura: monumento e morada*. Artitextos, Lisboa, n. 4, p. 11-20, Jun. 2007.
- ARÉVALO, M. C. da M. Lugares de memória ou a prática de preservar o invisível através do concreto. *História Hoje*, São Paulo, v. 3, n. 7, 2005. Disponível em: https://www.anpuh.org/revistahistoria/view?ID_REVISTA_HISTORIA=7.
- ASSMANN, A. *Espaços da recordação*. Campinas: Editora Unicamp, 2011.
- GONÇALVES, J. Pierre Nora e o tempo presente: entre a memória e o patrimônio cultural. *Historiæ*, [S. l.], v. 3, n. 3, p. 27-46, 2013. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/hist/article/view/3260>.
- MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, v. 17, n. ju 2002, p. 11-29, 2002Tradução. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0102-69092002000200002>.
- MENESES, U. B. A cidade como bem cultural: áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance da preservação do patrimônio ambiental urbano. [Debate]. *Patrimônio: atualizando o debate*, São Paulo: IPHAN, 2006.
- NORA, P.; AUN KHOURY, T. Y. “Entre memória e história: a problemática dos lugares.” *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*. [S. l.], v. 10, 1993, p. 7-28.
- ROSSI, P. *O passado, a memória, o esquecimento*. São Paulo: Editora Unesp, 2010.
- RUSKIN, J. *A lâmpada da memória*. Cotia: Ateliê Editorial, 2008.



Das vozes de Veneza: uma questão de memórias, espectros e espaço

On the voices of Venice: a question of memories, specters and space

De las voces de Venecia: una cuestión de memorias, espectros y espacio

Carolina Ferreira de Carvalho, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG).

E-mail: carolina-carvalho@ufmg.br  <https://orcid.org/0000-0003-0059-3611>

Para citar este artigo: CARVALHO, C. F. de. Das vozes de Veneza: uma questão de memórias, espectros e espaço. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 254-269, 2025. DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p254-269

Submissão: 2024-03-17

Aceite: 2024-11-20

Resumo

Este artigo prioriza a concepção de espaço público pelo seu domínio virtual em vez de suas qualificações físicas. Por meio do *Cannaregio Town Square*, de 1978, de Peter Eisenman, o texto visa questionar a noção de “espaço” tomando como objeto um projeto que dialoga com as *ausências*, em detrimento das *presenças* do contexto urbano de Veneza. Assim como os elementos empregados não se apresentam dispostos em sua condição física, o projeto também não tem por objetivo ser construído. Desse modo, pode ser compreendido como uma arquitetura que parte de um contexto virtual e volta-se para ele, apontando o desenho como essa ferramenta capaz de manipular tais



elementos ausentes (por vezes chamados de mnemônicos ou espectrais no decorrer do artigo) e também de *realizá-lo* como a arquitetura propriamente dita. Para tanto, o texto subdivide-se em três momentos, partindo das circunstâncias de elaboração do projeto, depois debatendo seus aportes conceituais e encerrando na sua discussão como formulação de espaço. Pretende-se, assim, problematizar sobre a criação desse “espaço” colocando-o na qualidade de memorial urbano, ainda que não concreto.

Palavras-chave: Espaço virtual; Memória; Espectro; *Cannaregio Town Square*; Peter Eisenman.

Abstract

This article prioritizes the concept of public space as a virtual domain rather than focusing on its physical attributes. Through Peter Eisenman's *Cannaregio Town Square* (1978), the text seeks to question the notion of “space,” using a project that engages with *absences* rather than *presences* within the urban context of Venice. Just as the elements utilized are not presented in their physical state, the project itself is not intended to be constructed. In this sense, it can be understood as an architecture that originates from a virtual context and returns to it, positioning drawing as the tool capable of manipulating these absent elements (sometimes referred to as mnemonic or spectral throughout the article) and of *realizing* it as architecture in its own right. To do so, the text is divided into three parts: first, it addresses the circumstances surrounding the project's development; then, it explores its conceptual contributions; and finally, it discusses its formulation as space. The aim is to critically examine the creation of this “space,” framing it as an urban memorial, even if not a tangible one.

Keywords: Virtual space; Memory; Specter; *Cannaregio Town Square*; Peter Eisenman.

Resumen

Este artículo prioriza la concepción del espacio público a través de su dominio virtual más que de sus calificaciones físicas. A través de *Cannaregio Town Square* (1978), de Peter Eisenman, el texto pretende cuestionar la noción de “espacio”, tomando como objeto un proyecto que dialoga con las *ausencias*, en detrimento de las *presencias* en el contexto urbano de Venecia. Así como los elementos utilizados no están dispuestos en su estado físico, el proyecto tampoco pretende ser construido. De este modo, puede entenderse como una arquitectura que parte de un contexto virtual y gira hacia él, apuntando al diseño como esa herramienta capaz de manipular dichos elementos faltantes (a veces llamados mnemotécnicos o espectrales a lo largo del artículo) y también de llevarlos como la propia arquitectura. Para ello, el texto se subdivide en tres momentos, partiendo de las circunstancias de elaboración del proyecto, luego debatiendo sus aportes conceptuales y finalizando con su discusión como formulación



del espacio. El objetivo es, por tanto, discutir la creación de este “espacio”, situándolo como un memorial urbano, aunque no concreto.

Palabras clave: Espaço virtual; Memória; Espectro; Cannaregio Town Square; Peter Eisenman.

INTRODUÇÃO

Na tentativa de desviar-se das restrições físicas da noção de espaço, este artigo propõe-se a tratar do projeto de Peter Eisenman para o *Cannaregio Town Square* de 1978 como uma arquitetura capaz de figurar certas memórias de Veneza. A “praça do Cannaregio”, como seria sua tradução livre, não lida, necessariamente, com componentes físicos da cidade; tampouco é seu intuito ser construída. A memória de Veneza é seu grande determinante, à qual Eisenman recorre para propor suas intervenções ao longo do *sestiere*¹ do Cannaregio. Por dialogar, em grande medida, com um conteúdo ausente da malha urbana, o desenho mostra-se como a principal ferramenta de acesso e manipulação do passado da cidade, dessa “escavação artificial”, como será nomeada mais tarde, em 1984 (Bédard, 1994a, p. 9), após a produção de outros projetos que lidam com questões similares das particularidades do passado de outras dez cidades.

Valemo-nos das questões da memória (empregadas fortemente nesse projeto) e do desenho (meio pelo qual se manifesta em arquitetura) para explorar questões do domínio virtual e confrontá-las com a concepção de espaço. Apesar de restrito de sua “fiscalidade”, podemos considerar o *Cannaregio Town Square* como produtor de espaço? Alguns autores nos auxiliam nas indagações referentes a esse ponto, os quais serão acionados ao longo do artigo para a contextualização do projeto do Cannaregio, posteriormente relacionado a uma condição espectral de alguns de seus elementos e, por fim, no questionamento desse projeto de base experimental na sua condição de formador de espaço.

A PRAÇA DO CANNAREGIO

Na trajetória profissional de Peter Eisenman, o *Cannaregio Town Square* apresenta um componente que o coloca em um momento de transição: a incorporação do contexto urbano. Ele inaugura o processo de expansão da escala do objeto nos trabalhos do arquiteto, não só por se tratar de um projeto para uma “praça”, como veremos a seguir, como também (e principalmente) por absorver questões do tecido urbano de Veneza em suas dimensões formais e mnemônicas. Tal mudança é um feito inédito em seu portfólio, se considerada a sequência de casas que Eisenman elaborou desde os anos 1960, cujas premissas eram sobre a manipulação

¹ Utilizamos a nomenclatura original de *sestiere* para nos referirmos à divisão similar ao que seriam os seis distritos ou os seis bairros históricos das principais ilhas que conformam Veneza. Tal modo de partição é comum a outras duas cidades italiana, Gênova e Rapallo.



da linguagem dos elementos inerentes à arquitetura². As casas numeradas compõem seus experimentos projetuais enquanto atuava como professor em Princeton, logo após retornar de seu doutorado em Cambridge, na Inglaterra, em 1963. Desde então, seus projetos estavam inseridos em âmbito acadêmico, apoiados em sua atividade de professor, na busca de maneiras alternativas para se pensar o objeto arquitetônico e lidar com ele.

Rafael Moneo (2008, p. 178) considera a proposta para o Cannaregio como “um ponto de inflexão” nos trabalhos eisenmanianos, ao analisar lado a lado alguns de seus projetos, no livro *Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos* (traduzido para o português como *Inquietação teórica e estratégia projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos*). Moneo assim o trata devido à incorporação de elementos antes ignorados para a elaboração formal de sua arquitetura, a citar as questões do sítio – antes deixadas de lado, bem como a função, o usuário, o material. Nas suas palavras (2008, p. 159): “Eisenman [...] na década de 1970 despreza[va] a arquitetura contaminada pelo mundo exterior [...]”, pois priorizava a forma como meio para alcançar o que foi sua busca durante a experimentação com as casas: a pureza da arquitetura, a conformação de uma disciplina autônoma, “liberta[ndo-a] das obrigações impostas pela função, pelo lugar, pela técnica e pelo programa” (Moneo, 2008, p. 139). Tal concepção do objeto transforma a arquitetura em uma substância didática, dando protagonismo ao seu processo de elaboração formal – pouco importa o resultado final, que se mostra apenas como consequência da manipulação das suas unidades elementares, aos moldes de como se dá na linguagem, cujas transformações são pautadas na ferramenta do diagrama. Ele é o responsável por “estabelecer as regras” e registrar as transformações em torno do objeto que se conforma no avançar das etapas de repetição, subtração, rotação e outras tantas em torno dos componentes do objeto arquitetônico, esvaziados de suas implicações simbólicas.

Se nas casas o diagrama era esse mecanismo que evidenciava o processo de geração formal – registrando *a própria história* por meio dos movimentos operados, conforme nos apresenta o próprio arquiteto ao se referir à *House VI* não como “um objeto no sentido tradicional – isto é, o resultado de um processo – mas mais precisamente *um registro* de um processo” (Eisenman, 1975b, tradução e grifo nossos) – no Cannaregio *a história do lugar* é que passa a manifestar-se em suas formas. Isto é, estímulos externos passam a ser incorporados na concepção do projeto, tomados como mecanismos de atuação, como veremos ao longo do artigo. “Diagramas de interioridade” é a expressão que Moneo (2008, p. 178) destaca do livro *Diagram diaries (Diários de diagramas)*, de 1999, de Eisenman, para referir-se ao autocentrimento formal de uma primeira etapa dos seus trabalhos, enquanto os “diagramas de exterioridade” são aqueles que empregam conceitos exteriores à arquitetura, a citar a incorporação do lugar.

2 Entre o fim dos anos 1960 e primeira metade dos anos 1970, as pesquisas do arquiteto estão voltadas para o processo de geração da forma arquitetônica, concebida como um sistema e dada a partir de uma manipulação complexa de suas unidades elementares tidas como finas camadas verticais e planares para delinear o espaço (Eisenman, 1975a, p. 15), aplicadas na sequência de casas enumeradas de I a VIII. As casas nomeadas de *House X* e *House 11a* possuem outra premissa para sua elaboração formal, partindo da decomposição da forma, e não encontramos registros do que seria a *House IX*.



Para Moneo, o papel do diagrama, ao longo dos projetos de Eisenman, modifica-se de acordo com a expansão da sua atividade profissional (na participação de concursos de grande projeção, por exemplo) pela complexidade do programa e da escala: “A meu ver, quanto mais fortes são as pressões externas, como os conceitos de programa e escala, mais necessária é a utilização de um conceito como o de diagrama” (Moneo, 2008, p. 180), quando se faz necessária a arbitrariedade da forma garantida pelo diagrama, principalmente por se tratar de projetos que lidam com a intencionalidade de construção e que devem corresponder a certas demandas programáticas – como é o caso do *Biocenter*, projeto de 1987 para a Universidade de J. W. Goethe, em Frankfurt, exemplificado por Moneo. Nessa ocasião, Eisenman havia suspenso seus traços sobre o quadro-negro para dedicar-se integralmente a elaborá-los sobre a prancheta, em sociedade com Jaquelin Robertson.

O *Cannaregio Town Square* ainda se encontra circunscrito no período de atividade docente de Eisenman, enquanto estava na direção do Institute for Architecture and Urban Studies – IAUS (Instituto para Arquitetura e Estudos Urbanos) – do qual se desligou em 1982, pouco depois de abrir seu escritório em parceria com Robertson, em 1980. Sendo assim, o projeto para o Cannaregio também parte de questionamentos de ordem disciplinar, vertidos em experimentações teórico-práticas. Sua proposta foi apresentada no *Seminario Internazionale: progetti per Cannaregio Ovest 1978* (Seminário Internacional: projeto para o Oeste do Cannaregio 1978), o primeiro de tantos outros estudos elaborados para o Cannaregio, cujo intuito era discutir possibilidades para revitalização urbana do centro histórico do Cannaregio – *sestiere* mais ao norte de Veneza – por meio da implantação de moradias, como explica Jean-François Bédard (1994b, p. 54). Organizado pelo Istituto Universitario di Architettura de Venezia – IUAV (Instituto Universitário de Arquitetura de Veneza), sob a direção de Francesco Dal Co, o seminário contou com a presença de nomes de destaque da cena internacional de crítica e ensino de arquitetura: para além de Eisenman, foram convidados John Hejduk, Rafael Moneo, Raimund Abraham e Bernhard Hoesli. Professores da casa também compunham o quadro: Carlo Aymonino, Valeriano Pastor, Gianugo Polesello, Luciano Semerani e Aldo Rossi. Assim, as dez propostas conformavam dez imagens para Veneza, como ficou nomeada a exposição (com curadoria também de Dal Co), *10 immagini per Venezia*.

Como bem sugere seu nome, o foco do seminário é na porção oeste do Cannaregio (em destaque na Figura 1), próximo à entrada que estabelece a única conexão ferroviária entre a parte continental e a insular de Veneza, desembocando na Estação Santa Lucia – também vizinha ao local de estudo. A região encontrava-se em estado degradado, sobretudo a partir da impulsão às atividades industriais – decorrente do implemento da ferrovia no século XIX – aliada à instalação de um abatedouro, que se tornou o principal distribuidor de carne da cidade. Em 1962, com o mata-douro já desativado, a prefeitura destinou seu antigo terreno para a construção do Hospital de Veneza, incumbindo o projeto a Le Corbusier (Figura 2). Mesmo depois da morte do mestre moderno, em 1965, a proposta seguiu sob o comando de seu colaborador, Guillermo Jullian de la Fuente (Colonnese, 2021), mas nunca chegou a ser concluída, sendo oficialmente suspensa em 1971.





Figura 1: Imagem por satélite da Ilha de Veneza, cujo sestiere de Cannaregio está demarcado em linha tracejada branca, e sua porção oeste, em cores, em contraste com o restante da região, e preto e branco. Fonte: Manipulação nossa sobre imagem do Google Earth, 2022.



Figura 2: Mapa da área de intervenção, com o Hospital de Venezia, projeto de Le Corbusier, em destaque. Fonte: Elaboração nossa sobre imagem do projeto. Disponível em: <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978>, 2024.

O hospital e o abatedouro (implicitamente) são peças-chave para a proposta de Eisenman. A condição ausente de cada um deles no tecido urbano é o principal elemento de Veneza com o qual o projeto vai dialogar. Não só por constituírem dois estratos da história da cidade, como também porque serão responsáveis por enredar as demais intervenções em diálogo com os demais elementos.

A relação estabelecida com o hospital de Le Corbusier é mais explícita: dele, o arquiteto extrai seu *grid* estruturante, que é estendido por toda a porção oeste do Cannaregio, costurando alguns “vazios” (*voids*), “buracos no chão”, que Eisenman (1980, p. 9, tradução nossa) dispõe por entre os eixos da malha reticulada, contrastando com o tecido irregular de Veneza. Lembremos que o objetivo do seminário partia da proposição de moradias e que o projeto do hospital ocuparia o terreno que dava lugar ao matadouro. Portanto, esses buracos são subvertidos da categoria de fundação das casas para a criação de covas: “Esses buracos são sítios potenciais para futuras casas ou sítios potenciais para futuras covas. Eles incorporam o vazio da racionalidade” (Eisenman, 1980, p. 9, tradução nossa). O “vazio da racionalidade” pode ser lido como a demarcação da ausência do projeto de Le Corbusier, convertendo um marco de cura em marcos de morte.

Outro componente importante é a própria forma de Veneza e as edificações que a configuram. Em diálogo com elas, são inseridos blocos que parecem fazer parte do contexto existente. Contudo, “após um olhar cuidadoso, esses objetos revelam que não contêm nada – são blocos sólidos e sem vida que parecem ter sido previamente fixados ao contexto” (Eisenman, 1980, p. 9, tradução nossa). Simultaneamente, outro grupo de objetos é introduzido: dessa vez, em conformidade com o contexto criado por Eisenman, situados nas covas (Figura 3). Consequentemente, relacionam-se também com o hospital e o abatedouro. Eles são idênticos entre si, mas em três escalas diferentes (e indefinidas, sendo o primeiro deles levemente menor que a escala humana), inseridos um no outro, “o primeiro objeto é uma réplica do exterior do segundo objeto. Ele é uma casa, ou uma tumba para si mesma, ou para uma maquete de si mesma, ou para um objeto real?” (Eisenman, 1980, p. 9, tradução nossa). Ou seja, os objetos maiores contêm suas versões menores, e o menor deles não consegue abrigar um usuário, impossibilitando sua ocupação, sua função, sua nomeação, “o fato da mudança em seus nomes, casa para mausoléu, muda a realidade do primeiro objeto de maquete para casa” (Eisenman, 1980, p. 9, tradução nossa). Por não haver nenhuma escala usual, Eisenman (1980, p. 9, tradução nossa) nos pergunta: “Qual é o objeto real?”.





Figura 3: Mapa da área de intervenção, com o Hospital de Veneza, as covas provenientes de seu grid e os objetos que com elas dialogam (em vermelho). Fonte: Elaborada pela autora. Disponível em: <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978>, 2024.

Somado aos elementos supracitados, mais um referente local é formalizado por Eisenman em seu projeto. Dessa vez, não se trata de uma peça que já fez ou faria parte da cidade física de Veneza, como um edifício ou sua promessa (no caso do hospital de Le Corbusier), mas um *evento*: o aprisionamento do filósofo e alquimista Giordano Bruno, capturado em Veneza pela Inquisição por questionar as teorias geocêntricas e os ditames da Igreja Católica. Esse acontecimento é desvelado pelo traçado de uma diagonal ao longo da praça, que, aos poucos, toma forma a partir dos buracos, dos blocos contextuais e dos objetos indefinidos (Figura 4). A diagonal atua como um corte sobre a superfície do chão: “A superfície da terra é ligeiramente descascada, como se fosse a pele de um corpo desconhecido, sugerindo que há um outro nível, algum ‘interior’ que não pode ser eternamente suprimido ou submerso pela racionalidade de um eixo” (Eisenman, 1980, p. 9, tradução nossa). Trata-se de um evento que se suprime da história de Veneza, posto que Giordano Bruno fora chamado à cidade a pedido de um nobre, Giovanni Mocenigo, para lhe dar aulas de memorização. Após uma denúncia, lá foi capturado e entregue ao Santo Ofício. O polímata morreu em 1600, queimado em praça pública. Seu martírio foi em Roma, por confrontar a Igreja Católica em defesa das ideias de Copérnico sobre a Terra não ser o centro do universo; no entanto,

sua emboscada foi em Veneza, fato que não é motivo de celebração. Somado a suas habilidades de memorização, Giordano Bruno também era conhecido pelo seu ofício de alquimista. Uma das maquetes do projeto para o Cannaregio – seu único meio de materialização para além dos desenhos – é pintada em ouro, em referência ao comércio de Veneza e às atividades alquímicas, enquanto os objetos indefinidos, posicionados dentro das covas, são coloridos de vermelho veneziano, simbolizando o martírio do filósofo italiano (Eisenman, 1980).



Figura 4: Mapa da área de intervenção, com o Hospital de Veneza, as covas provenientes de seu grid, os objetos que com elas dialogam (em vermelho) e a diagonal que corta o terreno. Fonte: Elaborada pelos autores. Disponível em: <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978, 2024>.

UMA VENEZA VIRTUAL

Dada a maneira como Eisenman lida com o contexto urbano de Veneza, fica claro que seu interesse não está na *realidade aparente* da cidade. Ou melhor, os elementos ausentes da cidade são aqueles que, de fato, *comparecem* em seu projeto. Relaciona-se muito mais intimamente com o que talvez possamos chamar de

“memórias urbanas” do que com seus determinantes físicos, ou mesmo de um certo imaginário sobre a cidade. O Hospital de Veneza, por exemplo, desempenha um papel importante sobre essa construção do imaginário. Fabio Colonnese (2021, p. 497, tradução nossa), pesquisador da Sapienza Università di Roma, expõe a importância que o hospital de Le Corbusier tomou como projeto não realizado: “Apesar dessa ‘interrupção’ (ou talvez, precisamente, devido a ela), o projeto se tornou um dos ícones da arquitetura contemporânea”. Sua existência participa de uma certa lembrança, ainda que nunca materializada, mas capaz de influenciar gerações, não só de arquitetos, a citar Francesco Venezia e Steven Holl (Colonnese, 2021), como também ambientando narrativas ficcionais, tal qual *Celestia* (2021), *grafic novel* sobre uma cidade homônima que recria uma Veneza distópica, fictícia, dando “vida” a projetos engavetados de grandes arquitetos.

Em certa medida, o papel desempenhado pelo hospital no contexto de Veneza assemelha-se à *cidade análoga* de Aldo Rossi, conceito incorporado à segunda edição de seu livro *L'architettura della città* (*A arquitetura da cidade*, na sua versão traduzida para o português), cujas edições datam de 1966 (primeira) e 1970 (segunda). Em suma, uma cidade análoga consiste na criação, mental ou gráfica, de uma paisagem reconhecível com determinada cidade, apesar de inexistente. Uma paisagem não necessariamente real, mas crível, por apresentar uma síntese arquitetônica capaz de traduzir as formas que permanecem no tecido urbano e resumem a singularidade de determinada forma urbana. Em outras palavras, a capacidade de se identificar uma cidade por meio de elementos arquitetônicos, mesmo que não façam parte, efetivamente, de sua paisagem. Rossi (1984, p. 166, tradução nossa) a descreve como “um procedimento compositivo que é baseado em certos artefatos fundamentais da realidade urbana em torno de outros artefatos constituídos dentro de um enquadramento de um sistema análogo”.

Rossi usa a própria cidade de Veneza como exemplo, por meio do *Capriccio*, de Canaletto, pintura de 1745, em que o pintor posiciona três monumentos de Palladio às margens do Canal Grande. A cena é facilmente reconhecível como uma paisagem veneziana. Apesar de nenhum dos monumentos *realmente* se encontrar em Veneza, são associados à sua história: a ponte é apenas um projeto, e o *Palazzo Chiericati* e a Basílica de Vicenza localizam-se em Vicenza. “A transposição geográfica dos monumentos na pintura constitui uma cidade que nós reconhecemos, embora seja um lugar de referências puramente arquitetônicas”, como nos esclarece Rossi (1984, p. 166, tradução nossa). Essa seria a criação de uma Veneza *análoga*, pois os edifícios são associáveis à sua história e reconhecíveis como tal, independentemente de sua *realidade* no seu espaço físico e geográfico.

No referido livro, Rossi utiliza o conceito de *cidade análoga* para reforçar o argumento de particularidade e de interrelação entre os objetos arquitetônicos e a conformação das cidades, dedicando-se à análise das formas por meio de uma sistematização de seus elementos – a cidade como um sistema estrutural. Na sistematização da cidade, aos moldes dos pensadores estruturalistas, os *tipos* operam como unidades elementares, espécies de “ideias” (no sentido platônico) inerentes



à forma dos edifícios, cujo princípio lógico antecede a forma arquitetônica. Dentre os tipos, os monumentos possuem papel de destaque na forma da cidade, pois se apresentam como registros, *permanências* ao longo do tempo, carregados de função simbólica na articulação das dinâmicas formais urbanas – legadas à sua história e à sua memória. A importância da analogia dá-se justamente pelo uso da simbologia imbuída aos monumentos, pois agem como reafirmação de códigos culturais preexistentes em torno dos objetos, compondo um imaginário social por meio de agrupamentos de imagens, ainda que irreais.

Não pretendemos enquadrar o uso que Eisenman faz do hospital de Le Corbusier como a construção de uma Veneza análoga, pois não produz, necessariamente, uma *imagem*, mas entendemos sua aplicação aos moldes de uma (re)construção do *imaginário* sobre ela, uma memória latente de um artefato “inconcreto”. O hospital estabelece uma dinâmica de articulação com outros elementos que são “trazidos à tona” para a criação dessa *outra* Veneza. Nas palavras de Eisenman (2006, p. 76, tradução nossa): “Em vez de tentar reproduzir ou simular uma Veneza existente, cuja autenticidade não pode ser replicada, o projeto constrói um outra Veneza, fictícia”.

A referência à captura de Giordano Bruno é evocada de maneira similar: uma lembrança, que podemos chamar talvez de recalque, desvelada pela diagonal que rasga a superfície terrestre. Por “recalque”, segundo a psicanálise, podemos definir brevemente como o arquivamento de uma memória em um ponto inacessível do aparelho psíquico humano. Sua colocação ultrapassa o estado de esquecimento. Marco Antônio Coutinho Jorge (2010, p. 42), professor da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), possui uma descrição mais precisa para os nossos objetivos, diferenciando “recalque” de “esquecimento”:

No esquecimento, a porta entre consciente e pré-consciente, tal como numa sala ligada a uma antessala, mantém-se aberta e pode ser franqueada a qualquer momento. No recalque, a passagem do consciente para o inconsciente acha-se hermeticamente fechada e a chave não está na fechadura, devendo ser procurada!

Sendo assim, o hospital e a emboscada de Giordano Bruno podem ser considerados como recalques de uma espécie de memória de Veneza. Como vimos, de acordo com Eisenman (2006), o projeto não atua na reprodução de uma Veneza existente, mas fictícia, que podemos, inclusive, qualificar como *virtual* – tanto pelos elementos empregados para a concepção do projeto (ausentes em sua forma física) quanto pela condição em que a própria arquitetura torna-se *real*: por meio de desenhos e maquetes.

As observações de K. Michael Hays contribuem para a visão dos projetos de Eisenman pela virtualidade. Em *Architecture's desire*, publicado em 2010, Hays ressalta



a importância da ordem simbólica do hospital no contexto veneziano, potencializado pela sua ausência:

Na ausência de um lugar *real* para começar, Eisenman reproduz o original faltante [o Hospital de Veneza] na forma alucinada, não como um objeto de desejo arquitetônico, mas como uma montagem para a localização de uma ordem Simbólica que também é do domínio da ausência e da falta (Hays, 2010, p. 63, tradução e grifo nossos).

Trata-se da apropriação dessa ordem Simbólica do Hospital de Veneza, ressaltando sua presença no Cannaregio por meio de sua ausência física. Ele apresenta-se no projeto por meio de uma relação quase espectral com o sítio, assim como a manifestação da prisão de Giordano Bruno.

Três décadas depois do projeto de Eisenman, Giorgio Agamben também fará um reflexão sobre a situação espectral de Veneza. “Da utilidade e do inconveniente do viver entre espectros”, ensaio publicado no livro *Nudez*, Agamben (2010) revisita uma aula de 1993 de Manfredo Tafuri, na qual o arquiteto argumentava contra os megaeventos que estavam por acontecer na Cidade das Águas. Tafuri (2020, p. 143) coloca Veneza na situação de uma cidade-cadáver em meio ao mundo acelerado da modernidade, enquanto tenta sobreviver (e é explorada) por seu tempo peculiar: “Veneza, mesmo cadavérica como ela é hoje, lança uma provocação insuportável ao mundo da modernidade”, por tentar resistir às pressões da aceleração contemporânea, mumificada na própria temporalidade.

Diferentemente da condição de cadáver que enxerga Tafuri, Agamben vê Veneza em uma posição de espectro – não exatamente de um ente morto, imóvel e sem agência. Sua afirmação resume bem: “Tal é o estado do espectro. Ou seja, de um morto que aparece de súbito, de preferência durante as horas noturnas, range e envia sinais, por vezes também fala, ainda que nem sempre de modo inteligível” (Agamben, 2010, p. 52). Ao contrário do cadáver, que tem seu corpo em posição passiva, o espectro é capaz de manifestar sua presença, embora ausente, e estabelecer uma comunicação.

A comunicabilidade do espectro, portanto, faz-se presente, pois ainda emite sussurros por meio das marcas deixadas – as permanências por meio dos artefatos urbanos, como diria Rossi (1984) –, sua malha viária, ou mesmo os traços recalçados e recentemente emersos por intervenções como a de Eisenman.

Os espectros evocados na praça do Cannaregio também possuem voz: o hospital atua como crítica à abordagem funcionalista da arquitetura – de postura quase irônica, ao presentificar como *ausência* um projeto racionalista não construído de um dos principais nomes da arquitetura moderna, transformando-o em covas. Sua aparição traz consigo o diagnóstico de morbidez da cidade (e do funcionalismo, mais uma vez) pelos objetos contextuais (vazios e sem vida), aliados aos de



escala indefinida – já que, se não possuem uma escala apropriada, que usos lhes podem ser atribuídos? Servem de túmulos a si mesmos. Além, é claro, de desvelarem memórias soterradas, tal qual a emboscada de Giordano Bruno, fazendo emergir a lembrança de um ato vil, o que nos é lembrado pela maquete: não só de ouro constitui-se Veneza, pois de vermelho, de sangue, também é feita sua história. Voz que reconta o que se tentou suprimir. Afinal, para Agamben, nisso consiste um espectro. “De que é feito um espectro?”, pergunta-se, ora, “de signos, ou melhor, mais precisamente, de marcas, isto é, desses signos, nomes cifrados ou monogramas que o tempo risca sobre as coisas”.

Mais potente que os sussurros da Veneza cotidiana descrita por Agamben (2010, p. 52), que, “ao longo das lajes desertas, a Giudecca como que balbuciando arrasta e deixa sobre os alicerces algas mortas misturadas com garrafas de plástico”, a praça do Cannaregio faz gritar sua crítica. Não por meio do concreto e da modificação da paisagem, mas na manutenção da sua condição espectral, pela virtualidade do *desenho*. Afinal, é do desenho de Le Corbusier que ecoam os demais gritos e por meio do desenho de Eisenman eles se manifestam, pois:

[...] o projeto é entendido para ser um desenho *como tal* e não uma representação desenhada da construção de um edifício hipotético; é no *desenho* do hospital de Le Corbusier no Cannaregio que o projeto de Eisenman se situa (Hays, 2010, p. 63, tradução nossa).

CONSIDERAÇÕES ACERCA DO ESPAÇO [?]

Após tratarmos da condição virtual do projeto do Cannaregio, no qual Eisenman consegue figurar em arquitetura certos elementos ausentes de Veneza, fazemos a seguinte indagação: o *Cannaregio Town Square* pode ser considerado como um espaço?

Nossa pergunta, na verdade, é motivada por questões já apresentadas por Bernard Tschumi, em 1975, em um ensaio provocador de título bastante sugestivo, “Questions of space”:

1.6 A arquitetura é o conceito de espaço, espaço ou a definição de espaço?

1.61 Se o conceito de espaço não é um espaço, a materialização do conceito de espaço é um espaço?

1.611 O espaço conceitual é então o espaço do qual o material é o conceito?



1.612 Aliás, a experiência da materialização do conceito de espaço é a experiência do espaço?

(Tschumi, 1996, p. 55, tradução nossa)

Em seu texto, Tschumi formula 65 questões, que se encadeiam em até quatro níveis, acerca da natureza do espaço. A provocação parte de uma primeira pergunta, a princípio, despretensiosa: “1.0 Espaço é algo material no qual todos os objetos materiais se localizam?” (Tschumi, 1996, p. 53, tradução nossa). Ao longo da sequência, ela desenvolve-se ao ponto de incorporar temas ontológicos, sociais e mesmo políticos à reflexão sobre o espaço e sobre a participação da arquitetura nesse processo. São perguntas curtas, feitas de modo sintético, capazes de levantar um encadeamento lógico que explora considerações formatadas sobre a arquitetura e a produção dos espaços. Pensando nos temas suscitados pelo projeto do Cannaregio, interessa-nos transcrever mais uma delas: “3.5 De todo modo, o conceito de espaço indica [note] e denota todas as possibilidades de espaço, tanto real quanto virtual?” (Tschumi, 1996, p. 61, tradução nossa). Dando continuidade à natureza da questão 3.5, ao considerarmos que a praça do Cannaregio *realiza-se* por meio de seus desenhos e suas maquetes – ferramentas que costumam ser meios de *representação* de um edifício a ser construído –, isto é, sua existência como *arquitetura* é tida como plena por meio do próprio desenho, essa arquitetura, por extensão, também configura um espaço? Certamente não se dá de modo convencional.

Conforme vimos, a praça do Cannaregio desempenha o papel de levantar a discussão sobre temas muito particulares de Veneza, trazendo à superfície o que estamos chamando de memórias, transmitidas, de certa maneira, pela situação espectral na qual se encontra o projeto de Le Corbusier para o Hospital de Veneza. Espectro porque, mesmo no desenho de Eisenman, ele ainda se manifesta de maneira ausente, utilizado como matriz para posicionamento das covas, alocação dos objetos contextuais e dos indefinidos, além de oferecer os eixos para a passagem da diagonal que remonta à emboscada de Giordano Bruno.

Dos quatro elementos citados, podemos dizer que os grupos de objetos visam questionar o que temos por “realidade”, tendo em vista como a sua indeterminação da escala afeta nossa capacidade de nomeá-los e, conseqüentemente, de interação como objeto real ou representação. Reforçado pela situação, o que é real, nesse projeto, não quer se dizer estritamente como materialidade física. Já o primeiro e o último componentes fazem parte do contexto de virtualidade na sua relação como que em uma espécie de “aparelho psíquico” de Veneza, pois participaram efetivamente da “construção” de seu passado; o hospital, na sua condição de expectativa, ou mesmo de *fantasia*, que ainda assim frequenta o imaginário de algumas pessoas sobre a cidade – sobretudo dos arquitetos; e a prisão de Giordano Bruno, algo que aconteceu, de fato, trata-se de uma lembrança, de uma memória, vexatória, mas que não se pode negar, por mais que se tente esquecer. Cabe também aos monumentos trazer marcas da dor de um povo, a relembrar



que do outro lado do Canal do Cannaregio encontram-se as formações dos primeiros guetos, mas isso não é mencionado nos textos de Eisenman. Enfim, não só conquistas e alegrias devem ser rememoradas. Disto se constitui o projeto de Eisenman: da rememoração do passado não glorioso. Se a proposta do seminário era de se repensar o *sestiere* em estado degradado, o que a praça do Cannaregio faz é justamente apontar para suas condições de degradação.

A julgar pelas falas de Tafuri e Agamben, quase duas e três décadas depois da proposta do Cannaregio, respectivamente, Veneza passou desse estado degradado a um aspecto de morbidez por confinar-se no próprio tempo. Em 1978, Eisenman já fazia do Cannaregio um cemitério para os ditames da arquitetura, ou ao menos para o funcionalismo desencarnado no hospital de Le Corbusier. O sepultamento, no entanto, é um ato de respeito, ou mesmo de amor. “Que devemos nós ao que morreu?”, questiona-se Agamben (2010, p. 53), encarregando-se de responder logo em seguida, parafraseando Søren Kierkegaard (*apud* Agamben, 2010, p. 53): “O acto de amor de recordar um morto é o acto de amor mais desinteressado, livre e fiel”.

Persistimos nas considerações sobre a memória por ser constituinte de suma importância na formação dos espaços urbanos e no reforço do vínculo de pertencimento. Talvez o Cannaregio Town Square não possa ser caracterizado, necessariamente, como espaço *público*, marcado pela característica de não se adequar a determinações de usuário e de programa pela sua não concretude física. Contudo, como receptáculo de memórias e acontecimentos, desempenha esse mesmo papel de transposição de um plano a outro, do registro, do não apagamento daquilo que constitui uma cidade. Muito mais aos moldes rossianos, das *permanências* (citando-o mais uma vez), mas realizando esse exercício de sensibilidade e aproximação com o lugar, tão caros ao ofício do arquiteto e à produção de arquitetura. Em suas bases conceituais, virtuais, espectrais... espacializa essa *outra* Veneza.

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de agradecer à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) o financiamento da presente pesquisa.

REFERÊNCIAS

- AGAMBEN, G. Da utilidade e dos inconvenientes do viver entre espectros. *In*: AGAMBEN, G. *Nudez*. Lisboa: Relógio D'Água, 2010. p. 51-56.
- BÉDARD, J.-F. Introduction. *In*: BÉDARD, J.-F. (org.). *Cities of artificial excavation*. The work of Peter Eisenman, 1978-1988. Montreal: Canadian Centre for Architecture, Rizzoli International Publications, 1994a. p. 9-18.



- BÉDARD, J.-F. Cannaregio. In: BÉDARD, J.-F. (org.). *Cities of artificial excavation*. The work of Peter Eisenman, 1978-1988. Montreal: Canadian Centre for Architecture, Rizzoli International Publications, 1994b. p. 46-71.
- COLONNESE, F. The narrative potential of architecture after-life in the comics. In: BIENNIAL INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE EUROPIAN ARCHITECTURAL ENVISIONING ASSOCIATION, 15., 2021, Huddersfield. *Monograph of [...]*. Huddersfield: University of Huddersfield, 2021. v. I, p. 495-504.
- EISENMAN, P. House I. In: EISENMAN, P.; GRAVES, M.; GWATHMEY, C.; HEJDUK, J.; MEIER, R. *Five architects*: Eisenman, Graves, Gwathmey, Hejduk, Meier. New York: Oxford University Press, 1975a. p. 14-23.
- EISENMAN, P. House VI. Eisenman Architects, 1975b. Disponível em: <https://eisenmanarchitects.com/House-VI-1975>. Acesso em: 16 nov. 2024.
- EISENMAN, P. Three texts for Venice. *Domus*, Milan, v. 611, n. 11, p. 9-11, Nov. 1980.
- EISENMAN, P. Cannaregio. In: DAVIDSON, C. (ed.). *Tracing Eisenman*: Peter Eisenman complete works. New York: Rizzoli, 2006. p. 76-79.
- HAYS, K. M. *Architecture's desire*: reading the late avant-garde. Cambridge: The MIT Press, 2010.
- JORGE, M. A. C. *Fundamentos da psicanálise de Freud a Lacan*. Rio de Janeiro: Zahar, 2010. v. 2.
- MONEO, R. *Inquietação teórica e estratégia projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos*. São Paulo: Cosac Naify, 2008.
- ROSSI, A. *The architecture of the city*. Cambridge: The MIT Press, 1984.
- TAFURI, M. A dignidade do átimo. As formas do tempo: Veneza e a modernidade. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 127-161, nov. 2020.
- TSCHUMI, B. Questions of space. In: TSCHUMI, B. *Architecture and disjunction*. Cambridge: The MIT Press, 1996. p. 53-62.



