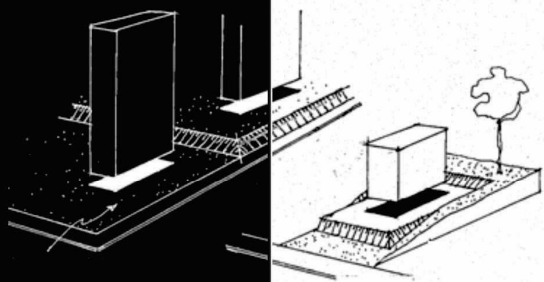
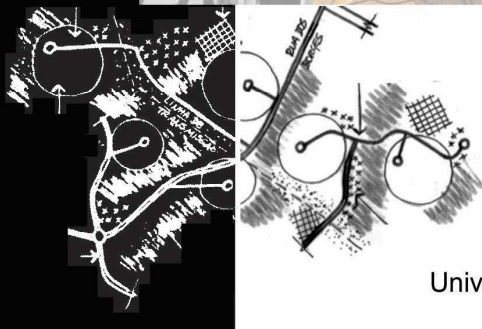


REGINALDO MAGALHÃES DE ALMEIDA



## PELO ESPAÇO CONCEBIDO

As repercussões dos modelos do urbanismo moderno na (re)produção do espaço urbano de Belo Horizonte



Belo Horizonte  
Escola de Arquitetura  
Universidade Federal de Minas Gerais  
2014

REGINALDO MAGALHÃES DE ALMEIDA

**PELO ESPAÇO CONCEBIDO**

**As repercussões dos modelos do urbanismo moderno na  
(re)produção do espaço urbano de Belo Horizonte**

Belo Horizonte  
Escola de Arquitetura  
Universidade Federal de Minas Gerais  
2014

REGINALDO MAGALHÃES DE ALMEIDA

**PELO ESPAÇO CONCEBIDO**

**As repercussões dos modelos do urbanismo moderno na  
(re)produção do espaço urbano de Belo Horizonte**

Tese apresentada ao Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito para à obtenção do título de Doutor.

Orientadora: Profa. Dra. Celina Borges Lemos

Belo Horizonte  
Escola de Arquitetura da UFMG  
2014

## FICHA CATALOGRÁFICA

|       |   |
|-------|---|
| A447p | <p>Almeida, Reginaldo Magalhães de.<br/>Pelo espaço concebido [manuscrito] : as repercussões dos modelos do urbanismo moderno na (re)produção do espaço urbano de Belo Horizonte / Reginaldo Magalhães de Almeida. - 2014.<br/>396f. : il.</p> <p>Orientadora: Celina Borges Lemos.</p> <p>Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.</p> <p>1. Planejamento urbano – Belo Horizonte (MG) - Teses. 2. Urbanização – Belo Horizonte (MG) - Teses. 3. Política urbana. I. Lemos, Celina Borges. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.</p> <p>CDD 711.5</p> |
|-------|---|



Tese defendida junto ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo/ NPGAU da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, e aprovada em 17 de outubro de 2014 pela Comissão Examinadora:

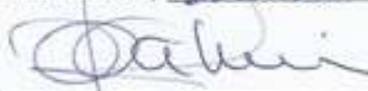
Prof. Dra. Celina Borges Lemos (Orientadora - EA-UFMG)



Prof. Dr. Roberto Luis de Melo Monte-Mór (CEDEPLAR-UFMG)



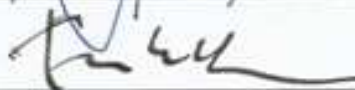
Prof. Dr. Cláudio Lister Bahia (PUC-MG)



Prof. Dr. Heitor Frúgoli Júnior (USP)



Prof. Dr. Fábio José Martins de Lima (UFJF)



Prof. Dr. Klaus Chaves Alberto (UFJF)



## AGRADECIMENTOS

A vida é cheia de mistérios. Confesso que fazer o doutorado não estava em meus planos, entretanto, depois de muito caminhar, sou grato as oportunidades que surgiram misteriosamente e possibilitaram que esta tese tornasse realidade. As oportunidades fazem parte da vida, ocorrem para todos, se não as aproveitamos, elas se vão. Os que me conhecem e acompanharam a realização deste trabalho sabem que não foi fácil concretizá-lo, porém eu não tenho o que reclamar. Realizá-lo foi muito estimulante, pois me proporcionou grandes descobertas e transformações, como aluno, pesquisador e professor e, por isso, sou grato a essa oportunidade e a todos que contribuíram para que se tornasse realidade, em especial:

Ao amigo e saudoso professor Joany Machado, responsável pelos conselhos sobre a necessidade de fazer um doutorado; do convite para fazer parte da FUMEC; por despertar o meu interesse pelo projeto urbanístico e pelas ideias expostas nesta tese, as quais surgiram na sala de aula e nas longas conversas no telefone;

À grande orientadora, professora e amiga Celina, por sua dedicação, correções precisas, justas e adequadas, pelas palavras de incentivo, afinidade de ideias e principalmente por sua maneira peculiar e inata de ensinar com gosto e afeto – nosso encontro foi um mistério que se tornou uma grande oportunidade;

Ao Prof. Roberto Luís de Melo Monte-Mór, que me revelou os mistérios da obra de Lefévre, proporcionando-me uma nova visão do planejamento urbano;

Aos meus queridos alunos do curso de Arquitetura da FUMEC, suas perguntas instigaram-me a desenvolver o tema desta tese;

Aos meus pais; Aos meus filhos, Julia e Felipe. E finalmente, à minha querida esposa – pela compreensão, amor e amizade - não sei como você me suportou todo esse tempo – esse é outro mistério.