On the voices of Venice: a question of memories, specters, and space

Das vozes de Veneza: uma questão de memórias, espectros e espaço

De las voces de Venecia: una cuestión de memorias, espectros y espacio

Carolina Ferreira de Carvalho, PhD student in Architecture and Urbanism, Universidade Federal de Minas Gerais - NPGAU/EA/UFG.

E-mail: carolina-carvalho@ufmg.br  <https://orcid.org/0000-0003-0059-3611>

To cite this paper: CARVALHO, C. F. de. On the voices of Venice: a question of memories, specters, and space. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 270-285, 2025. DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p270-285

Submitted: 2024-03-17

Accepted: 2024-11-20

Abstract

This article prioritizes the concept of public space as a virtual domain rather than focusing on its physical attributes. Through Peter Eisenman's Cannaregio Town Square (1978), the text seeks to question the notion of "space," using a project that engages with *absences* rather than *presences* within the urban context of Venice. Just as the elements utilized are not presented in their physical state, the project itself is not intended to be constructed. In this sense, it can be understood as an architecture that originates from a virtual context and returns to it, positioning drawing as the tool capable of manipulating these absent elements (sometimes referred to as mnemonic or spectral



throughout the article) and of *realizing* it as architecture on its own right. To do so, the text is divided into three parts: first, it addresses the circumstances surrounding the project's development; then, it explores its conceptual contributions; and finally, it discusses its formulation as space. The aim is to critically examine the creation of this "space," framing it as an urban memorial, even if not a tangible one.

Keywords: Virtual space. Memory. Specter. Cannaregio Town Square. Peter Eisenman

Resumo

Este artigo prioriza a concepção de espaço público pelo seu domínio virtual em vez de suas qualificações físicas. Através do *Cannaregio Town Square* (1978), de Peter Eisenman, o texto visa questionar a noção de "espaço", tomando como objeto um projeto que dialoga com as *ausências*, em detrimento das *presenças* do contexto urbano de Veneza. Assim como os elementos empregados não se apresentam dispostos em sua condição física, o projeto também não tem por objetivo ser construído. Deste modo, pode ser compreendido como uma arquitetura que parte de um contexto virtual e volta-se para ele, apontando o desenho como esta ferramenta capaz de manipular tais elementos ausentes (por vezes chamados de mnemônicos ou espectrais no decorrer do artigo) e também de *realizá-lo* enquanto a arquitetura propriamente dita. Para tanto, o texto subdivide-se em três momentos, partindo das circunstâncias de elaboração do projeto, depois debatendo seus aportes conceituais e encerrando na sua discussão enquanto formulação de espaço. Pretende-se, assim, problematizar sobre a criação deste "espaço", colocando-o na qualidade de memorial urbano, ainda que não concreto.

Palavras-chave: Espaço virtual. Memória. Espectro. Cannaregio Town Square. Peter Eisenman

Resumen

Este artículo prioriza la concepción del espacio público a través de su dominio virtual más que de sus calificaciones físicas. A través de *Cannaregio Town Square* (1978), de Peter Eisenman, el texto pretende cuestionar la noción de "espacio", tomando como objeto un proyecto que dialoga con las *ausencias*, en detrimento de las *presencias* en el contexto urbano de Venecia. Así como los elementos utilizados no están dispuestos en su estado físico, el proyecto tampoco pretende ser construido. De este modo, puede entenderse como una arquitectura que parte de un contexto virtual y gira hacia él, apuntando al diseño como esa herramienta capaz de manipular dichos elementos faltantes (a veces llamados mnemotécnicos o espectrales a lo largo del artículo) y también de llevarlos como la propia arquitectura. Para ello, el texto se subdivide en tres momentos, partiendo de las circunstancias de elaboración del proyecto, luego debatiendo sus aportes conceptuales y finalizando con su discusión como formulación



del espacio. El objetivo es, por tanto, discutir la creación de este “espacio”, situándolo como un memorial urbano, aunque no concreto.

Palabras clave: Espaço virtual. Memória. Espectro. Cannaregio Town Square. Peter Eisenman

INTRODUCTION

In an effort to move beyond the physical constraints of the notion of space, this article examines Peter Eisenman's project for Cannaregio Town Square (1978) as an architecture capable of turning into figures certain memories of Venice. The square does not necessarily engage with the physical components of the city, nor it is intended to be constructed. Instead, Venice's memory serves as the project's primary determinant, shaping Eisenman's interventions across the Cannaregio *sestiere*.¹ By engaging predominantly with elements absent from the urban fabric, drawing emerges as the key tool for accessing and manipulating the city's past, an “artificial excavation,” as it would later be described in 1984 (Bédard, 1994a, p. 9), following the development of other projects addressing the unique pasts of 11 different cities.

This study is based on the concepts of memory (heavily employed in this project) and drawing (the medium through which it is manifested in architecture) to explore issues related to the virtual realm and their intersection with the conception of space. Can Cannaregio Town Square be considered a producer of space, despite its lack of “physicality”? This question forms the core of the inquiry, supported by insights from various authors referenced throughout the article. The discussion situates the Cannaregio project within its context, examines the spectral nature of some of its elements, and ultimately interrogates the experimental foundation of the project as a generator of space.

THE CANNAREGIO TOWN SQUARE

In Peter Eisenman's professional trajectory, the Cannaregio Town Square marks a pivotal moment of transition: the incorporation of the urban context. This project initiates a shift in the scale of his work, expanding beyond the isolated architectural object. It does so not only by being a project for a “town square,” as we will see, but more importantly by absorbing elements of Venice's urban fabric, both in its formal and mnemonic dimensions. This shift represents a groundbreaking development in Eisenman's portfolio, especially when contrasted with his earlier series of numbered houses. Since the 1960s, these houses were

¹ We use the original term *sestiere* to refer to the divisions comparable to the six districts or historic neighborhoods of the main islands that make up Venice. This form of partitioning is also common in two other Italian cities, Genoa and Rapallo.



centered on experimenting with the manipulation of architectural language and its inherent elements.² These numbered houses formed part of Eisenman's project experiments while he was a professor at Princeton, shortly after completing his doctorate at Cambridge, England, in 1963. Until Cannaregio Town Square, his projects were primarily situated within an academic framework, supported by his teaching activities and focused on exploring alternative ways of conceptualizing and engaging with the architectural object.

Rafael Moneo (2008, p. 178) regards the Cannaregio proposal as a “turning point” in Eisenman's body of work. In his book *Inquietud teórica y estrategia proyectual en la obra de ocho arquitectos contemporáneos* (translated into English as *Theoretical anxiety and design strategies in the work of eight contemporary architects*), published in 2008, Moneo analyzes this project alongside others by Eisenman, highlighting a significant shift. This shift lies in Eisenman's incorporation of elements previously disregarded in his formal architectural designs, such as considerations of site—previously overlooked—as well as function, user, and material. As Moneo puts it: “Eisenman, who in the 1970s despised architecture contaminated by the outside world [...]” (Moneo, 2008, p. 159, our translation), because he prioritized form as a means to achieve what he sought during his experimentation with houses: the purity of architecture, the formation of an autonomous discipline, “[...] free[ing] it from the obligations imposed by function, place, technique and program” (Moneo, 2008, p. 139, our translation). This conception of the object transformed the architectural subject into a didactic substance, emphasizing its formal design process over the final result, which appeared merely because of the manipulation of its elemental units. These manipulations followed the logic of language, where transformations are guided by the tool of the diagram. The diagram “establishes the rules” and records the transformations applied to the object that assumes form throughout iterative stages of repetition, subtraction, rotation, and other operations performed on its components—stripped of symbolic implications.

In Eisenman's earlier houses, the diagram served as the mechanism that revealed the process of formal generation—documenting *its own history* through the operations performed. As the architect himself describes House VI, it is not “[...] an object in the traditional sense – that is, *the result* of a process – but more accurately *a record of a process*” (Eisenman, 1975b, our emphasis). However, in Cannaregio, it is the *history of the site* that begins to manifest in the forms. In other words, external stimuli are incorporated into the project's conception, functioning as operative mechanisms, as we will explore throughout the article. The term “diagrams of interiority” is how Moneo (2008, p. 178) refers to the formal self-centeredness of Eisenman's early works, citing *Diagram Diaries* (1999). These diagrams prioritized internal architectural concerns. In contrast, “diagrams of exteriority” (Moneo, 2008, p. 178) mean a later shift, introducing external concepts into the design process, such as the incorporation of the site.

2 Between the late 1960s and the first half of the 1970s, Eisenman's research focused on the process of generating architectural form, conceived as a system and achieved through the complex manipulation of its elemental units. These units were treated as thin vertical and planar layers that delineate space (Eisenman, 1975a, p. 15), applied in his sequence of numbered houses, from House I to House VIII. The projects named House X and House 11a were based on a different premise for formal development, emphasizing the decomposition of form. No records exist for what would have been House IX.



According to Moneo, the role of the diagram in Eisenman's projects evolves in response to the expansion of his professional activity (such as participation in high-profile competitions), the complexity of the program, and the scale of the work: "In my opinion, the stronger the external pressures, such as the concepts of program and scale, the more necessary it is to use a concept such as the diagram" (Moneo, 2008, p. 180, our translation). The diagram ensures the arbitrariness of form, particularly in projects intended for construction that must meet specific programmatic demands. An example cited by Moneo is the Biocenter, a 1987 project for J.W. Goethe University in Frankfurt. By that time, Eisenman had shifted his focus from sketching on the blackboard to working entirely on the drafting table, in partnership with Jaquelin Robertson.

The Cannaregio Town Square remains rooted in Eisenman's academic period, during which he directed the Institute for Architecture and Urban Studies (IAUS). Eisenman stepped down from the Institute in 1982, shortly after founding his office in partnership with Robertson in 1980. Consequently, the Cannaregio project also stems from disciplinary inquiries, shaped by practical-theoretical experiments. This proposal was presented at the *Seminario Internazionale: progetti per Cannaregio Ovest 1978* (*International Seminar: Projects for Cannaregio West 1978*), the first of many studies focused on Cannaregio. Its goal was to explore possibilities for urban revitalization in the historic center of Cannaregio—the northernmost *sestiere* of Venice—primarily through housing development, as explained by Jean-François Bédard (1994b, p. 54). The seminar, organized by the Istituto Universitario di Architettura di Venezia (IUAV, University Institute of Architecture of Venice) under the direction of Francesco Dal Co, featured prominent figures from the international architectural critique and education scene. In addition to Eisenman, invited participants included John Hejduk, Rafael Moneo, Raimund Abraham, and Bernhard Hoesli. Professors from the IUAV also contributed, such as Carlo Aymonino, Valeriano Pastor, Gianugo Polesello, Luciano Semerani, and Aldo Rossi. Together, the ten proposals formed "ten images for Venice," the title of the accompanying exhibition also curated by Dal Co: *10 immagini per Venezia*.

As its name suggests, the seminar focused on the western portion of Cannaregio (highlighted in Figure 1), near the entrance that serves as the only rail connection between Venice's mainland and insular sections, leading to Santa Lucia Station, which is also adjacent to the study area. This region was in a state of degradation, primarily due to the industrial activities spurred by the introduction of the railway in the 19th century, combined with the establishment of a slaughterhouse that became the city's main meat distributor. In 1962, after the slaughterhouse had been decommissioned, the city council allocated its former site for the construction of the Venice Hospital, assigning the project to Le Corbusier (Figure 2). Even after the death of the modernist master in 1965, the project continued under the direction of his collaborator, Guillermo Jullian de la Fuente (Colonnese, 2021). However, it was never completed and was officially suspended in 1971.





Figure 1: Satellite Image of the island of Venice, with the sestiere of Cannaregio outlined in a white dashed line. Its western portion is highlighted in color, contrasting with the rest of the region, shown in black and white. Source: Edited by us using a Google Earth image, 2022.

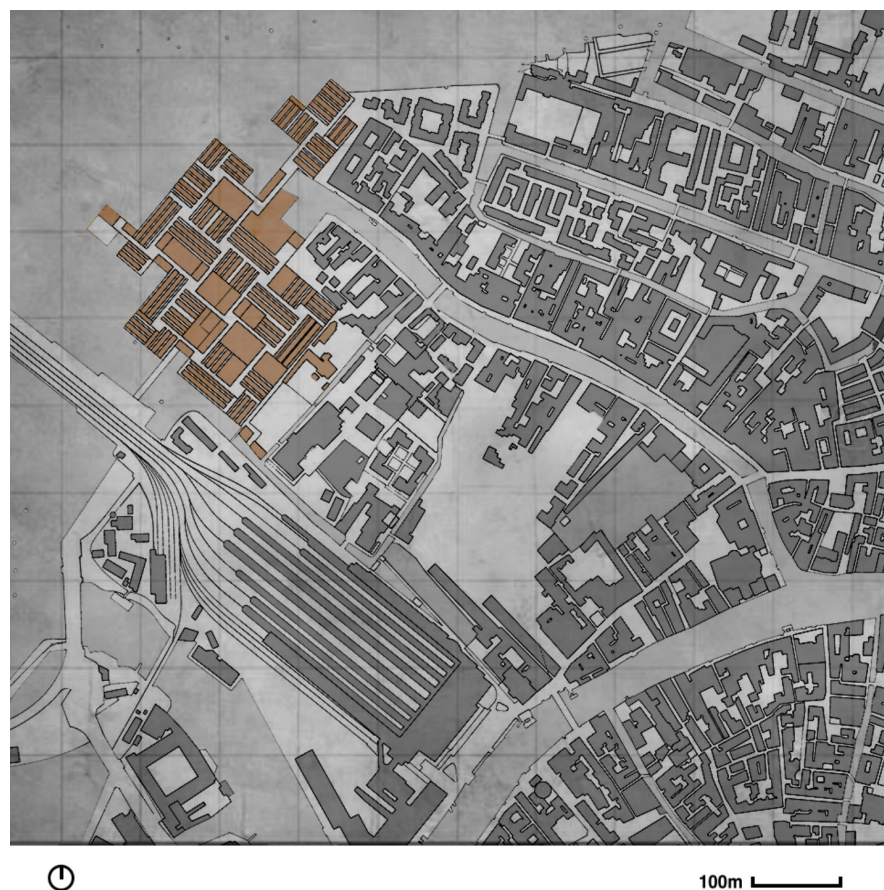


Figure 2: Map of the intervention area, with the Venice Hospital project by Le Corbusier highlighted. Source: Created by us based on an image of the project available from <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978>, 2024.



The hospital and the slaughterhouse (implicitly) are key elements in Eisenman's proposal. Their absence in the urban fabric becomes the primary aspect of Venice that the project address — not only because they are two layers of the city's history but also because they serve as nodes, weaving the other interventions into a dialogue with the surrounding elements.

The relationship with Le Corbusier's hospital is more explicit. Eisenman adopts its structural grid and extends it across the western portion of Cannaregio, stitching together as a series of "voids" — "holes in the ground" (Eisenman, 1980, p. 9) which he places along the axes of the grid, contrasting with Venice's irregular urban fabric. The seminar's objective centered on proposing housing, and the hospital project occupied the site of the former slaughterhouse. Thus, these voids are subverted from their conventional role as housing foundations and reimagined as graves: "These holes are potential sites for future houses or potential sites for future graves. They embody the emptiness of rationality" (Eisenman, 1980, p. 9). The "emptiness of rationality" can be interpreted as marking the absence of Le Corbusier's project, transforming a symbol of healing into markers of death.

Another important component is Venice's own form and the buildings that define it. In dialogue with these, blocks are introduced that appear to belong to the existing context. However, "Upon close examination these objects reveal that they contain nothing — they are solid, lifeless blocks which seem to have been formerly attached to the context" (Eisenman, 1980, p. 9). Simultaneously, another group of objects is added—this time conforming to the context created by Eisenman and situated within the voids (Figure 3). These objects, consequently, relate to the hospital and the slaughterhouse as well. They are identical in form but presented in three different (and undefined) scales, with the smallest being slightly below human scale. The objects are nested within one another: "the first object is a replica of the exterior of the second object. Is it a house, or a tomb for itself, or for a model of itself, or for a real object?" (Eisenman, 1980, p. 9). In other words, the larger objects contain their smaller versions, with the smallest being unable to accommodate a user, rendering occupation, function, or even naming impossible. "The fact of the change in name, house to mausoleum, changes the reality of the first object from model to house" (Eisenman, 1980, p. 9). Because no standard scale is applied, Eisenman (1980, p. 9) asks us: "which one is the real object?"





Figure 3: Map of the intervention area, highlighting the Venice Hospital, the voids derived from its grid, and the objects interacting with them (in red). Source: Created by us based on an image of the project available from <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978>, 2024.

In addition to the previously mentioned elements, Eisenman takes another local reference into the form of his project. This time, it is not a structure that once existed or was planned for Venice—such as a building or a promise of one (in the case of Le Corbusier’s hospital)—but rather an *event*: the imprisonment of the philosopher and alchemist Giordano Bruno. He was captured in Venice by the Inquisition for questioning geocentric theories and the dictates of the Catholic Church. This event is revealed through the tracing of a diagonal across the square, which gradually takes shape through the voids, contextual blocks, and undefined objects (Figure 4). The diagonal acts as a cut across the surface of the ground: “the earth’s surface is peeled back slightly, as if the skin of some unknown body, suggesting that there is another level, some ‘inside’ which cannot forever be suppressed by or submerged under the rationality of an axis” (Eisenman, 1980, p. 9). This event, obscured in Venice’s history, stems from Giordano Bruno’s invitation to the city by a nobleman, Giovanni Mocenigo, who sought lessons in memorization. Following a denunciation, The polymath was captured and handed over to the Holy Office. He was burned in 1600 at the stake in a public square

in Rome, a martyrdom for his defense of Copernican ideas that challenged the Church's belief in a geocentric universe. However, his betrayal occurred in Venice, a fact that remains uncelebrated. In addition to his skills in memorization, Giordano Bruno was also known for his work as an alchemist. One of the models for the Cannaregio project—its only way of materialization beyond the drawings—is painted gold, referencing Venice's trade and Bruno's alchemical pursuits. Meanwhile, the undefined objects positioned within the voids are painted Venetian red, symbolizing the philosopher's martyrdom (Eisenman, 1980).



Figure 4: Map of the intervention area, highlighting the Venice Hospital, the voids derived from its grid, the objects interacting with them (in red), and the diagonal cutting across the site. Source: Created by us based on an image of the project available from <https://eisenmanarchitects.com/Cannaregio-Town-Square-1978, 2024>.

A VIRTUAL VENICE

Eisenman's approach to the urban context of Venice makes it clear that his interest does not lie in the city's *apparent reality*. Rather, it is the absent elements of the city that truly take center stage in his project. His work engages more closely with

what we might call “urban memories” than with physical determinants or even a specific imaginary of the city. For instance, the Venice Hospital plays a significant role in constructing this imaginary. Fabio Colonnese, a researcher at the Sapienza Università di Roma, highlights the importance of Le Corbusier’s unbuilt hospital project: “Despite this ‘interruption’ (or perhaps precisely because of it), the project became one of the icons of contemporary architecture” (Colonnese, 2021, p. 497). Its existence endures as a kind of memory—never materialized, yet capable of influencing generations. This influence extends not only to architects, such as Francesco Venezia and Steven Holl (Colonnese, 2021), but also to fictional narratives. One example is *Celestia* (2021), a graphic novel about a dystopian, fictional city inspired by Venice, which breathes “life” into shelved projects by renowned architects.

To some extent, the role played by the hospital within the context of Venice resembles Aldo Rossi’s concept of the *analogous city*. This idea was incorporated into the second edition of his book *L’architettura della città* (*The architecture of the city*, as translated into English), originally published in 1966, with a second edition in 1970. In essence, an analogous city consists of a mental or graphic creation of a recognizable landscape associated with a particular city, despite its nonexistence. This landscape is not necessarily real but believable, as it presents an architectural synthesis that captures the essence of the forms that persist within the urban fabric and encapsulates the uniqueness of a given urban form. In other words, it is the ability to identify a city through architectural elements, even if those elements are not actually part of its physical landscape. Rossi (1984, p. 166) describes it as “[...] a compositional procedure that is based on certain fundamental artifacts in the urban reality around which other artifacts are constituted within the framework of an analogous system.”

Rossi uses the city of Venice itself as an example, referencing Canaletto’s *Capriccio* (1745), a painting in which the artist places three of Palladio’s monuments along the banks of the Grand Canal. The scene is easily recognizable as a Venetian landscape. However, none of these monuments are *really* located in Venice. They are, instead, associated with its history: the bridge is merely a project, while the *Palazzo Chiericati* and the Basilica of Vicenza are in Vicenza. “The geographical transposition of the monuments within the painting constitutes a city that we recognize, even though it is a place of purely architectural references”, as Rossi (1984, p. 166) explains. This would create an *analogous Venice*, as the buildings are tied to its history and recognizable as such, regardless of their physical or geographical *reality*.

In the book, Rossi employs the concept of the *analogous city* to reinforce his argument about the uniqueness and interrelationship between architectural objects and the formation of cities. He focuses on analyzing forms through a systematic study of their elements, treating the city as a structural system. In this systematization of the city, akin to the approaches of structuralist thinkers, *types* function as elemental units—akin to “ideas” in the Platonic sense—that are



intrinsic to the form of buildings. These logical principles precede architectural form itself. Among these types, monuments play a central role in shaping the city, as they serve as records, *permanences* through time and laden with symbolic functions. Monuments articulate the formal dynamics of the urban environment, embedding a city's history and memory within its fabric. The importance of analogy lies precisely in the use of symbolism embedded in monuments. They act as reaffirmations of pre-existing cultural codes associated with the objects, shaping a social imaginary through collections of images—even if these images are not rooted in reality.

We do not intend to frame Eisenman's use of Le Corbusier's hospital as the construction of an analogous Venice, as it does not necessarily produce an *image*. Instead, we interpret its application as a (re)construction of the *imaginary* surrounding Venice—a latent memory of an 'unrealized' artifact. The hospital establishes a dynamic interplay with other elements that are "brought to the surface" to create this *another* Venice. As Eisenman (2006, p. 76) states: "Rather than trying to reproduce or simulate an existing Venice whose authenticity cannot be replicated, the project constructs another, fictitious Venice."

The reference to the capture of Giordano Bruno is evoked in a similar way: as a memory—perhaps better described as a repression—revealed by the diagonal that cuts across the Earth's surface. In psychoanalytic terms, "repression" can be briefly defined as the act of archiving a memory in an inaccessible area of the human psychic apparatus. This concept goes beyond mere forgetting. Marco Antônio Coutinho Jorge, a professor at the State University of Rio de Janeiro (UERJ), offers a more precise description relevant to our discussion, distinguishing between "repression" and "forgetting":

In forgetting, the door between the conscious and the pre-conscious, much like a room connected to an antechamber, remains open and can be crossed at any moment. In repression, however, the passage from the conscious to the unconscious is hermetically sealed, and the key is not in the lock, it must be sought! (Jorge, 2010, p. 42).

Thus, the hospital and the capture of Giordano Bruno can be regarded as repressed elements of a kind of memory of Venice. As we have seen, according to Eisenman (2006), the project does not aim to reproduce an existing Venice but rather to construct a fictitious one, which we might also describe as *virtual*. This characterization stems from both the elements used in the project's conception (absent in their physical form) and the way architecture itself becomes *real*—through drawings and models.

K. Michael Hays's comments contribute to understanding Eisenman's projects through the lens of virtuality. In *Architecture's Desire*, published in 2010, Hays



emphasizes the importance of the hospital's symbolic order within the Venetian context, a significance amplified by its absence:

In the absence of a *real* place to begin, Eisenman reproduces the missing original in hallucinated form, not as an object of architectural desire but as a setting for the emplacement of a Symbolic order that is also a realm of absence and lack (Hays, 2010, p. 63, emphasis from the author).

This involves the appropriation of the Symbolic order of the Venice Hospital, highlighting its presence in Cannaregio precisely through its physical absence. It appears in the project through an almost spectral relationship with the site, much like the manifestation of Giordano Bruno's imprisonment.

Three decades after Eisenman's project, Giorgio Agamben also reflects on the spectral condition of Venice. In the essay "On the Uses and Disadvantages of Living Among Specters", published in the book *Nudità* (translated into English as *Nudities*), Agamben (2010) revisits a 1993 lecture by Manfredo Tafuri. In it, the architect criticized the mega-events planned for the City of Water. Tafuri (2020) portrays Venice as a cadaverous city caught in the accelerated pace of modernity while attempting to survive—and being exploited—within its unique temporality: "[...] Venice, even in its cadaverous state today, poses an unbearable challenge to the modern world" (Tafuri, 2020, p. 143, our translation). This provocation stems from its attempt to resist the pressures of contemporary acceleration, mummified in its own temporality.

Unlike the cadaverous condition perceived by Tafuri, Agamben envisions Venice as a specter—not merely a dead, motionless entity without agency. He captures this notion succinctly: "Such is the nature of the specter: a dead being that suddenly appears, preferably during the night hours, groans and gives signs, sometimes even speaks, though not always intelligibly" (Agamben, 2010, p. 52, our translation). In contrast to the cadaver, whose body remains in a passive state, the specter can manifest its presence while being absent and establishing a form of communication.

The communicability of the specter is thus evident, as it continues to whisper through the marks it leaves behind—the permanences through the urban artifacts, as Rossi (1984) might describe them—whether in the form of Venice's street grid or in the repressed traces recently brought to light by interventions such as Eisenman's.

The specters evoked in the Cannaregio Town Square also possess a voice: The hospital serves as a critique of the architectural functionalist approach—ironically manifesting as an *absence*, embodying an unbuilt rationalist project by one of modern architecture's leading figures, and transforming it into graves. Its appearance diagnoses the morbidity of the city (and of functionalism, once again)



through lifeless contextual objects (empty and lifeless) and the undefined-scale elements. Without an appropriate scale, what uses can these objects have? They serve as tombs for themselves. Moreover, the project unearths buried memories, such as the betrayal of Giordano Bruno, bringing to the surface the recollection of a vile act. This is echoed in the model: Venice is not made of gold alone, for its history is also marked in red—by blood. It is a voice that recounts what was silenced. After all, for Agamben, this is the essence of a specter. “What is a specter made of?”, he asks. It is made “of signs, or rather, more precisely, of marks, i.e. of those signs, ciphered names or monograms that time scrawls on things” (Agamben, 2010, p. 52, our translation).

More powerful than the whispers of everyday Venice described by Agamben (2010, p. 52, our translation), where “[...] along the deserted slabs, the Giudecca, as if babbling, drags and leaves dead algae mixed with plastic bottles on the foundations” the Cannaregio square shouts its critique. Not through concrete or physical alterations to the landscape, but by preserving its spectral condition through the virtuality of *drawing*. Ultimately, it is from Le Corbusier’s drawings that the other cries resonate, and it is through Eisenman’s drawings that they manifest, because

[...] the project is understood to be a drawing as such and not a drawn representation of a hypothetical building construction; it is the *drawing* of Le Corbusier’s hospital in Cannaregio that is the site of Eisenman’s project (Hays, 2010, p. 63, emphasis from the author).

CONSIDERATIONS ON SPACE [?]

After discussing the virtual nature of the Cannaregio project, in which Eisenman manages to embody certain absent elements of Venice through architecture, we pose the following question: Can the Cannaregio Town Square be considered a space?

Our inquiry is inspired by questions previously raised by Bernard Tschumi in his provocative 1975 essay with a fittingly suggestive title, “Questions of space”:

1.6 Is architecture the concept of space, the space, and the definition of space?

1.61 If the concept of space is not a space, is the materialization of the concept of a space a space?

1.611 Is conceptual space then the space of which material is the concept?



1.612 Incidentally, is the experience of the materialization of the concept of space the experience of space?

(Tschumi, 1996, p. 55)

In his text, Tschumi formulates 65 questions, organized into up to four levels, about the nature of space. The provocation begins with an ostensibly simple and unassuming question: “1.0 Is space a material thing in which all material things are to be located?” (Tschumi, 1996, p. 53). As the sequence unfolds, the questions evolve to incorporate ontological, social, and even political themes, expanding the reflection on space and architecture’s role in this process. The questions are concise and synthetically phrased, capable of generating a logical chain that disrupts traditional considerations about architecture and the production of space. In light of the themes raised by the Cannaregio project, one particular question stands out: “3.5 In any case, does the concept of space note and denote all possible spaces, both real and virtual?” (Tschumi, 1996, p. 61). Building on the nature of question 3.5, if we consider that the Cannaregio Town Square is *realized* through its drawings and models—tools traditionally used to *represent* a building intended for construction—its existence *as architecture* is fully achieved through the drawing itself. By extension, does this architecture also constitute space? Certainly, it does not do so in a conventional sense.

As we have seen, the Cannaregio square plays a role in fostering discussion around themes deeply tied to Venice, bringing to the surface what we are calling memories. These are conveyed, in a sense, through the spectral condition associated with Le Corbusier’s Venice Hospital project. It is spectral because, even in Eisenman’s design, the hospital manifests itself through absence. It serves as a matrix for positioning the graves, contextual objects, and undefined elements, as well as providing the axes for the diagonal that recalls the capture of Giordano Bruno.

Of the four elements mentioned, the groups of objects seem to challenge our understanding of “reality,” given how their indeterminate scale affects our ability to name them and, consequently, to interact with them as either real objects or representations. In the context of this project, what is considered real is not strictly tied to physical materiality. The first and last components, however, belong to the realm of virtuality in their relationship with what could be described as Venice’s “psychic apparatus.” Both played an active role in “constructing” its past: the hospital, in its state of expectation or even *fantasy*, which still inhabits the imagination of many—particularly architects—and the imprisonment of Giordano Bruno, an event that actually occurred. This imprisonment is a vexing memory, one that cannot be denied, no matter how much it is repressed or forgotten. It is also the role of monuments to bear the marks of a people’s suffering, serving as reminders of pain. On the opposite side of the Cannaregio Canal lie the origins of Venice’s first ghettos, though this is not mentioned in Eisenman’s texts. Not all memories are of triumphs or joy. This is precisely what Eisenman’s project



encapsulates: the remembrance of a less-than-glorious past. While the seminar's goal was to rethink the *sestiere* in a state of degradation, what the Cannaregio Town Square does is highlight the very conditions of that degradation.

Judging by the reflections of Tafuri and Agamben, nearly two and three decades after the Cannaregio proposal, respectively, Venice transitioned from a state of degradation to one of morbidity, confining itself to its own temporality. As early as 1978, Eisenman had already turned Cannaregio into a cemetery for the doctrines of architecture—or at least for the disembodied functionalism of Le Corbusier's hospital. However, burial is an act of respect, or even of love. "What do we owe to the dead?" Agamben (2010, p. 53, our translation) asks, and immediately answers, paraphrasing Søren Kierkegaard (*apud* Agamben, 2010, p. 53, our translation): "The act of love of remembering a dead person is the most selfless, free, and faithful act of love."

We persist in reflecting on memory because it is a fundamental element in the formation of urban spaces and in strengthening the sense of belonging. Perhaps Cannaregio Town Square cannot be strictly characterized as a *public* space, given its lack of physical concreteness and its resistance to predefined users or programs. However, as a repository of memories and events, it fulfills the same role of transposing from one plane to another—of recording and preserving what constitutes a city. Much like Rossi's notion of *permanences* (to reference him once again), the project performs this exercise in sensitivity and connection to place, which is so intrinsic to the architect's craft and to the production of architecture. Through its conceptual, virtual, and spectral bases... it spatializes this *other* Venice.

ACKNOWLEDGMENTS

We would like to thank the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) for funding this research.

REFERENCES

- AGAMBEN, G. Da utilidade e dos inconvenientes do viver entre espectros. *In*: AGAMBEN, G. *Nudez*. Lisboa: Relógio D'Água, 2010. p. 51-56.
- BÉDARD, J.-F. Introduction. *In*: BÉDARD, J.-F. (org.). *Cities of artificial excavation*. The work of Peter Eisenman, 1978-1988. Montreal: Canadian Centre for Architecture, Rizzoli International Publications, 1994a. p. 9-18.
- BÉDARD, J.-F. Cannaregio. *In*: BÉDARD, J.-F. (org.). *Cities of artificial excavation*. The work of Peter Eisenman, 1978-1988. Montreal: Canadian Centre for Architecture, Rizzoli International Publications, 1994b. p. 46-71.
- COLONNESE, F. The narrative potential of architecture after-life in the comics. *In*: BIENNIAL INTERNATIONAL CONFERENCE OF THE EUROPIAN



- ARCHITECTURAL ENVISIONING ASSOCIATION, 15., 2021, Huddersfield. *Monograph of [...]*. Huddersfield: University of Huddersfield, 2021. v. I, p. 495-504.
- EISENMAN, P. House I. In: EISENMAN, P.; GRAVES, M.; GWATHMEY, C.; HEJDUK, J.; MEIER, R. *Five architects*: Eisenman, Graves, Gwathmey, Hejduk, Meier. New York: Oxford University Press, 1975a. p. 14-23.
- EISENMAN, P. House VI. Eisenman Architects, 1975b. Disponível em: <https://eisenmanarchitects.com/House-VI-1975>. Acesso em: 16 nov. 2024.
- EISENMAN, P. Three texts for Venice. *Domus*, Milan, v. 611, n. 11, p. 9-11, Nov. 1980.
- EISENMAN, P. Cannaregio. In: DAVIDSON, C. (ed.). *Tracing Eisenman*: Peter Eisenman complete works. New York: Rizzoli, 2006. p. 76-79.
- HAYS, K. M. *Architecture's desire*: reading the late avant-garde. Cambridge: The MIT Press, 2010.
- JORGE, M. A. C. *Fundamentos da psicanálise de Freud a Lacan*. Rio de Janeiro: Zahar, 2010. v. 2.
- MONEO, R. *Inquietação teórica e estratégia projetual na obra de oito arquitetos contemporâneos*. São Paulo: Cosac Naify, 2008.
- ROSSI, A. *The architecture of the city*. Cambridge: The MIT Press, 1984.
- TAFURI, M. A dignidade do átimo. As formas do tempo: Veneza e a modernidade. *Thésis*, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 127-161, nov. 2020.
- TSCHUMI, B. Questions of space. In: TSCHUMI, B. *Architecture and disjunction*. Cambridge: The MIT Press, 1996. p. 53-62.



A evolução dos hospitais de campanha no Brasil: uma linha do tempo de eventos críticos

The evolution of field hospitals in Brazil: a timeline of critical events

La evolución de los hospitales de campaña en Brasil: una cronología de eventos críticos

Amanda Pereira Rodrigues Moura, mestra em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo da mesma instituição. E-mail: amandaneh@hotmail.com  <https://orcid.org/0000-0001-8655-1177>

Luciana Nemer Diniz, doutora em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Professora do Departamento de Arquitetura e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (UFF). E-mail: luciananemerDiniz@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0003-0106-3292>

Para citar este artigo: MOURA, A. P. R.; DINIZ, L. N. A evolução dos hospitais de campanha no Brasil: uma linha do tempo de eventos críticos. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 286-301, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p286-301

Submissão: 2024-07-13

Aceite: 2024-11-09

Resumo

Os hospitais de campanha são estruturas temporárias cruciais em emergências, amplamente utilizados no Brasil em eventos significativos. Apesar de sua natureza



transitória, a arquitetura dessas instalações é frequentemente negligenciada, com padronizações inadequadas para diferentes crises. Este artigo investiga a evolução e a importância dos hospitais de campanha na arquitetura e no urbanismo brasileiros, examinando como essas estruturas foram adaptadas e utilizadas em variados contextos, destacando a necessidade de um planejamento adequado para garantir uma resposta eficaz e humanizada. Desde a resposta à febre amarela até a pandemia de Covid-19, crises como epidemias, desastres naturais e desabamentos exigiram a instalação dessas estruturas emergenciais. A análise abrange estudos teóricos e documentais que ressaltam a relevância dessas estruturas temporárias não apenas como medidas emergenciais, mas também como elementos do planejamento urbano e da saúde pública. A partir desses estudos, são propostas diretrizes para futuras implementações de hospitais de campanha, visando melhorar a resposta a crises. Ao reunir exemplos históricos e contemporâneos, o artigo oferece informações para o desenvolvimento de políticas e práticas arquitetônicas que promovam uma resposta eficiente em situações de crise no Brasil.

Palavras-chave: Hospital de campanha; Arquitetura emergencial; Saúde pública; Crises de saúde.

Abstract

Field hospitals are crucial temporary structures in emergencies, widely used in Brazil for significant events. Despite their transitory nature, the architecture of these facilities is often neglected, with inadequate standardization for different crises. This article investigates the evolution and importance of field hospitals in Brazilian architecture and urban planning, examining how these structures have been adapted and used in different contexts, highlighting the need for adequate planning to ensure an effective and humane response. From the response to yellow fever to the Covid-19 pandemic, crises such as epidemics, natural disasters, and landslides have required the installation of these emergency structures. The analysis includes theoretical and documentary studies that highlight the relevance of these temporary structures, not only as emergency measures, but as elements of urban planning and public health. Based on these studies, guidelines are proposed for future implementation of field hospitals, aiming to improve crisis response. By bringing together historical and contemporary examples, the article offers information for the development of architectural policies and practices that promote an efficient response to crisis situations in Brazil.

Keywords: Field hospital; Emergency architecture; Public health; Health crises.

Resumen

Los hospitales de campaña son estructuras temporales cruciales en emergencias, muy utilizadas en Brasil en eventos importantes. A pesar de su naturaleza transitoria, la arquitectura de estas instalaciones a menudo se descuida, con estandarizaciones inadecuadas para diferentes crisis. Este artículo investiga la evolución y la importancia de los hospitales de campaña en la arquitectura y el urbanismo brasileños, examinando



cómo estas estructuras fueron adaptadas y utilizadas en diferentes contextos, destacando la necesidad de una planificación adecuada para garantizar una respuesta eficaz y humanizada. Desde la respuesta a la fiebre amarilla hasta la pandemia de Covid-19, crisis como epidemias, desastres naturales y deslizamientos de tierra han requerido la instalación de estas estructuras de emergencia. El análisis abarca estudios teóricos y documentales que resaltan la relevancia de estas estructuras temporales, no sólo como medidas de emergencia, sino como elementos de planificación urbana y salud pública. A partir de estos estudios, se proponen directrices para futuras implementaciones de hospitales de campaña, con el objetivo de mejorar la respuesta a las crisis. Al reunir ejemplos históricos y contemporáneos, el artículo ofrece información para el desarrollo de políticas y prácticas arquitectónicas que promuevan una respuesta eficiente a situaciones de crisis en Brasil.