Mudar a vida, “mudar a sociedade”, isso não quer dizer nada se não há **produção de um espaço** apropriado. [...]. A injunção mudar a vida vinda dos poetas e filósofos, formulada como utopia negativa, essa ideia logo cai no domínio público, ou seja, político. Ela se difunde degradando-se em palavras de ordem políticas: “viver melhor, viver de outro modo, qualidade de vida” [...]. O projeto de “mudar a vida” permanecerá um slogan político, ora abandonado, ora retomado, enquanto persistir a **cotidianidade** no **espaço abstrato** com seus constrangimentos muito concretos, enquanto houver tão somente melhorias técnicas de varejo (horários dos transportes, rapidez, conforto relativo), enquanto os espaços (de trabalho, de lazer, de habitação) permanecerem separados e reunidos apenas pela instância política e para seu controle. (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p.59 - grifos e tradução do autor <sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> *'Change life!' 'Change society!' These precepts mean nothing without the production of an appropriate space. [...]. The injunction to change life originated with the poets and philosophers, in the context of a negative utopianism, but it has recently fallen into the public (i.e. the political) domain. In the process it has degenerated into political slogans — 'Live better!', 'Live differently!', 'the quality of life', 'lifestyle' [...]. So long as everyday life remains in thrall to abstract space, with its very concrete constraints; so long as the only improvements to occur are technical improvements of detail (for example, the frequency and speed of transportation, or relatively better amenities); so long, in short, as the only connection between work spaces, leisure spaces and living spaces is supplied by the agencies of political power and by their mechanisms of control.*

## RESUMO

Os conhecimentos da Ciência do Urbanismo, denominados como “os modelos do urbanismo moderno”, foram disseminados no Brasil, no século XX, e tiveram expressiva influência na produção do espaço das cidades brasileiras. A principal questão desta tese é a reflexão sobre a influência dos modelos do urbanismo moderno, em determinadas concepções de expansões urbanas na modalidade de parcelamento vinculado, que contribuem para a (re)produção do espaço abstrato belo-horizontino. Espaço este construído de acordo com a lógica capitalista. Desse modo, desenvolve-se uma análise crítica sobre a (re)produção capitalista do espaço urbano, baseada em Henri Lefébvre, e as categorias teóricas dos modelos do urbanismo moderno, reveladas por Françoise Choay. Posteriormente, realiza-se um estudo crítico sobre as expansões urbanas de Belo Horizonte, desde a gênese da cidade até a primeira década do século XXI, de forma a estabelecer um diálogo entre as vertentes do urbanismo moderno e as premissas lefebvrianas sobre a (re)produção do espaço urbano. Utilizaram-se para a análise, dentre outros, as Plantas Cadastrais e os Processos Administrativos constantes na Prefeitura de Belo Horizonte. O estudo converge para três modalidades recentes de parcelamento do solo de Belo Horizonte, em processos de implantação: uma científica e econômica, o Parque Tecnológico de Belo Horizonte; outra, essencialmente econômica, a Granja Werneck, e um conjunto habitacional do programa Minha Casa Minha Vida denominado Bairro Vitória II. A análise dessas três expansões contribuiu para averiguar que a Ciência do Urbanismo Moderno, em especial determinadas ideias-chave dos modelos progressista, culturalista e naturalista ainda se fazem presentes, contribuindo para a fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço urbano de Belo Horizonte, cada vez mais raro.

Palavras-chave: Françoise Choay, Henri Lefébvre, (Re)produção do espaço, Urbanismo Moderno.

## ABSTRACT

Knowledge of Urban Science, termed as "models of modern urbanism" were disseminated in Brazil, in the twentieth century, and had a significant influence on the production of space in Brazilian cities. The main issue of this thesis is to reflect on the influence of models of modern urbanism in certain conceptions of urban expansion in the form of linked installment, which contribute to the (re) production of the belo-horizontino abstract space. This space constructed according to capitalist referred to as abstract logic. Thus, develops a critical analysis of the (re) production of capitalist urban space, based on Henri Lefébvre, and the theoretical categories of the models of modern urbanism, revealed by Françoise Choay. Subsequently, there will be a critical study on urban expansions Belo Horizonte, since the genesis of the city until the first decade of the XXI century, in order to establish a dialogue between the strands of modern urbanism and lefebvrianas assumptions about the (re) production of urban space. It was used for the analysis, among others, the Cadastral Plans and Administrative Procedures contained in the Prefecture of Belo Horizonte. The study converges to three recent methods of land division of Belo Horizonte, in the implementation process: a scientific and economic, Parque Tecnológico de Belo Horizonte; other, mainly economic, Granja Werneck, and a housing of the Minha Casa Minha Vida program called Victory II Subdivision. The analysis of these three expansions contributed to ascertain that the science of modern urbanism, especially certain key ideas of the progressives, naturalist and culturalist models are still present, contributing to the fragmentation, homogenization and hierarchy of urban space in Belo Horizonte, increasingly rarer.

Keywords: Françoise Choay, Henri Lefébvre, (Re)production of space, Modern Urbanism.

## RESUMEN

El conocimiento de Urban Science, denominado como "modelos de urbanismo moderno" difundidos en Brasil, en el siglo XX, y tuvo una influencia significativa en la producción del espacio en las ciudades brasileñas. El tema principal de esta tesis es reflexionar sobre la influencia de los modelos de urbanismo moderno en ciertas concepciones de la expansión urbana en forma de plazos vinculada, que contribuyen a la (re) producción del espacio abstracto belo-horizontino. Este espacio construido de acuerdo con la lógica capitalista que se refiere como abstracto. Por lo tanto, se desarrolla un análisis crítico de la (re) producción del espacio urbano capitalista, basado en Henri Lefébvre, y las categorías teóricas de los modelos del urbanismo moderno, reveladas por Françoise Choay. Posteriormente, habrá un estudio crítico sobre las expansiones urbanas Belo Horizonte, desde la génesis de la ciudad hasta la primera década del siglo XXI, con el fin de establecer un diálogo entre las hebras del urbanismo moderno y lefebvrianas suposiciones acerca de la (re) producción del espacio urbano. Se utilizó para el análisis, entre otros, los planes catastrales y procedimientos administrativos incluidos en la Prefectura de Belo Horizonte. El estudio converge a tres métodos recientes de división de la tierra de Belo Horizonte, en el proceso de implementación: una científica y económica, Parque Tecnológico de Belo Horizonte; otro, sobre todo económica, Granja Werneck, y una carcasa del programa Minha Casa Minha Vida llamado Victory II Barrio. El análisis de estas tres expansiones contribuyó a determinar que la ciencia del urbanismo moderno, especialmente ciertas ideas clave de los progresistas, los modelos naturalistas y culturalistas siguen presentes, lo que contribuye a la fragmentación, homogeneización y la jerarquía del espacio urbano en Belo Horizonte, más más raro.