Palabras clave: Hospital de campaña; Arquitectura de emergencia; Salud pública; Crisis sanitarias.

INTRODUÇÃO

Os hospitais de campanha (HCamp) desempenham um papel fundamental na resposta a emergências de saúde pública, proporcionando cuidados temporários e emergenciais em momentos críticos. Embora concebidos como soluções temporárias, essas estruturas são frequentemente utilizadas ao longo da história do Brasil em diversas situações. Apesar de sua importância vital, a arquitetura dos HCamp muitas vezes é negligenciada, apresentando desafios significativos quanto à eficiência operacional e ao conforto dos pacientes.

Este artigo se propõe a explorar a evolução e a relevância dos HCamp no campo da arquitetura e do urbanismo brasileiro ao longo do tempo. Partindo de um contexto histórico, será elaborada uma linha do tempo dos eventos mais significativos no Brasil que exigiram a implementação dessas estruturas em diferentes regiões do país. A análise incluirá estudos e aplicações dessas instalações, destacando a adaptação arquitetônica e as respostas urbanísticas necessárias para enfrentar crises específicas, como a pandemia da Covid-19.

A discussão sobre esse tipo de arquitetura emergencial destaca tanto os desafios observados quanto as boas práticas destinadas a melhorar a preparação e a eficácia dessas estruturas temporárias. Além disso, serão discutidas questões relacionadas à padronização, flexibilidade e sustentabilidade dessas estruturas, essenciais para uma resposta eficiente em futuras emergências de saúde pública.

Ao compreender a importância da arquitetura nos HCamp, esta pesquisa visa contribuir para o desenvolvimento de políticas e práticas que promovam a criação de estruturas mais adaptáveis, seguras e humanizadas. Isso não apenas melhora



as condições de tratamento durante crises, mas também fortalece a resiliência das comunidades perante desafios emergenciais no Brasil.

Principais eventos no Brasil

A implementação de HCamp no Brasil pode ser observada desde a epidemia de febre amarela até os desafios contemporâneos enfrentados pelo país, desempenhando um papel crucial em diversas crises sanitárias e desastres naturais.

A febre amarela foi um marco importante em diversos aspectos relacionados à saúde pública e epidemiologia. A doença foi introduzida no continente americano durante o período colonial, e a primeira epidemia registrada no Brasil ocorreu em Recife, no ano de 1685 (Franco, 1969).

Durante o século XVII, o Brasil não contava com um sistema público de saúde. Os mais ricos recebiam tratamento em casa, por meio de médicos particulares. Os menos afortunados dependiam de instituições de caridade como as Santas Casas de Misericórdia para cuidados médicos.

Segundo informações do Observatório do Terceiro Setor (Garcia, 2020), naquela época, alguns senadores se recusaram a acreditar na gravidade da doença e criticaram a abertura de um HCamp para abrigar os pobres. Um dos senadores que questionaram a gravidade da situação morreu de febre amarela apenas duas semanas depois de fazer um discurso no qual se referiu ao “horror exagerado” da doença.

No combate à febre amarela, as discussões sobre saneamento tornaram-se urgentes, levando à elaboração de planos urbanísticos. Além disso, algumas instalações, como escolas, foram adaptadas para fornecer atendimento médico (Figura 1) a fim de responder à crescente demanda por cuidados devido ao alto número de casos. À medida que a doença era controlada e os surtos diminuía, as instalações provisórias eram desmontadas e devolvidas ao seu uso original.





Figura 1: Hospital provisório Escola Benjamin Constant, no Rio de Janeiro, em 1918. Fonte: Silveira (2020).

Os casos de febre amarela ainda são registrados ao longo dos anos, mas a taxa de mortalidade não é tão elevada como nas primeiras epidemias devido à política de vacinação implementada. Além disso, para combater a doença, foram criados alguns HCamp em locais estratégicos que prestam atendimento médico, tendo como principal objetivo a vacinação. Essas medidas são fundamentais para proteger as populações vulneráveis e conter a propagação da doença.

Outra enfermidade que assolou o mundo no final da Primeira Guerra Mundial, foi a pandemia da gripe espanhola, que chegou ao Brasil no porto de Recife a partir de um navio inglês em 1918, causando grande devastação (Figura 2). Devido ao grande número de casos inicialmente relatados na Espanha, a pandemia passou a ser conhecida como gripe espanhola. No entanto, dezenas de outros países também foram gravemente atingidos (Schatzmayr; Cabral, 2012).

As cidades brasileiras mais afetadas foram Recife, Salvador, Rio de Janeiro e São Paulo, o que pode ser justificado pela maior concentração de pessoas, enfrentando uma escassez aguda de leitos hospitalares e profissionais de saúde para lidar com o surto (Centro Cultural do Ministério da Saúde, 2020).



Figura 2: Hospitais de campanha improvisados para tratar pacientes durante a gripe espanhola. Fonte: Silva (s. d.).

Em poucas semanas, o vírus se espalhou pelos grandes centros urbanos, causando milhares de mortes e gerando pânico entre a população. Em resposta, o então presidente da República, Wenceslau Braz, convocou o conhecido médico Carlos Chagas para controlar a situação. É importante ressaltar que, nesse momento, o Brasil ainda não contava com uma rede pública de saúde e muito menos com um sistema universal de saúde. A população continuava dependente das santas casas e dos hospitais filantrópicos para receber atendimento médico. Diante desse cenário, Carlos Chagas teve que agir rapidamente: abriu HCamp nas principais cidades do país, fechou as escolas e proibiu eventos que resultassem em aglomerações (Centro Cultural do Ministério da Saúde, 2020).

À medida que o número de casos e mortes crescia de forma alarmante, várias estruturas foram adaptadas de forma improvisada para acomodar o grande número de pacientes. No entanto, as tendas e os edifícios adaptados geralmente careciam de infraestrutura básica, como sistemas de água corrente e saneamento adequado, o que dificultava o controle de infecções e a prestação de cuidados médicos aos pacientes.

Uma das cenas mais dramáticas da época foi a falta de caixões para tantos mortos na cidade do Rio de Janeiro e a incapacidade de os cemitérios absorverem o volume de enterros necessários (Figura 3). Esse cenário sombrio ilustra a magnitude da crise e o impacto devastador que a gripe espanhola teve sobre as comunidades locais e globais.

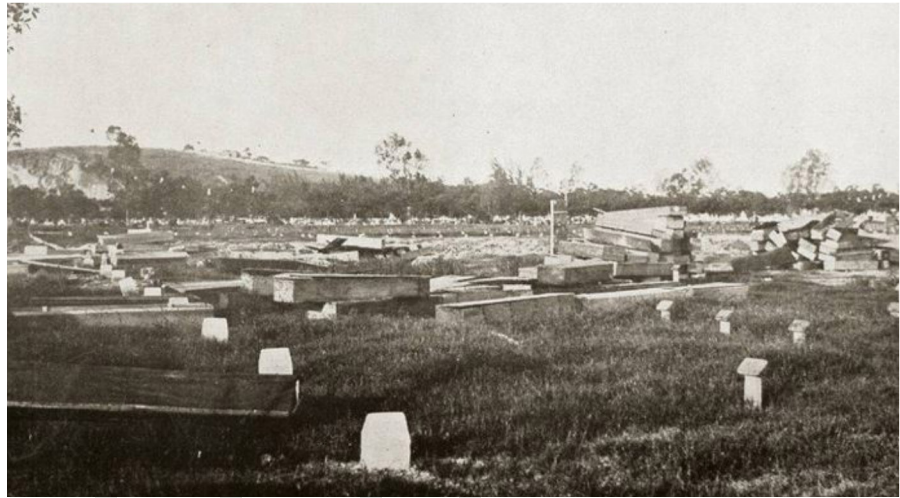


Figura 3: Cadáveres nas ruas do Rio de Janeiro durante a gripe espanhola. Fonte: Azevedo (2020).

Outra doença que marcou e ainda marca a história do Brasil, demandando a instalação de estruturas temporárias de atendimento médico, é a dengue. Transmitida pelo mosquito *Aedes aegypti*, é uma preocupação constante de saúde pública no país e em diversas regiões tropicais do mundo.

De acordo com a Fundação Oswaldo Cruz (2023), com base nos relatos da Organização Pan-Americana da Saúde (Opas), a primeira epidemia de dengue no continente americano ocorreu no Peru no início do século XIX, com surtos subsequentes no Caribe, nos Estados Unidos, na Colômbia e na Venezuela. No Brasil, os primeiros registros de dengue remontam ao final do século XIX, em Curitiba, no Paraná, e ao início do século XX, em Niterói, no Rio de Janeiro.

Conforme os dados do Ministério da Saúde (Fundação Oswaldo Cruz, *s. d.*), a primeira identificação clínica e laboratorial do vírus da dengue no Brasil ocorreu entre 1981 e 1982, em Boa Vista, em Roraima. Em 1986, foram registradas epidemias no Rio de Janeiro e em algumas capitais do Nordeste. Desde então, a dengue tem sido uma preocupação constante no Brasil, com ocorrências continuadas ao longo das décadas.

Os HCamp também vêm desempenhando um papel crucial no enfrentamento da dengue ao longo dos anos, especialmente durante os períodos em que se observa um aumento significativo de casos da doença.

Leonídio Neto, subsecretário de Infraestrutura na Saúde da Secretaria de Saúde do Distrito Federal (SES-DF), explicou a montagem do HCamp instalado em Brasília no ano de 2024:

Após a montagem inicial dos esqueletos das tendas, que leva aproximadamente três horas e inclui caídas e calhas de água

para drenagem, inicia-se uma etapa subsequente mais detalhada e demorada. Esta fase envolve a disposição do piso elevado, a instalação das divisórias para os consultórios, a colocação de mobiliário e equipamentos, como aparelhos de ar-condicionado para climatização, e a realização do aterramento. Todo o processo é supervisionado pela engenharia da Secretaria de Saúde (SES) e segue as diretrizes da Defesa Civil do Distrito Federal. Após a conclusão da montagem estrutural, profissionais de saúde são incorporados ao local (cf. Izel, 2024).

A utilização de tendas modulares é a prática comum para a instalação de HCamp, porque elas são flexíveis e podem ser adaptadas conforme a necessidade, o que permite uma resposta ágil e eficiente para enfrentar picos de demanda durante epidemias de dengue ou outras emergências de saúde pública.

Outro evento marcante e recente foi a pandemia da Covid-19, que começou no final de 2019 e se espalhou rapidamente pelo mundo, causando uma crise global de saúde pública. A Covid-19 é causada pelo coronavírus Sars-CoV-2 e foi declarada uma pandemia pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em março de 2020 (World Health Organization, 2020).

A China, onde o vírus teve origem, rapidamente iniciou a construção de HCamp e implementou medidas como o isolamento social para enfrentar a crise no sistema de saúde do país. Essas medidas serviram, de certa forma, de exemplo para o resto do mundo para enfrentar a pandemia.

Nesse momento, no Brasil, a maioria das capitais optou por construir HCamp por meio da implementação de estruturas modulares e da adaptação e reativação de imóveis anteriormente desativados. Essas iniciativas visavam oferecer suporte ao Sistema Único de Saúde (SUS), concentrando os casos de infecção moderada ou grave em centros de referência. Além disso, grandes cidades utilizaram estruturas de estádios, praças, centros de eventos e estacionamentos para a rápida implementação dessas unidades de saúde emergenciais (Farias *et al.*, 2020).

No entanto, o número crescente de casos e óbitos se concentrou especialmente nas capitais de São Paulo e do Rio de Janeiro. Muitos estados, especialmente o Rio de Janeiro, enfrentou grandes desafios, como escassez de recursos, falta de profissionais em quantidade suficiente, carência de equipamentos de proteção individual (EPI) e kits de testagem, além de problemas relacionados ao superfaturamento de HCamp e respiradores adquiridos, mas que não foram entregues conforme o planejado (Fernandes; Ortega, 2021).

No livro *Os impactos sociais da Covid-19 no Brasil: populações vulnerabilizadas e respostas à pandemia* (Matta *et al.*, 2021), os autores observam que esse fracasso pode ser atribuído ao fato de que muitos leitos do sistema público já estavam



desativados antes da crise, principalmente devido à escassez de equipamentos e recursos humanos. E com a iniciativa de implementar HCamp, houve um atraso significativo na sua montagem, resultando em muitos outros leitos ociosos que acabaram sendo fechados.

Apesar das opiniões conflitantes, os HCamp foram de extrema importância para desafogar os hospitais permanentes durante esse período. Foi um marco importante para repensar a utilização dessas estruturas e considerar sua adoção como uma política pública essencial.

Essas estruturas também são comumente utilizadas em eventos como desastres naturais. No Brasil, o mais recente que devastou quase um estado por inteiro foi o caso das inundações no Rio Grande do Sul. As fortes chuvas causaram inundações massivas, deixando muitas áreas inacessíveis e milhares de pessoas desabrigadas. A resposta rápida envolveu a instalação de HCamp em pontos estratégicos, garantindo atendimento médico às vítimas. Esses hospitais temporários desempenharam um papel crucial na prestação de socorro imediato, oferecendo cuidados de saúde essenciais em meio ao caos e à destruição provocados pelas inundações.

A utilização de HCamp no Brasil tem se mostrado fundamental em diversos eventos históricos, e podemos constatar que a evolução da implementação dessas estruturas foi facilitada por avanços em questões de salubridade, planejamento urbano e acesso a recursos.

Apesar dos avanços, é preciso voltar o olhar para a capacidade que a arquitetura tem de responder às demandas emergentes, pois ainda há uma limitação muito grande em termos de planejamento e execução.

Estudos e aplicações

Os hospitais físicos permanentes e os HCamp temporários representam dois extremos no espectro da infraestrutura de saúde, cada um projetado para atender às necessidades específicas em diferentes contextos emergenciais e de longo prazo.

Conforme o jornal *Folha de S.Paulo*, a principal crítica dos pesquisadores e profissionais de saúde em relação aos HCamp construídos no Brasil para enfrentar a pandemia da Covid-19 foi a ausência de planejamento adequado e a utilização ineficaz dessas estruturas (Biderman, 2020).

Apesar da construção de muitas instalações durante a pandemia, diversos relatos confirmam a inadequação dessas estruturas, evidenciando a necessidade de um planejamento mais cuidadoso e estratégico para enfrentar crises semelhantes no futuro. Para Jessen Orellana, epidemiologista da Fundação Oswaldo Cruz de Manaus, como tudo foi feito de forma improvisada, não houve tempo para a



capacitação de profissionais. Foi um erro não ter utilizado a experiência acumulada em outras pandemias, como a de dengue, zika ou H1N1 (Biderman, 2020).

Em novembro de 2023, após passar o período crítico da doença, o Ministério da Saúde divulgou um documento em que elencava “premissas para a implantação de unidades de saúde temporárias (Hospitais de Campanha) voltadas para o atendimento aos pacientes no âmbito das emergências pela pandemia da Covid 19” (Figura 4). Isso significou um avanço em relação ao desenvolvimento de pesquisas para a implementação dessas estruturas que, apesar de serem temporárias, vêm sendo demandadas ao longo dos anos.

A Figura 4 apresenta as três possibilidades de implementação sugeridas pelo documento.

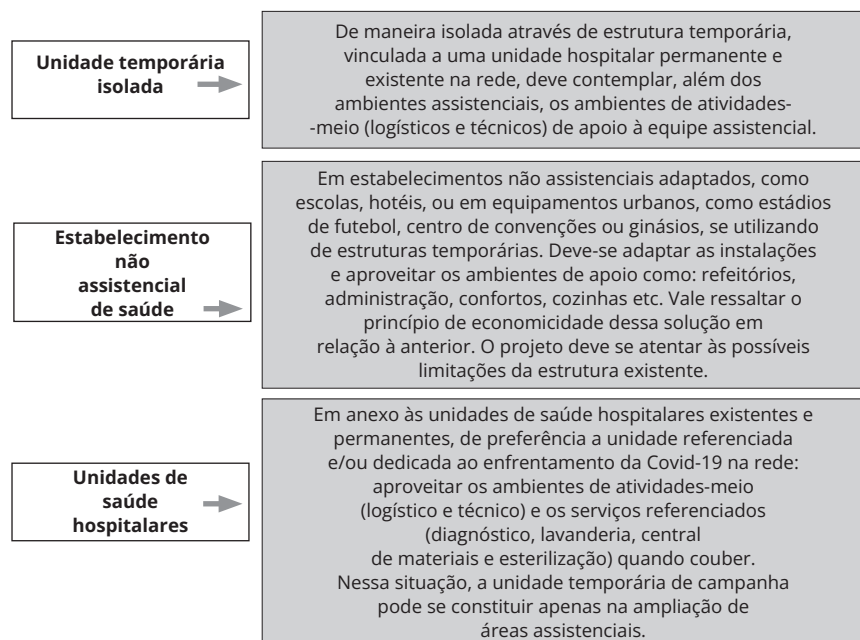


Figura 4: Possibilidades de implementação HCamp. Fonte: Adaptação das autoras.

No entanto, é evidente a ausência de informações específicas que detalhem o projeto em termos de características arquitetônicas, especificações técnicas ou *layout* interno das unidades de saúde temporárias, destacando a relevância dessa temática para futuras pesquisas.

De modo geral, no Brasil, a maioria dos hospitais temporários foi erguida utilizando estruturas tensionadas, que são as mais comuns na arquitetura de emergência temporária. Porém, realizar o projeto na pandemia da Covid-19 foi um grande desafio para os arquitetos, pois, além de ser uma novidade para os envolvidos, não havia um modelo predefinido, e as soluções eram altamente complexas e com prazos de entrega muito curtos. Além disso, o programa era significativamente

diferente dos HCamp tradicionais, exigindo espaços meticulosamente projetados e separados devido à alta transmissibilidade do vírus (Ghisleni, 2021).

No cenário internacional, há uma maior quantidade de estudos e pesquisas que investigam a eficácia e a aplicação de HCamp durante crises, em comparação ao Brasil. Especialmente após a pandemia e mesmo em países que enfrentam contextos de conflito recorrente, essas estruturas temporárias têm sido frequentemente objeto de investigação. Esses estudos contribuem para o desenvolvimento contínuo de protocolos e melhores práticas para utilização de HCamp em diversas situações de emergência do mundo todo.

No caso da pandemia da Covid-19, a resposta à crise se baseou em três princípios: adaptabilidade, flexibilidade e criatividade (Jovanovič, 2022).

Esses hospitais temporários são geralmente compostos por contêineres modulares e também podem incluir tendas, estruturas pneumáticas e construções leves, com a possibilidade de extensões adicionais, se necessário (Bakowski, 2016).

Um exemplo notável da agilidade e flexibilidade dos HCamp foi o Hospital Leishenshan, na China. Construído em resposta ao surto de Covid-19 em Wuhan, o Leishenshan HCamp foi erguido em apenas dez dias.

A composição do Hospital Leishenshan foi dividida em três áreas principais: a área de convivência da equipe médica, a área de logística (como depósito de suprimentos, estação de tratamento de águas residuais, estação de incineração de lixo e área de descontaminação de ambulâncias) e a área de tratamento médico.

O surgimento da Covid-19 fez do Hospital Leishenshan uma referência mundial, levantando a questão se o modelo de sucesso desse hospital poderia ser replicado em outros países para o desenvolvimento de HCamp especializados. Este estudo destaca três precondições essenciais para enfrentar a complexidade de um hospital de doenças infecciosas e o tempo limitado de construção que podem ser estudadas e replicadas para outros contextos mundiais: 1. adoção de um *design* modular e utilização de componentes pré-fabricados padronizados; 2. organização rápida de recursos necessários, como mão de obra e máquinas, além do estabelecimento de alta colaboração entre as diversas partes interessadas; 3. utilização do modelo Building Information Modeling (BIM) para sua conclusão eficiente e de alta qualidade.

Outro exemplo notável são os HCamp Nightingale que foram construídos em todo o Reino Unido para lidar com o aumento de pacientes com Covid-19 (Anandaciva, 2021). Na Inglaterra, seis desses hospitais foram erguidos em uma colaboração entre o serviço nacional de saúde, o Exército nacional e organizações do setor privado. Um manual de instruções do National Health Service (NHS) Nightingale foi publicado, detalhando os processos e as estratégias utilizados nos hospitais temporários (BDP, 2020). Após absorverem com sucesso o aumento de pacientes,



alguns meses após sua conclusão, os Nightingales foram colocados em espera ou reaproveitados como locais de vacinação ou diagnóstico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Lidar de forma eficaz com crises emergenciais é essencial para a resiliência das comunidades. A pandemia da Covid-19 destacou a importância crítica dos HCamp como estruturas temporárias essenciais para a resposta imediata a emergências de saúde pública no Brasil e no mundo. Desde a resposta inicial à febre amarela até os recentes desdobramentos durante a pandemia, essas instalações têm sido fundamentais para mitigar crises como epidemias, pandemias e desastres naturais.

Embora essas estruturas sejam temporárias, sua concepção arquitetônica não deve ser negligenciada, pois isso pode comprometer a eficácia da resposta emergencial e a qualidade do atendimento prestado.

Considerando as lições aprendidas com exemplos históricos e contemporâneos, é crucial orientar futuras implementações de HCamp com base em práticas arquitetônicas que promovam respostas ágeis e eficazes em situações de crise, com estratégias flexíveis e inovadoras na arquitetura dessas estruturas emergenciais.

Portanto, diante dos constantes desafios do nosso tempo, é imperativo continuar a desenvolver políticas e práticas que fortaleçam a preparação e a resposta a emergências no Brasil e em todo o mundo, garantindo que as comunidades estejam preparadas para responder a crises futuras com a maior flexibilidade e eficácia.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASÍLIA. Dengue: novas tendas de acolhimento seguem modelo de hospitais de campanha. *Agência Brasília*, 2024. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2024/03/30/dengue-novas-tendas-de-acolhimento-seguem-modelo-de-hospitais-de-campanha/>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- AGÊNCIA BRASIL. Hospitais de campanha de SP têm 130 pacientes internados com Covid-19. *Agência Brasília*, 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-04/hospitais-de-campanha-de-sp-tem-130-pacientes-internados-com-covid-19>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- ANANDACIVA, S. (2021). Valeu a pena construir os hospitais NHS Nightingale? O Fundo dos Reis. 2021. Were the NHS Nightingale hospitals worth the money? The King's Fund, 2021. Disponível em: <https://www.kingsfund.org.uk/blog/2021/04/nhs-nightingale-hospitals-worth-money>. Acesso em: 8 jul. 2024.



- AZEVEDO, R. A gripe espanhola no Brasil: cadáveres apodrecendo nas ruas e um presidente morto. *Gazeta do Povo*, 2020. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/ideias/a-gripe-espanhola-no-brasil-cadaveres-apodrecendo-nas-ruas-e-um-presidente-morto/>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- BAKOWSKI, J. A mobile hospital – its advantages and functional limitations. *International Journal of Safety and Security Engineering*, v. 6, n. 4, p. 746–754, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.2495/SAFE-V6-N4-746-754>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- BDP. Delivering six Nightingale hospitals. 2020. Disponível em: <https://60year-sofstories.bdp.com/stories/delivering-six-nightingale-hospitals/>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- BIDERMAN, I. Erros de planejamento prejudicam o desempenho de hospitais de campanha. *Folha de S.Paulo*, 31 ago. 2020. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2020/08/erros-de-planejamento-prejudicam-o-desempenho-de-hospitais-de-campanha.shtml>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- CENTRO CULTURAL DO MINISTÉRIO DA SAÚDE. Carlos Chagas e a gripe espanhola. CCMS, 2020. Disponível em: <http://www.ccms.saude.gov.br/noticias/carlos-chagas-e-gripe-espanhola>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- CRUZ, E. P. Hospitais de campanha de SP têm 130 pacientes internados com Covid-19. *Agência Brasil*, 2020. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-04/hospitais-de-campanha-de-sp-tem-130-pacientes-internados-com-covid-19>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- DW. PANDEMIA fez Brasil desistir de sediar Copa América em 1918. DW, 2021. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-fez-brasil-desistir-de-sediar-copa-am%C3%A9rica-em-1918/a-57856595>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- FARIAS, L. A. B. G.; COLARES, M. P.; BARRETOTI, F. K. A.; CAVALCANTI, L. P. G. O papel da atenção primária no combate ao Covid-19: impacto na saúde pública e perspectivas futuras. *Revista Brasileira de Medicina de Família e Comunidade*, v. 15, n. 42, p. 2455, 2020. DOI [https://doi.org/10.5712/rbmfc15\(42\)2455](https://doi.org/10.5712/rbmfc15(42)2455).
- FERNANDES, L.; ORTEGA, F. A Atenção Primária no Rio de Janeiro em tempos de Covid-19. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 31, n. 2, p. e310201, 2021. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/physis/a/dR8cWVJsGKzFBpKvg8KNw8k/>. Acesso em: 8 jul. 2024.
- FRANCO, O. A história da febre amarela no Brasil. Ministério da Saúde, Departamento Nacional de Endemias Rurais, Rio de Janeiro, 1969.



Disponível em: https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/0110historia_febre.pdf. Acesso em: 29 jun. 2024.

FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE. Evolução temporal das doenças de notificação compulsória no Brasil 1980-1998. Boletim Eletrônico Epidemiológico, Brasília, v. 1, n. 1, p. 1-58, 1999.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Longa trajetória contra a dengue (s. d.). Fiocruz. Disponível em: <https://www.ioc.fiocruz.br/dengue/textos/longatraje.html>. Acesso em: 8 jul. 2024.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Uma breve história da febre amarela. *Agência Fiocruz de Notícias*, 2008. Disponível em: <https://agencia.fiocruz.br/uma-breve-hist%C3%B3ria-da-febre-amarela>. Acesso em: 8 jul. 2024.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Virologia: nova edição. Fiocruz, 2023. Disponível em: https://www.ioc.fiocruz.br/sites/default/files/mediaSiteIOPubliq20230621/Livro_Virologia_nova_edicao.pdf. Acesso em: 8 jul. 2024.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Longa trajetória contra a dengue. Fiocruz. Disponível em: <https://www.ioc.fiocruz.br/dengue/textos/longatraje.html>. Acesso em: 8 jul. 2024.

GARCIA, M. F. Chegada da febre amarela no Brasil teve negação e críticas à ajuda aos pobres. Observatório do Terceiro Setor, 2020. Disponível em: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/chegada-da-febre-amarela-no-brasil-teve-negacao-e-criticas-a-ajuda-aos-pobres/>. Acesso em: 29 jun. 2024.

GHISLENI, C. Vital adaptability: field hospitals during the pandemic. ArchDaily, 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com/970748/vital-adaptability-field-hospitals-during-the-pandemic>. Acesso em: 8 jul. 2024.

FUNDAÇÃO NACIONAL DE SAÚDE. Evolução temporal das doenças de notificação compulsória no Brasil 1980-1998. Boletim Eletrônico Epidemiológico Edição Especial. Brasília: Funasa, 1999. IZEL, A. Dengue: novas tendas de acolhimento seguem modelo de hospitais de campanha. Agência Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2024/03/30/dengue-novas-tendas-de-acolhimento-seguem-modelo-de-hospitais-de-campanha/>. Acesso em: 8 jul. 2024.

JOVANOVIY, N. Hospital architecture in times of crisis. International Review of Psychiatry, v. 34, n. 7-8, p. 861-867, 2022. DOI: <https://doi.org/10.1080/09540261.2022.2154642>.

TEIXEIRA M. G.; BARRETO M. L.; GUERRA Z. Epidemiologia e medidas de prevenção do dengue. Informe Epidemiológico do SUS, 1999; 8 (4): 5-33.



GAZETA DO POVO. A gripe espanhola no Brasil: cadáveres apodrecendo nas ruas e um presidente morto. *Gazeta do Povo*, 2020. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/ideias/a-gripe-espanhola-no-brasil-cadaveres-apodrecendo-nas-ruas-e-um-presidente-morto/>. Acesso em: 8 jul. 2024.

GHISLENI, C. Vital adaptability: field hospitals during the pandemic. *ArchDaily*, 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com/970748/vital-adaptability-field-hospitals-during-the-pandemic>. Acesso em: 8 jul. 2024.

JOVANOVIĆ, N. (2022). Hospital architecture in times of crisis. *International Review of Psychiatry*, 34(7–8), 861–867. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09540261.2022.2154642>. Acesso em: 8 jul. 2024.

MATTA, G. C.; REGO, S.; SOUTO, E. P.; SEGATA, J. (org.) Os impactos sociais da Covid-19 no Brasil: populações vulnerabilizadas e respostas à pandemia [on-line]. Rio de Janeiro: Observatório Covid 19; Editora, Fiocruz, 2021. 221 p. DOI Informação para ação na Covid-19. series. ISBN: 978-65-5708-032-0. <https://doi.org/10.7476/9786557080320>.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. Implantação de unidade de saúde temporária para assistência hospitalar (hospital de campanha) no contexto de enfrentamento da pandemia ocasionada pela Covid-19 .

MUNDO EDUCAÇÃO. Gripe Espanhola. Mundo Educação, [s. d.]. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Acesso em: 21 jun. 2024.

MUNDO EDUCAÇÃO. Gripe Espanhola. Mundo Educação, [s. d.]. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Acesso em: 8 jul. 2024.

OBSERVATÓRIO DO TERCEIRO SETOR. Chegada da febre amarela no Brasil teve negação e críticas à ajuda aos pobres. Observatório do Terceiro Setor, 2020. Disponível em: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/chegada-da-febre-amarela-no-brasil-teve-negacao-e-criticas-a-ajuda-aos-pobres/>. Acesso em: 29 jun. 2024.

OUTRAS PALAVRAS. Epidemias brasileiras e a prática de dizimar os povos. Outras Palavras, 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/epidemias-brasileiras-e-a-pratica-de-dizimar-os-povos/>. Acesso em: 8 jul. 2024.

PANDEMIA fez Brasil desistir de sediar Copa América em 1918. *Deutsche Welle*, 2021. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-fez-brasil-desistir-de-sediar-copa-am%C3%A9rica-em-1918/a-57856595>. Acesso em: 8 jul. 2024.



SECRETARIA DE SAÚDE DO RIO GRANDE DO SUL. Cinco dos seis hospitais de campanha do RS já estão em operação. Secretaria de Saúde do Rio Grande do Sul, 2024. Disponível em: <https://saude.rs.gov.br/cinco-dos-seis-hospitais-de-campanha-do-rs-ja-estao-em-operaca>. Acesso em: 8 jul. 2024.

SCHATZMAYR, H. G.; CABRAL, M. C. *A virologia no estado do Rio de Janeiro: uma visão global*. 2. ed. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012, p. 58.

SECRETARIA DE SAÚDE DO RIO GRANDE DO SUL. Cinco dos seis hospitais de campanha do RS já estão em operação. Secretaria de Saúde do Rio Grande do Sul, 2024. Disponível em: <https://saude.rs.gov.br/cinco-dos-seis-hospitais-de-campanha-do-rs-ja-estao-em-operaca>. Acesso em: 8 jul. 2024.

SILVA, D. N. Gripe espanhola. Mundo Educação, [s. d.]. Disponível em: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Acesso em: 21 jun. 2024.

SILVEIRA, E. da. Epidemias brasileiras e a prática de dizimar os povos. Outras Palavras, 2020. Disponível em: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/epidemias-brasileiras-e-a-pratica-de-dizimar-os-povos/>. Acesso em: 8 jul. 2024.

TEIXEIRA, M. G.; BARRETO, M. L.; GUERRA, Z. Epidemiologia e medidas de prevenção do dengue. Informe Epidemiológico do SUS, v. 8, n. 8, p. 5-33, 1999.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Discurso de abertura do diretor-geral da OMS na conferência de imprensa sobre Covid-19, realizada em 11 de março de 2020 [Internet]. Genebra, 2020. Disponível em: <https://www.who.int/pt/news-room/speeches/item/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>. Acesso em: 26 mar. 2020.



The Evolution of Field Hospitals in Brazil: A Timeline of Critical Events

A Evolução dos Hospitais de Campanha no Brasil: Uma linha do Tempo de Eventos Críticos

La evolución de los hospitales de campaña en Brasil: una cronología de eventos críticos

Amanda Pereira Rodrigues Moura, Master and PhD student in Architecture and Urbanism, Fluminense Federal University, Juiz de Fora – Minas Gerais, Brazil.

E-mail: amandaneh@hotmail.com  <https://orcid.org/0000-0001-8655-1177>

Luciana Nemer Diniz, PhD in Production Engineering in Federal University of Rio de Janeiro – Professor at the Department of Architecture and the Postgraduate Program in Architecture and Urbanism, Universidade Federal Fluminense, Niterói – Rio de Janeiro, Brazil.

E-mail: luciananemerdiniz@gmail.com  <http://orcid.org/0000-0003-0106-3292>

To cite this paper: MOURA, A.P.R.; DINIZ, L. N. The Evolution of Field Hospitals in Brazil: A Timeline of Critical Events. Postgraduate Notebooks in Architecture and Urbanism, São Paulo, v.25, n.1, p. 302-316, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p302-316

Submitted: 2024-07-13

Accepted: 2024-11-09



Abstract

Field hospitals are crucial temporary structures in emergencies, widely used in Brazil for significant events. Despite their transitory nature, the architecture of these facilities is often neglected, with inadequate standardization for different crises. This article investigates the evolution and importance of field hospitals in Brazilian architecture and urban planning, examining how these structures have been adapted and used in different contexts, highlighting the need for adequate planning to ensure an effective and humane response. From the response to Yellow Fever to the Covid-19 pandemic, crises such as epidemics, natural disasters, and landslides have required the installation of these emergency structures. The analysis includes theoretical and documentary studies that highlight the relevance of these temporary structures, not only as emergency measures, but as elements of urban planning and public health. Based on these studies, guidelines are proposed for future implementation of field hospitals, aiming to improve crisis response. By bringing together historical and contemporary examples, the article offers information for the development of architectural policies and practices that promote an efficient response to crisis situations in Brazil.

Keywords: Field Hospital; Emergency Architecture; Public health; Health Crises.

Resumo

Os Hospitais de Campanha são estruturas temporárias cruciais em emergências, amplamente utilizados no Brasil em eventos significativos. Apesar de sua natureza transitória, a arquitetura dessas instalações é frequentemente negligenciada, com padronizações inadequadas para diferentes crises. Este artigo investiga a evolução e a importância dos hospitais de campanha na arquitetura e urbanismo brasileiros, examinando como essas estruturas foram adaptadas e utilizadas em variados contextos, destacando a necessidade de um planejamento adequado para garantir uma resposta eficaz e humanizada. Desde a resposta à Febre Amarela até a pandemia de Covid-19, crises como epidemias, desastres naturais e desabamentos exigiram a instalação dessas estruturas emergenciais. A análise abrange estudos teóricos e documentais que ressaltam a relevância dessas estruturas temporárias, não apenas como medidas emergenciais, mas como elementos do planejamento urbano e da saúde pública. A partir desses estudos, são propostas diretrizes para futuras implementações de hospitais de campanha, visando melhorar a resposta a crises. Ao reunir exemplos históricos e contemporâneos, o artigo oferece informações para o desenvolvimento de políticas e práticas arquitetônicas que promovam uma resposta eficiente em situações de crise no Brasil.

Palavras-chave: Hospital de Campanha; Arquitetura Emergencial; Saúde Pública; Crises de Saúde.



Resumen

Los hospitales de campaña son estructuras temporales cruciales en emergencias, muy utilizadas en Brasil en eventos importantes. A pesar de su naturaleza transitoria, la arquitectura de estas instalaciones a menudo se descuida, con estandarizaciones inadecuadas para diferentes crisis. Este artículo investiga la evolución y la importancia de los hospitales de campaña en la arquitectura y el urbanismo brasileños, examinando cómo estas estructuras fueron adaptadas y utilizadas en diferentes contextos, destacando la necesidad de una planificación adecuada para garantizar una respuesta eficaz y humanizada. Desde la respuesta a la fiebre amarilla hasta la pandemia de Covid-19, crisis como epidemias, desastres naturales y deslizamientos de tierra han requerido la instalación de estas estructuras de emergencia. El análisis abarca estudios teóricos y documentales que resaltan la relevancia de estas estructuras temporales, no sólo como medidas de emergencia, sino como elementos de planificación urbana y salud pública. A partir de estos estudios, se proponen directrices para futuras implementaciones de hospitales de campaña, con el objetivo de mejorar la respuesta a las crisis. Al reunir ejemplos históricos y contemporáneos, el artículo ofrece información para el desarrollo de políticas y prácticas arquitectónicas que promuevan una respuesta eficiente a situaciones de crisis en Brasil.

Palabras clave: Hospital de campaña; Arquitectura de Emergencia; Salud pública; Crisis sanitarias.

INTRODUCTION

Field Hospitals (HCamp) play a key role in responding to public health emergencies, providing temporary and emergency care at critical times. Although designed as temporary solutions, these structures have been frequently used throughout Brazil's history in a variety of situations. Despite their vital importance, the architecture of HCamps is often neglected, presenting significant challenges in terms of operational efficiency and patient comfort.

This article aims to explore the evolution and relevance of HCamps in the field of Brazilian architecture and urbanism over time. Starting from a historical context, a timeline will be drawn up of the most significant events in Brazil that required the implementation of these structures in different regions of the country. The analysis will include studies and applications of these facilities, highlighting the architectural adaptation and urban responses required to face specific crises, such as the Covid-19 pandemic.

The discussion of this type of emergency architecture highlights both the challenges observed and the good practices aimed at improving the preparedness and effectiveness of these temporary structures. In addition, issues related to the standardization, flexibility and sustainability of these structures, which are



essential for an efficient response to future public health emergencies, will be discussed.

By understanding the importance of architecture in Field Hospitals, this research aims to contribute to the development of policies and practices that promote the creation of more adaptable, safe and humanized structures. This not only improves treatment conditions during crises, but also strengthens the resilience of communities in the face of emergency challenges in Brazil.

Main Events in Brazil

The implementation of Field Hospitals in Brazil can be observed from the Yellow Fever epidemic to the contemporary challenges faced by the country, playing a crucial role in several health crises and natural disasters.

Yellow fever was an important milestone in several aspects related to public health and epidemiology. The disease was introduced to the American continent during the colonial period, and the first recorded epidemic in Brazil occurred in Recife, in 1685 (Franco, 1969).

During the 17th century, Brazil did not have a public health system. The wealthiest received treatment at home, through private doctors. The less fortunate depended on charitable institutions such as the *Santas Casas de Misericórdia* for medical care.

According to information from the Observatório do Terceiro Setor (2020), at that time, some senators refused to believe in the seriousness of the disease and criticized the opening of a field hospital to shelter the poor. One of the senators who questioned the seriousness of the situation died from yellow fever just two weeks after giving a speech in which he referred to the “exaggerated horror” of the disease.