Palabras clave: Françoise Choay, Henri Lefébvre, (re) producción del espacio, Urbanismo Moderno

## LISTAS DE FIGURAS

|   |     |
|---|-----|
| Figura 1 - Entorno da aldeia de Balscott, Inglaterra, no final do século XVIII .....  | 37  |
| Figura 2 – “Planta em grade” de um bairro periférico inglês, no final do século XIX.....  | 38  |
| Figura 3 - Paisagem homogênea de um bairro londrino, gerada pela “planta em grade”<br>.....   | 39  |
| Figura 4 - Pintura do artista oitocentista Gustave Doré (1832-1888).....  | 43  |
| Figura 5 - Vista do ambiente degradado da “Coketown”, Manchester, 1870 .....  | 44  |
| Figura 6 - Rua em bairro pobre de Londres, em 1872 .....  | 50  |
| Figura 7 – Exposição Universal, Londres, 1852.....  | 51  |
| Figura 8 - Bairro inglês construído conforme os regulamentos londrinos de 1875.....   | 54  |
| Figura 9 - Crianças brincando na praça.....   | 61  |
| Figura 10 - Le Corbusier, arquiteto franco-suíço.....   | 62  |
| Figura 11 – Praça Sete, Belo Horizonte .....  | 65  |
| Figura 12 - Tridimensionalidade da tríade.....  | 67  |
| Figura 13 - Classificação das contrapartidas, do século XIX a meados do século XX,<br>segundo a primeira versão de Choay .....                                | 75  |
| Figura 14 – <i>Boulevard Haussmann</i> , em Paris .....   | 77  |
| Figura 15 – Classificação das contrapartidas, do século XIX a meados do século XX,<br>segundo nova versão de Choay .....                                      | 80  |
| Figura 16 - Plano de Cerdá para Barcelona, realizado em 1859 e vista atual da cidade<br>.....   | 80  |
| Figura 17 – Bibliografia de Robert Owen, 1858.....  | 85  |
| Figura 18 - Proposta de Owen para a ocupação do território por meio de<br>paralelogramos .....  | 87  |
| Figura 19 – Visão atual do conjunto arquitetônico de New Lanark, concebido por Owen<br>.....  | 89  |
| Figura 20 - <i>Le Nouveau Monde Industriel et Sociétaire</i> .....  | 90  |
| Figura 21 - Plano do Falanstério apresentado em 1829.....   | 92  |
| Figura 22 – Perspectiva do projeto do Falanstério de Fourier .....  | 92  |
| Figura 23 - Imagem de satélite com vista superior e da fachada do<br>Familiestério de Guise .....   | 94  |
| Figura 24 - Pintura de Oxford, Inglaterra, em 1850 .....  | 99  |
| Figura 25 - Casa onde morou Morris .....  | 100 |
| Figura 26 - Livro “ <i>Une Cité Industrielle, Étude pour La Construccion des Villes</i> ” e planta<br>da cidade industrial elaborada por Garnier em 1917..... | 104 |
| Figura 27 - Desenhos do plano da Cidade Industrial feitos por Tony Garnier.....   | 106 |
| Figura 28 - Projetos de equipamentos de Garnier para a Cidade Industrial.....   | 109 |
| Figura 29 - Vista atual do bairro <i>États-Unis</i> de Tony Garnier, Lyon.....  | 110 |
| Figura 30 - Desenhos de Le Corbusier de 1925 .....  | 116 |
| Figura 31- Esquema de Le Corbusier .....  | 119 |
| Figura 32 - Cidade Radiante.....  | 120 |
| Figura 33 - <i>A Ville Verte</i> (Cidade Verde) .....   | 122 |
| Figura 34 - Desenho das quadras de Lúcio Costa, em Brasília, e vista atual.....   | 123 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 35 – Maquete do <i>Plano Voisin</i> de Paris .....   | 126 |
| Figura 36 - Vista de Ceilândia, cidade satélite de Brasília.....  | 128 |
| Figura 37 – Projeto realizado em 1903 por Camillo Sitte.....  | 135 |
| Figura 38 – Projeto do subúrbio Riverside, Illinois, de 1869.....   | 137 |
| Figura 39 - Diagrama do imã idealizado por Howard .....   | 140 |
| Figura 40 – Diagramas-chave apresentados por Howard para a concepção da Cidade Jardim.....  | 141 |
| Figura 41 - Sistema de aglomerações urbanas idealizado por Howard.....  | 143 |
| Figura 42 - Projetos das cidades-jardins: a primeira, Letchworth e a segunda Welwyn .....   | 145 |
| Figura 43 – Publicação referencial de Raymond Unwin, 1909.....  | 147 |
| Figura 44 – Planta de Hampstead desenvolvida por Unwin e Parker e detalhe básico de uma rua.....  | 149 |
| Figura 45 – Publicação de Wright, <i>The Living City</i> , 1958 .....   | 154 |
| Figura 46 – Maquete, elaborada em 1934, que expressa parte da concepção de <i>Broadacre City</i> .....  | 155 |
| Figura 47 – Foto de topo da maquete de <i>Broadacre City</i> e respectiva planta .....  | 157 |
| Figura 48 – Desenho de <i>Broadacre City</i> desenvolvido pelo próprio Wright .....   | 160 |
| Figura 49 - Vista atual de parte da cidade de Milton Keynes, Inglaterra.....  | 164 |
| Figura 50 - Publicação de Geddes “Cidades em Evolução”, 1915.....   | 167 |
| Figura 51 - Diagrama extraído do livro “Cidades em Evolução” de Patrick Geddes ...  | 169 |
| Figura 52 - Manifestação contra as obras de reabilitação urbana em Nova York, EUA, liderada por Jane Jacobs, na década de 1960.....   | 173 |
| Figura 53 – À esquerda, parte da rua Hudson, no bairro Greenwich Village, onde Jane Jacobs morou, no final da década de 1950. À direita, a mesma rua, em 2010, com sua diversidade preservada ..... | 175 |
| Figura 54 – À esquerda, projeto de Robert Moses para o bairro <i>Greenwich Village</i> , ao fundo, o <i>Arch Through</i> . À direita, o mesmo espaço em 1960.....                                   | 176 |
| Figura 55 – Inauguração da capital de Minas Gerais em 1897 .....  | 186 |
| Figura 56 - Mapa do município de Belo Horizonte, com as divisões administrativas, avenidas e principais bairros .....   | 190 |
| Figura 57 - Vista do Arraial Bello Horizonte, por volta de 1893.....  | 195 |
| Figura 58 - Planta Cadastral do Arraial de Bello Horizonte, elaborada em 1894 .....   | 197 |
| Figura 59 - Planta Geral da Cidade de Minas, organizada pela Comissão Construtora da Nova Capital, sob a direção de Aarão Reis.....   | 200 |
| Figura 60 - Plano da cidade de La Plata, capital da província de Buenos Aires, 1883 .....   | 201 |
| Figura 61 – À esquerda, a cidade de Belo Horizonte em 1900; à direita, a Paris de Haussmann .....   | 206 |
| Figura 62– Vista de Belo Horizonte, em 1910.....  | 212 |
| Figura 63 – Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1922 .....  | 213 |
| Figura 64– Parte de um parcelamento realizado no início da década de 1920 .....   | 214 |
| Figura 65 - Vista do bairro Lagoinha, no início da década de 1920.....  | 215 |
| Figura 66 - Parcelamentos cadastrados pela PBH, entre 1897 e 1922 .....   | 216 |



|  |     |
|--|-----|
| Figura 67– Parte da Planta Cadastral Colônia Agrícola Carlos Prates, do início da década de 1920 .....   | 217 |
| Figura 68 – Parte da planta Cadastral de 1928/1929.....  | 218 |
| Figura 69 – Planta Cadastral de São Paulo, realizada na década de 1920 .....   | 220 |
| Figura 70 - Parte da Planta Cadastral de 1940, com o novo perímetro urbano da cidade (delimitado em vermelho).....                                 | 224 |
| Figura 71 – Planta original da CIJD, desenvolvida no final da década de 1930 e vista em 1970 .....   | 228 |
| Figura 72 - Projeto de Canberra, capital da Austrália, parcialmente construída.....  | 230 |
| Figura 73 – Ocupação no entorno da CIJD, em 1958.....  | 231 |
| Figura 74- Vista do centro de Belo Horizonte, em meados da década de 1940.....   | 232 |
| Figura 75 – Comparação da ocupação na Lagoa da Pampulha, antes e depois da implantação das obras de Niemeyer .....                                 | 237 |
| Figura 76 - Proposta de Unwin para as Cidades .....  | 241 |
| Figura 77 - Propaganda de lançamento do bairro Jardim América.....   | 242 |
| Figura 78 - Planta cadastral do parcelamento do bairro Cidade Jardim, implantado na década de 1940 .....   | 243 |
| Figura 79 - Foto do bairro Popular Mato da Lenha, 1948.....  | 245 |
| Figura 80 – Planta cadastral da expansão do Bairro Popular Mato da Lenha .....   | 246 |
| Figura 81 – Vista do Conjunto IAPI .....   | 247 |
| Figura 82 – As contradições da paisagem de Belo Horizonte .....  | 248 |
| Figura 83 - Ocupações precárias de BH em 1950.....   | 251 |
| Figura 84 - Vista de parte da atual Vila Primeiro de Maio .....  | 252 |
| Figura 85. Parcelamentos cadastrados pela PBH, entre 1922 e 1958.....  | 254 |
| Figura 86 - Proposta da unidade territorial autossuficiente de Wright, delimitada por um sistema de vias arteriais .....                           | 257 |
| Figura 87– Planta Cadastral de parte do bairro Cidade Nova .....   | 259 |
| Figura 88 - Vista do Condomínio Retiro do Chalé .....  | 261 |
| Figura 89 - Pavimento tipo do Conjunto Califórnia .....  | 265 |
| Figura 90 - Foto da maquete do Conjunto Califónia.....   | 266 |
| Figura 91 - Novos parcelamentos, entre 1958 e 1977 .....   | 269 |
| Figura 92 - Desenhos de Le Corbusier, referentes ao uso dos Pilotis .....  | 272 |
| Figura 93 - Bairro Castelo, implantado de acordo com a LPUOS de 1976 .....   | 273 |
| Figura 94 – Bairro Belvedere.....  | 277 |
| Figura 95 – Planta cadastral do parcelamento dos bairros Belvedere II e III.....   | 278 |
| Figura 96 - Verticalização da região pertencente ao município de Nova Lima, lindeira ao bairro Belvedere.....                                      | 279 |
| Figura 97 - Novos parcelamentos, entre 1977 e 1996 .....   | 281 |
| Figura 98 - Mapa da expansão urbana de Belo Horizonte, entre 1996 e 2010. ....   | 289 |
| Figura 99 – Mancha de ocupação da RMBH.....  | 294 |
| Figura 100 - Cidade Administrativa .....   | 297 |
| Figura 101 - Exemplo de um parcelamento aprovado pelo SEDRUR, em 2010.....   | 298 |
| Figura 102 - Vista do processo administrativo do parcelamento do BHTEC.....  | 304 |
| Figura 103 – Em preto, localização das concepções selecionadas para análise crítica e que foram licenciadas na primeira década do século XXI ..... | 307 |