In the fight against yellow fever, discussions about sanitation became urgent, leading to the development of urban plans. In addition, some facilities such as schools were adapted to provide medical care (figure 1) in order to respond to the growing demand for care due to the high number of cases. As the disease was controlled and outbreaks diminished, the temporary facilities were dismantled and returned to their original use.





Figure 1: Benjamin Constant School Provisional Hospital, in Rio de Janeiro, in 1918. Source: Silveira (2020).

Cases of yellow fever have continued to be recorded over the years, but the mortality rate is not as high as in the first epidemics due to the vaccination policy implemented. In addition, to combat the disease, some field hospitals were created in strategic locations to provide medical care, with the main objective of vaccination. These measures are essential to protect vulnerable populations and contain the spread of the disease.

Another disease that ravaged the world at the end of the First World War was the Spanish Flu pandemic, which arrived in Brazil at the port of Recife from an English ship in 1918, causing great devastation (figure 2). Due to the large number of cases initially reported in Spain, the pandemic came to be known as the Spanish flu. However, dozens of other countries were also severely affected (Cabral and Schatzmayr, 2012).

The most affected Brazilian cities were Recife, Salvador, Rio de Janeiro and São Paulo, which can be justified by the greater concentration of people, facing an acute shortage of hospital beds and health professionals to deal with the outbreak (Cultural Center of the Ministry of Health, 2020).



Figure 2: Improvised field hospitals to treat patients during the Spanish Flu. Source: Silveira (2020).

Within a few weeks, the virus spread through major urban centers, causing thousands of deaths and creating panic among the population. In response, the then President of the Republic, Wenceslau Braz, called on the renowned physician Carlos Chagas to control the situation. It is important to note that, at that time, Brazil did not yet have a public health network, much less a universal health system. The population continued to depend on the *Santas Casas* and philanthropic hospitals for medical care. Faced with this scenario, Carlos Chagas had to act quickly, opening field hospitals in the country's main cities, closing schools, and prohibiting events that would result in crowds (Cultural Center of the Ministry of Health, 2020).

As the number of cases and deaths grew alarmingly, several structures were improvised to accommodate the large number of patients. However, the tents and adapted buildings generally lacked basic infrastructure, such as running water systems and adequate sanitation, which made it difficult to control infections and provide medical care to patients.

One of the most dramatic scenes of the time was the lack of coffins for so many dead in the city of Rio de Janeiro and the inability of cemeteries to absorb the volume of burials needed (figure 3). This grim scenario illustrates the magnitude of the crisis and the devastating impact that the Spanish flu had on local and global communities.



Figure 3: Corpses on the streets of Rio de Janeiro during the Spanish Flu. Source: Azevedo (2020).

Another disease that has marked and continues to mark the history of Brazil, requiring the installation of temporary medical care structures, is dengue fever. Transmitted by the *Aedes aegypti* mosquito, it is a constant public health concern in the country and in several tropical regions around the world.

According to the Osvaldo Cruz Foundation (2023), based on reports from the Pan American Health Organization (PAHO), the first dengue epidemic in the Americas occurred in Peru in the early 19th century, with subsequent outbreaks in the Caribbean, the United States, Colombia, and Venezuela. In Brazil, the first records of dengue fever date back to the end of the 19th century, in Curitiba (PR), and to the beginning of the 20th century, in Niterói (RJ).

According to data from the Ministry of Health (Osvaldo Cruz Foundation, n.d.), the first clinical and laboratory identification of the dengue virus in Brazil occurred between 1981 and 1982, in Boa Vista (RR). In 1986, epidemics were recorded in Rio de Janeiro and in some capitals of the Northeast. Since then, dengue has been a constant concern in Brazil, with continued occurrences over the decades.

Field hospitals have also played a crucial role in combating dengue over the years, especially during these periods when there is a significant increase in cases of the disease.

The Undersecretary of Infrastructure in Health of the State Department of Health of the Federal District (SES-DF), Leonídio Neto, explained the assembly of the HCamp installed in Brasília in the year 2024:

After the initial assembly of the tent skeletons, which takes approximately three hours and includes water drainage and gutters, a subsequent more detailed and time-consuming stage begins. This phase involves the arrangement of the

raised floor, the installation of partitions for the offices, the placement of furniture and equipment, such as air conditioning units for climate control, and the execution of the grounding. The entire process is supervised by the engineering department of the Health Department (SES) and follows the guidelines of the Civil Defense of the Federal District. After the structural assembly is completed, health professionals are incorporated into the site (Agência Brasília, 2024).

The use of modular tents is common practice for the installation of HCamp, because they are flexible and can be adapted as needed, which allows for an agile and efficient response to peaks in demand during dengue epidemics or other public health emergencies. Another notable and recent event was the COVID-19 pandemic, which began in late 2019 and spread rapidly around the world, causing a global public health crisis. COVID-19 is caused by the SARS-CoV-2 coronavirus and was declared a pandemic by the World Health Organization (WHO) in March 2020 (World Health Organization, 2020).

China, where the virus originated, quickly began building HCamps and implemented measures such as social isolation to address the crisis in the country's health system. These measures served, in a way, as an example for the rest of the world in dealing with the pandemic. At that time, in Brazil, most capitals chose to build field hospitals by implementing modular structures and adapting and reactivating previously deactivated properties. These initiatives aim to support the Unified Health System (SUS), concentrating cases of moderate or severe infection in referral centers. In addition, large cities have used stadiums, squares, event centers and parking lots to quickly implement these emergency health units (Farias et al., 2020).

However, the growing number of cases and deaths has been concentrated especially in the capitals of São Paulo and Rio de Janeiro. Many states, especially Rio de Janeiro, have faced major challenges such as a shortage of resources, a lack of professionals in sufficient numbers, a lack of Personal Protective Equipment (PPE) and testing kits, as well as problems related to the overpricing of field hospitals and respirators that were purchased but not delivered as planned (Fernandes and Ortega, 2021).

In the book "The social impacts of Covid-19 in Brazil: vulnerable populations and responses to the pandemic" (Matta et al., 2021), the authors note that this failure can be attributed to the fact that many beds in the public system were already inactive before the crisis, mainly due to the shortage of equipment and human resources. And with the initiative to implement HCamp, there was a significant delay in its assembly, resulting in many other idle beds that ended up being closed. Despite conflicting opinions, HCamps were extremely important in relieving pressure on permanent hospitals during this period. It was an important



milestone in rethinking the use of these structures and considering their adoption as an essential public policy.

These structures are also commonly used in events such as natural disasters. In Brazil, the most recent one that devastated almost an entire state was the flooding in Rio Grande do Sul. Heavy rains caused massive flooding, leaving many areas inaccessible and thousands of people homeless. The rapid response involved setting up field hospitals at strategic points, ensuring medical care for the victims. These temporary hospitals played a crucial role in providing immediate relief, offering essential health care amid the chaos and destruction caused by the floods. The use of field hospitals in Brazil has proven to be fundamental in several historical events, and we can see that the evolution of the implementation of these structures was facilitated by advances in health issues, urban planning and access to resources. Despite the advances, it is necessary to look again at the capacity that architecture has to respond to emerging demands, as there are still very significant limitations in terms of planning and execution.

Studies and Applications

Permanent physical hospitals and temporary field hospitals represent two extremes on the spectrum of health infrastructure, each designed to meet specific needs in different emergency and long-term contexts.

According to the newspaper Folha de São Paulo (Biderman, 2020), the main criticism of researchers and health professionals regarding the field hospitals built in Brazil to deal with the Covid-19 pandemic was the lack of adequate planning and the ineffective use of these structures.

Despite the construction of many facilities during the pandemic, several reports confirm the inadequacy of these structures, highlighting the need for more careful and strategic planning to deal with similar crises in the future. For Jessen Orellana, an epidemiologist at the Oswaldo Cruz Foundation in Manaus, as everything was done in an improvised manner, there was no time to train professionals. It was a mistake not to have used the experience accumulated in other pandemics, such as dengue, Zika or H1N1 (Biderman, 2020).

In November 2023, after the critical period of the disease had passed, the Ministry of Health ([n.d.]) released a document that “lists premises for the implementation of temporary health units (Field Hospitals) aimed at providing care to patients in the context of emergencies due to the Covid-19 pandemic” (figure 4). This demonstrates progress in the development of research for the implementation of these structures, which, despite being temporary, have been in demand over the years.



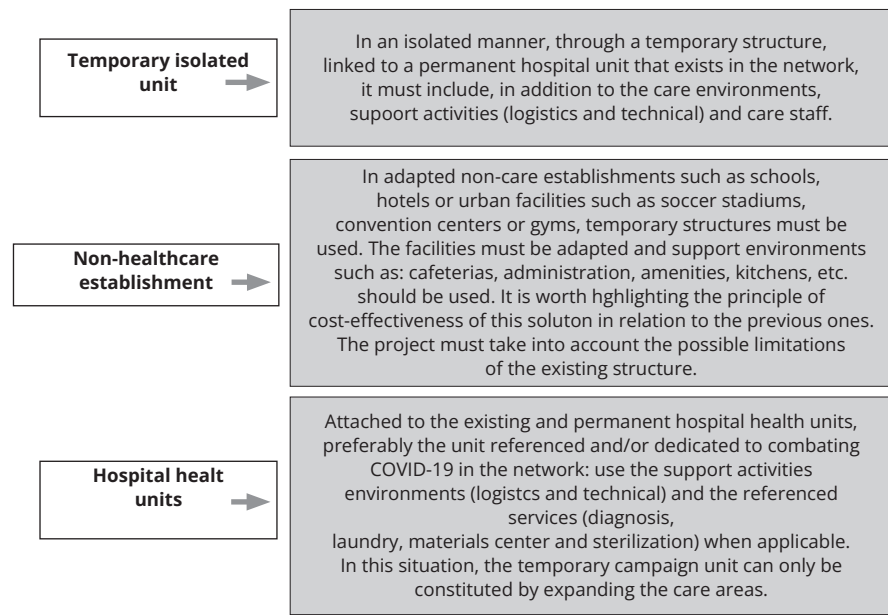


Figure 4: HCamp implementation possibilities. Source: Adapted by the authors.

However, there is a clear lack of specific information detailing the project in terms of architectural features, technical specifications or internal layout of the temporary health units, highlighting the relevance of this topic for future research.

In general, in Brazil, most temporary hospitals were built using tensile structures, which are the most common in temporary emergency architecture. However, carrying out the project during the Covid-19 pandemic was a major challenge for the architects, as in addition to being something new for those involved, there was no predefined model, the solutions were highly complex and had very short delivery times. In addition, the program was significantly different from traditional field hospitals, requiring meticulously designed and separated spaces due to the high transmissibility of the virus (Ghisleni, 2021).

On the international scene, there are more studies and research investigating the effectiveness and application of field hospitals during crises compared to Brazil. Especially after the pandemic and even in countries facing contexts of recurring conflict, these temporary structures have frequently been the subject of investigation. These studies contribute to the ongoing development of protocols and best practices for the use of field hospitals in various emergency situations around the world.

In the case of the Covid-19 pandemic, the response to the crisis was based on three principles: adaptability, flexibility and creativity (Jovanovič, 2022).

These temporary hospitals are usually composed of modular containers, but can also include tents, pneumatic structures and lightweight constructions, with the possibility of additional extensions if necessary (Bakowski, 2016).

A notable example of the agility and flexibility of field hospitals was the Leishenshan Hospital in China. Built in response to the Covid-19 outbreak in Wuhan, the Leishenshan HCamp was erected in just ten days. The Leishenshan Hospital was divided into three main areas: the medical staff living area, the logistics area (such as a supply warehouse, wastewater treatment plant, garbage incineration plant and ambulance decontamination area); and the medical treatment area.

The emergence of Covid-19 has made Leishenshan Hospital a global reference, raising the question of whether the successful model of this hospital could be replicated in other countries for the development of specialized field hospitals. This study highlights three essential preconditions for addressing the complexity of an infectious disease hospital and the limited construction time that can be studied and replicated in other global contexts: 1. adoption of a modular design and use of standardized prefabricated components; 2. rapid organization of necessary resources, such as labor and machinery, in addition to the establishment of high collaboration among the various stakeholders; 3. use of the Building Information Modeling (BIM) model for its efficient and high-quality completion. Another notable example is the Nightingale field hospitals, which were built across the UK to cope with the surge in Covid-19 patients (Anandaciva, 2021). In England, six of these hospitals were built in a collaboration between the National Health Service, the national military and private sector organisations. An NHS Nightingale instruction manual was published, detailing the processes and strategies used in the temporary hospitals (BDP, 2020). After successfully absorbing the surge of patients, a few months after their completion, the Nightingales were either put on standby or repurposed as vaccination or diagnostic sites.

FINAL CONSIDERATIONS

Effectively dealing with emergency crises is essential for community resilience. The COVID-19 pandemic has highlighted the critical importance of Field Hospitals as temporary structures essential for immediate response to public health emergencies in Brazil and globally. From the initial response to Yellow Fever to recent developments during the pandemic, these facilities have been fundamental in mitigating crises such as epidemics, pandemics and natural disasters.

Although these structures are temporary, their architectural design should not be neglected, as this can compromise the effectiveness of the emergency response and the quality of care provided.

Considering the lessons learned from historical and contemporary examples, it is crucial to guide future implementations of field hospitals based on architectural



practices that promote agile and effective responses in crisis situations, with flexible and innovative strategies in the architecture of these emergency structures.

Therefore, given the constant challenges of our time, it is imperative to continue to develop policies and practices that strengthen emergency preparedness and response in Brazil and around the world, ensuring that communities are prepared to respond to future crises with the greatest flexibility and effectiveness.

REFERENCES

AGÊNCIA BRASÍLIA. Dengue: new reception tents follow the model of field hospitals.

Agência Brasília, 2024. Available at: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2024/03/30/dengue-novas-tendas-de-acolhimento-seguem-modelo-de-hospitais-de-campanha/>. Accessed on: July 8, 2024.

AGÊNCIA BRASIL. SP field hospitals have 130 patients hospitalized with Covid-19.

Agência Brasil, 2020. Available at: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-04/hospitais-de-campanha-de-sp-tem-130-pacientes-internados-com-covid-19>. Accessed on: July 8, 2024. 2024.

ANANDACIVA, S. (2021). Were the NHS Nightingale hospitals worth building? The

Kings Fund. Available at: <https://www.kingsfund.org.uk/blog/2021/04/nhs-nightingale-hospitals-worth-money>. Accessed: 8 July 2024. Available at: .

AZEVEDO, R. The Spanish flu in Brazil: corpses rotting in the streets and a dead

president. Gazeta do Povo, 2020. Available at: <https://www.gazetadopovo.com.br/ideias/a-gripe-espanhola-no-brasil-cadaveres-apodrecendo-nas-ruas-e-um-presidente-morto/>. Accessed on: July 8, 2024.

BAKOWSKI, J. A mobile hospital – its advantages and functional limitations.

International Journal of Safety and Security Engineering, v. 6, n. 4, p. 746–754, 2016. Available at: <https://doi.org/10.2495/SAFE-V6-N4-746-754>. Accessed on: July 8, 2024.

BDP. Delivering six Nightingale hospitals. 2020. Available at: <https://60yearsofstories.bdp.com/stories/delivering-six-nightingale-hospitals/>. Accessed: July 8,

2024.

BIDERMAN, I. Planning errors harm the performance of field hospitals.

Folha de São Paulo, 2020. Available at: <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2020/08/erros-de-planejamento-prejudicam-o-desempenho-de-hospitais-de-campanha.shtml>. Accessed on: July 8, 2024.

CULTURAL CENTER OF THE MINISTRY OF HEALTH. Carlos Chagas and the Spanish

flu. CCMS, 2020. Available at: <http://www.ccms.saude.gov.br/noticias/carlos-chagas-e-gripe-espanhola>. Accessed on: July 8, 2024.



CRUZ, E. P. SP field hospitals have 130 patients hospitalized with Covid-19. Agência Brasil, 2020. Available at: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/saude/noticia/2020-04/hospitais-de-campanha-de-sp-tem-130-pacientes-internados-com-covid-19>. Accessed on: July 8, 2024.

DW. Pandemic forced Brazil to withdraw from hosting the Copa América in 1918. DW, 2021. Available at: <https://www.dw.com/pt-br/pandemia-fez-brasil-de-sistir-de-sediar-copa-am%C3%A9rica-em-1918/a-57856595>. Accessed on: July 8, 2024.

FARIAS, L.A.B.G; COLARES, M.P; BARRETOTI, F.K.A; CAVALCANTI, L.P.G. The role of primary care in combating Covid-19: impact on public health and future perspectives. *Rev Bras Med Fam Comunidade*. 2020;15(42):2455. [https://doi.org/10.5712/rbmfc15\(42\)2455](https://doi.org/10.5712/rbmfc15(42)2455)

FERNANDES, L; ORTEGA, F. Primary Care in Rio de Janeiro in times of Covid-19. *Physis: Journal of Collective Health*, Rio de Janeiro, v. 31, n. 2, e310201, 2021. Available at: <https://www.scielo.br/j/physis/a/dR8cWVJsGKzFBpKvg8KNw8k/>. Accessed on: July 8, 2024.

FRANCO, O. The History of Yellow Fever in Brazil. Rio de Janeiro: Ministry of Health, National Department of Rural Endemic Diseases, 1969. Available at: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/0110historia_febre.pdf.

OSWALDO CRUZ FOUNDATION. A long journey against dengue (undated). Fiocruz. Available at: <https://www.ioc.fiocruz.br/dengue/textos/longatraje.html>. Accessed on: July 8, 2024.

OSWALDO CRUZ FOUNDATION. A brief history of yellow fever. Fiocruz News Agency, 2020. Available at: <https://agencia.fiocruz.br/uma-breve-hist%C3%B3ria-da-febre-amarela>. Accessed on: July 8, 2024.

OSWALDO CRUZ FOUNDATION. Virology: new edition. Fiocruz, 2023. Available at: https://www.ioc.fiocruz.br/sites/default/files/mediaSiteIOCPublic20230621/Livro_Virologia_nova_edicao.pdf. Accessed on: July 8, 2024.

NATIONAL HEALTH FOUNDATION. Temporal evolution of notifiable diseases in Brazil 1980-1998. *Electronic Epidemiological Bulletin Special Edition*. Brasília: Funasa; 1999.13. Teixeira MG, Barreto ML, Guerra Z. Epidemiology and preventive measures for dengue fever. *SUS Epidemiological Report* 1999; 8 (4): 5-33.

GARCIA, M. F. Arrival of yellow fever in Brazil met with denial and criticism of aid to the poor. Third Sector Observatory, 2020. Available at: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/chegada-da-febre-amarela-no-brasil-teve-negacao-e-criticas-a-ajuda-aos-pobres/>. Accessed on: June 29, 2024.



GAZETA DO POVO. The Spanish flu in Brazil: corpses rotting in the streets and a dead president. Gazeta do Povo, 2018. Available at: <https://www.gazetadopovo.com.br/ideias/a-gripe-espanhola-no-brasil-cadaveres-apodrecendo-nas-ruas-e-um-presidente-morto/>. Accessed on: July 8, 2024.

GHISLENI, C. Vital adaptability: field hospitals during the pandemic. ArchDaily, 2021. Available at: <https://www.archdaily.com/970748/vital-adaptability-field-hospitals-during-the-pandemic>. Accessed on: July 8, 2024.

JOVANOVIĆ, N. (2022). Hospital architecture in times of crisis. *International Review of Psychiatry*, 34(7–8), 861–867. Available at: <https://doi.org/10.1080/09540261.2022.2154642>. Accessed on: July 8, 2024.

MATTA, G.C., REGO, S., SOUTO, E.P., and SEGATA, J., eds. The social impacts of Covid-19 in Brazil: vulnerable populations and responses to the pandemic [online]. Rio de Janeiro: Observatório Covid 19; Editora FIOCRUZ, 2021, 221 p. Information for action on Covid-19. series. ISBN: 978-65-5708-032-0. <https://doi.org/10.7476/9786557080320>.

FEDERAL PUBLIC PROSECUTOR'S OFFICE. Implementation of a temporary health unit for hospital assistance (field hospital) in the context of tackling the pandemic caused by COVID-19.

WORLD EDUCATION. Spanish Flu. World Education, [s.d.]. Available at: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Accessed on: June 21, 2024.

THIRD SECTOR OBSERVATORY. The arrival of yellow fever in Brazil was met with denial and criticism of aid to the poor. Third Sector Observatory, 2019. Available at: <https://observatorio3setor.org.br/noticias/chegada-da-febre-amarela-no-brasil-teve-negacao-e-criticas-a-ajuda-aos-pobres/>. Accessed on: June 29, 2024.

OTHER WORDS. Brazilian epidemics and the practice of decimating people. Outras Palavras, 2020. Available at: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/epidemias-brasileiras-e-a-pratica-de-dizimar-os-povos/>. Accessed on: July 8, 2024.

WORLD EDUCATION. Spanish Flu. World Education, [s.d.]. Available at: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Accessed on: July 8, 2024.

RIO GRANDE DO SUL HEALTH DEPARTMENT. Five of the six field hospitals in RS are already in operation. Rio Grande do Sul Health Department, 2024. Available at: <https://saude.rs.gov.br/cinco-dos-seis-hospitais-de-campanha-do-rs-ja-estao-em-operaca>. Accessed on: July 8, 2024.



SILVA, D. N. Spanish flu. Mundo Educação, [s. d.]. Available at: <https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/gripe-espanhola.htm>. Accessed on: June 21, 2024.

SILVEIRA, E. da. Brazilian epidemics and the practice of decimating people. Outras Palavras, 2020. Available at: <https://outraspalavras.net/outrasmidias/epidemias-brasileiras-e-a-pratica-de-dizimar-os-povos/>. Accessed on: July 8, 2024.

SCHATZMAYR, Hermann G.; CABRAL, Maulori Curie. Virology in the state of Rio de Janeiro: a global vision. 2nd ed. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2012 p58.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Opening remarks by the WHO Director-General at the press briefing on COVID-19, held on 11 March 2020 [Internet]. Geneva: WHO; 2020; [accessed on 26 March 2020]. Available at: <https://www.who.int/pt/news-room/speeches/item/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020><https://www.who.int/es/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-oncovid-19---11-march-2020>. Accessed on: March 26, 2020.



Alegorias possíveis: projeto de carros alegóricos nas divisões inferiores do carnaval de São Paulo

Possible allegories: design of parade cars in the lower divisions of the São Paulo carnival

Posibles alegorías: diseño de carros alegórico en las divisiones inferiores del carnaval de São Paulo

*Gleuson Pinheiro Silva, mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP).
E-mail: gleuson@usp.br  <https://orcid.org/0000-0002-8159-9240>*

Para citar este artigo: SILVA, G. P. Alegorias possíveis: projeto de carros alegóricos nas divisões inferiores do carnaval de São Paulo. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 317-337, 2025.
DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p317-337

Submissão: 2024-08-09

Aceite: 2024-11-14

Resumo

Neste artigo, apresentamos projetos de carros alegóricos para o desfile das escolas de samba do carnaval de São Paulo, entre os anos de 2010 e 2024. O objetivo é fazer uma reflexão sobre o desenvolvimento desse tipo de trabalho em meio às contingências de recursos e de infraestrutura das divisões inferiores do carnaval paulistano. As fontes utilizadas são os croquis, desenhos e registros fotográficos referentes à concepção, elaboração e execução das alegorias. Buscamos, a partir da atividade projetual,



demonstrar formas de enfrentar desafios e apresentar respostas que são comuns ao campo das artes, do *design* e da arquitetura.

Palavras-chave: Carros alegóricos; Carnaval; Maquetes; Projeto.

Abstract

In this article we present allegorical car projects for the São Paulo carnival samba school parade, between the years 2010 and 2024. The objective is to reflect on the development of this type of work amid the contingencies of resources and of infrastructure in the lower divisions of the São Paulo carnival. The sources used are sketches, drawings and photographic records relating to the conception, elaboration and execution of the allegories. We seek, from design activity, to demonstrate ways of facing challenges and present responses that are common to design activities in the field of arts, design and architecture.

Keywords: Allegorical car; Carnival; Physical model; Project.

Resumen

En este artículo presentamos proyectos de carros alegóricos para el desfile de escuelas de samba del carnaval de São Paulo, entre los años 2010 y 2024. El objetivo es reflexionar sobre el desarrollo de este tipo de trabajo en medio de las contingencias de recursos y de infraestructura en las divisiones inferiores del carnaval de São Paulo. Las fuentes utilizadas son bocetos, dibujos y registros fotográficos relacionados con la concepción, elaboración y ejecución de las alegorías. Buscamos, desde la actividad de diseño, demostrar formas de enfrentar desafíos y presentar respuestas comunes a las actividades de diseño en el campo de las artes, el diseño y la arquitectura.

Palabras clave: Carros alegóricos; Carnaval; Modelos; Proyecto.

INTRODUÇÃO

Neste texto, discorreremos sobre a experiência de projeto de alegorias para escolas de samba das divisões inferiores do carnaval de São Paulo, tendo como base a atuação como carnavalesco¹. Foram escolhidos alguns projetos entre os anos de 2010 e 2024. Nosso objetivo é analisar a referida produção sob a perspectiva da elaboração de projeto e no contexto das significativas transformações, tanto estruturais quanto emergentes, do carnaval paulistano, no período de uma década. O desfile das escolas de samba de São Paulo, originalmente um folguedo negro, tornou-se um espetáculo de massas que assume números e dimensões grandiosos. Desde a oficialização, ocorrida em

¹ Carnavalesco é o profissional responsável pela elaboração dos elementos visuais do desfile, a saber: as alegorias, os adereços e as fantasias.



1964, a festa vem se transformando de maneira significativa, em sua estrutura e formato, atraindo o interesse e a participação dos mais variados segmentos sociais, refletindo conflitos e processos comuns ao conjunto da sociedade (Bello, 2008).

Com a maior atração de público, passou-se à construção de arquibancadas provisórias nos locais onde ocorriam os desfiles, o que colocava os espectadores em posições cada vez mais distantes dos cortejos (Azevedo, 2010). O início das transmissões de televisão, em meados da década de 1980, intensificou o processo de crescimento ou verticalização dos desfiles e, inclusive, concorreu para a criação de um espaço especializado para o evento, o Sambódromo do Anhembi (Baronetti, 2015). Além disso, o crescimento do carnaval de escolas de samba determinou uma escalada na criação de novas agremiações na cidade, movimento esse que acompanhava o crescimento demográfico e a considerável expansão da urbanização, que conheceu o auge, justamente, nas décadas de 1970 e 1980 (Pinheiro, 2020).

Quando foi oficializado, o concurso de escolas de samba era organizado em três divisões. Atualmente, possui sete grupos: os três primeiros desfilam no sambódromo e os demais fazem o denominado “carnaval de bairros” em passarelas montadas em avenidas da cidade. No período aqui tratado, os desfiles foram realizados nos bairros de Vila Esperança, no Autódromo de Interlagos e no sambódromo.

Nessa hierarquia, apenas a primeira divisão, denominado Grupo Especial, tem os desfiles televisionados e, conseqüentemente, usufrui de verbas de direitos de transmissão, além de conseguir atrair patrocinadores que investem na produção dos desfiles. O historiador Bruno Baronetti (2015) trata das entidades que geriram o carnaval de escolas de samba desde a oficialização e do racha ocorrido na década de 1980 por conta da divisão da verba proveniente dos direitos de transmissão de televisão. A segunda divisão, ou o Grupo de Acesso I, esporadicamente, tem conseguido negociar transmissões de televisão e assim, eventualmente, desfruta dessa verba. Quanto às demais divisões, geralmente, contam apenas com a subvenção municipal para a construção de seus desfiles.

Como mencionamos, os três primeiros grupos, Grupo Especial, Grupo de Acesso I e Grupo de Acesso II, desfilam no sambódromo. Esse espaço foi construído privilegiando o processo de verticalização dos desfiles e, assim, tem determinado as dimensões dos elementos visuais, principalmente dos carros alegóricos, relacionadas à sua arquitetura. Além disso, os três grupos que desfilam no sambódromo possuem condições de investimento bastante diferentes, com o Grupo Especial consideravelmente distante dos Acesso I e Acesso II. Quando olhamos para as agremiações que se apresentam na rua, essa diferença se torna ainda mais significativa.

Sobre a infraestrutura para a confecção dos elementos alegóricos dos desfiles, as escolas do Grupo Especial contam, desde 2016, com a Fábrica do Samba, localizada no bairro da Barra Funda, a poucos quilômetros do sambódromo². Esse espaço

2 A Fábrica do Samba foi inaugurada parcialmente em 2016, atendendo à metade das agremiações do Grupo Especial. Somente em 2022



conta com galpões dotados de infraestrutura para a execução das alegorias e dos adereços. Mais recentemente, desde 2019, oficializou-se o espaço pertencente à prefeitura, na zona norte da cidade³, que já era utilizado de maneira informal por algumas agremiações, como o espaço destinado aos barracões das escolas dos grupos de Acesso I e II. As escolas das demais divisões não possuem um espaço desse tipo, e muitas delas não contam sequer com um espaço para abrigar os trabalhos, montando suas alegorias em logradouros de seus respectivos bairros.

Entretanto, a caracterização visual do folguedo é instituída, de maneira vertical, de cima para baixo. Assim, a grandiosidade dos desfiles realizada no contexto do Grupo Especial se torna o paradigma para todos os outros grupos. Nesse sentido, independentemente da capacidade de investimento da agremiação e mesmo da infraestrutura para a construção das peças, procura-se sempre executar elementos com a maior dimensão possível. É importante mencionar que o concurso de escolas de samba possui regulamentos específicos para cada grupo, nos quais são determinadas as obrigatoriedades e quantidades mínimas e máximas de elementos, como os carros alegóricos.

Embora o trabalho desenvolvido ao longo do período mencionado se refira aos conjuntos das peças visuais dos desfiles, vamos nos deter aqui nos projetos de carros alegóricos. Dentro desse recorte temporal, escolhemos quatro trabalhos: dois deles realizados para desfiles constituintes do carnaval de bairro e os outros dois para o desfile no sambódromo. As fontes utilizadas são os elementos de concepção e elaboração de projeto, no formato de croquis, representações bidimensionais e tridimensionais, fotografias de maquetes e de construção dos carros alegóricos. Metodologicamente, procuramos apontar os recursos utilizados para alcançar impacto visual e grandes dimensões no contexto da escassez de recursos e infraestrutura, especialmente nos grupos do carnaval de bairro.

Alegorias e realidade

Carros alegóricos são elementos cenográficos construídos sobre o chassi de um veículo, geralmente de grande porte. Executa-se uma base plana em estrutura de aço sobre a qual, a cada ano, é construída uma nova cenografia. *Grosso modo*, há dois tipos de cenografia: 1. as convencionais, quando são construídos prismas em aço, eventualmente fechados com madeira, sobre os quais se aplicam a decoração e/ou esculturas; 2. as vazadas, quando as formas e os elementos não são fechados por madeira ou tecidos, e, muitas vezes, as estruturas fazem parte da decoração.

Desde a década de 2000, tem se intensificado a participação de profissionais do Festival Folclórico de Parintins, do Amazonas, na elaboração e confecção das alegorias do carnaval paulistano. Entre as principais contribuições tecnológicas desse grupo, podemos apontar o trabalho escultórico misto de estrutura de aço

foi completada a obra.

3 A denominada Fábrica do Samba II localiza-se na esquina das avenidas Zarki Narchi e Otto Baumgart.



com fechamento em isopor e a realização de maquetes, também em isopor. Tradicionalmente, as esculturas de isopor eram realizadas em blocos maciços, porém o isopor é um material de custo bastante elevado. As esculturas mistas se tornaram o tipo predominante devido à redução de custo.

O projeto de alegorias geralmente é composto por desenhos técnicos bidimensionais e perspectivas que simulam a volumetria desejada. Atualmente, usam-se os programas de desenho bidimensional e de modelagem tridimensional. Alguns profissionais utilizam-se de maquetes físicas. Esse é o tipo de representação que preferimos por permitir investigar tanto estrutura quanto acabamento e, ainda, simular a visualização da alegoria a partir dos pontos de vista dos jurados ou dos espectadores. Assim, a maquete é uma ferramenta de investigação, a materialização de uma ideia ainda em elaboração, conforme o entendimento do arquiteto Paulo Mendes da Rocha (2007, p. 55-59):

A maquete, muito simples, está realizando uma coisa que você quer ver. O diâmetro certo, a altura certa, a escala humana. Você consegue ser esse personagem, ajoelha no chão para ver dentro da maquete, é muito bonito! Fecha a janela, espera de noite, tira o abajur Zinho da mesa de luz e traz perto da maquete, vê os efeitos da luz... você vê o tamanho das coisas, a sua proporção, vê as transparências.

Os croquis iniciais são sempre elevações, uma vez que a principal questão que envolve o projeto de alegorias é a volumetria. Assim, plantas baixas ou vistas superiores costumam aparecer em um segundo momento. Além disso, é considerada a altura de transporte ou circulação das alegorias até o local de desfile, limitada em 4 metros, visando garantir que passe sob a fiação elétrica e os viadutos e as pontes da cidade. A altura de 4 metros, geralmente indicada nos desenhos, constitui-se em uma dimensão de transição, determinando elementos que podem ser fixos no chassi e os que, obrigatoriamente, precisam ser móveis ou de encaixe.

Para o carnaval de 2010, a Escola de Samba Unidos de São Miguel se encontrava na quinta divisão do carnaval de São Paulo, e o tema escolhido tratava das marchinhas carnavalescas. O carro abre-alas fazia referência à marchinha “Mamãe, eu quero”, trazendo elementos do universo infantil mencionados na letra da música. Essa primeira proposta era constituída por quatro esculturas de bebês que giravam em torno de um eixo central. A dimensão das esculturas teria a função de delegar a verticalidade do conjunto. Para aumentar a dimensão da alegoria, usava-se o artifício de criar uma estrutura que se encaixava no chassi principal, sendo empurrado por ele; no jargão do carnaval, essa peça se chama “avancê”. Em um primeiro momento, sobre o avancê era representada uma mamadeira envolta por chupetas. Posteriormente, optava-se por trazer a mamadeira maior para o eixo de rotação das esculturas de bebês. Também, nesse desenvolvimento da ideia, as chupetas seriam os elementos de acabamento das laterais da base da alegoria.



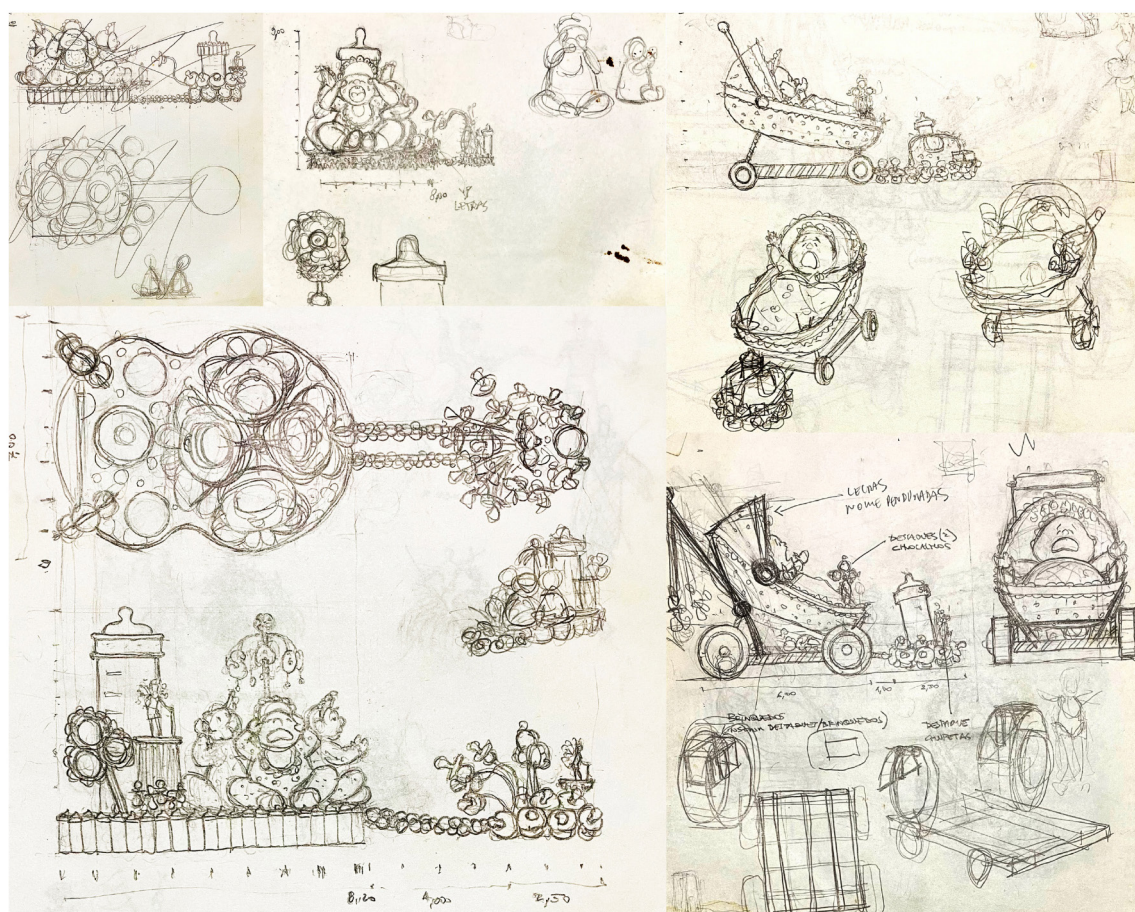


Figura 1: Croquis de concepção do projeto de carro abre-alas para o carnaval de 2010, elevação e vista superior. Técnica: Grafite sobre papel sulfite. Fonte: Acervo pessoal.

A dimensão das esculturas de bebês apresentava-se como de difícil viabilização, uma vez que demandaria uma estrutura mais robusta. Optou-se então pela redução das dimensões das esculturas dos bebês, que passariam a altura de 4 metros, podendo assim ser transportadas fixas sobre o chassi. É importante ressaltar que procurava-se evitar a realização de esculturas muito grandes que precisassem ser transportadas por caminhão ou carreta, acarretando despesas com transporte. O guincho para levar os chassis já possuía um alto preço, então era importante que as peças maiores das alegorias viajassem sobre a base, mesmo que desmontadas, inclinadas ou tombadas.

Essa proposta chegou a ser consolidada em croqui, inclusive com a indicação do letreiro com o nome da agremiação (uma das obrigatoriedades que as escolas devem apresentar no carro abre-alas). Procurava-se também investigar formas menos convencionais para a alegoria, evitando-se prismas retangulares e buscando-se dar um contorno curvilíneo à base do chassi, como se pode observar na vista superior. Entretanto, ainda tínhamos uma alegoria que não trazia uma conformação inovadora de fato. Foi então que se passou a aventar a ideia de fazer uma alegoria que desconstruísse a ideia de mesa (chassi) sobre a qual são dispostas as esculturas.