|   |     |
|---|-----|
| Figura 104 - Maquete virtual do BHTEC.....  | 309 |
| Figura 105- Maquete da Cidade Industrial de Garnier .....   | 310 |
| Figura 106 - Localização geral do BHTEC.....  | 312 |
| Figura 107 – Concepção urbanística do BHTEC, com a ideia da setorização.....                                      | 313 |
| Figura 108 – Desenho esquemático de uma das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno .....                   | 314 |
| Figura 109 – Croqui temático .....  | 316 |
| Figura 110 – Planta da Cidade Verde.....  | 318 |
| Figura 111 - Desenho esquemático de uma ideia-chave do modelo progressista .....                                  | 320 |
| Figura 112 - Prédio em construção em 2010, denominado Centro Administrativo .....                                 | 321 |
| Figura 113 - Maquete do protótipo <i>Dom-ino</i> de Le Corbusier, de 1915 .....                                   | 321 |
| Figura 114 -- Localização da Operação Urbana do Isidoro e da Granja Werneck.....                                  | 323 |
| Figura 115 - Vista das ocupações no entorno da Granja Werneck.....  | 326 |
| Figura 116- Perspectiva de parte do bolsão da Granja Werneck, denominada Aldeia .....                             | 326 |
| Figura 117 – A ideia-chave de bolsões da concepção da Granja Werneck que serão urbanizados.....                   | 328 |
| Figura 118 - Traçado viário e hierarquia, ideias da concepção da Granja Werneck... ..                             | 329 |
| Figura 119 - Desenho esquemático da ideia de circulação do modelo progressista ..                                 | 330 |
| Figura 120 – Detalhamento dos bolsões de implantação e setorização pretendida na concepção da Granja Werneck..... | 332 |
| Figura 121 – Croqui temático com ideias-chave identificadas na concepção da Granja Werneck.....                   | 333 |
| Figura 122 – Modelo de implantação das edificações na Granja Werneck.....   | 334 |
| Figura 123 – Desenho esquemático que destaca a forma de ocupação progressista do lote .....                       | 335 |
| Figura 124 – Parcelamento das áreas residenciais da Granja Werneck .....  | 336 |
| Figura 125 - Visão do conjunto habitacional Bairro Vitória II.....  | 343 |
| Figura 126 - Localização do Bairro Vitória II .....   | 344 |
| Figura 127 - Planta do parcelamento do Bairro Vitória II.....   | 347 |
| Figura 128 - Concepção de Unwin para <i>Hampstead Garden Suburb</i> .....   | 348 |
| Figura 129 - Vista de um condomínio do Bairro Vitória II .....  | 349 |
| Figura 130 – Croqui temático do Bairro Vitória II .....   | 350 |
| Figura 131 – Vista das edificações do Bairro Vitória II.....  | 352 |

## LISTAS DE QUADROS

|   |     |
|---|-----|
| Quadro 1 - Distribuição da população de Belo Horizonte, em 1912, pelas zonas concebidas no projeto original da capital. ....  | 211 |
| Quadro 2 – Percentual de construções edificadas em Belo Horizonte, de 1931 a 1937. ....                                       | 219 |
| Quadro 3 - Taxas de crescimento da população de Belo Horizonte.....   | 249 |
| Quadro 4 – Percentual de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da Região Metropolitana. ....     | 258 |
| Quadro 5 - População favelada em Belo Horizonte .....   | 261 |
| Quadro 6 – Percentuais de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da região metropolitana a.a..... | 283 |
| Quadro 7 – Percentuais de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da região metropolitana a.a..... | 286 |
| Quadro 8 - Distribuição dos empreendimentos de impacto de Belo Horizonte, licenciados entre 1997 e 2010, segundo grupos.....  | 305 |
| Quadro 9- Distribuição dos parcelamentos vinculados segundo subgrupos, entre 1997 e 2010. ....                                | 306 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

|          |   |
|----------|---|
| APP      | Área de Preservação Permanente  |
| BHTEC    | Centro Tecnológico de Belo Horizonte  |
| BHTrans  | Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte                                      |
| BDMG     | Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais  |
| BNH      | Banco Nacional de Habitação   |
| CDI      | Companhia de Distritos Industriais  |
| CEF      | Caixa Econômica Federal   |
| CIAM     | Congresso Internacional de Arquitetura Moderna  |
| CLAMA    | Cadastro de Licenciamento Ambiental   |
| CIJD     | Cidade Industrial Juventino Dias  |
| Cohabita | Cooperativa Habitacional Metropolitana Ltda   |
| COHAB-MG | Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais  |
| COMAM    | Conselho Municipal de Meio Ambiente   |
| CCNC     | Comissão Construtora da Nova Capital  |
| EA       | Escola de Arquitetura   |
| EIA      | Estudo Prévio de Impacto Ambiental  |
| ELUP     | Espaços Livres de Uso Público   |
| FAPEMIG  | Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais                                 |
| FIEMG    | Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais                                      |
| FINEP    | Financiadora de Estudos e Projetos  |
| GELIN    | Gerência de Licenciamento de Empreendimentos de Impacto da Prefeitura de Belo Horizonte |
| INOCOOP  | Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais                                   |
| IAPI     | Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários                                  |
| INDI     | Instituto de desenvolvimento Integrado de Minas Gerais                                  |
| IPTU     | Imposto Territorial Urbano  |

|           |   |
|-----------|---|
| JK        | Juscelino Kubitschek  |
| LPOUS     | Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo                               |
| ONU       | Organização das Nações Unidas   |
| OPH       | Orçamento Participativo da Habitação                                      |
| PBH       | Prefeitura de Belo Horizonte  |
| PCF       | Partido Comunista Francês   |
| PIB       | Produto Interno Bruto   |
| Plambel   | Planejamento de Belo Horizonte  |
| PMCMV     | Programa Minha Casa Minha Vida  |
| PNHU      | Programa Nacional de Habitação Urbana                                     |
| Prodabel  | Companhia de Processamento de Dados de Belo Horizonte                     |
| RIMA      | Relatório de Impacto Ambiental  |
| RMBH      | Região Metropolitana de Belo Horizonte                                    |
| RPAA      | Regional Planning Association of America                                  |
| SAGMACS   | Sistema de Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais |
| Sebrae-MG | Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Minas Gerais             |
| SEDRUR    | Secretaria de Desenvolvimento Regional e Política Urbana                  |
| Senai     | Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial                               |
| SFH       | Sistema Financeiro de Habitação   |
| SMAAR     | Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação                               |
| SMARU     | Secretária Municipal Adjunta de Regulação Urbana                          |
| SMMA      | Secretaria Municipal de Meio Ambiente                                     |
| SMPL      | Secretaria Municipal de Planejamento                                      |
| UFMG      | Universidade Federal de Minas Gerais                                      |

## SUMÁRIO

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| <b>1</b>  | <b>INTRODUÇÃO</b>  | <b>20</b>  |
| <b>2</b>  | <b>A (RE)PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO</b>   | <b>34</b>  |
| 2.1       | A (Re)produção do espaço na cidade capitalista   | 34         |
| 2.2       | A realização da (re)produção capitalista do espaço: o espaço abstrato  | 46         |
| 2.3       | As dimensões espaciais da (re)produção do espaço: o espaço concebido   | 58         |
| <b>3</b>  | <b>AS CONCEPÇÕES DA URBANÍSTICA MODERNA</b>  | <b>70</b>  |
| 3.1       | As representações da urbanística moderna   | 70         |
| 3.2       | As ideias-chave das concepções do pré-urbanismo  | 83         |
| 3.2.1     | O pré-urbanismo progressista   | 83         |
| 3.2.2     | O pré-urbanismo culturalista   | 95         |
| 3.3       | As ideias-chave do Urbanismo Moderno de Modelos  | 102        |
| 3.3.1     | O Modelo Progressista do Urbanismo Moderno   | 103        |
| 3.3.2     | O Modelo Culturalista  | 131        |
| 3.3.3     | O Modelo Naturalista   | 152        |
| 3.4       | O urbanismo sem modelo: a crítica de segundo grau  | 165        |
| <b>4.</b> | <b>BELO HORIZONTE POR ENTRE PEDAÇOS: A CONCEPÇÃO DA CIDADE ATRAVÉS DOS PARCELAMENTOS DO SOLO</b>                             | <b>188</b> |
| 4.1       | Refazendo o percurso da expansão urbana de Belo Horizonte  | 189        |
| 4.1.1     | Século XIX: gênese da produção do espaço de Belo Horizonte   | 194        |
| 4.1.2     | As seis primeiras décadas do século: a significativa produção de parcelamentos pelo Estado e pela iniciativa privada         | 210        |
| 4.1.2.2   | Uma concepção para consolidar a modernidade em Belo Horizonte  | 232        |
| 4.1.2.3   | A intenção de se implantar uma concepção culturalista de um bairro que se torna uma Cidade Jardim                            | 239        |
| 4.1.2.4   | As concepções progressistas de interesse social na periferia da cidade: os Bairros Populares                                 | 245        |
| 4.1.3     | As quatro últimas décadas do século XX de Belo Horizonte: a consolidação como metrópole e das ideias do Urbanismo de Modelos | 255        |
| 4.1.3.1   | Os modelos progressista e culturalista em uma concepção de interesse social: Conjunto Califórnia                             | 264        |

|  |            |
|--|------------|
| 4.1.3.2 As repercussões das legislações urbanísticas na (re)produção do espaço belo-horizontino.....                               | 268        |
| 4.1.4 A primeira década do século XXI – a raridade do espaço para novos parcelamentos do solo.....                                 | 284        |
| <b>5 ALGUMAS CONCEPÇÕES CONTEMPORÂNEAS DA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM BELO HORIZONTE NA MODALIDADE DE PARCELAMENTOS DO SOLO.....</b> | <b>301</b> |
| <b>5.1 Conceção um: Parque Tecnológico de Belo Horizonte- BHTEC ..</b>   | <b>308</b> |
| 5.1.1 O BHTEC e os modelos do urbanismo moderno.....   | 312        |
| <b>5.2 Conceção dois: Operação Urbana Granja Werneck .....</b>   | <b>322</b> |
| 5.2.1 A Granja Werneck e os modelos do urbanismo moderno.....  | 327        |
| <b>5.3 Conceção três: Bairro Vitória II .....</b>  | <b>342</b> |
| 5.3.1 O Bairro Vitória II e os modelos do urbanismo moderno .....  | 346        |
| <b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>  | <b>355</b> |
| <b>REFERÊNCIAS.....</b>  | <b>375</b> |

# 1 INTRODUÇÃO

Peguei a folha e tive entre os dedos nada menos que a cidade de Brasília, inexistente e completa, como um germe contém e resume a vida de um homem, uma árvore, uma civilização. Era um rabisco e pulsava<sup>2</sup> (Carlos Drummond de Andrade).

A ideia da elaboração desta tese surgiu a partir de experiências acadêmicas e profissionais do autor no campo da Arquitetura, relacionadas aos projetos urbanísticos. Ao ser apresentado às obras de Henri Lefébvre (1901-1991) nas disciplinas Planejamento Urbano e Teoria e Crítica, do curso de Pós-graduação da EA-UFMG, o interesse pela produção do espaço foi-se ampliando, motivado principalmente pelas possibilidades de relacionar os argumentos lefebvrianos com outros autores e certas teorias notadamente estudadas nos cursos de Arquitetura, como as difundidas por Françoise Choay, Lewis Mumford (1895-1990), Leonardo Benevolo, dentre outros.

Esses autores, que estudaram profundamente as cidades, revelam que estas, sobre a influência da industrialização, principalmente a partir de meados do século XIX, ampliaram a sua atratividade, como uma construção destinada ao desenvolvimento humano, ao mesmo tempo em que, em seu espaço, conformaram uma série de problemas urbanos, como a poluição, os déficits habitacionais e de infraestrutura, os congestionamentos nos sistemas de transportes e, fundamentalmente, as enormes desigualdades socioespaciais promovidas, dentre outras causas, pelo Estado e por estratégias de determinados grupos sociais privilegiados. Esses problemas que acompanham o processo de produção e reprodução urbana, ainda hoje, são comuns às grandes cidades no mundo capitalista e, particularmente, nos países da América Latina.