A proposta então mudou de maneira bastante significativa, e a base da alegoria transformou-se na base de um carrinho de bebê, em escala multiplicada (desenhos à direita, Figura 1). Essa ideia trazia como inovação a possibilidade de ter um chassi com estrutura aparente, desprovida de madeira ou outros fechamentos, ou seja, um chassi vazado. Embora o conjunto cesto e bebê possuísse grandes dimensões, poderia ser transportado de maneira “deitada”, dentro da limitação de 4 metros de altura, inclusive de maneira semelhante aos carrinhos de bebê dobráveis.

Após o estudo em croquis, foram executadas as maquetes na escala 1:25 que serviriam para testar a volumetria, decidir sobre a combinação de cores e materiais a serem utilizados. Ainda, seria a representação do projeto utilizada pelo serralheiro que construiria a estrutura. Assim, o sistema estrutural da maquete simulava a estrutura que seria construída. Para se aproximar do comportamento dos tubos de aço, utilizaram-se arame galvanizado e varetas de PVC ou palitos de madeira – quando não era necessário fazer curvas. Já as áreas que receberão revestimento em madeira ou terão acabamento fechado, na maquete são executadas com placas de papelão ou papel-cartão. Não foram realizados modelos de estudo, entretanto a própria realização do modelo final constitui-se em um processo de investigação. Para esse projeto, era fundamental simular, de maneira o mais fiel possível, o chassi com suas barras principais e até mesmo os pneus.



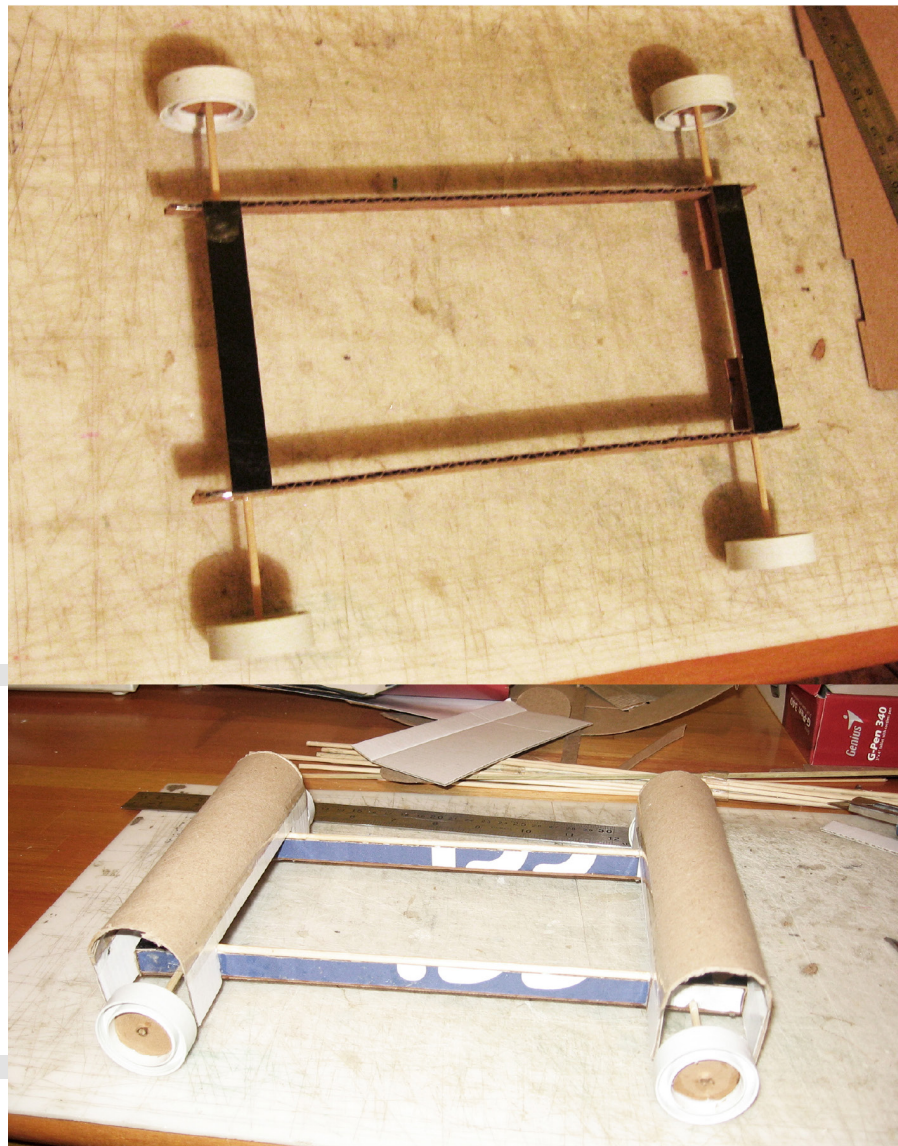


Figura 2: Maquete escala 1:25, representação do requadro do chassi com pneus e peças de fechamento. Fonte: Acervo pessoal.

Foi pensada uma decoração que se sobrepusesse às estruturas dos pneus e seus respectivos eixos (Figura 2), uma vez que os dispositivos de direção e rolamento não poderiam ser decorados. A ideia inicial era que os próprios pneus da alegoria ficassem aparentes e se apresentassem como as rodas do carrinho de bebê. Entretanto, resultaria em uma alegoria de dimensões bastante reduzida, segundo a proporção das rodas. Assim, optou-se por fazer rodas decorativas, de tamanho maior e que ocultassem os pneus, conforme podemos ver na Figura 3.



Figura 3: Maquete escala 1:25, representação da estrutura e maquete finalizada. Fonte: Acervo pessoal.

No desenvolvimento da maquete, foi acrescentada à alegoria uma plataforma em cada lateral, para receber as composições⁴, cujas fantasias representariam chocalhos. Todo o fechamento do cesto do carrinho era realizado em tecido, o que fazia com que resultasse em uma peça leve. A altura da barra de empurrar o carrinho de bebê era o elemento responsável por delegar verticalidade ao conjunto, posto que uma alegoria com a base vazada tendia a aparentar ser menor que as alegorias convencionais. A dimensão da alegoria não é um critério objetivo de julgamento. Entretanto, comumente se associa impacto à imponência e à dimensão, de maneira subjetiva.

⁴ Composições são grupos de pessoas, geralmente com fantasias iguais, que desfilam sobre a alegoria, ajudando a compor a representação da ideia ou do tema.



A Escola de Samba Unidos de São Miguel, nesse carnaval, não contava com galpão para construção de suas alegorias. Assim, executavam-se as estruturas em um terreno baldio do bairro, e a decoração era produzida para ser aplicada somente às vésperas da apresentação. Tal situação condicionava o dimensionamento do trabalho para que pudesse ser montado em três dias, que era o prazo no qual as alegorias permaneciam em preparação no local de desfile. Em 2010, os desfiles do então Grupo III da União das Escolas de Samba Paulistanas (UESP) foram realizados no bairro de Vila Esperança, na Avenida Alvinópolis.

Na Vila Esperança, as alegorias são montadas sob o Viaduto Vila Matilde, nos dias que antecedem o desfile. Um importante fator de limitação da dimensão das alegorias nos desfiles que acontecem na Vila Esperança, além das questões sobre recursos financeiros na quinta divisão e espaço para trabalho, é a passarela do metrô, cujo vão permite alegorias com no máximo 7,40 metros de altura. Todo o material de decoração foi confeccionado previamente para ser aplicado na estrutura. Esse tipo de organização do trabalho, em que as peças de decoração não são desenvolvidas diretamente sobre a estrutura, demanda um rigoroso controle da dimensão tanto da decoração quanto da estrutura, para que não falem áreas a serem decoradas nem haja falhas de acabamento.

Em 2010, a Unidos de São Miguel conquistou a ascensão para a quarta divisão do carnaval, para o ano de 2011. Neste ano, os desfiles dessa divisão foram realizados no Autódromo de Interlagos, na zona sul da cidade. Para a Unidos de São Miguel, que continuava sem galpão, quadra ou qualquer espaço para ensaios ou construção dos elementos visuais dos desfiles, desfilar em um local tão distante era um grande desafio. Como já mencionamos, a estratégia adotada pela escola era fazer as peças decorativas dos carros para que pudessem ser aplicadas às vésperas do desfile, já no local da apresentação. Muitas vezes, para apoiar esse trabalho, era necessário produzir rapidamente adereços ou peças nas residências que serviam de oficina, em São Miguel, e levá-las em caráter emergencial até a concentração. Porém, constantes viagens entre Interlagos e São Miguel Paulista eram inviáveis.

Para o carnaval de 2011, o tema escolhido foi o ato de cantar, com o enredo intitulado “Quem canta, seus males espanta”. Conceberam-se duas alegorias, e a que tratamos aqui se referia aos cantos das torcidas de time de futebol nas arquibancadas. A seguir, temos alguns croquis de concepção das primeiras ideias.

A ideia inicial para a alegoria era reproduzir uma arquibancada de estádio de futebol e o campo. Como a arquibancada, no contexto do enredo, precisava estar ocupada pela torcida, aventava-se a possibilidade de colocar elementos humanos como os torcedores. Entretanto, isso determinaria uma carga bastante grande para o chassi disponível e poderia representar um problema para o desfile, posto que a escola não possuía recursos para reforçar a estrutura. As estruturas das alegorias quase sempre são feitas em tubos de aço, os quais têm um custo elevado. Assim, quando precisam receber grandes cargas, acabam por se tornar



muito caras. Elementos cenográficos utilizam tubos de bitolas menores e paredes menos espessas, tendo um custo muito mais acessível.

Definiu-se a representação do campo de futebol a partir de um tecido, com a largura da alegoria, estruturado por pessoas que se posicionariam em aberturas onde seria possível colocar a cabeça – como uma gola de camiseta – conformando, assim, o tapete. Para a arquibancada, em vez de utilizar pessoas, pensou-se em fazer bonecos bidimensionais (placas), que seriam fixados em um mecanismo giratório e permitiriam realizar a troca das “torcidas” cenográficas. Embora esse efeito de troca das torcidas exigisse uma estrutura especial, por serem peças leves, o custo era bastante menor do que se fossem utilizadas pessoas. O chassi tinha uma plataforma quadrada de 5 metros, e, com o artifício do campo de futebol, com 7 metros de comprimento, a alegoria tinha sua dimensão multiplicada.

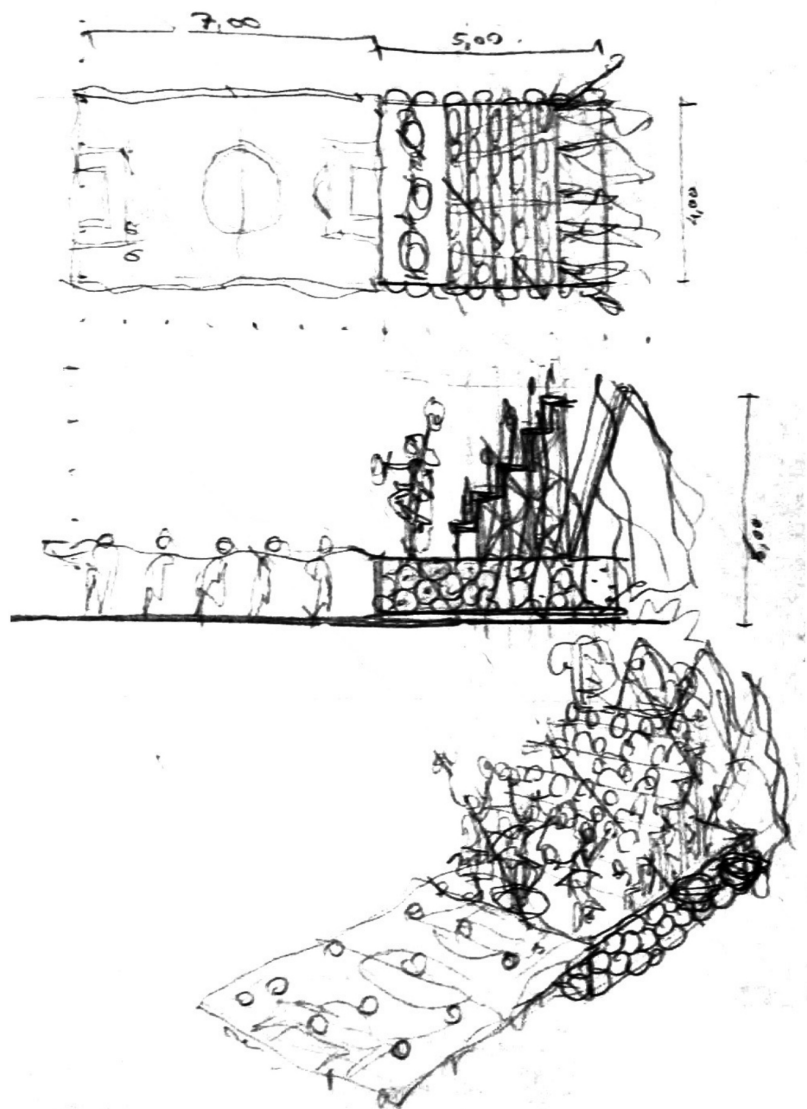


Figura 4: Croquis de estudo da segunda alegoria para o carnaval de 2011, vista superior, elevação e perspectiva. Técnica: Grafite sobre papel sulfite. Fonte: Acervo pessoal.

O serralheiro que iria construir a estrutura das alegorias trabalhava em uma outra agremiação de outro bairro que possuía barracão. Assim, a Unidos de São Miguel conseguiu fazer um acordo para compartilhar o barracão dessa agremiação, e as estruturas foram construídas distantes. É comum que as agremiações das divisões inferiores compartilhem profissionais especializados. Por estar mais distante do bairro, uma das solicitações do serralheiro foi o desenho técnico com as dimensões das alegorias.

Do croqui para a consolidação no desenho técnico, houve algumas mudanças: à frente das arquibancadas, havia esculturas representando animadoras de torcidas. Optou-se, então, por utilizar pessoas representando-as e trazer um troféu no centro. Também, na parte traseira, foram incluídas três plataformas para destaques⁵. A escultura representando troféu não utilizaria estrutura metálica, e no desenho foi indicada apenas a plataforma na qual ela seria encaixada.

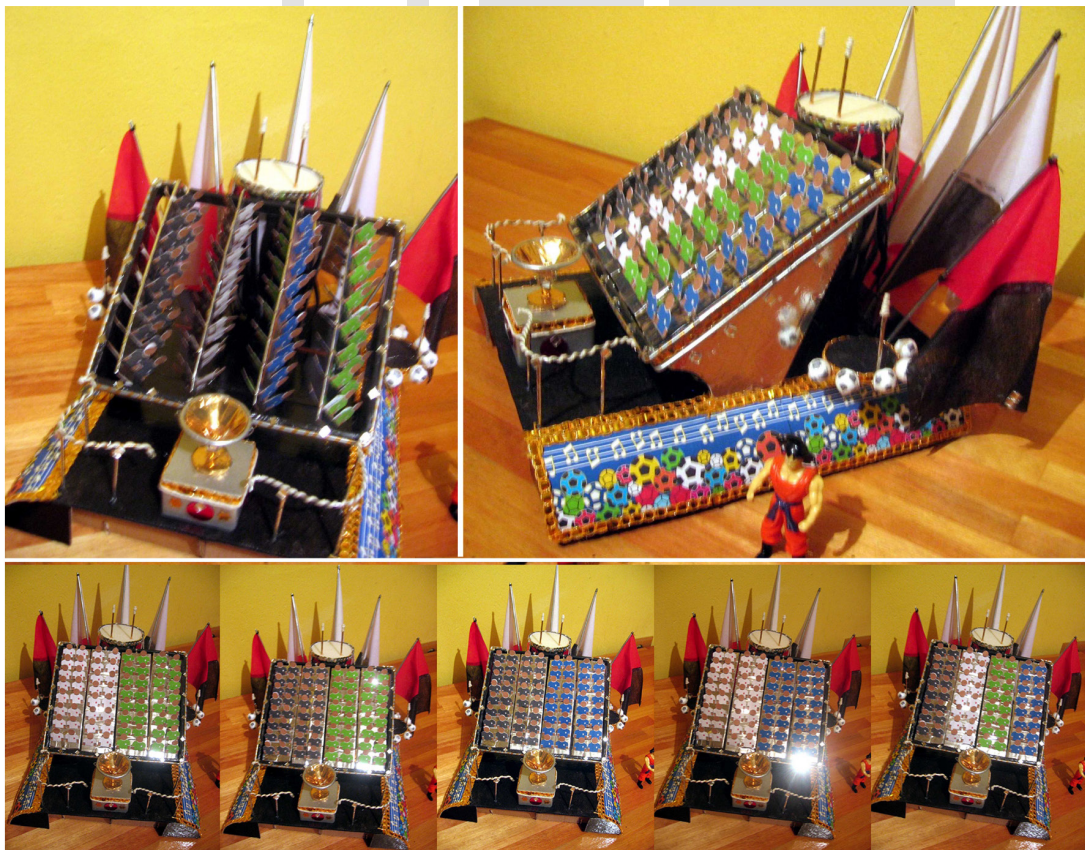


Figura 5: Maquete alegoria 2, 2011, escala 1:25. Fonte: Acervo pessoal.

Devido à elaboração dos desenhos técnicos, nesse ano as maquetes foram mais utilizadas para estudo e definição da decoração. A maquete foi executada sem a representação do tapete que seria o campo de futebol. Como recurso para aumentar a largura da alegoria, propunha-se que as laterais da base fossem

⁵ Destaques são pessoas que utilizam fantasias de luxo e de grandes dimensões representando pontos importantes do enredo ou do carro alegórico em que estão inseridos.



curvas. As bandeiras na parte de trás também constituíam um artifício para que a alegoria parecesse maior. Como podemos ver na Figura 5, o mecanismo de giro possibilitava a utilização de quatro cores diferentes para as torcidas, e assim o arranjo podia ser feito obtendo duas cores ou até quatro cores simultâneas na arquibancada. O mecanismo de troca das torcidas funcionava por meio de quatro requadros nos quais eram enfileirados pares de bonecos com a mesma cor de camisa em cada uma das faces. Na Figura 6, temos um registro da alegoria no desfile. Nessa figura, é possível observar que o tapete que representava o campo de futebol teve sua largura reduzida na execução, comprometendo a ideia de ampliação da base do carro.



Figura 6: Imagem da alegoria no desfile no Autódromo de Interlagos. Fonte: Acervo pessoal.

Agora passaremos a dois trabalhos com melhor condição de execução, na terceira divisão do carnaval, em uma escola que possuía espaço abrigado para construção das alegorias e dos adereços. A Escola de Samba Camisa 12 havia subido para a terceira divisão e, no carnaval de 2018, teve como tema São Jorge, padroeiro do Sport Clube Corinthians Paulista. Essa agremiação é oriunda de uma torcida organizada do clube.

Como a agremiação havia subido do carnaval de bairros para o desfile no sambódromo, achou-se necessário aumentar o tamanho das alegorias, visando causar maior impacto. O tema da segunda alegoria eram as representações de São Jorge na umbanda, na figura dos sete falangeiros⁶. As esculturas seriam

6 Na umbanda, falangeiros são espíritos que trabalham segundo a vibração dos orixás, representados como os caboclos, os pretos-velhos e as crianças (erês) (Ortiz, 1991).

inseridas nos prismas vazados, nos quais se representavam os elementos característicos dos orixás aos quais cada um deles se relacionava. O suporte do primeiro falangeiros projetava-se para fora da base da alegoria, ampliando seu comprimento de 13 para 16 metros.

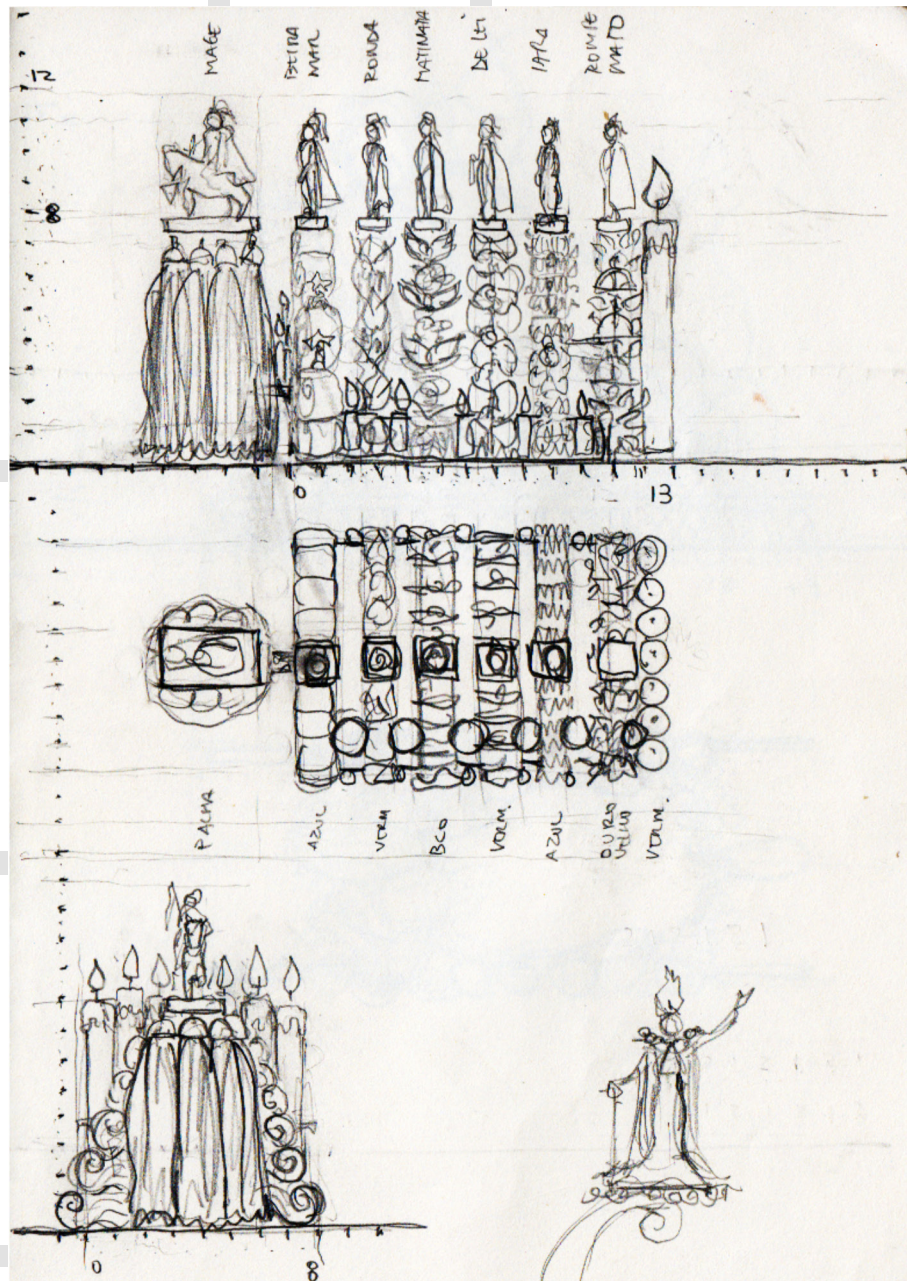


Figura 7: Croquis de concepção da segunda alegoria do carnaval de 2018. Técnica: Grafite sobre papel sulfite. Fonte: Acervo pessoal.

Em seu projeto, foi testada uma metodologia diferente com a substituição da maquete física por um modelo digital. Realizaram-se a modelagem em programa de desenho tridimensional e a geração tanto de desenhos bidimensionais, com

as cotas, quanto de perspectivas renderizadas, visando simular a textura dos materiais. As figuras dos falangeiros foram desenhadas à mão, digitalizadas e coloridas em programa de ilustração.

Em relação aos croquis iniciais, no desenvolvimento do modelo foram suprimidas as velas que faziam a traseira da alegoria. Também, entre os prismas nos quais eram inseridos os falangeiros, foram alocadas plataformas para os destaques, em forma de atabaque. Essas plataformas alcançavam a altura-limite de transporte, e a parte superior dos prismas, que alcançavam os 7 metros, era de encaixar.

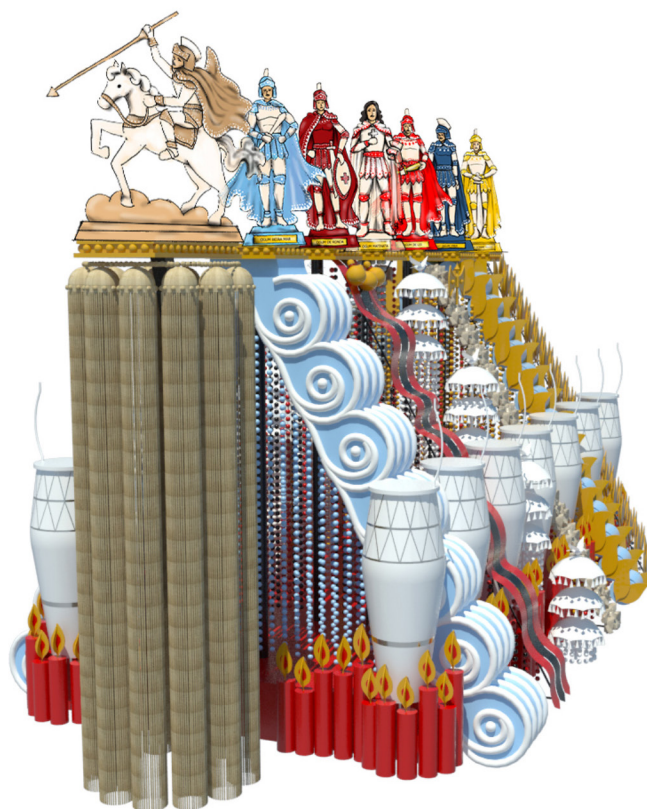


Figura 8: Renderização da segunda alegoria, carnaval de 2018. Técnica: Modelo digital e ilustração. Fonte: Acervo pessoal.

Foram desenvolvidos desenhos de execução para cada uma das esculturas, com as dimensões e imagens de referência, conforme as representações das entidades na cultura popular. Nas divisões superiores do carnaval, há mais recursos financeiros, e, consequentemente, existem mais profissionais, e uma maior variedade de técnicas é empregada. Como essas esculturas foram realizadas em isopor, demandaram-se desenhos específicos. Multiplicam-se e subdividem-se as peças de projeto, uma vez que são produzidos desenhos específicos para os serralheiros e para os escultores de isopor.

No processo de execução, perderam-se alguns elementos decorativos previstos, sendo os mais significativos as velas que estariam em volta da base da alegoria.

Além disso, a não realização do teste da decoração em modelo físico comprometeu o resultado, principalmente da decoração dos prismas com as características dos orixás. Em alguns deles, a realização de pintura para simular texturas não gerou uma representação e um resultado satisfatórios.

Outro exemplo de trabalho na mesma divisão do carnaval é o projeto desenvolvido para a mesma agremiação para o carnaval de 2024, cujo enredo era a história de Chico Rei. Novamente a ideia era conseguir uma volumetria de impacto, porém evitando-se a utilização de prismas fechados.

O carro abre-alas representava o sequestro de Chico Rei no Reino do Congo e a travessia do Oceano Atlântico no navio negreiro. A ideia, desde o início, era fazer uma alegoria vazada, constituída por tiras de tecidos e plásticos, que representassem a água do mar. O conjunto era dividido em três partes, com o primeiro carro menor representando o Reino do Congo; a segunda parte, o sequestro, e o chassi principal; o oceano com o navio negreiro. As esculturas, no meio da tempestade, eram as inquices, entidades da mitologia Bantu que, no enredo, tentavam impedir o sequestro de Chico Rei.

No croqui de consolidação da proposta, temos as dimensões do conjunto. O chassi principal tinha 11 metros de comprimento, e o conjunto de alegorias alcançava cerca de 28 metros. Nos desenhos, aparece a modulação considerando a altura de transporte, limitada a 4 metros. Assim, todos os elementos acima desse limite seriam de encaixar. Para o navio, era previsto um movimento de vai e volta, em meio giro para simular a navegação em meio à tempestade.



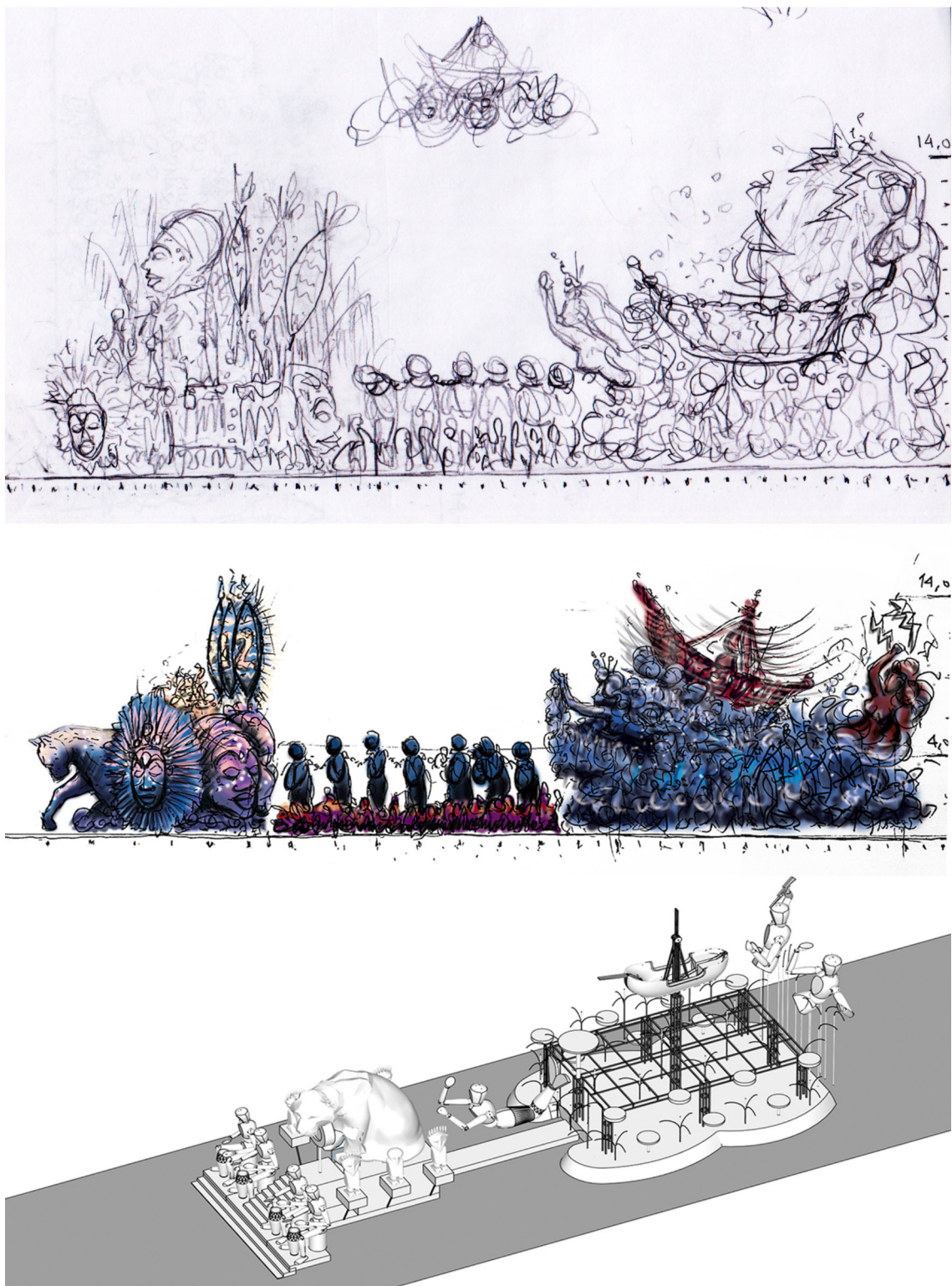


Figura 9: Croqui inicial de apresentação da ideia e modelo eletrônico de estudo da estrutura do carro abre-alas, carnaval de 2024. Técnica: Desenho à mão e colorização digital; programa de modelagem 3D. Fonte: Acervo pessoal.

Depois dos estudos iniciais em croquis, foi executado um modelo eletrônico para confirmação das medidas da estrutura. Optou-se por aproveitar a estrutura existente do carro, com altura de 4 metros, utilizada no carnaval anterior. Esse é um procedimento bastante usual, mesmo nas agremiações da primeira divisão: a concepção da alegoria aproveitando-se da estrutura metálica utilizada anteriormente. Isso ocorre porque, como já mencionamos, o aço, amplamente empregado nas estruturas, tem um custo bastante elevado.

Em relação ao croqui inicial, o segundo tripé, que representava o sequestro, passou a representar o mar, com a escultura de Mikaya, a inquite dos mares e oceanos. A representação do sequestro foi transferida para a escadaria do primeiro elemento alegórico, sendo uma encenação realizada por componentes da escola. No modelo tridimensional, também aparecem os postes com três hastes que compunham a decoração da parte superior da alegoria, solução que visava utilizar o mínimo possível de aço. O volume da parte superior seria alcançado com cortinas de tiras de tecido e plástico.





Figura 10: Maquete física carro abre-alas e alegoria na concentração do sambódromo, carnaval de 2024. Fonte: Acervo pessoal.



A maquete física (Figura 10) reproduz a base da alegoria reutilizada. Esse procedimento era importante para garantir que a posição das hastes, compatibilizada com a estrutura existente, resultasse no efeito desejado. Também se definiram as tonalidades a serem utilizadas. A estrutura foi usada para a fixação de cortinas de tiras que faziam o fechamento do carro, mas não configuravam paredes. Assim, conforme a movimentação, era possível compreender a profundidade da cena criada. Ainda, foi testada na maquete a movimentação do navio, no topo de uma torre metálica.

As hastes da parte superior da alegoria possuíam duas alturas: 2 metros e 4 metros. Apesar das dimensões, eram peças relativamente leves que podiam ser manuseadas por duas pessoas. Por sua vez, o acabamento em tiras permitia a movimentação na decoração, criando um interesse maior do que numa superfície de parede, estática.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento dos projetos expostos neste artigo permite refletir sobre algumas soluções em ambiente de escassez de recursos ou de infraestrutura, apresentando respostas para um evento que, embora originalmente seja uma festa popular, assumiu, progressivamente, um caráter de grande espetáculo, em uma competição cada vez mais dispendiosa. Nesse contexto, as agremiações, mesmo em divisões inferiores do carnaval, se veem impelidas a apresentar um visual de impacto.

Dentro da tradição dos projetos de alegoria, a opção pelos carros alegóricos vazados é resultante das contingências nas divisões inferiores do carnaval, mas também expressa uma opção artística por essa característica cenográfica, em que é possível tirar partido da profundidade e do jogo de luz e sombra. Tal procedimento relaciona-se, no campo da arquitetura, à oposição entre volumetrias fechadas e solidez, em oposição às transparências, aos recortes e às tramas.

Além disso, o método de elaboração de projeto celebra a importância da realização de maquetes físicas como meios de investigação e de definição das soluções. As maquetes permitem projetar a estrutura e os eventuais movimentos com maior precisão sobre o dimensionamento dos materiais a serem utilizados, bem como seu desempenho. Ainda, permitem verificar previamente o resultado da utilização ou combinação de cores e texturas, bem como simular a visualização da alegoria a partir do ponto de vista dos espectadores e dos jurados, de maneira dinâmica. Contudo, identificamos limitações quando se desenvolveram somente modelos eletrônicos, principalmente por não permitirem a simulação física dos materiais e seus respectivos comportamentos estruturais e de textura. Ainda, as maquetes, como ferramentas de comunicação entre os diversos trabalhadores do barracão, mostram-se mais eficientes, por serem mais acessíveis, dispensando o conhecimento prévio de leitura de desenhos técnicos.



Por fim, a metodologia de desenvolvimento dos projetos de alegorias para o carnaval guarda muitas relações com o campo do *design* e da arquitetura, especialmente no que diz respeito à linguagem utilizada para representação e às ferramentas de concepção e elaboração de projeto.

REFERÊNCIAS

- AZEVEDO, C. de A. *Fantasia negociada: políticas do carnaval paulistano na virada do século XX*. 2010. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BARONETTI, B. S. *Transformações na avenida: histórias das escolas de samba da cidade de São Paulo (1968-1996)*. São Paulo: LiberArs, 2015.
- BELLO, V. de L. *O enredo do carnaval nos enredos da cidade: dinâmica territorial das escolas de samba em São Paulo*. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- ORTIZ, R. *A morte branca do feiticeiro negro: umbanda e sociedade brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- PINHEIRO, G. *Raça, cultura e disputa territorial: o caso do Príncipe Negro da Cidade Tiradentes*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- ROCHA, P. M. da. *Maquetes de papel*. São Paulo: Cosac & Naify, 2007.



Possible allegories: design of parade cars in the lower divisions of the São Paulo carnival

Alegorias possíveis: projeto de carros alegóricos nas divisões inferiores do carnaval de São Paulo

Posibles alegorías: diseño de carros alegórico en las divisiones inferiores del carnaval de São Paulo

*Gleuson Pinheiro Silva, mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP).
E-mail: gleuson@usp.br  <https://orcid.org/0000-0002-8159-9240>*

To cite this paper: SILVA, G. P. Possible allegories: design of parade cars in the lower divisions of the São Paulo carnival. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 338-358, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p338-358

Submitted: 2024-08-09

Accepted: 2024-11-14

Abstract

In this article we present allegorical car projects for the São Paulo carnival samba school parade, between the years 2010 and 2024. The objective is to reflect on the development of this type of work amid the contingencies of resources and of infrastructure in the lower divisions of the São Paulo car-nival. The sources used are sketches, drawings and photographic records relating to the conception, elaboration and execution of the allegories. We seek, from design activity, to demonstrate ways of facing challenges and present responses that are common to design activities in the field of arts, design and architecture.

Keywords: allegorical car; carnival; physical model; project.



Resumo

Neste artigo apresentamos projetos de carros alegóricos para o desfile das escolas de samba do carnaval de São Paulo, entre os anos de 2010 e 2024. O objetivo é fazer uma reflexão sobre o desenvolvimento desse tipo de trabalho em meio às contingências de recursos e de infraestrutura das divisões inferiores do carnaval paulistano. As fontes utilizadas são os croquis, desenhos e registros fotográficos referentes à concepção, elaboração e execução das alegorias. Buscamos, a partir da atividade projetual, demonstrar formas de enfrentar desafios e apresentar respostas que são comuns ao campo das artes, do design e da arquitetura.