Para ampliar a compreensão das cidades contemporâneas, apoiados no pensamento lefebvriano, autores como o geógrafo Edward William Soja possuem uma vasta literatura. Seus escritos são referência para os estudos

---

<sup>2</sup> Palavras de Carlos Drummond de Andrade emitidas após revisar o texto de seu vizinho de mesa no Ministério da Educação. O texto era o memorial descritivo do projeto de Brasília do arquiteto urbanista Lúcio Costa (BRASÍLIA..., 2010).



críticos sobre os reflexos da produção e reprodução contemporâneas do espaço urbano e do processo de acumulação capitalista e possibilitam ampliar a leitura, o entendimento e a interpretação dos processos de transformação urbana das cidades contemporâneas (SOJA, 1989/1993; 1994; 1997, 1999; 2008).

O escritor americano Mumford, no início da década de 1960, foi um dos primeiros a delatar o capitalismo como causa determinante, não só das mudanças na cidade dos séculos XIX e XX, como também de grande parte dos problemas urbanos. Entretanto, o estudioso do planejamento urbano Peter Hall (1988/2011) revela que, a partir da década de 1970, houve uma explosão de literaturas inspiradas na teoria marxista sobre o crescimento e as transformações urbanas que avançaram, principalmente, para além da materialidade da produção capitalista do espaço. Nesses estudos, realizados por autores como Lefébvre, desenvolveu-se todo um arcabouço de críticas acerca do modo capitalista de produção e os reflexos dessa produção no espaço urbano contemporâneo, percebidos, dentre outros, em expansões urbanas que incrementam as desigualdades socioespaciais. O autor denomina esse espaço, direcionado para a produção e para o consumo, construído de acordo com a lógica do capital e que se tornou dominante na cidade, como o espaço abstrato. A análise crítica desse espaço, fragmentado, homogêneo e hierarquizado, para o autor, é fundamental para a compreensão do mundo contemporâneo (LEFÉBVRE, 1974/1991c).

No final do século XX, geógrafos como David Harvey (1973/1980), Jeremy W. R. Whitehand (1987) e Roberto Corrêa (1995; 2011) apresentaram estudos acerca da identificação dos principais agentes participantes do processo de produção do espaço urbano promovido pelo capital. Dentre eles, existe certo consenso sobre a participação de três agentes: o setor público – entendido como o Estado, o setor privado e os usuários do espaço. Entretanto, entre os agentes responsáveis pelas decisões nas concepções urbanísticas e arquitetônicas, Whitehand (1987) destaca os setores público e privado e os arquitetos.

Outros trabalhos realizados ainda no final do século XX abordam a atuação profissional e a formação do arquiteto. Garry Stevens considera que o arquiteto “[...] possui um determinado conjunto de atitudes, gostos e disposições, todas as formas de capital cultural que o diferencia de um mero construtor” (STEVENS, 2003, p. 97). Segundo Lefébvre (1974/1991c), essa prática do arquiteto, que advém de um saber técnico e ao mesmo tempo ideológico, privilegia a ideia de um capital cultural que consiste na dimensão das representações do espaço ou do espaço concebido.

Com relação ao espaço concebido, destacam-se os conhecimentos teóricos próprios da Ciência do Urbanismo, que serão descortinados ao longo da tese. Esses conhecimentos disseminados no Brasil no século XX, no entendimento do professor Roberto Luis M. Monte-Mór (2006), tiveram expressiva influência sobre projetos e ações dos arquitetos e dos agentes públicos. Aplicados nas propostas de intervenção na cidade, esses conhecimentos foram revelados e classificados, por Choay (1965/1998), como os “modelos do urbanismo moderno”.

Ao considerar os argumentos realizados, esta tese reúne pressupostos teóricos das Ciências Humanas desenvolvidos por Lefébvre e as reflexões e propostas dos especialistas urbanos, a partir da antologia desenvolvida por Choay, utilizando-os na discussão sobre a influência dos modelos do urbanismo moderno na (re)produção do espaço urbano. Como referência para essa discussão, propõe-se a seleção de alguns projetos de expansão urbana realizados na capital de Minas Gerais, Belo Horizonte, na modalidade de parcelamentos do solo.

Desde a inauguração de Belo Horizonte, em 1897, as suas transformações urbanas não cessaram. De acordo com a professora Celina Borges Lemos (2010a), em termos históricos, essas transformações podem ser divididas em cinco momentos. O primeiro deles refere-se à implantação do projeto de Belo Horizonte; o segundo consiste na consolidação do plano urbano da cidade; o terceiro, na busca pela sua modernização; o quarto, a expansão territorial da cidade para além do projeto idealizado; e o quinto momento refere-se à perda

de identidade e à renovação do centro de Belo Horizonte. Baseado nos estudos, entre outros, de Monte-Mór, Pereira e Sousa (2007), e de conclusões dos estudos desenvolvidos nesta tese, percebe-se que Belo Horizonte está diante de outro momento histórico, referente à escassez de áreas para novos parcelamentos e, por outro lado, à implantação de empreendimentos de grande diversificação e complexidade.

O processo de expansão urbana, aliado ao desenvolvimento econômico do país e à ação do Estado, determinou à capital mineira uma ocupação de seu sítio de forma desequilibrada e fragmentada, o que evidenciou as desigualdades e as injustiças sociais, características comuns das grandes cidades brasileiras. Esta temática é discutida por autores como Candido Malta Campos Filho (1989/1992), Flávio José Magalhães Villaça (1998) e Erminia Terezinha Menon Maricato (2000). Por outro lado, estudos de Monte-Mór (2006) sobre Belo Horizonte demonstram que as recentes transformações físico-espaciais, patrocinadas pelo Estado ou pela iniciativa privada, tornam a cidade um campo instigante para o estudo das Ciências Sociais e Humanas.

Com relação à expansão de Belo Horizonte nos últimos 20 anos, a análise da “Planilha de Processos de Licenciamento de 2010” da Gerência de Licenciamento de Empreendimentos de Impacto da Prefeitura de Belo Horizonte (GELIN), que registra a aprovação e a implantação na cidade de grandes empreendimentos imobiliários e de infraestrutura urbana, permite identificar segmentos principais da produção e reprodução do espaço da cidade, com destaque para a modalidade dos parcelamentos do solo vinculados (BELO HORIZONTE, 2010a). A legislação urbanística define o parcelamento vinculado como uma modalidade de expansão urbana da cidade causadora de grande impacto na estrutura urbana, e que, para a sua aprovação, é necessário que concomitantemente ocorra a aprovação dos projetos urbanísticos e das edificações (BELO HORIZONTE, 1996a). Desde 1996, tornou-se obrigatória a apresentação de estudos urbanísticos e ambientais para a aprovação de projetos dos parcelamentos vinculados em Belo Horizonte.