Palavras-chave: Carros alegóricos; Carnaval; Maquetes; Projeto

Resumen

En este artículo presentamos proyectos de carros alegóricos para el desfile de escuelas de samba del carnaval de São Paulo, entre los años 2010 y 2024. El objetivo es reflexionar sobre el desarrollo de este tipo de trabajo en medio de las contingencias de recursos y de infraestructura en las divisiones inferiores del Carnaval de São Paulo. Las fuentes utilizadas son bocetos, dibujos y registros fotográficos relacionados con la concepción, elaboración y ejecución de las alegorías. Buscamos, desde la actividad de diseño, demostrar formas de enfrentar desafíos y presentar respuestas comunes a las actividades de diseño en el campo de las artes, el diseño y la arquitectura.

Palabras clave: Carros alegóricos; Carnaval; Modelos; Proyecto.

INTRODUCTION

In this text, we discuss the experience of designing allegorical cars for samba schools in the lower divisions of the São Paulo carnival, based on my work as a carnival designer¹. Some projects were chosen between 2010 and 2024. Our objective is to analyze the aforementioned production from the perspective of project development and in the context of the significant transformations, both structural and emerging, of the São Paulo carnival over the period of a decade. The São Paulo samba school parade, originally a black revelry, has become a mass spectacle that assumes grandiose numbers and dimensions. Since its officialization in 1964, the festival has been significantly transformed in its structure and format, attracting the interest and participation of the most varied social segments, reflecting conflicts and processes common to society as a whole (Bello, 2008).

With the growing number of spectators, temporary grandstands were built in the places where the parades took place, which placed spectators in increasingly

¹ Carnival designer (in Portuguese, 'carnavalesco'), is the professional responsible for creating the visual elements of the parade, namely, the floats, props and costumes.



distant positions from the processions (Azevedo, 2010). The beginning of television broadcasts in the mid-1980s intensified the process of growth or verticalization of the parades and even contributed to the creation of a specialized space for the event, the Anhembi Sambadrome (Baronetti, 2015). In addition, the growth of the carnival samba schools led to an increase in the creation of new groups in the city, a movement that accompanied the demographic growth and the considerable expansion of urbanization, which reached its peak in the 1970s and 1980s (Pinheiro, 2020).

When it was officially established, the samba school competition was organized into three divisions. Currently, it has seven groups, the first three of which parade at the Sambadrome and the others perform the so-called "neighborhood carnival" on catwalks set up on the city's avenues. During the period covered here, the parades were held in the neighborhoods of Vila Esperança, at the Interlagos Racetrack and at the Sambadrome.

In this hierarchy, only the first division, called *Grupo Especial*, has its parades televised and, consequently, benefits from broadcasting rights, in addition to being able to attract sponsors who invest in the production of the parades. Historian Bruno Baronetti (2015) discusses the entities that have managed the samba school carnival since its officialization and the split that occurred in the 1980s due to the division of the funds from television broadcasting rights. The second division, or *Grupo de Acesso I*, has sporadically managed to negotiate television broadcasts and thus, occasionally, enjoys this money. As for the other divisions, they generally only count on municipal subsidies for the construction of their parades.

As mentioned, the first three groups, *Grupo Especial*, *Grupo de Acesso I* and *Grupo de Acesso II*, parade in the Sambadrome. This space was built to prioritize the verticalization process of the parades and thus has determined the dimensions of the visual elements, mainly of the allegorical cars, related to its architecture. In addition, the three groups that parade in the Sambadrome have very different investment conditions, with the *Grupo Especial* considerably distant from *Grupo de Acesso I* and *Grupo de Acesso II*. When we look at the groups that perform on the streets, this difference becomes even more significant.

Regarding the infrastructure for making the parade floats, the schools in the *Grupo Especial* (First Division of the Carnival Competition) have had access to the *Fábrica do Samba* since 2016, located in the Barra Funda neighborhood, a few kilometers from the Sambadrome². This space has warehouses equipped with the infrastructure to make the floats and accessories. More recently, in 2019, the space belonging to the city hall in the North Zone of the city was made official, which was already used informally by some groups, such as the space designated for the warehouses of the schools in the *Grupo de Acesso I* and *Grupo de Acesso II*. The schools in the other divisions do not have a space of this type and many of

2 The *Fábrica do Samba* (Samba Factory) was partially opened in 2016, serving half of the *Grupo Especial* associations. The work was only completed in 2022.



them do not even have a space to house the work, assembling their floats in public spaces in their respective neighborhoods.

However, the visual characterization of the festivities is established vertically, from top to bottom. Thus, the grandeur of the parades held in the context of the *Grupo Especial* becomes the paradigm for all other groups. In this sense, regardless of the investment capacity of the association, and even the infrastructure for building the pieces, the aim is always to execute elements with the largest possible dimension. It is important to mention that the samba school competition has specific regulations for each group, in which the mandatory minimum and maximum quantities of elements are determined, such as the allegorical cars, for example.

Although the work developed over the aforementioned period refers to the sets of visual pieces for the parades, we will focus here on the allegorical cars projects. Within this time frame, we chose four works, two of which were created for parades that constitute the Neighborhood Carnival and the other two for parades in the Sambadrome. The sources used are the elements of design and development of the project, in the form of sketches, two-dimensional and three-dimensional representations, photographs of models and construction of the floats. Methodologically, we sought to point out the resources used to achieve visual impact and large dimensions in the context of the scarcity of resources and infrastructure, especially in the Neighborhood Carnival groups.

Allegories and reality

Allegorical cars are stage elements built on the chassis of a vehicle, usually a large one. A flat base is made of steel structure, on which a new stage design is built each year. Broadly speaking, there are two types of stage design: a) conventional, when steel prisms are built, sometimes closed with wood, on which decoration and/or sculptures are applied; b) hollow, when the shapes and elements are not closed with wood or fabrics and, often, the structures are part of the decoration.

Since the 2000s, professionals from the Parintins Folklore Festival, in the state of Amazonas, have been increasingly involved in the design and production of floats for the São Paulo Carnival. The main technological contributions of this group include the mixed sculptural work of a steel structure with a Styrofoam enclosure, and the creation of models, also in Styrofoam. Traditionally, Styrofoam sculptures were made from solid blocks, but Styrofoam is a very expensive material. Mixed sculptures have become the predominant type due to cost reduction.

The design of floats is usually composed of two-dimensional technical drawings and perspectives that simulate the desired volume. Currently, two-dimensional drawing and three-dimensional modeling programs are used. Some professionals use physical models. This is the type of representation we prefer because it allows us to investigate both the structure and the finishing and also simulate



the visualization of the float from the points of view of the judges or spectators. Thus, the model is an investigation tool, the materialization of an idea still in development, according to the understanding of architect Paulo Mendes da Rocha:

The model, very simple, is doing something you want to see. The right diameter, the right height, the human scale. You can be this character, kneel on the floor to see inside the model, it's very beautiful! Close the window, wait until night, take the Zinho lamp off the light table and bring it close to the model, see the effects of the light... you see the size of things, their proportion, you see the transparencies (Rocha, 2007, p.55-59).

The initial sketches are always elevations, since the main issue involved in the design of floats is volumetry. Thus, floor plans or top views usually appear later. In addition, the height of transportation or circulation of the floats to the parade site is considered, limited to four meters, in order to ensure that it passes under the electrical wiring and viaducts and bridges of the city. The height of four meters, generally indicated in the drawings, constitutes a transition dimension, determining elements that can be fixed to the chassis and those that must be mobile or fit together.

For the 2010 carnival, the Unidos de São Miguel Samba School was in the fifth division of the São Paulo carnival and the theme chosen was carnival music. The opening float made reference to the song *Mamãe Eu Quero* (Mommy, I want), bringing elements of the children's universe mentioned in the lyrics of the song. This first proposal consisted of four sculptures of babies that rotated around a central axis. The size of the sculptures would have the function of delegating the verticality of the set. To increase the size of the float, a device was used to create a structure that fit into the main chassis, being pushed by it; in carnival jargon this piece is called an '*avancê*' (advanced, complement). At first, a baby bottle surrounded by pacifiers was represented on the *avancê*. Later, it was decided to bring the larger baby bottle to the axis of rotation of the baby sculptures. Also, in this development of the idea, the pacifiers would be the finishing elements of the sides of the base of the float.

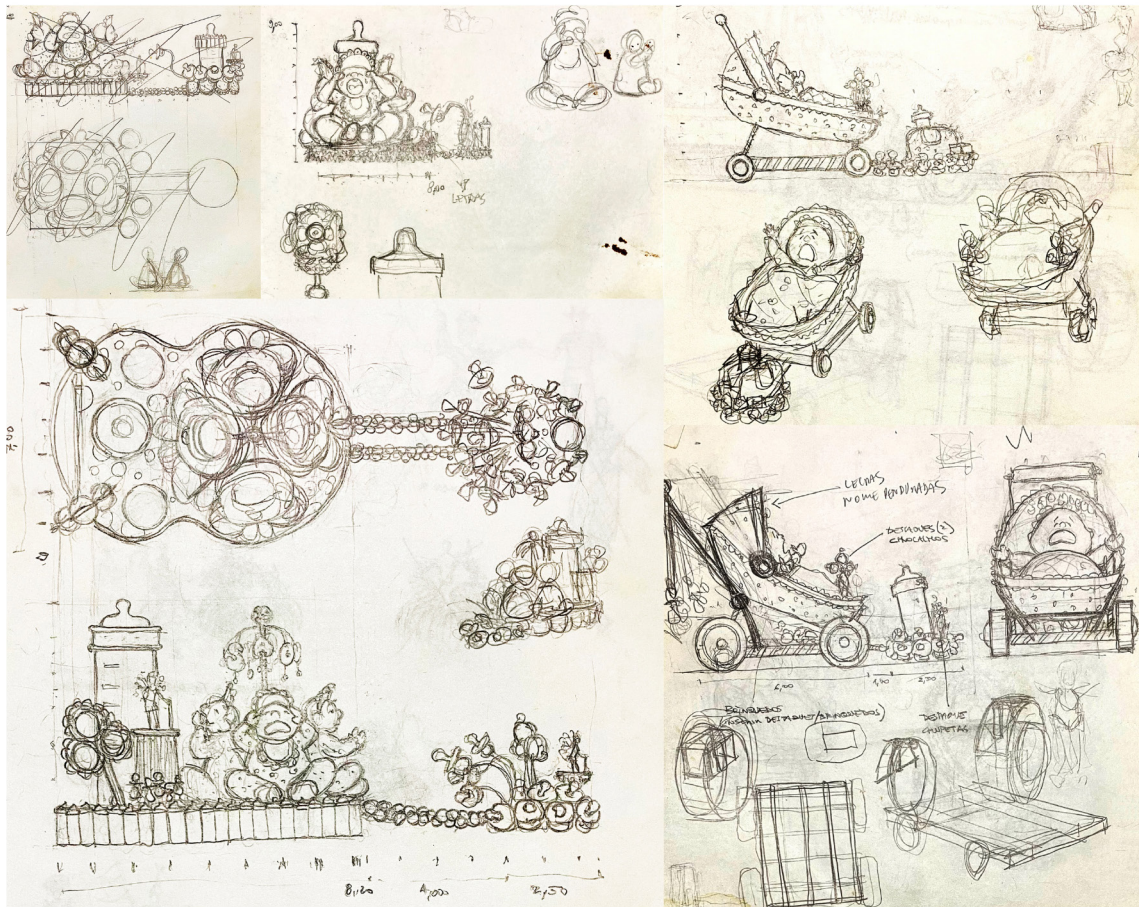


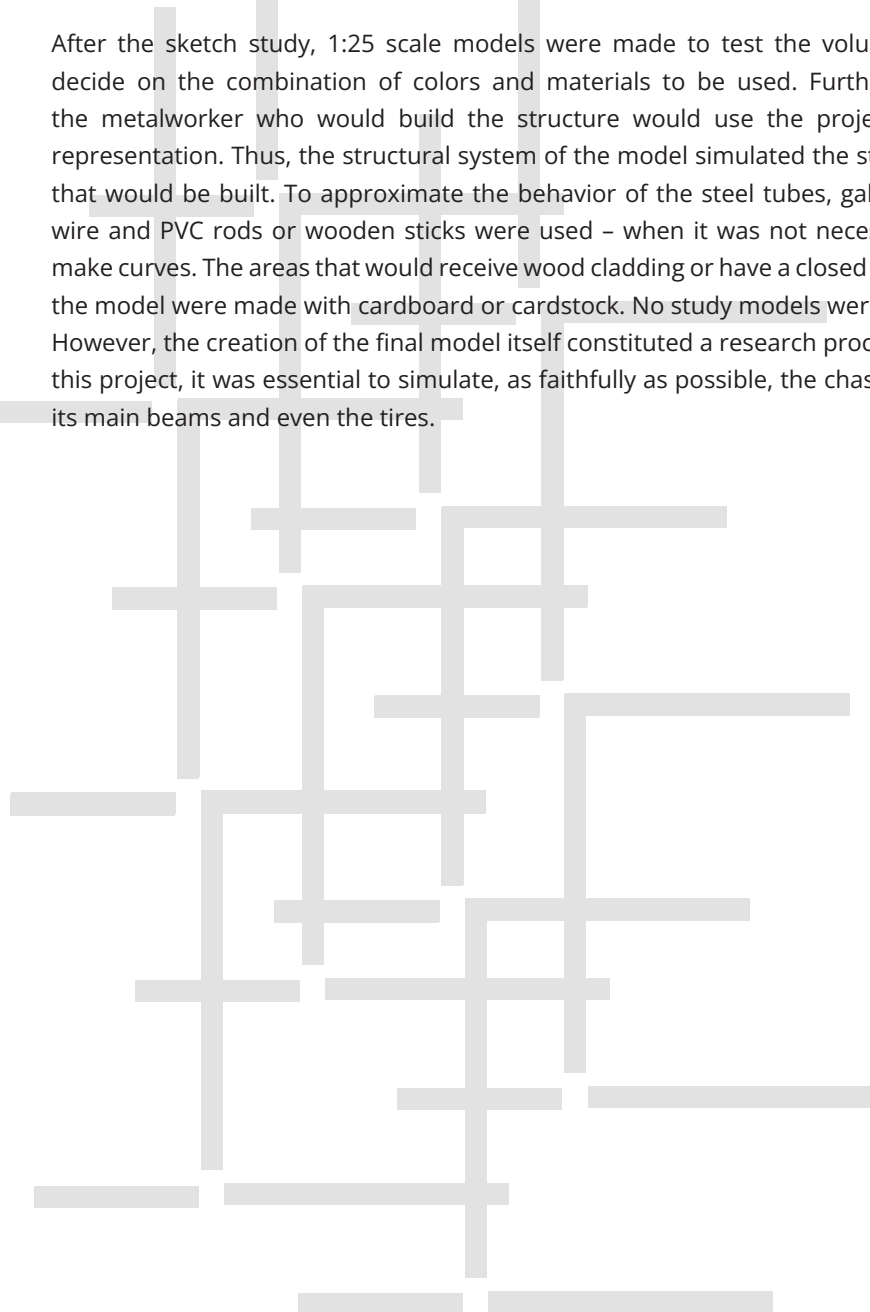
Figura 1: Sketch of the design of the opening float for the 2010 carnival, elevation and top view. Technique: graphite on sulfite paper. Source: personal collection.

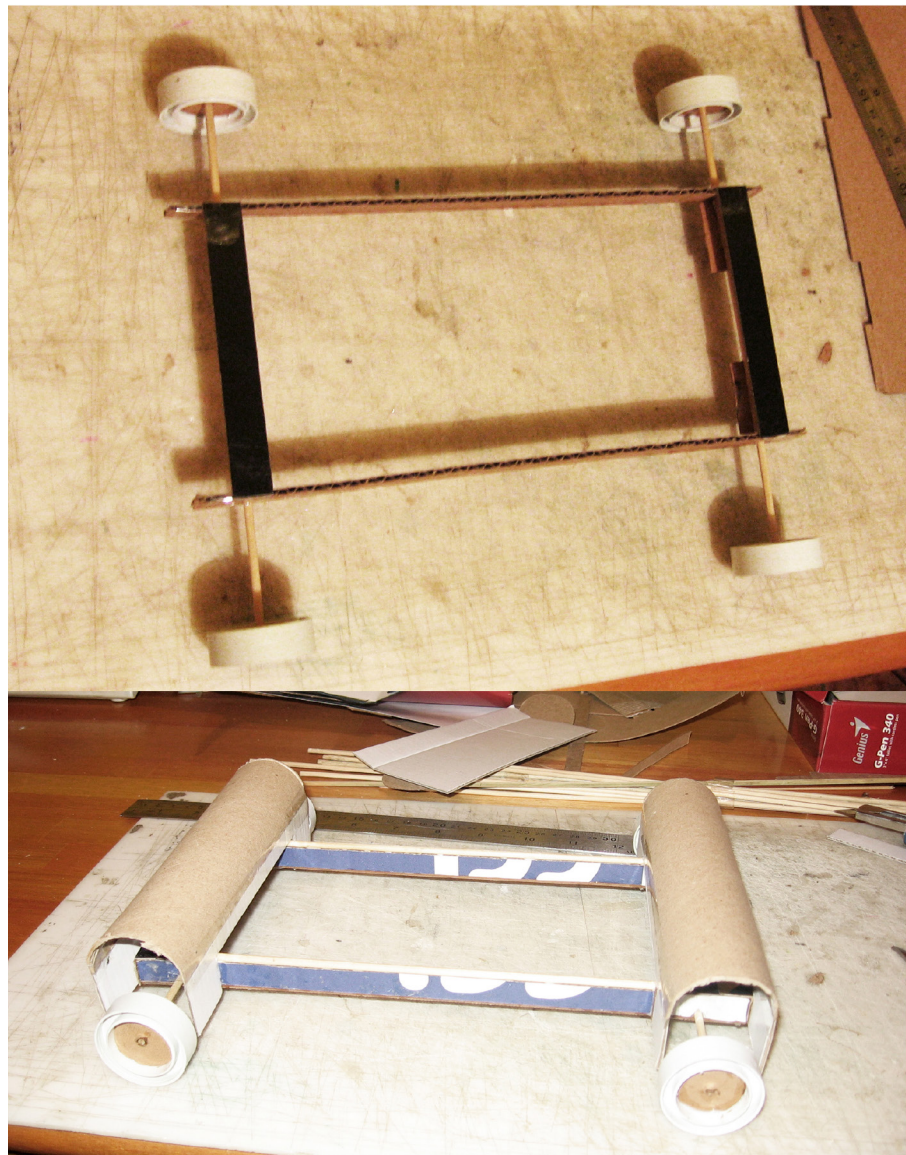
The size of the baby sculptures seemed difficult to achieve, since it would require a more robust structure. It was therefore decided to reduce the size of the baby sculptures, which would be four meters high, so that they could be transported fixed on the chassis. It is important to emphasize that the aim was to avoid making very large sculptures that would need to be transported by truck or trailer, resulting in transportation costs. The winch to transport the chassis was already expensive, so it was important that the larger pieces of the floats travelled on the base, even if disassembled, tilted or overturned.

This proposal was consolidated in a sketch, including the indication of the sign with the name of the association (one of the mandatory features that schools must display on their opening float). They also sought to investigate less conventional shapes for the float, avoiding rectangular prisms and trying to give a curved contour to the base of the chassis, as can be seen in the top view. However, we still had a float that did not have a truly innovative shape. It was then that the idea of creating a float that would deconstruct the idea of a table (chassis) on which the sculptures are arranged began to be raised.

The proposal then changed significantly and the base of the allegory became the base of a baby carriage, on a larger scale (drawings on the right, Figure 1). This idea brought with it the innovation of having a chassis with an exposed structure, devoid of wood or other closures, that is, an open chassis. Although the basket and baby set was large, it could be transported “lying down”, within the limit of four meters in height, in a similar way to folding baby carriages.

After the sketch study, 1:25 scale models were made to test the volume and decide on the combination of colors and materials to be used. Furthermore, the metalworker who would build the structure would use the project as a representation. Thus, the structural system of the model simulated the structure that would be built. To approximate the behavior of the steel tubes, galvanized wire and PVC rods or wooden sticks were used – when it was not necessary to make curves. The areas that would receive wood cladding or have a closed finish in the model were made with cardboard or cardstock. No study models were made; However, the creation of the final model itself constituted a research process. For this project, it was essential to simulate, as faithfully as possible, the chassis with its main beams and even the tires.





*Figure 2: 1:25 scale model, representation of the chassis frame with tires and closing parts.
Source: personal collection.*

A decoration was designed to overlap the structures of the tires and their respective axles (Figure 2), since the steering and rolling devices could not be decorated. The initial idea was that the tires of the float would be visible and would appear as the wheels of a baby carriage. However, this would result in a float with very small dimensions, in accordance with the proportion of the wheels. Therefore, it was decided to make decorative wheels, larger in size and that would hide the tires, as we can see in the following image.



Figure 3: 1:25 scale model, representation of the structure and finished model. Source: personal collection.

When developing the model, a platform was added to each side of the float to hold the compositions, whose costumes would represent rattles. The entire closure of the stroller basket was made of fabric, which resulted in a lightweight piece. The height of the push bar for the baby stroller was the element responsible for giving the set verticality, since a float with an open base tended to appear smaller than conventional floats. The size of the float is not an objective criterion for judging. However, impact is commonly associated with grandeur and size, in a subjective manner.



During this carnival, the Unidos de São Miguel samba school did not have a warehouse to build its floats. Therefore, the structures were built on a vacant lot in the neighborhood and the decorations were produced to be applied only on the eve of the performance. This situation limited the scale of the work so that it could be assembled in three days, which was the time which the floats remained in preparation at the parade site. In 2010, the parades of the then Group III (fifth division) were held in the Vila Esperança neighborhood, on Avenida Alvinópolis.

In Vila Esperança, the floats are assembled under the Vila Matilde Viaduct in the days leading up to the parade. An important factor limiting the size of the floats in the parades that take place in Vila Esperança, in addition to issues regarding financial resources in the fifth division and space for work, is the subway walkway, whose span allows floats to be no more than 7.40 meters high. All the decoration material was made in advance to be applied to the structure. This type of work organization, in which the decoration pieces are not developed directly on the structure, requires strict control of the size of both the decoration and the structure, so that there are no missing areas to be decorated or finishing flaws.

In 2010, Unidos de São Miguel was promoted to the fourth division of the carnival for 2011. That year, the parades in this division were held at the Interlagos Race Track, in the city's South Zone. For Unidos de São Miguel, which still had no warehouse, court or any space for rehearsals or construction of the visual elements for the parades, parading in such a distant location was a major challenge. As we have already mentioned, the strategy adopted by the school was to make the decorative pieces for the floats to be applied the day before the parade, at the performance location. Often, to support this work, it was necessary to quickly produce props or pieces in the homes that served as workshops in São Miguel and take them to the concentration camp on an emergency basis. However, constant trips between Interlagos and São Miguel Paulista was not feasible.

For the 2011 carnival, the chosen theme was the act of singing, with the plot entitled "Those who sing, scare away their ills". Two allegories were conceived and the one we are discussing here referred to the chants of the fans of a football team in the stands. Below are some sketches of the conception of the first ideas.

The initial idea for the float was to reproduce the stands of a soccer stadium and the field. Since the stands, in the context of the plot, needed to be occupied by fans, the possibility of including human elements such as fans was considered. However, this would place a very large load on the available chassis and could represent a problem for the parade, since the school did not have the resources to reinforce the structure. The structures of floats are almost always made of steel tubes, which are very expensive. Thus, when they need to support large loads, they end up becoming very expensive. Scenographic elements use tubes of smaller gauges and thinner walls, which are much more affordable.



The representation of the football field was defined using a fabric the width of the allegory, structured by people who would position themselves in openings where it would be possible to put their heads – like a shirt collar – thus forming the carpet. For the stands, instead of using people, they thought of making two-dimensional dolls (plates), which would be fixed to a rotating mechanism and would allow the staged “fans” to be changed. Although this effect of changing the fans required a special structure, since they were lightweight pieces, the cost was much lower than if people had been used. The chassis had a five-meter square platform and with the artifice of the football field, seven meters long, the allegory had its size multiplied.

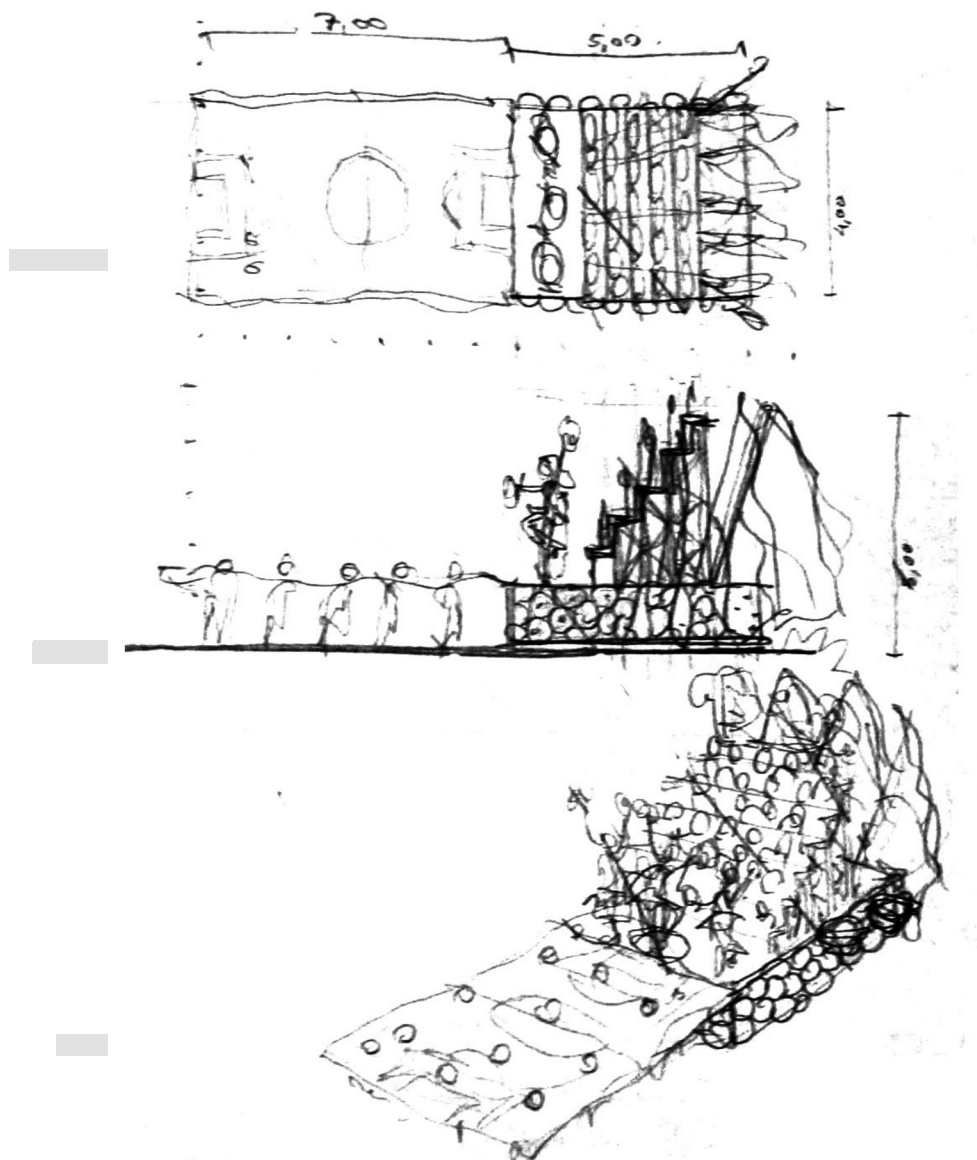


Figure 4: Study sketch of the second allegory for the 2011 carnival, top view, elevation and perspective. Technique: Graphite on sulfite paper. Source: Personal collection.

The metalworker who was going to build the structure of the floats worked for another Samba School in another neighborhood that had a warehouse. Thus, Unidos de São Miguel managed to reach an agreement to share the warehouse of this association and the structures were built far away. It is common for associations in the lower divisions to share specialized professionals. Because it was further away from the neighborhood, one of the metalworker's requests was the technical drawing with the dimensions of the floats.

From the sketch to the consolidation in the technical drawings, there were some changes: in front of the stands, there were sculptures representing cheerleaders. It was then decided to use people to represent them and to place a trophy in the center. Also, at the back, three platforms were included for highlights³. The sculpture representing the trophy would not use a metal structure and the drawing only indicated the platform on which it would be fitted.

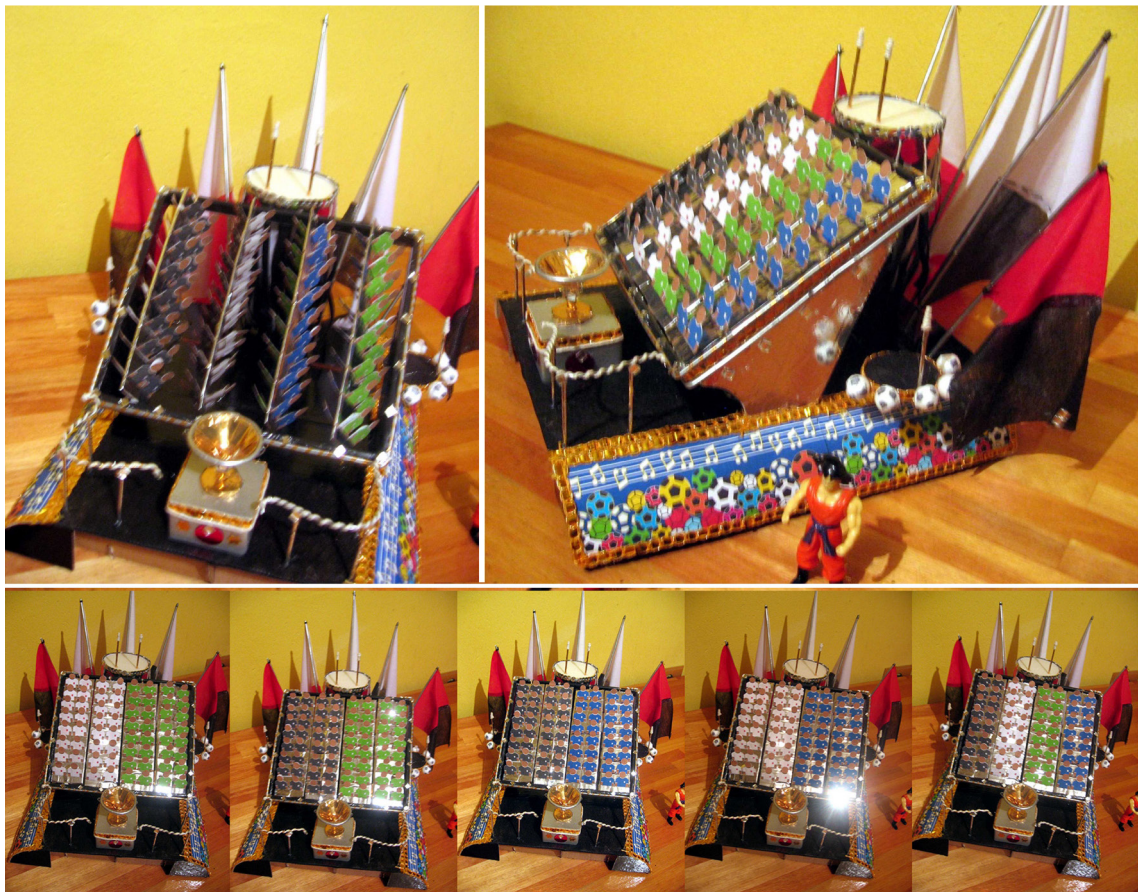


Figure 5: Model allegory 2, 2011, scale 1:25. Source: Personal collection.

Because of the elaboration of the technical drawings, that year the models were used more for studying and defining the decoration. The model was made without the representation of the carpet that would be the football field. As a resource

³ Highlights are people who wear luxurious and large costumes representing important points of the plot or the float in which they are inserted..



to increase the width of the float, it was proposed that the sides of the base be curved. The flags on the back were also a device to make the float appear larger. As we can see in the images of the model, the turning mechanism allowed the use of four different colors for the fans and thus the arrangement could be made, obtaining two colors or even four colors simultaneously in the stands. The mechanism for changing the fans worked through four frames in which pairs of dolls with the same shirt color were lined up on each side. In the following image, we have a record of the float in the parade. In the following image, it is possible to see that the carpet that represented the football field had its width reduced during the execution, compromising the idea of widening the base of the float.



Figure 6: Image of the allegory in the parade at the Interlagos Racetrack. Source: Personal collection.

Now we will move on to two works that were better suited for execution, in the third division of the carnival, in a school that had a sheltered space for the construction of floats and accessories. The Camisa 12 Samba School had moved up to the third division, and in the 2018 carnival its theme was Saint George, the patron saint of Sport Clube Corinthians Paulista, and the association comes from an organized fan group of the club.

As the group had moved from the neighborhood carnival to the parade at the Sambadrome, it was deemed necessary to increase the size of the floats in order to cause greater impact. The theme of the second float was the representations of Saint George in Umbanda, in the form of the seven phalanges. The sculptures would

be placed on hollow prisms in which were represented elements characteristic of the Orixás to which each of them was related. The support of the first phalange projected beyond the base of the float, increasing its length from 13 to 16 meters.

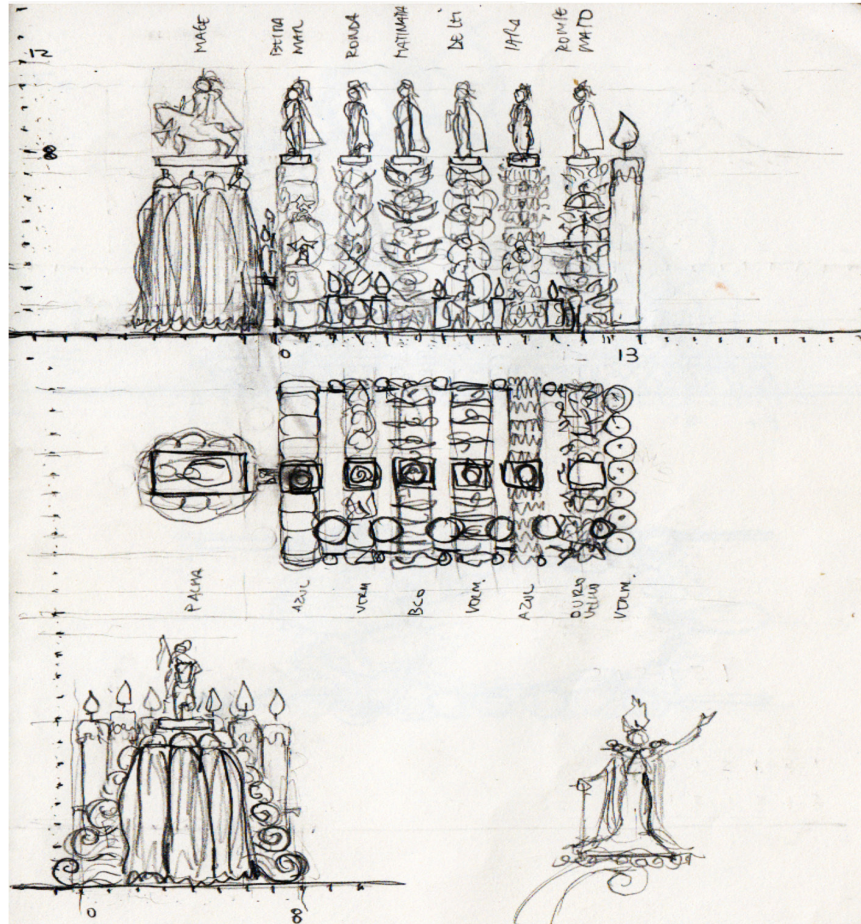


Figure 7: Sketch of the design of the second allegory of the 2018 carnival. Technique: Graphite on sulphite paper. Source: Personal collection.

In this project, a different methodology was tested, replacing the physical model with a digital model. The modeling was carried out in a three-dimensional drawing program and the generation of two-dimensional drawings, with dimensions, as well as rendered perspectives, aiming to simulate the texture of the materials. The figures of the phalanges were drawn by hand, digitized and colored in an illustration program.

In relation to the initial sketches, the sails that formed the rear of the allegory were removed during the development of the model. Also, between the prisms in which the phalanxes were inserted, platforms were allocated for the highlights, in the shape of atabaque drums. These platforms reached the maximum height for transportation and the upper part of the prisms, which reached seven meters, were to be fitted.

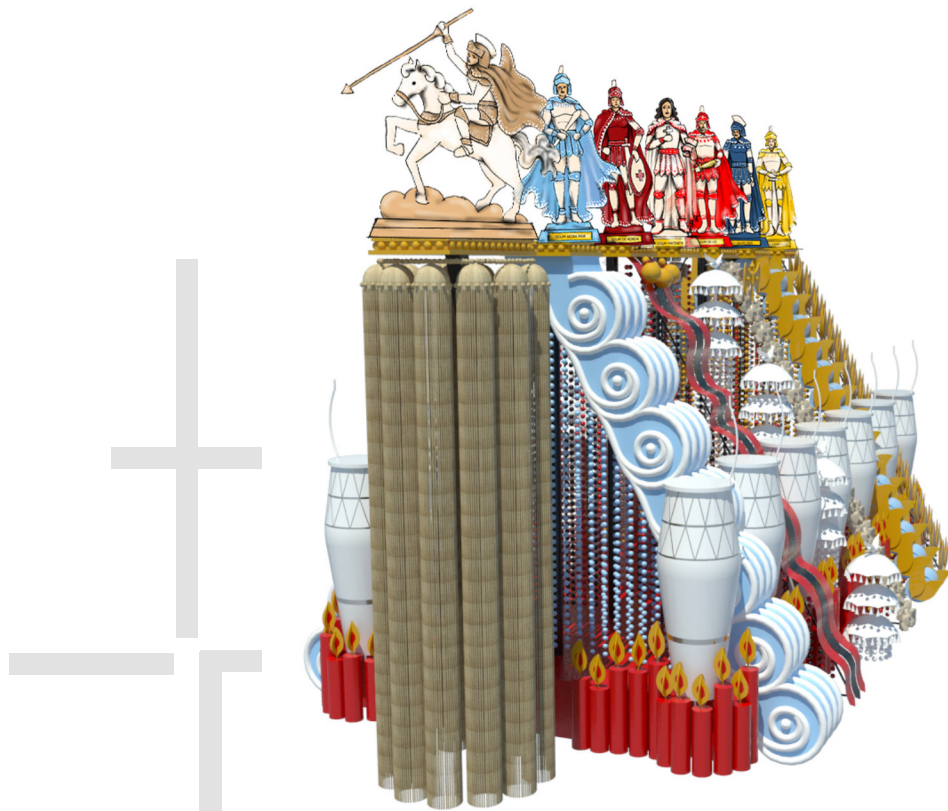


Figure 8: Rendering of the second allegory, carnival 2018. Technique: Digital model and illustration. Source: personal collection.

Execution drawings were developed for each of the sculptures, with dimensions and reference images, according to the representations of the entities in popular culture. In the higher divisions of the carnival there are more financial resources and, consequently, more professionals are involved and a greater variety of techniques are used. These sculptures were made of Styrofoam, hence the demand for specific drawings. The project pieces are multiplied and subdivided, since specific drawings are produced for the metalworkers and Styrofoam sculptors.

During the execution process, some of the planned decorative elements were lost, the most significant being the candles that would be around the base of the allegory. Furthermore, the failure to test the decoration on a physical model compromised the result, especially the decoration of the prisms with the characteristics of the *Orixás*. Painting to simulate textures on some of them did not produce a satisfactory representation and result.

Another example of work in the same carnival division is the project developed for the same association for the 2024 carnival, whose plot was the story of Chico Rei. Again, the idea was to achieve an impactful volume, but avoiding the use of closed prisms.

The opening float represented the kidnapping of Chico Rei in the Kingdom of Congo and the crossing of the Atlantic Ocean on the slave ship. The idea, from the beginning, was to make an openwork allegory, made up of strips of fabric and plastic, to represent sea water. The set was divided into three parts, with the first smaller float representing the Kingdom of Congo, the second part, the kidnapping and the main chassis, the ocean with the slave ship. The sculptures, in the middle of the storm, were the *Inquices*, entities from *Bantu* mythology who, in the plot, tried to prevent the kidnapping of Chico Rei.

In the proposal consolidation sketch, we have the dimensions of the set. The main chassis was 11 meters long and the set of floats reached about 28 meters. The drawings show the modulation considering the transport height, limited to four meters. Thus, all the elements above this limit would have to fit together. The ship was expected to move back and forth, in a half turn to simulate navigation in the middle of a storm.



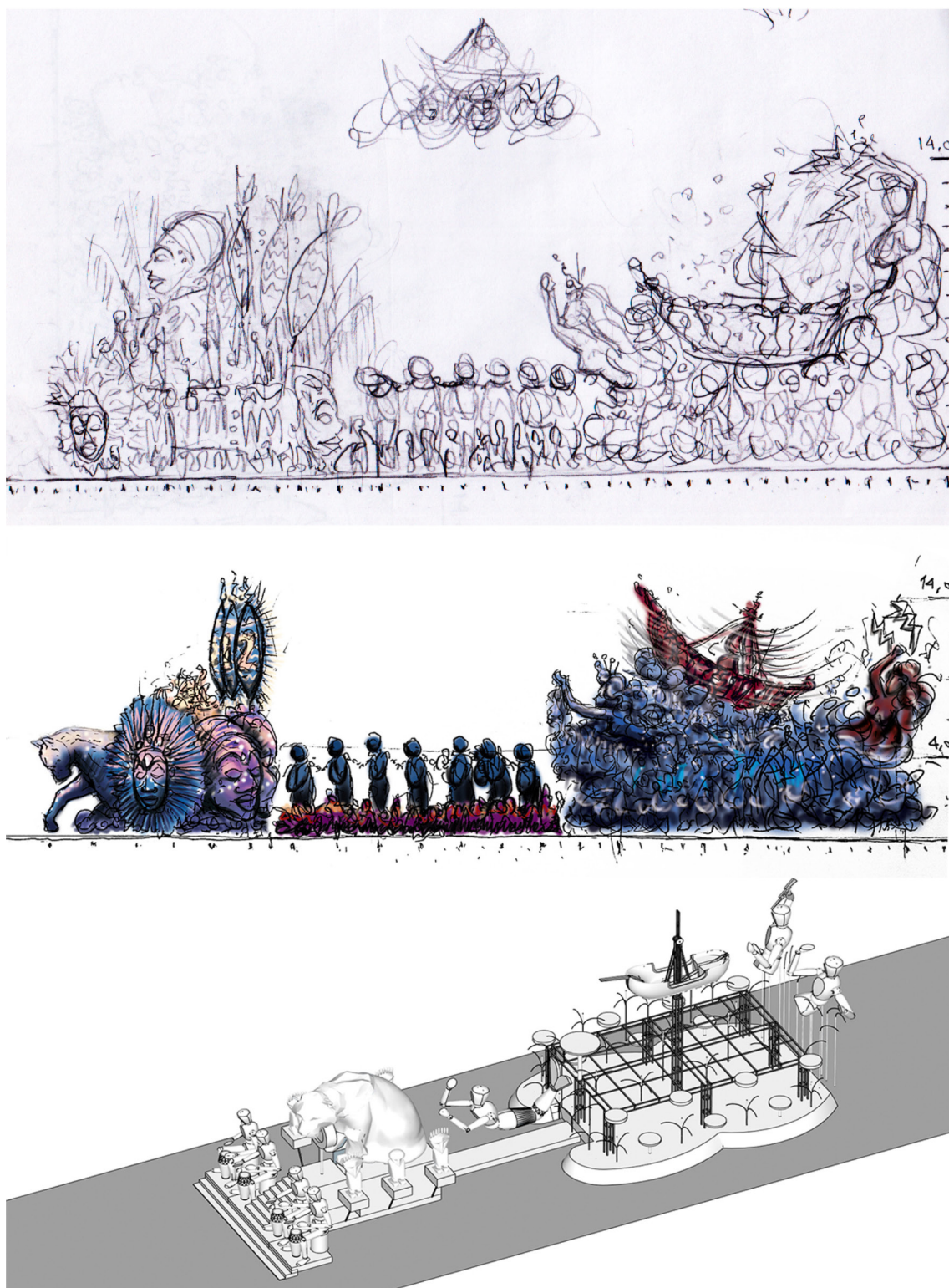


Figure 9: Initial sketch, presenting the idea and electronic model for studying the structure, opening float, carnival 2024. Technique: hand drawing and digital coloring; 3D modeling program. Source: personal collection.



After the initial sketch studies, an electronic model was created to confirm the dimensions of the structure. It was decided to use the existing structure of the float, four meters high, used in the previous carnival. This is a very common procedure, even in first division groups: the design of the float using the metal structure used previously. This is because, as we have already mentioned, steel, widely used in structures, is quite expensive.

In relation to the initial sketch, the second tripod, which represented the kidnapping, came to represent the sea, with the sculpture of *Mikaya*, the entity of the seas and oceans. The representation of the kidnapping was transferred to the staircase of the first allegorical element, being a staging performed by members of the school. The three-dimensional model also shows the posts with three rods that made up the decoration of the upper part of the allegory, a solution that aimed to use as little steel as possible. The volume of the upper part would be achieved with curtains made of strips of fabric and plastic.





Figure 10: Physical model of the opening float and allegory at the Sambadrome gathering, Carnival 2024. Source: personal collection.



The physical model (Figure 10) reproduces the base of the reused float. This procedure was important to ensure that the position of the rods, compatible with the existing structure, would result in the desired effect. The tones to be used were also defined. The structure was used to attach strip curtains that closed off the float, but did not form walls. Thus, as the movement progressed, it was possible to understand the depth of the scene created. Furthermore, the movement of the ship on the top of a metal tower was tested on the model.

The rods on the upper part of the allegory were two meters high: two meters and four meters. Despite their size, they were relatively light pieces that could be handled by two people. In turn, the strip finishing allowed for movement in the decoration, creating greater interest than on a static wall surface.

FINAL CONSIDERATIONS

The development of the projects presented in this article allows us to reflect on some solutions in an environment of scarcity of resources or infrastructure, presenting responses for an event that, although originally a popular festival, has progressively taken on the character of a grand spectacle, in an increasingly expensive competition. In this context, the associations, even in the lower divisions of the carnival, find themselves forced to present an impressive visual appearance.

Within the tradition of allegory projects, the choice of open-topped floats is the result of contingencies in the lower divisions of the carnival, but also expresses an artistic choice for this scenographic characteristic, where it is possible to take advantage of depth and the play of light and shadow. This procedure is related, in the field of architecture, to the opposition between closed volumes and solidity, as opposed to transparencies, cutouts and weaves.

Furthermore, the project development method emphasizes the importance of creating physical models as a means of investigation and defining solutions. Models allow the design of the structure and possible movements, with greater precision regarding the dimensioning of the materials to be used, as well as their performance. They also allow the results of the use or combination of colors and textures to be verified in advance, as well as the visualization of the float from the point of view of spectators and judges, in a dynamic manner. In turn, we identified limitations when only electronic models were developed, mainly because they did not allow the physical simulation of the materials and their respective structural and texture behaviors. Furthermore, models, as a communication tool between the various workers in the warehouse, are more efficient, as they are more accessible, dispensing with the need for prior knowledge of reading technical drawings.

Finally, the methodology for developing carnival float projects has many connections with the field of design and architecture, especially with regard to the language used for representation and the tools for designing and developing the project.



REFERENCES

- AZEVEDO, C. de A. *Fantasia negociada: políticas do carnaval paulistano na virada do século XX*. 2010. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.
- BARONETTI, B. S. *Transformações na avenida: histórias das escolas de samba da cidade de São Paulo (1968-1996)*. São Paulo: LiberArs, 2015.
- BELLO, V. de L. *O enredo do carnaval nos enredos da cidade: dinâmica territorial das escolas de samba em São Paulo*. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- ORTIZ, R. *A morte branca do feiticeiro negro: umbanda e sociedade brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- PINHEIRO, G. *Raça, cultura e disputa territorial: o caso do Príncipe Negro da Cidade Tiradentes*. 2020. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2020.
- ROCHA, P. M. da. *Maquetes de papel*. São Paulo: Cosac & Naify, 2007.



Região metropolitana sem metrópole: o caso de Ribeirão Preto e seus fatores estruturantes

Metropolitan region without a metropolis: the case of Ribeirão Preto and its structuring factors

Región metropolitana sin metrópoli: el caso de Ribeirão Preto y sus factores estructurantes

Jeferson Tavares, doutor em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

E-mail: jctavares@usp.br  <https://orcid.org/0000-0003-2482-0380>

Fabiana Miano Mori, doutoranda em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

E-mail: fabianamori@usp.br  <https://orcid.org/0009-0000-8822-9448>

Para citar este artigo: TAVARES, J.; MORI, F. M. Região metropolitana sem metrópole: o caso de Ribeirão Preto e seus fatores estruturantes. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n. 1, p. 359-373, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p359-373

Submissão: 2024-10-21

Aceite: 2025-01-29

Resumo

As regiões metropolitanas institucionalizadas após a Constituição Federal de 1988 são marcadas por inegáveis diferenças em relação às regiões metropolitanas originadas da Lei Complementar nº 14, de 1973. Partindo dessa constatação, o presente artigo



busca compreender algumas particularidades desse novo quadro metropolitano à luz do estudo da região metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), no estado de São Paulo. A partir do marco teórico da metropolização, o objetivo do artigo é identificar os agentes estatais e privados e compreender quais elementos estruturam a RMRP. Nesse sentido, defende-se o argumento de que a RMRP tem seu desenvolvimento territorial ordenado pelos recursos ambientais, pelos fluxos de transportes e pela interação policêntrica radial. Distintamente das regiões metropolitanas pioneiras criadas entre 1973 e 1974, a RMRP não possui uma metrópole industrial como base de sua formação, e a função antes desempenhada por esse núcleo é substituída por múltiplas funções de diferentes escalas e mais relacionadas às reestruturações territoriais derivadas de uma urbanização de âmbito regional.

Palavras-chave: Região metropolitana; Ribeirão Preto; Aquífero Guarani; Transporte; Policêntrico.

Abstract

The metropolitan regions institutionalized after the Federal Constitution of 1988 are marked by undeniable differences compared to the metropolitan regions originated from Complementary Law nº 14 of 1973. Based on this observation, this article seeks to understand some particularities of this new metropolitan framework in light of the study of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto (RMRP), in the state of São Paulo. From the theoretical framework of metropolization, the objective of the article is to identify the state and private agents and understand which elements structure the RMRP. In this sense, it is argued that the RMRP has its territorial development ordered by environmental resources, transport flows, and radial polycentric interaction. Unlike the pioneering metropolitan regions created between 1973 and 1974, the RMRP does not have an industrial metropolis as the basis of its formation, and the function previously performed by this core is replaced by multiple functions of different scales and more related to territorial restructurings derived from regional urbanization.

Keywords: Metropolitan region; Ribeirão Preto; Guarani Aquifer; Transport; Policentric.

Resumen

Las regiones metropolitanas institucionalizadas después de la Constitución Federal de 1988 están marcadas por innegables diferencias en relación con las regiones metropolitanas originadas por la Ley Complementaria nº 14, de 1973. Partiendo de esta constatación, el presente artículo busca comprender algunas particularidades de este nuevo cuadro metropolitano a la luz del estudio de la Región Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), en el estado de São Paulo. A partir del marco teórico de la metropolización, el objetivo del artículo es identificar los agentes estatales y privados y comprender qué elementos estructuran la RMRP. En este sentido, se defiende el argumento de que la RMRP tiene su desarrollo territorial ordenado por los recursos ambientales, los flujos de transporte y la interacción policéntrica radial. A diferencia de las regiones metropolitanas pioneras creadas entre 1973 y 1974, la RMRP no posee una metrópoli



industrial como base de su formación y la función antes desempeñada por este núcleo es sustituida por múltiples funciones de diferentes escalas y más relacionadas con las reestructuraciones territoriales derivadas de una urbanización de ámbito regional.

Palabras clave: Región metropolitana; Ribeirão Preto; Aquífero Guarani; Transporte; Policêntrico.

INTRODUÇÃO

A região metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP) é a primeira região metropolitana do estado de São Paulo criada fora da Macrometrópole Paulista, território que compreende as regiões metropolitanas de São Paulo, de Campinas, do Vale do Paraíba e Litoral Norte, de Sorocaba, da Baixada Santista, de Piracicaba e de Jundiaí, além da microrregião Bragantina. Possui relação significativa com os estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul, principalmente devido à sua localização geográfica intermediária entre esses estados e a capital paulista e o Porto de Santos; e às atividades econômicas desenvolvidas relacionadas ao agronegócio. Foi institucionalizada em 6 de julho de 2016, pela Lei Complementar Estadual nº 1.290 (São Paulo, 2016), formada por 34 municípios agrupados em quatro sub-regiões. Sua sede é Ribeirão Preto, em São Paulo, que, segundo os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2008, 2018), é classificada como capital regional A, portanto não é considerada uma metrópole.

A despeito dessa afirmação, é importante esclarecer que foi adotado o critério do IBGE porque a profusão de definição de regiões metropolitanas pelos estados e a ausência de conceitos precisos pelo Estatuto da Metrópole impedem circunscrever sua definição de modo padronizado para o país. E embora a ideia de metrópole esteja muito ligada ao fenômeno urbano e ao processo de urbanização com características muito particulares e reconhecidas historicamente, é a dimensão de seu raio de influência, seu papel na rede urbana e no sistema de cidades e a forma como ordena uma região que lhe conferem um reconhecimento e uma distinção diante de outras cidades. Nesse sentido, a definição não só é apropriada para entender a classificação comparativamente no quadro nacional, como também é importante para exemplificar como – institucionalmente – regiões metropolitanas sem metrópoles tornaram-se comuns.

Essa característica não é uma particularidade e explicita um movimento contemporâneo relacionado às determinações da Constituição Federal de 1988, artigo 25, § 3º (Brasil, 1988), que define que os estados possuem a responsabilidade e a autonomia na criação de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. A partir de então, em aproximadamente 20 anos (entre 1988 e 2019), o país passou de nove regiões metropolitanas (Belém, Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre) a 82 organizações regionais (regiões metropolitanas ou similares, como aglomerações urbanas



e regiões integradas de desenvolvimento econômico), segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2019).

As nove regiões metropolitanas foram criadas segundo critérios definidos pelos estudos do Escritório de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Epea) e do IBGE, desde 1967, a partir da regionalização do país por regiões homogêneas e espaços polarizados, sob a influência das metrópoles regionais, importantes centros com alto grau de urbanização e concentradores de atividades industriais e também de serviços. Com a estadualização da definição de regiões metropolitanas, o país passou a ter regiões metropolitanas sem um conjunto comum de critérios. Para ilustrar essa condição, segundo o Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas – Fnem (2022), pode-se identificar que o estado de Santa Catarina está inteiramente dividido em regiões metropolitanas (ao todo 11), o estado da Paraíba apresenta o maior número de regiões metropolitanas dentre todos os estados brasileiros (ao todo 12), e, no estado de Rondônia, a região metropolitana de Porto Velho é formada por apenas dois municípios (Porto Velho e Candeias do Jamari).

Esse contraste tem sido amplamente investigado por órgãos do governo – como o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea) e o IBGE – e por entidades acadêmicas e de pesquisa – como o Observatório das Metrópoles, entre outros grupos consolidados e emergentes. E requer entendimento mais preciso de quais elementos têm estruturado essas regiões que justificam sua definição metropolitana. A partir dessa questão central, o artigo busca compreender quais agentes públicos e privados colaboram para a instituição da RMRP e quais elementos estruturam suas dinâmicas socioeconômicas.

A problematização é feita com base no marco conceitual da metropolização, e, metodologicamente, as análises incorrem no entendimento teórico a partir das observações empíricas em campo e de pesquisa sobre planos (diretores municipais, de desenvolvimento urbano integrado, de uso e ocupação do solo) e leis (urbanísticas e ambientais). A questão metodológica completa-se pela adoção da escola regional do planejamento que possibilita investigar os movimentos econômicos, sociais e ambientais pela perspectiva integrada, territorialmente, dos investimentos públicos e privados que resultam em infraestrutura de transportes, organizações institucionais e ampliação do mercado imobiliário para moradia e atividade industrial.

PROBLEMATIZANDO A METROPOLIZAÇÃO BRASILEIRA APÓS A CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

A definição das primeiras regiões metropolitanas nos anos 1970 tinha, entre outras motivações relacionadas ao autoritarismo vigente, o propósito de constituir locais prioritários para investimentos públicos em logística e infraestrutura social e urbana. Esse estabelecimento esteve ligado a decisões políticas, mais do que a processos de planejamento territorial metropolitano (Blanco Júnior, 2021). A partir



da Constituição Federal de 1988, os critérios são alterados, entre outros fatores, pela valorização do município como ente federativo. O protagonismo municipal resultou em uma abordagem que, muitas vezes, negligenciou as questões metropolitanas, como o reconhecimento dos problemas socioterritoriais e a elaboração e implementação dos instrumentos e da gestão pública em escala metropolitana (Rossbach *et al.*, 2018).

O Estatuto da Metrópole, Lei Federal nº 13.089 (Brasil, 2015), estabeleceu um marco para o planejamento e a governança interfederativa em âmbito metropolitano. Contudo, é difícil avançar ao debate sobre o planejamento territorial metropolitano que não se restrinja a uma mera agregação dos planos diretores municipais, mas que se concentre na governança desse planejamento (Rossbach *et al.*, 2018). De acordo com Ribeiro, Azevedo e Rodrigues (2024), as metrópoles representam ativos importantes para um projeto de desenvolvimento nacional que supere o padrão estruturalmente concentrador vigente desde os anos 1970. No entanto, também apresentam passivos evidenciando uma dinâmica de enfraquecimento da coesão social nesses territórios, com impactos sociais significativos em escala nacional. O desafio enfrentado é duplo: por um lado, estabelecer a governança das metrópoles e, por outro, implementar políticas de reforma urbana que abordem as tendências presentes de desintegração social.

Para isso, é importante localizar as novas regiões metropolitanas no processo de metropolização. Moura (2008) define a metropolização como um fenômeno complexo que transcende a simples aglomeração de cidades e envolve uma série de dinâmicas sociais, econômicas e espaciais, o que inclui a interconexão de diferentes áreas urbanas e rurais, formando arranjos urbano-regionais que comprovam uma nova configuração do espaço caracterizada por uma multiescalaridade, em que diferentes níveis de organização urbana interagem.

A metropolização também pode ser compreendida a partir da questão ambiental, da sua crescente capitalização pelas áreas rurais e da diversificação das atividades realizadas nelas, juntamente com o avanço das tecnologias de comunicação, informação e transporte. Ou seja, a discussão sobre a urbanização do campo requer um aprofundamento, tendo em vista as características do processo de metropolização associadas à reprodução do capital e à expansão do trabalho (Ferreira; Ruas; Mattos, 2014).

Lencioni (2006) define a metropolização como um processo contínuo de transformação espacial fortemente vinculado a três movimentos interdependentes: a globalização da economia, a reestruturação produtiva e a reorganização territorial. Esse fenômeno caracteriza-se por uma organização espacial baseada na lógica atual de acumulação capitalista, manifestando-se pela intensificação dos fluxos de pessoas, mercadorias e capitais. Além disso, está associado ao crescimento das atividades de serviços, à demanda por trabalho imaterial, à concentração de atividades de gestão e à crescente utilização das tecnologias da informação e comunicação.



No âmbito cultural, a metropolização envolve uma profunda alteração da lógica mercantil, com implicações abrangentes para todas as esferas da vida e para diversos tipos de espaços. Os valores e hábitos culturais urbanos, típicos das grandes metrópoles, começam a se espalhar para além de seus limites físicos, inaugurando um novo ciclo de urbanização que Lencioni (2017) identifica como um estágio superior, incorporando e transformando as características tradicionais do processo de urbanização.

Há a tendência de concentrar riqueza nas cidades mais importantes por meio da ampliação de sua extensão territorial e da integração de espaços que antes eram descontínuos e heterogêneos, incluindo áreas rurais, naturais e de lazer. Esse processo também fomenta o desenvolvimento de múltiplas centralidades e exige a melhoria da circulação de pessoas e mercadorias, bem como dos fluxos imateriais de comunicação e informação, promovendo, assim, a interconectividade dos lugares. Salienta-se que a metropolização conduz à homogeneização dos hábitos e valores metropolitanos, independentemente do lugar, refletindo a hegemonia cultural das metrópoles em escala global (Lencioni, 2020).

Diante desse quadro, Klink (2024) aponta que é preciso trabalhar a ideia de pertencimento que passa necessariamente pela questão da representação, com a finalidade de que o arcabouço teórico não se perca na inatividade e, mais do que isso, contenha diretrizes que, na prática, contribuirão para equacionar os desafios metropolitanos.

REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO E SEUS AGENTES: A INSTITUCIONALIZAÇÃO ESTATAL E A DINÂMICA SOCIOECONÔMICA DO AGRONEGÓCIO

A institucionalização da RMRP tem origem, desde 1995 (Miranda, 2022), em sete projetos de lei complementar que propuseram a criação da RMRP: Projeto de Lei Complementar nº 59/1995 (Leo Oliveira); Projeto de Lei Complementar nº 17/2003 (Adilson Barroso, PTB); Projeto de Lei Complementar nº 23/2007 (Darcy Vera, DEM); Projeto de Lei Complementar nº 16/2012 (Pedro Bigardi e Leci Brandão, PCdoB); Projeto de Lei Complementar nº 16/2014 (Rafael Silva, PDT); Projeto de Lei Complementar nº 65/2015 (Rafael Silva, PDT); e Projeto de Lei Complementar 16/2016 (governador Geraldo Alckmin, PSDB) que institucionalizou de fato a região metropolitana. Paulatinamente, ao longo de cerca de duas décadas, consolidou-se o reconhecimento de uma dinâmica socioeconômica e de um papel territorial pela posição geográfica de destaque para o estado de São Paulo.

Essa definição reconheceu e se justificou, entre outros motivos, pela importância da linha-tronco principal da Ferroban que liga Brasília ao Porto de Santos, passando pelo Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, localizado em Ribeirão Preto. Desde 1999, o município abriga uma Estação Aduaneira do Interior, um porto seco destinado à movimentação e armazenagem de mercadorias e cargas. Além de ser uma



região que se destaca pela presença de um dinamismo rural urbanizado. Ademais da atividade agroindustrial, sobretudo da produção de cana-de-açúcar para etanol desde a década de 1970, conformou-se por um sistema de cidades liderado por Ribeirão Preto que, de acordo com a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa (2011, p. 88), agregava ainda os municípios paulistas de Sertãozinho, Serrana, Dumont, Cravinhos, Barrinha, Pradópolis e Jardinópolis.

De acordo com dados da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas – Fipe (2021), a produção agrícola da região é dominada pelo cultivo da cana-de-açúcar, responsável por 72% do valor da produção agrícola e 83% da área colhida no ano de 2020. O açúcar já refinado pelas usinas da região responde por 62% da pauta de exportações da RMRP. Entre as lavouras permanentes, cabe destaque para a cafeicultura, segunda cultura em valor produzido em 2020 na região, que representou menos de 3% da área colhida.

Segundo Elias (2008), a região de Ribeirão Preto foi uma das primeiras a ser largamente exposta à produção e às trocas globalizadas das atividades agrícolas. Tendo início em meados do século XX, tal etapa de desenvolvimento econômico assimilou as transformações técnico-científicas e, com as novas formas de produção material e não material por elas apropriadas, passou por modernizações sucessivas. Esse contexto, denominado pela autora Regiões Produtivas do Agronegócio (RPA), as redes agroindustriais associam todas as atividades inerentes ao agronegócio, seja a agropecuária propriamente dita, sejam as atividades que antecedem e sucedem essa produção e lhe são fundamentais (pesquisa agropecuária, produção de insumos agrícolas, desenvolvimento de maquinário, industrialização, comércio e distribuição, serviços financeiros, tecnologia e inovação). Também são incluídas as atividades de transformação industrial, cuja matéria-prima provém da atividade agropecuária pela distribuição dos alimentos prontos, entre outros. Da mesma forma, evidenciam uma produção/armazenamento/distribuição em rede, articulando todas as etapas do processo produtivo, em suas diferentes escalas geográficas e dimensões urbanas como uma reestruturação do espaço pelo agronegócio globalizado.

Desse processo, destaca-se a concentração de uma parte substancial do parque industrial da RMRP no município de Sertãozinho, pois o peso relativo do município-sede da RMRP é especialmente destacado no setor de serviços, compondo mais de 77% do valor gerado nesse município e por responder por 62% do valor gerado pelo setor de serviços na RMRP. Os municípios de Ribeirão Preto e Sertãozinho detêm, juntos, 36,77% do total de empregos industriais, o que influencia no uso do solo desses municípios. Mas a cadeia produtiva distribui-se por outros municípios, como pela demanda de bens, serviços e produção de pesquisa e tecnologia local pelo Centro de Pesquisa em Engenharia (CPE) de Fitossanidade em Cana-de-Açúcar, na Universidade Estadual Paulista (Unesp) de Jaboticabal.

Vale ressaltar também o caso dos municípios menores como Pradópolis e Luís Antônio com economias menos dinâmicas, mas que contam com usinas de açúcar,



ou mesmo o caso de Nuporanga, com o complexo industrial da JBS-Seara, onde uma única empresa é responsável pela maior parte da demanda de mão de obra e produção do município. Nesses casos, a situação financeira do município está estritamente ligada à situação e às decisões de produção e investimentos da empresa (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2022). Nesse sentido, o desenvolvimento do agronegócio e da indústria resulta em mudanças, como a conversão de áreas rurais em áreas urbanas, a expansão das atividades agrícolas em detrimento das áreas naturais e a concentração de terras em propriedade de grandes produtores ou empresas/indústrias.

ELEMENTOS TERRITORIALMENTE ESTRUTURADORES: MEIO AMBIENTE, TRANSPORTES E POLICENTRALIDADE

Diante dessa realidade da RMRP e observando seu processo de uso e ocupação do solo, é possível afirmar que há três elementos territoriais que estruturam seu desenvolvimento e seu ordenamento: o Sistema Aquífero Guarani (SAG); a rede técnica de transportes regionais composta por rodovias, ferrovias e aeroporto; e um núcleo policêntrico, formado por três eixos radiais ao município-sede, que reúne de forma fragmentada e dispersa – mas articulada – as principais atividades econômicas e simbólicas do novo modo de vida metropolitano.

Sistema Aquífero Guarani

O Aquífero Guarani é uma grande reserva subterrânea de água que incide no território da RMRP e garante, por exemplo, ao município-sede autonomia para o consumo de água potável. É composto pelas formações Botucatu e Piramboia, situa-se na região centro-leste da América do Sul abrangendo uma área total de 1,2 milhão de km² distribuída pelos territórios do Brasil (840 mil km²), do Paraguai (58.500 km²), do Uruguai (58.500 km²) e da Argentina (255 mil km²).

A criação de uma área de proteção, denominada Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani (MPSAG, 2021), foi uma estratégia para a necessidade de gerir adequadamente os recursos hídricos e prevenir impactos negativos, como a contaminação e o esgotamento excessivo na área da RMRP. A MPSAG (2021) é parte do planejamento territorial e ambiental da RMRP e estabelece diretrizes para o uso e a ocupação do solo, de forma a proteger o aquífero contra contaminações e garantir sua recarga natural.

A presença da MPSAG em quase a totalidade da área leste da RMRP infere restrições em relação ao uso do solo devido aos afloramentos do SAG, fator que determina a ocupação menos densa nessa faixa, contribuindo para a concentração mais intensa na área oeste, sobretudo por atividades relacionadas ao agronegócio e à indústria sucroalcooleira, conforme mostra a Figura 1. Ressalta-se, portanto, que, na área leste da RMRP, há limitações de adensamento urbano (construtivo



e demográfico). O Plano de Desenvolvimento e Proteção Ambiental do Sistema Aquífero Guarani (PDPA-SAG) do estado de São Paulo também colabora na preservação do SAG.

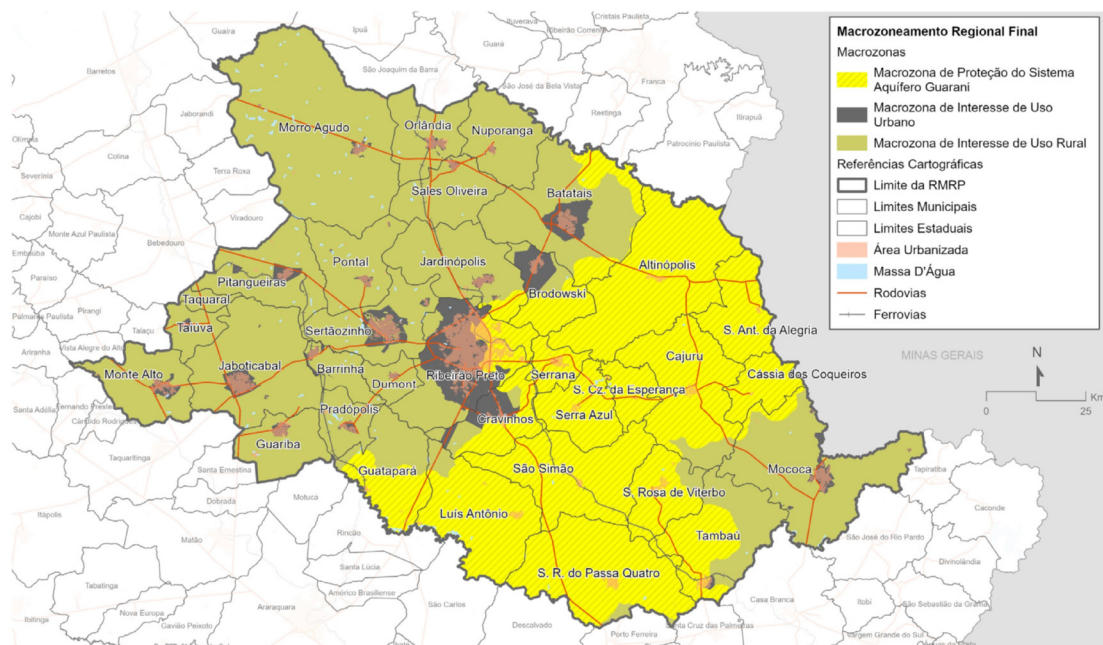


Figura 1: Mapa final do macrozoneamento da RMRP, contemplando a Macrozona de Proteção do Sistema Aquífero Guarani. Fonte: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (2022).

Nesse contexto, o zoneamento ambiental desempenha uma função reguladora ao identificar e classificar áreas de maior risco à contaminação, estabelecendo restrições de uso e ocupação do solo que visam mitigar possíveis impactos ambientais. Esse zoneamento é essencial para promover um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental, principalmente em áreas com maior vulnerabilidade, como regiões agrícolas e urbanas intensivas, onde a pressão sobre o uso dos recursos hídricos é mais acentuada, sendo essa a realidade da RMRP. Territorialmente, o SAG e seu sistema de regulação estruturam boa parte da ocupação pela regulação, limitando as concentrações de redes agroindustriais.

Transportes ferroviário, rodoviário e aeroviário

A estrutura de transporte exerce um papel essencial na configuração territorial da RMRP, especialmente no que se refere ao uso do solo, nas áreas de crescimento urbano-regional, porém em diferentes proporções e distintas realidades naturais/ambientais. Incidem com maior importância: o sistema ferroviário (Ferrovia Centro-Atlântica-VLI Logística, Ferrovia Malha Paulista-Rumo Logística e os quatro trechos, atualmente desativados); as rodovias concessionadas (pista dupla, pista simples e praças de pedágios); além dos equipamentos aeroportuários

(Jaboticabal, Monte Alto, Mococa, Batatais e, principalmente, de Ribeirão Preto). A essa rede técnica de transportes estão associados os centros logísticos e a dutovia (oleoduto e etanolduto).

No setor ferroviário, a Malha Paulista situada na área oeste conecta os municípios de Pontal, Barrinha e Pradópolis, sendo essencial para o escoamento de produtos derivados do agronegócio, especialmente da indústria sucroalcooleira. Já a ferrovia Centro-Atlântica, que se estende no eixo norte-sul, também contribui para o transporte de cargas do agronegócio ligando o estado de São Paulo a Minas Gerais. Entretanto, a região enfrenta desafios com quatro trechos ferroviários desativados que comprometem a funcionalidade da infraestrutura, especialmente na área leste, onde a cobertura ferroviária é limitada, excetuando-se a atuação parcial da ferrovia Centro-Atlântica no sudeste da região.

No que se refere às rodovias, também há maior capacidade de tráfego na área oeste da RMRP, sobretudo por atrair uso mais intenso do solo por condomínios residenciais de baixa renda e indústrias. Em contrapartida, a área leste depende majoritariamente de rodovias secundárias e terciárias. O anel viário ao redor do município-sede de Ribeirão Preto consolidou novas formas de dispersão urbana por proporcionar frentes de expansão de parcelamento do solo por condomínios fechados e a implantação de três *shopping centers*, predominantemente no setor sul do município-sede.

A presença do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes tem representado um grande atrativo para as feiras do agronegócio. E a rede de aeroclubes ou aeródromos das cidades ao redor compõe oportunidades e atratividades a grandes investidores. O oleoduto e o etanolduto (subterrâneos) que seguem o eixo norte-sul representam infraestruturas estratégicas para o transporte de combustíveis e derivados, integrando a região a polos produtivos e de consumo. A Figura 2 contempla o sistema de transportes e a estrutura de centralidades, no tópico a seguir.

Núcleo policêntrico

A centralidade funcional do município-sede decorre de uma forte relação de interdependência com três eixos radiais que consolidam outras centralidades a ele relacionadas. Sendo assim, é possível afirmar que o uso do solo e as funções desempenhadas pelo município-sede têm profundas relações com três vetores de crescimento urbano-regional que partem dele em direção a Jardinópolis (vetor norte); a Cravinhos (vetor sul); e a Sertãozinho, Barrinha e Jaboticabal (vetor oeste). Nesse sentido, é importante destacar a correlação sistêmica entre o SAG, cuja regulação restringe a intensificação de atividades produtivas da agroindústria na faixa leste (seja em direção a Serrana ou a Brodowski-Batatais), e a importância das redes de transporte, especialmente o eixo rodoviário que liga o município de Ribeirão Preto a Cravinhos (Rodovia Anhanguera, SP-330) e que, nas últimas décadas, colaborou para um intenso processo de dispersão urbana.



O vetor norte reúne novos loteamentos (2010-2020) presentes no percurso entre o município-sede e o município de Jardinópolis. Notadamente instalados ao longo do sistema de transporte, especificamente a Rodovia Anhanguera e a Rodovia Dr. Arthur Costacurta. O vetor sul também é caracterizado pela profusão de parcelamentos do solo entre as décadas de 2010 a 2020, mas fortemente vinculada à zona sul do município de Ribeirão Preto, onde ocorre a maior concentração de moradores de alta renda do município. O vetor oeste sinaliza uma intensa urbanização regional linear do município-sede em direção ao município de Jaboticabal condicionado pelo sistema de transporte, marcado por plantas industriais e atividades vinculadas ao agronegócio. Em comum, todos têm relações imobiliárias intensas e de diferentes naturezas que caracterizam cada uma das porções da região metropolitana, com especial destaque para a diferenciação em relação aos parcelamentos do município-sede (Scussel, 2023).

Esse sistema de cidades articuladas por usos do solo diferenciados entre si compõe um núcleo policêntrico de atividades complementares. Irradiando do município-sede, esses eixos conformam uma estrutura fragmentada, não conurbada, com variação de paisagem (urbanizada ou natural) que, articulada, demonstra uma nova fisionomia da região metropolitana. Juntas, incidem no ordenamento territorial das áreas de expansão e dispersão que colaboram na estruturação metropolitana.

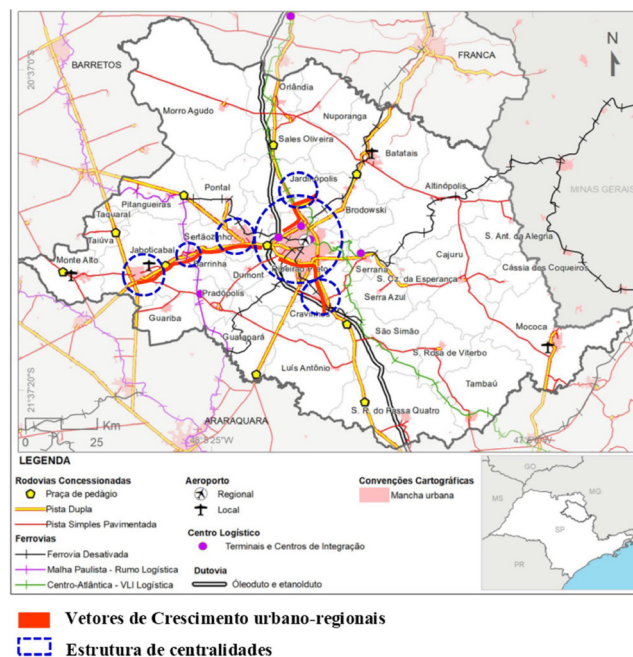


Figura 2: Mapa da estrutura de centralidades e infraestrutura de transportes – ferrovias, rodovias e equipamentos aeroportuários – com intervenções gráficas autorais. Fonte: Adaptada de Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (2022).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise da RMRP, é possível afirmar como os processos de criação de regiões metropolitanas após a Constituição Federal de 1988 reconhecem novas e múltiplas características de suas conformações. Com base na análise feita, pode-se destacar a importância dos centros urbanos (em diferentes formas), dos eixos de circulação (nas suas diversas funcionalidades) e dos arranjos sub-regionais que se conformam a partir das regulações de reservas naturais e que suplantam o ideário de regiões metropolitanas subsidiárias, exclusivamente do raio de influência de uma metrópole regional.

Morfologicamente, caracterizam-se pela dimensão regional das relações urbanas (econômicas, sociais etc.). Evidentemente, há concentração de pessoas e capital em seu município-sede que também detém importância cultural e simbólica, mas essa concentração apoia-se numa redistribuição funcional em outros municípios, que tensiona a conformação da ideia tradicional de metrópole.

A rigor, esse novo padrão acentua algumas segregações, como a concentração de classe de alta renda na zona sul de Ribeirão Preto, de baixa renda na zona norte de Ribeirão Preto e nos municípios de Jardinópolis e Cravinhos (em direção ao município-sede), e de plantas industriais no município de Sertãozinho, com dispersão urbana que influencia os municípios de Barrinha a Jaboticabal no mesmo eixo rodoviário. A divisão funcional, portanto, parece acentuar em âmbito regional aquilo que se verificava na escala local, demonstrando uma articulação urbano-regional mais intensa pelo uso do solo. E essa característica enfatiza a fragmentação do tecido metropolitano e sua reorganização de forma policêntrica radial porque, ao ser de dimensões regionais, implica uma articulação territorial de fragmentos de urbanização relacionadas ao movimento do capital, de mão de obra, de recursos naturais e de oportunidades.

Os domínios territoriais que estruturam a RMRP confirmam esse processo pela concentração de investimentos nas novas centralidades como nós do capital do agronegócio, nos arranjos regionalizados de regulações ambientais e nos eixos de transporte de pessoas e produtos. Assim, esses elementos estruturais da RMRP cumprem a função de conexão, de integração e de fluxos de uma rede que assume uma topologia mais fragmentada e articulada, diversa na paisagem e nos predomínios de suas atividades e funções. Mas muito ligada a movimentos nacionais e globais derivados do agronegócio, baseados no mercado imobiliário e na própria exploração de recursos naturais.



AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) – Processo nº 2022/01583-9 – e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) – Processo nº 307498/2023-9.

REFERÊNCIAS

- BLANCO JÚNIOR, C. Regiões metropolitanas no Brasil: avanços e desafios no planejamento e na governança de um território de desigualdades pós-Estatuto da Metrópole. In: COSTA, M. A.; LUI, L.; REBELLO, S. T. (org.). *Governança metropolitana na América Latina: um panorama das experiências contemporâneas sob uma mirada comparativo*. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. v. 4., p. 51-76. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10755?mode=full>. Acesso em: 7 set. 2024.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 dez. 2023.
- BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Acesso em: 17 ago. 2024.
- ELIAS, D. Redes agroindustriais e urbanização dispersa no Brasil. *Scripta Nova*, v. 12, n. 270, p. 256-280, ago. 2008. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-74.htm>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO. *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*. São Paulo: Emplasa, 2011.
- FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C. Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais: algumas interações possíveis. *Geo UERJ*, v. 2, n. 25, p. 477-504, 2014.
- FÓRUM NACIONAL DE ENTIDADES METROPOLITANAS. 2022. Disponível em: <https://fnemrasil.org/regiao-metropolitana-de-ribeirao-preto-sp/>. Acesso em: 30 jul. 2024.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. *Panorama regional: região metropolitana de Ribeirão Preto (P5, P7, P10, P14, P15)*. São Paulo: Fipe, 2021.



FUNDAÇÃO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS. *Caderno final de propostas da RMRP*. São Paulo: Fipe, 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Regiões de influência das cidades (REGIC 2007)*. Brasília: IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Brasil em síntese: municípios. IBGE, 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 10 abr. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Recortes metropolitanos e aglomerações urbanas. IBGE, 2019. Disponível em: [ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio, Composicao_RMs_RIDeS_AglomUrbanas_2019_12_31.xls](https://ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/Composicao_RMs_RIDeS_AglomUrbanas_2019_12_31.xls). Acesso em: 5 set. 2024.

KLINK, J. J. Metrôpoles e governança metropolitana [...]. [Entrevista cedida a] Gerardo Silva; Marco Aurélio Costa; Carlos Henrique Carvalho Ferreira Junior. In: COSTA, M. A. (org.). *50 anos de regiões metropolitanas no Brasil e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: no cenário de adaptação das cidades às mudanças climáticas à transição digital*. Brasília, DF: Ipea, 2024. p. 129-138. DOI 10.38116/978-65-5635-068-4/capitulo6.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A. da; GUICHARD, D. F.; OLIVEIRA, F. J. G. de (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. p. 41-58.

LENCIONI, S. *Metrópole, metropolização e regionalização*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, S. Conceitos fundamentais da geografia: metropolização. *GEOgraphia*, Niterói, v. 22, n. 48, p. 173-178, 2020. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>. Acesso em: 24 fev. 2024.

MIRANDA, A. L. Urbanização e metropolização na região de Ribeirão Preto. In: FARIA, R.; MIRANDA, A. L.; RIZZATI, H. (org.). *Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento*. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022. p. 304-328.

MOURA, R. Arranjos urbano-regionais: uma categoria complexa na metropolização brasileira. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 10, n. 2, p. 29-49, 2008. DOI <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2008v10n2p29>.

RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A.; RODRIGUES, J. M. Estatuto da Metrôpole: o que esperar? Avanços, limites e desafios. Observatório das Metrôpoles, 2023. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/estatuto-da-metropole-avancos-limites-e-desafios/>. Acesso em: 7 ago. 2024.



ROSSBACH, A. M. C. *et al.* O desafio do planejamento metropolitano no pacto federativo brasileiro. In: CARNEIRO, J. M. B.; FREY, K. (org.). *Governança multinível e desenvolvimento regional sustentável: experiências do Brasil e da Alemanha*. Brasília: GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, p. 91-100, 2018. Disponível em: https://oficinamunicipal.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Governanca_Multinivel_-_Miolo.pdf. Acesso em: 17 set. 2024.

SÃO PAULO. Lei Complementar nº 1.290, de 6 de julho de 2016. Cria a região metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. São Paulo: Assessoria Técnica da Casa Civil, 2016. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Acesso em: 20 abr. 2024.

SCUSSEL, V. N. *Superprodução imobiliária expandindo cidades: a provisão de lotes urbanizados em São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e Piracicaba*. 2023. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023. DOI <https://doi.org/10.11606/D.102.2023.tde-03012024-123825>.



Metropolitan Region without a Metropolis: the case of Ribeirão Preto and its Structuring Factors

Região Metropolitana sem Metrôpole: o caso de Ribeirão Preto e seus Fatores Estruturantes

Región Metropolitana sin Metrópoli: el caso de Ribeirão Preto y sus Factores Estructurantes

Jeferson Tavares, PhD in Architecture and Urbanism, University of São Paulo, Brazil.
E-mail: jctavares@usp.br  <https://orcid.org/0000-0003-2482-0380>

Fabiana Miano Mori, PhD candidate in the Graduate Program of the Institute of Architecture and Urbanism, University of São Paulo, Brazil.
E-mail: fabianamori@usp.br  <https://orcid.org/0009-0000-8822-9448>

To cite this paper: TAVARES, J.; MORI, F. M. Metropolitan Region without a Metropolis: the case of Ribeirão Preto and its Structuring Factors. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 25, n.1, p. 374-387, 2025.

DOI 10.5935/cadernospos.v25n1p374-387

Submitted: 2024-10-21

Accepted: -2025-01-29

Abstract

The metropolitan regions institutionalized after the Federal Constitution of 1988 are marked by undeniable differences compared to the metropolitan regions originated from Complementary Law 14 of 1973. Based on this observation, this paper seeks to understand some particularities of this new metropolitan framework in light of the



study of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto (RMRP), in the State of São Paulo. From the theoretical framework of metropolization, the objective of the article is to identify the state and private agents and understand which elements structure the RMRP. In this sense, it is argued that the Metropolitan Region of Ribeirão Preto has its territorial development ordered by environmental resources, transport flows, and radial polycentric interaction. Unlike the pioneering metropolitan regions created between 1973 and 1974, the RMRP does not have an industrial metropolis as the basis of its formation, and the function previously performed by this core is replaced by multiple functions of different scales and more related to territorial restructurings derived from regional urbanization.

Keywords: Metropolitan Region, Ribeirão Preto, Guarani Aquifer, Transport, Policentricity.

Resumo

As regiões metropolitanas institucionalizadas após a Constituição Federal de 1988 são marcadas por inegáveis diferenças em relação às regiões metropolitanas originadas da Lei Complementar 14 de 1973. Partindo dessa constatação, o presente artigo busca compreender algumas particularidades desse novo quadro metropolitano à luz do estudo da Região Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), no Estado de São Paulo. A partir do marco teórico da metropolização, o objetivo do artigo é identificar os agentes estatais e privados e compreender quais elementos estruturam a RMRP. Nesse sentido, defende-se o argumento de que a Região Metropolitana de Ribeirão Preto tem seu desenvolvimento territorial ordenado pelos recursos ambientais, pelos fluxos de transportes e pela interação policêntrica radial. Distintamente das regiões metropolitanas pioneiras criadas entre 1973 e 1974, a RMRP não possui uma metrópole industrial como base de sua formação e a função antes desempenhada por esse núcleo é substituída por múltiplas funções de diferentes escalas e mais relacionadas às reestruturações territoriais derivadas de uma urbanização de âmbito regional.

Palavras-chave: Região Metropolitana; Ribeirão Preto; Aquífero Guarani; Transporte; Policêntrico.

Resumen

Las regiones metropolitanas institucionalizadas después de la Constitución Federal de 1988 están marcadas por innegables diferencias en relación con las regiones metropolitanas originadas por la Ley Complementaria 14 de 1973. Partiendo de esta constatación, el presente artículo busca comprender algunas particularidades de este nuevo cuadro metropolitano a la luz del estudio de la Región Metropolitana de Ribeirão Preto (RMRP), en el Estado de São Paulo. A partir del marco teórico de la metropolización, el objetivo del artículo es identificar los agentes estatales y privados y comprender qué elementos estructuran la RMRP. En este sentido, se defiende el argumento de que la Región Metropolitana de Ribeirão Preto tiene su desarrollo territorial ordenado por los recursos ambientales, los flujos de transporte y la interacción policéntrica radial. A diferencia de las regiones metropolitanas pioneras creadas entre 1973 y 1974, la



RMRP no posee una metrópoli industrial como base de su formación y la función antes desempeñada por este núcleo es sustituida por múltiples funciones de diferentes escalas y más relacionadas con las reestructuraciones territoriales derivadas de una urbanización de ámbito regional.

Palavras-chave: Região Metropolitana, Ribeirão Preto, Aquífero Guarani, Transporte, Policêntrico

INTRODUCTION

The Metropolitan Region of Ribeirão Preto (RMRP) is the first metropolitan region in the state of São Paulo created outside the Macrometropolitan Paulista area (metropolitan regions of São Paulo, Campinas, Vale do Paraíba and North Coast, Sorocaba, Baixada Santista, Piracicaba, and Jundiaí, as well as the Bragantina Microregion). The RMRP has significant relations with the states of Minas Gerais, Goiás, and Mato Grosso do Sul, mainly due to its intermediate geographic location between these states, the capital of São Paulo, and the port of Santos, as well as the economic activities related to agribusiness. It was institutionalized on July 6, 2016, by State Complementary Law No. 1,290 (São Paulo, 2016), formed by 34 municipalities grouped into four sub-regions. Its headquarters is Ribeirão Preto-SP, which, according to IBGE data (2008; 2018), is classified as a regional capital A and is therefore not considered a metropolis.

Despite this assertion, it is important to clarify that the IBGE criterion was adopted because the proliferation of definitions of metropolitan regions by the states and the absence of precise concepts by the Metropolis Statute prevent a standardized definition for the country. And although the idea of a metropolis is closely linked to the urban phenomenon and the urbanization process with very particular and historically recognized characteristics, it is the extent of its radius of influence, its role in the urban network and the system of cities, as well as how it organizes a region, that give it recognition and distinction from other cities. In this sense, the definition is not only appropriate to understand the classification comparatively in the national framework but also important to exemplify how – institutionally – metropolitan regions without metropolises have become common.

This characteristic is not unique and highlights a contemporary movement related to the determinations of the 1988 Federal Constitution, Article 25, § 3º (Brazil, 1988), in which states have the responsibility and autonomy to create metropolitan regions, urban agglomerations, and microregions. Since then, in approximately 20 years (between 1988 and 2019), the country has gone from nine metropolitan regions (Belém, Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, and Porto Alegre) to 82 regional organizations (metropolitan regions or similar entities, such as urban agglomerations and integrated development regions), according to IBGE (2019).



The nine metropolitan regions were created according to criteria defined by studies by EPEA (Office of Applied Economic Research) and IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics) since 1967, based on the regionalization of the country by homogeneous regions and polarized spaces, the latter under the influence of regional metropolises, important centers with a high degree of urbanization and concentration of industrial activities, but also services. With the state-level definition of metropolitan regions, the country began to have metropolitan regions without a common set of criteria. To illustrate this condition, according to the National Forum of Metropolitan Entities (FNEM, 2022), it can be identified that the state of Santa Catarina is entirely divided into metropolitan regions (11 in total), the state of Paraíba has the highest number of metropolitan regions among all Brazilian states (12 in total), and in the state of Rondônia, the Metropolitan Region of Porto Velho consists of only two municipalities (Porto Velho and Candeias do Jamari).

This contrast has been widely investigated by government bodies (such as the Institute of Applied Economic Research – IPEA, IBGE) and academic and research entities (such as the Observatory of Metropolises, among other consolidated and emerging groups). It requires a more precise understanding of the elements that have structured these regions, justifying their metropolitan definition. From this central issue, the article seeks to understand which public and private agents collaborate for the institution of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto and which elements structure its socioeconomic dynamics.

The problematization is done based on the conceptual framework of metropolization and methodologically, the analyses involve theoretical understanding from empirical field observations and research on plans (municipal master plans, integrated urban development plans, land use and occupation) and laws (urban and environmental). The methodological issue is completed by adopting the regional planning theories, which enables the investigation of economic, social, and environmental movements from the integrated, territorial perspective of public and private investments resulting in transport infrastructure, institutional organizations, and the expansion of the real estate market for housing and industrial activity.

PROBLEMATIZING BRAZILIAN METROPOLIZATION AFTER THE 1988 FEDERAL CONSTITUTION

The definition of the first metropolitan regions in the 1970s had, among other motivations related to the existing authoritarianism, the purpose of prioritizing areas for public investments in logistics and social and urban infrastructure. This establishment was more linked to political decisions than to processes of metropolitan territorial planning (Blanco Júnior, 2021). From the 1988 Federal Constitution onwards, the criteria were altered by, among other factors, the enhancement of the municipality as a federative entity. Municipal prominence resulted in an approach that often neglected metropolitan issues, such as the



recognition of socio-territorial problems and the development and implementation of instruments and public management at the metropolitan scale (Rossbach et al., 2018).

The Metropolis Statute, Federal Law 13.089 (Brazil, 2015) established a framework for planning and inter-federative governance at the metropolitan level. However, it is difficult to advance the debate on metropolitan territorial planning that does not merely aggregate municipal Master Plans but focuses on the governance of this planning (Rossbach et al., 2018). According to Ribeiro, Azevedo, and Rodrigues (2024), metropolises represent important assets for a national development project that transcends the structurally concentrative pattern prevailing since the 1970s. However, they also present liabilities, revealing a dynamic of weakening social cohesion in these territories, with significant social impacts on a national scale. The challenge faced is twofold: on the one hand, establishing metropolitan governance; and on the other, implementing urban reform policies that address the trends of social disintegration present.

To this end, it is important to locate the new metropolitan regions in the metropolization process. Moura (2008) defines metropolization as a complex phenomenon that transcends the mere clustering of cities and involves a series of social, economic, and spatial dynamics, including the interconnection of different urban and rural areas, forming urban-regional arrangements that demonstrate a new spatial configuration characterized by multiscalarity, where different levels of urban organization interact.

Metropolization can also be understood from the environmental perspective, its growing capitalization by rural areas, and the diversification of activities carried out in them, along with the advancement of communication, information, and transportation technologies. In other words, the discussion about the urbanization of the countryside requires deepening, considering the characteristics of the metropolization process associated with capital reproduction and the expansion of labor (Ferreira, Ruas, Mattos, 2014).

Lencioni (2006) defines metropolization as a continuous process of spatial transformation strongly linked to three interdependent movements: the globalization of the economy, productive restructuring, and territorial reorganization. This phenomenon is characterized by a spatial organization based on the current logic of capitalist accumulation, manifested by the intensification of flows of people, goods, and capital. Moreover, it is associated with the growth of service activities, the demand for immaterial labor, the concentration of management activities, and the increasing use of information and communication technologies.

Culturally, metropolization involves a profound alteration of the mercantile logic, with broad implications for all spheres of life and various types of spaces. The urban cultural values and habits, typical of large metropolises, begin to spread beyond their physical limits, inaugurating a new cycle of urbanization that Lencioni



(2017) identifies as a higher stage, incorporating and transforming the traditional characteristics of the urbanization process.

There is a tendency to concentrate wealth in the most important cities, expanding their territorial extent and integrating spaces that were previously discontinuous and heterogeneous, including rural, natural, and leisure areas. This process also fosters the development of multiple centralities and requires the improvement of the circulation of people and goods, as well as the immaterial flows of communication and information, thus promoting the interconnectivity of places. It is highlighted that metropolization leads to the homogenization of metropolitan habits and values, regardless of location, reflecting the cultural hegemony of metropolises on a global scale (Lencioni, 2020).

In this context, Klink (2024) points out that it is necessary to work on the idea of belonging that necessarily involves the issue of representation, so that the theoretical framework does not get lost in inactivity and, more than that, contains guidelines that, in practice, will contribute to addressing metropolitan challenges.

METROPOLITAN REGION OF RIBEIRÃO PRETO AND ITS AGENTS: STATE INSTITUTIONALIZATION AND THE SOCIOECONOMIC DYNAMICS OF AGRIBUSINESS

The institutionalization of the RMRP has origins dating back to 1995 (Miranda, 2022), through seven supplementary bills proposing the creation of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto: Complementary Bill 59/1995 (Leo Oliveira); Complementary Bill 17/2003 (Adilson Barroso, PTB); Complementary Bill 23/2007 (Darcy Vera, DEM); Complementary Bill 16/2012 (Pedro Bigardi and Leci Brandão, PCdoB); Complementary Bill 16/2014 (Rafael Silva, PDT); Complementary Bill 65/2015 (Rafael Silva, PDT); and Complementary Bill 16/2016 (Governor Geraldo Alckmin, PSDB), which officially institutionalized the metropolitan region. Gradually, over about two decades, the recognition of a socioeconomic dynamic and territorial role by the prominent geographical position for the state of São Paulo was consolidated.

This definition was recognized and justified, among other reasons, by the importance of the main trunk line of Ferrobán that connects Brasília to the port of Santos, passing by Dr. Leite Lopes State Airport, located in Ribeirão Preto-SP. Since 1999, the municipality has housed an Inland Customs Station, a dry port for handling and storing goods and cargo, in addition to being a region that stands out for the presence of an urbanized rural dynamism. Besides the agro-industrial activity, especially the production of sugarcane for ethanol since the 1970s, it has been shaped by a system of cities led by Ribeirão Preto-SP, which, according to EMPLASA (2011, p. 88), still includes the municipalities of Sertãozinho, Serrana, Dumont, Cravinhos, Barrinha, Pradópolis, and Jardinópolis.



According to FIPE data (2021), the agricultural production of the region is dominated by the cultivation of sugarcane, responsible for 72% of the agricultural production value and 83% of the harvested area in 2020. The refined sugar from the region's mills accounts for 62% of the RMRP's export agenda. Among permanent crops, coffee cultivation stands out, the second crop in production value in the region in 2020, representing less than 3% of the harvested area.

According to Elias (2008), the Ribeirão Preto region was one of the first to be widely exposed to the production and globalized exchanges of agricultural activities. Beginning in the mid-20th century, this stage of economic development assimilated techno-scientific transformations and, with the new forms of material and non-material production appropriated by them, underwent successive modernizations. In this context, the author refers to this production as one of the Agribusiness Productive Regions (RPA), since agro-industrial networks associate all activities inherent to agribusiness, whether agriculture itself, or activities that precede and succeed this production and are fundamental to it (agricultural research, production of agricultural inputs, machinery development, industrialization, trade and distribution, financial services, technology, and innovation). They also include industrial transformation activities, whose raw material comes from agricultural activities by distributing ready-to-eat foods, among others. In the same way, they evidence a production/storage/distribution network, articulating all stages of the production process, in its different geographical scales and urban dimensions, as a restructuring of space by globalized agribusiness.

In this process, the concentration of a substantial part of the industrial park of the RMRP in the municipality of Sertãozinho stands out. The relative weight of the RMRP headquarters municipality is particularly highlighted in the services sector, accounting for more than 77% of the value generated in this municipality and for 62% of the value generated by the services sector in the RMRP. The municipalities of Ribeirão Preto and Sertãozinho together hold 36.77% of the total industrial jobs, influencing land use in these municipalities. However, the production chain is distributed across other municipalities, driven by the demand for goods, services, and local research and technology production by the Sugarcane Phytosanitary Engineering Research Center (CPE) at Unesp Jaboticabal.

It is also worth highlighting the case of smaller municipalities such as Pradópolis and Luís Antônio with less dynamic economies, but that have sugar mills, or even the case of Nuporanga, with the JBS-Seara industrial complex, where a single company is responsible for most of the municipality's labor demand and production. In these cases, the financial situation of the municipality is closely linked to the production and investment decisions of the company (FIPE, 2022). In this sense, the development of agribusiness and industry results in changes, such as the conversion of rural areas into urban areas, the expansion of agricultural activities at the expense of natural areas, and the concentration of land ownership by large producers or companies/industries.



STRUCTURING TERRITORIAL ELEMENTS: ENVIRONMENT, TRANSPORTATION, AND POLICENTRALITY

Given the reality of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto and observing its land use and occupation process, it is possible to affirm that there are three territorial elements structuring its development and organization: the Guarani Aquifer System; the regional technical transport network composed of highways, railways, and airport; and a polycentric core, formed by three radial axes to the headquarters municipality, which gathers in a fragmented and dispersed – yet articulated – manner the main economic and symbolic activities of the new metropolitan lifestyle.

Guarani Aquifer System (SAG)

The Guarani Aquifer is a large underground water reserve that covers the RMRP territory and ensures, for example, the headquarters municipality's autonomy for potable water consumption. It is composed of the Botucatu and Pirambóia formations, situated in the central-eastern region of South America, covering a total area of 1.2 million km² distributed among the territories of Brazil (840,000 km²), Paraguay (58,500 km²), Uruguay (58,500 km²), and Argentina (255,000 km²).

The creation of a protection area, named the Guarani Aquifer System Protection Macrozone (MPSAG, 2021), was a strategy to manage water resources properly and prevent negative impacts such as contamination and excessive depletion in the Metropolitan Region of Ribeirão Preto area. The MPSAG (2021) is part of the territorial and environmental planning of the RMRP and establishes guidelines for land use and occupation to protect the aquifer against contamination and ensure its natural recharge.

The presence of the MPSAG in almost the entire eastern area of the RMRP implies restrictions on land use due to the SAG outcrops, a factor that determines less dense occupation in this zone, contributing to more intense concentration in the western area, especially for activities related to agribusiness and the sugar-alcohol industry, as shown in Figure 1. It is noteworthy, therefore, that in the eastern area of the RMRP, there are limitations on urban density (both constructive and demographic). The Development and Environmental Protection Plan for the Guarani Aquifer System (PDPA-SAG) of the State of São Paulo also collaborates in preserving the Guarani Aquifer System (SAG).



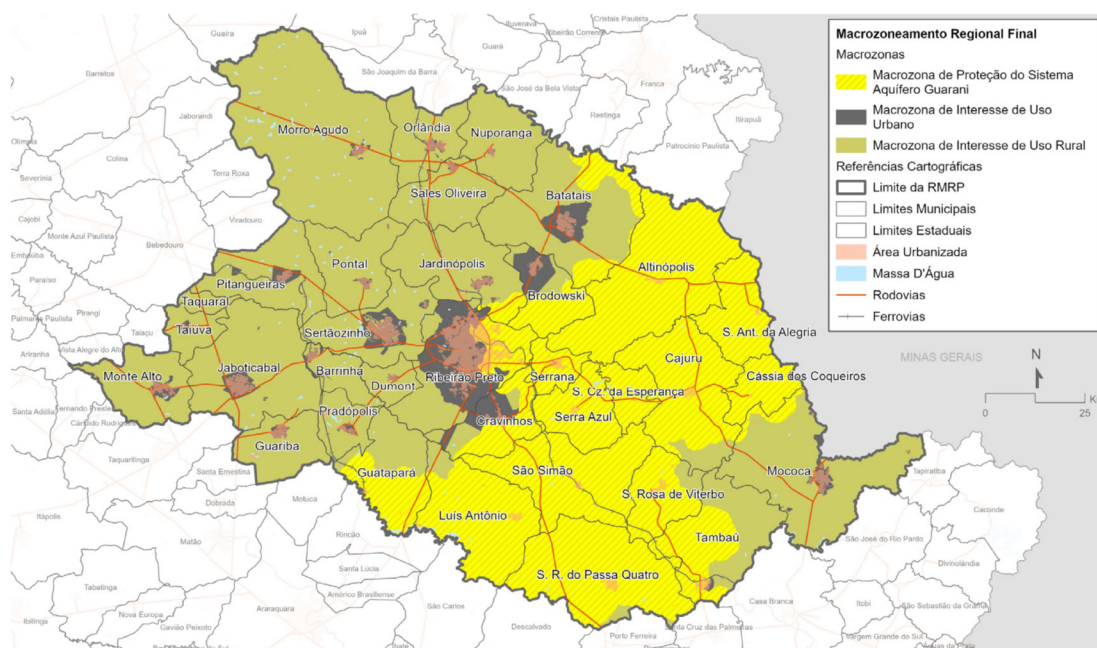


Figure 1: Final Map of the Macrozonation of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto, considering the Guarani Aquifer System Protection Macrozone. Source: FIPE (2022).

In this context, environmental zoning plays a regulatory function by identifying and classifying areas of higher contamination risk, establishing restrictions on land use and occupation to mitigate possible environmental impacts. This zoning is essential to promote a balance between economic development and environmental preservation, especially in areas with greater vulnerability, such as intensive agricultural and urban regions, where the pressure on water resource use is more pronounced, as is the reality of the RMRP. Territorial-wise, the SAG and its regulation system structure a significant part of the occupation by regulation, limiting the concentrations of agro-industrial networks.

Rail, Road, and Air Transport

The transportation structure plays an essential role in the territorial configuration of the RMRP, particularly concerning land use in urban-regional growth areas, albeit in different proportions and distinct natural/environmental realities. The most critical components include the railway system (Centro-Atlântica Railway-VLI Logística, Paulista Railway-Rumo Logística, and four currently deactivated sections); the tolled highways (dual carriageways, single carriageways, and toll plazas); and the airport facilities (Jaboticabal, Monte Alto, Mococa, Batatais, and primarily Ribeirão Preto). This technical transport network is linked to logistic centers and the pipeline network (oil and ethanol pipelines).

In the railway sector, the Paulista Railway located in the western area connects the municipalities of Pontal, Barrinha, and Pradópolis, essential for the flow of agribusiness products, particularly from the sugar-alcohol industry. The Centro-Atlântica Railway,

extending on the North-South axis, also contributes to the transport of agribusiness goods, linking the state of São Paulo to Minas Gerais. However, the region faces challenges with four deactivated railway sections that impair the infrastructure's functionality, particularly in the eastern area, where railway coverage is limited, except for the partial operation of the Centro-Atlântica Railway in the southeast.

Concerning highways, there is also greater traffic capacity in the western area of the RMRP, mainly due to attracting more intense land use by low-income residential condominiums and industries. Conversely, the eastern area relies mainly on secondary and tertiary roads. The ring road around the headquarters municipality of Ribeirão Preto has consolidated new forms of urban dispersion by providing fronts for the expansion of land subdivision by gated communities and the establishment of three shopping centers, predominantly in the southern sector of the headquarters municipality.

The presence of Dr. Leite Lopes State Airport has been a significant attraction for agribusiness fairs. The network of aeroclubs or aerodromes in the surrounding cities creates opportunities and attractions for large investors. The oil and ethanol pipelines (underground) that follow the North-South axis represent strategic infrastructure for the transport of fuels and derivatives, integrating the region with productive and consumer hubs. Figure 2 illustrates the transport system and the structure of centralities in the following section.

Polycentric Core

The functional centrality of the headquarters municipality stems from a strong interdependence with three radial axes that consolidate other centralities related to it. Thus, it is possible to affirm that the land use and the functions performed by the headquarters municipality have deep connections with three vectors of urban-regional growth that extend towards Jardinópolis (north vector); Cravinhos (south vector); and Sertãozinho, Barrinha, and Jaboticabal (west vector). In this sense, it is essential to highlight the systemic correlation between the SAG, whose regulation restricts the intensification of agro-industrial productive activities in the eastern strip (either towards Serrana or Brodowski-Batatais) and the importance of the transportation networks, especially the highway axis that connects Ribeirão Preto to Cravinhos (Anhanguera Highway, SP-330), which, in recent decades, has contributed to an intense process of urban dispersion

The north vector includes new subdivisions (2010-2020) along the route between the headquarters municipality and Jardinópolis. Notably installed along the transportation system, specifically the Anhanguera Highway and Dr. Arthur Costacurta Highway. The south vector is also characterized by the profusion of land subdivisions between the 2010s and 2020s, but strongly linked to the southern zone of Ribeirão Preto, where the highest concentration of high-income residents in the municipality is located. The west vector signals an intense linear



regional urbanization from the headquarters municipality towards Jaboticabal, conditioned by the transportation system, marked by industrial plants and activities related to agribusiness. In common, all have intense and diverse real estate relationships that characterize each portion of the metropolitan region, with particular emphasis on the differentiation concerning the subdivisions of the headquarters municipality (Scussel, 2023).

This system of cities articulated by differentiated land uses composes a polycentric core of complementary activities. Radiating from the headquarters municipality, these axes form a fragmented, non-conurbated structure with varying landscapes (urbanized or natural) that, when articulated, demonstrate a new physiognomy of the metropolitan region. Together, they impact the territorial organization of expansion and dispersion areas that contribute to metropolitan structuring.

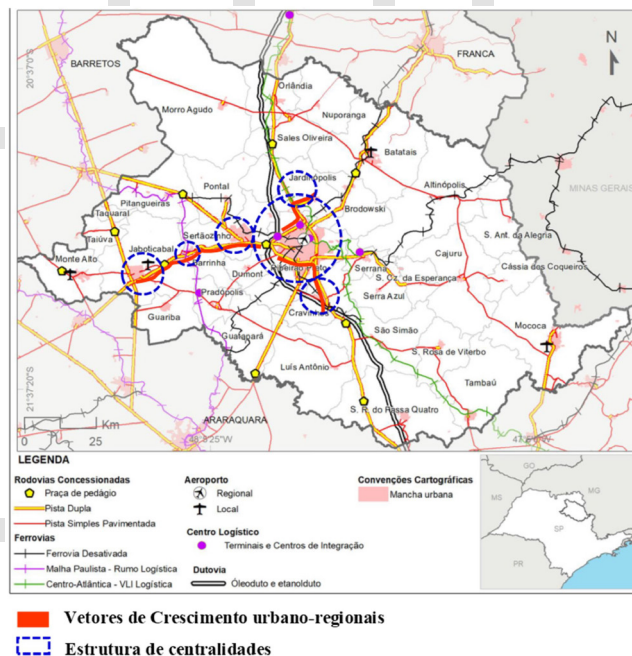


Figure 2: Map of centralities structure and transport infrastructure: Railways, Highways, Airport Facilities, with authorial graphic interventions. Source: Adapted from FIPE (2022).

FINAL CONSIDERATIONS

Based on the analysis of the Metropolitan Region of Ribeirão Preto, it is possible to affirm how the processes of creating metropolitan regions after the 1988 Federal Constitution recognize new and multiple characteristics of their configurations. From what has been analyzed, it is possible to highlight the importance of urban centers (in various forms); circulation axes (in their diverse functionalities); and sub-regional arrangements formed by the regulations of natural reserves, which

surpass the idea of metropolitan regions solely as subsidiaries of the influence radius of a regional metropolis.

Morphologically, they are characterized by the regional dimension of urban relations (economic, social, etc.). Evidently, there is a concentration of people and capital in its headquarters municipality, which also holds cultural and symbolic importance, but this concentration relies on a functional redistribution in other municipalities, challenging the traditional idea of a metropolis.

Strictly speaking, this new pattern accentuates some segregations, such as the concentration of high-income class in the southern zone of Ribeirão Preto, low-income class in the northern zone of Ribeirão Preto and in the municipalities of Jardinópolis and Cravinhos (towards the headquarters municipality), and industrial activities in the municipality of Sertãozinho, with urban dispersion influencing the municipalities from Barrinha to Jaboticabal along the same highway axis. The functional division, therefore, seems to accentuate regionally what was observed locally, demonstrating a more intense urban-regional articulation through land use. This characteristic emphasizes the fragmentation of the metropolitan fabric and its reorganization in a polycentric radial manner because, being of regional dimensions, it implies a territorial articulation of urbanization fragments related to the movement of capital, labor, natural resources, and opportunities.

The territorial domains structuring the RMRP confirm this process by concentrating investments in the new centralities as agribusiness capital nodes, in regionalized arrangements of environmental regulations, and in transport axes for people and products. Thus, these structural elements of the RMRP serve the function of connection, integration, and flow of a network that assumes a more fragmented and articulated topology, diverse in landscape and predominant activities and functions. However, they are closely linked to national and global movements derived from agribusiness, based on the real estate market and the very exploitation of natural resources.

ACKNOWLEDGEMENTS

This study was financed, in part, by the São Paulo Research Foundation (FAPESP), Brasil. Process Number #2022/01583-9. It was also supported by the National Council for Scientific and Technological Development (CNPq). Process Number #307498/2023-9.

REFERENCES

- BLANCO JÚNIOR, C. Regiões Metropolitanas no Brasil: Avanços e Desafios no Planejamento e na Governança de um Território de Desigualdades Pós-Estatuto da Metrópole. *In*: COSTA, M. A.; LUI, L.; REBELLO, S. T. (org.). *Governança Metropolitana na América Latina: um panorama das experiências contemporâneas sob uma mirada comparativo*. Rio de Janeiro: Instituto de



- Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2021. 4 v. cap. 2. Available at: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10755?mode=full> Access on: 07 set. 2024.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Available at: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Access on: 10 dez. 2023.
- BRASIL. *Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015*. Institui o Estatuto da Metrôpole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília/DF: DOU, 2015. Available at: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm. Access on: 17 ago. 2024.
- ELIAS, D. Redes agroindustriais e urbanização dispersa no Brasil. *Scripta Nova*, v. 12, n. 270, ago. 2008. Available at: <https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-74.htm> Access on: 15 ago. 2024.
- EMPLASA. *Rede Urbana e Regionalização do Estado de São Paulo*. São Paulo: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano, 2011.
- FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C. Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais: algumas interações possíveis. *Geo UERJ*, [S. l.], v. 2, n. 25, p. 477-504, 2014.
- FIPE. *Caderno Final de Propostas da RMRP*. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2022.
- FIPE. Secretaria de Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo. *Panorama regional; Região Metropolitana de Ribeirão Preto (P5, P7, P10, P14, P15)*. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2021.
- FNEM. Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas. 2022. Available at: <https://fnembrasil.org/>. Access on: 30 jul. 2024.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Brasil em Síntese*. Municípios. 2018. Available at: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Access on: 10 abr. 2024.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Recortes Metropolitanos e Aglomerações Urbanas*. 2019. Available at: ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/Composicao_RMs_RIDEs_AglomUrbanas_2019_12_31.xls. Access on: 5 set. 2024.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). *Regiões de influência das cidades (REGIC 2007)*. Brasília: IBGE, 2008.
- KLINK, J. J. Metrôpoles e governança metropolitana [...]. [Entrevista cedida a] Gerardo Silva; Marco Aurélio Costa; Carlos Henrique Carvalho Ferreira



- Junior. In: COSTA, M. A. (Org.). *50 Anos de regiões metropolitanas no Brasil e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano*: no cenário de adaptação das cidades às mudanças climáticas à transição digital. Brasília, DF: Ipea, 2024. p. 129-138. DOI: 10.38116/978-65-5635-068-4/capitulo6
- LENCIONI, S. Conceitos fundamentais da Geografia: metropolização. *GEOgraphia*, Niterói, v. 22, n. 48, 2020. Available at: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/43103>. Access on: 24 fev. 2024.
- LENCIONI, S. *Metrópole, metropolização e regionalização*. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.
- LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A. da; GUICHARD, D. F.; OLIVEIRA, F. J. G. de (org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. p. 41-58.
- MIRANDA, A. L. Urbanização e Metropolização na Região de Ribeirão Preto. In: FARIA, Rodrigo; MIRANDA, A. L.; RIZZATI, H. (org.). *Urbanismo e urbanização em Ribeirão Preto: história e desenvolvimento*. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2022. p. 304-328.
- MOURA, R. Arranjos urbano-regionais: uma categoria complexa na metropolização brasileira. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, [S. l.], v. 10, n. 2, p. 29, 2008. DOI: 10.22296/2317-1529.2008v10n2p29
- ROSSBACH, A. M. C. *et al.* O desafio do planejamento metropolitano no pacto federativo brasileiro. In: CARNEIRO, J. M. B.; FREY, K. (org.). *Governança Multinível e Desenvolvimento Regional Sustentável: experiências do Brasil e da Alemanha*. Brasília: GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH, 2018. cap. 5. Available at: https://oficinamunicipal.org.br/wp-content/uploads/2023/08/Governanca_Multinivel_-_Miolo.pdf. Access on: 17 set. 2024.
- SÃO PAULO (Estado). *Lei Complementar nº 1.290, de 6 de julho de 2016*. Cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. São Paulo: Assessoria Técnica da Casa Civil, 2016. Available at: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2016/lei.complementar-1290-06.07.2016.html>. Access on: 20 abr. 2024.
- SCUSSEL, V. N. *Superprodução imobiliária expandindo cidades: a provisão de lotes urbanizados em São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e Piracicaba*. 2023. Dissertação (Mestrado em Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo) - Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2023. DOI: 10.11606/D.102.2023.tde-03012024-123825.