Frente às considerações realizadas, a fundamentação e o questionamento principais desta tese são pautados na seguinte reflexão: os modelos do urbanismo moderno, ao serem utilizados como instrumentos inspiradores e/ou legitimadores de determinadas concepções de expansões urbanas, na modalidade de parcelamento do solo, acabam contribuindo para a (re)produção do espaço abstrato belo-horizontino.

É importante enunciar algumas indagações relacionadas à problemática anterior:

- Como as teorias do urbanismo moderno acabam por ser suporte para manter a realização do capital na cidade? Ou como as teorias podem ser inspiradoras para as propostas de expansão do espaço capitalista da cidade ou do aumento das contradições do espaço?
- Em que medida os projetos das expansões urbanas desenvolvidos em Belo Horizonte, têm resquícios e influências dos modelos do Urbanismo Moderno?
- De que maneira esses princípios e propostas são utilizados como balizas para os projetos e/ou base teórica para justificar memoriais e/ou para estabelecer consenso e/ou convencimento dos objetos criados?
- Considerados utópicos, os modelos do urbanismo, segundo a crítica, levaram a sucessivos fracassos e, no entanto, continuariam a ser amplamente utilizados em Belo Horizonte. Por quê?

O problema e os questionamentos desta tese suscitam os seguintes objetivos:

- Desenvolver uma crítica sobre a (re)produção do espaço urbano e suas repercussões nas cidades;
- Identificar as mudanças e os efeitos que ocorreram nas cidades, à medida que a indústria, o capital e as classes mais privilegiadas passaram a ocupá-las e dominá-las;
- Compreender como determinadas concepções urbanas colaboraram para a propagação do espaço e das práticas capitalistas na cidade contemporânea;

- Entender como o Estado e determinadas estratégias de classe contribuem no processo de (re)produção do espaço urbano;
- Aprofundar em categorias teóricas que podem contribuir para a compreensão da (re)produção do espaço;
- Verificar como o estudo de determinadas concepções urbanísticas podem contribuir para novas investigações relacionadas com a temática (re)produção do espaço no urbano contemporâneo;
- Analisar criticamente as teorias dos modelos do urbanismo moderno, os discursos de seus mentores intelectuais, bem como a crítica sobre os modelos idealizados e identificar as principais ideias-chave das versões do urbanismo moderno e as repercussões na (re)produção do espaço urbano;
- Realizar, considerando desde a gênese da cidade, o levantamento de alguns projetos de concepções urbanas representativas belo-horizontinas;
- Identificar nos projetos das concepções selecionadas as repercussões das principais categorias conceituais dos modelos do urbanismo moderno;
- Analisar criticamente o quanto alguns projetos de parcelamento do solo contemporâneos de Belo Horizonte continuam a utilizar o discurso presente nos modelos do urbanismo moderno e a estimular a (re)produção capitalista do espaço urbano.

Esta tese, além da reflexão e da verificação das especificidades da reprodução do espaço urbano belo-horizontino, contempla como referencial empírico e teórico algumas abordagens dos pensadores Henri Lefébvre e Françoise Choay. O primeiro autor, inspirado pelo pensamento marxista, desenvolveu uma profunda crítica acerca de diversas categorias conceituais relacionadas com a produção e a reprodução capitalista do espaço urbano. O professor Carlos Machado (2008), pesquisador da obra de Lefébvre, divide a produção do autor em quatro momentos: primeiro, o marxista; segundo, o da vida cotidiana; terceiro, o da cidade e por último, o momento do Estado e da autogestão. “Os quatro momentos da sua obra se sobrepõem e desenvolvem-

se ao mesmo tempo; relacionam-se ao vivido do autor e ao contexto e aos enfrentamentos políticos e teóricos” (MACHADO, 2008, p.2). Dois momentos específicos da obra lefebvriana são relevantes para os objetivos desta tese: o da vida cotidiana e o da cidade, nos quais o autor dedicou esforços para aprofundar a crítica sobre a influência do capitalismo no espaço urbano e o seu poder modelador da cidade<sup>3</sup>.

A professora Choay, em seu livro “O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia”, lançado em 1965, elaborou um vasto estudo sobre as principais teorias urbanas do final do século XIX a meados do século XX. Transcorridos quase 50 anos de sua publicação, o livro ainda é referência nos cursos de Arquitetura e Urbanismo, principalmente nas disciplinas de projeto de urbanismo. Entende-se que, para os objetivos desta tese, há necessidade de um aprofundamento maior nas categorias teóricas das vertentes do urbanismo moderno apresentadas pela autora, incorporando a evolução do seu pensamento, revelada em outras publicações de sua autoria<sup>4</sup> e empirias significativas dos autores por ela apontados como os mais representativos de cada vertente.

A partir dos eixos teóricos que embasam a discussão sobre a produção do espaço urbano e os modelos do urbanismo moderno, desenvolveu-se nesta tese uma análise crítica sobre as expansões urbanas de Belo Horizonte, convergindo para modalidades contemporâneas.

Para desenvolvimento da tese, foram realizadas ampla pesquisa e análise documental. Segundo Santos (2000), a pesquisa documental é uma técnica

---

<sup>3</sup> Principais obras de Lefévre referentes aos dois momentos assinalados por Machado (1998): A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999a. *The production of space*. Oxford, OX, UK, Cambridge, Mass.USA: Blackwell, 1991c; *The survival of capitalism: reproduction of the relations of production (reprinted)*. London: Allison & Busby, 1978; A cidade do capital. Rio de Janeiro: DP&A, 1999b; A Re-produção das relações de produção. Porto: Publicações Escorpião, 1973; Espaço e Política. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008; *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza, 1972; O direito à cidade. São Paulo: Ed. Moraes, 1991b.

<sup>4</sup> Publicações da autora: *City Planning in the XIXth Century*. New York, Brasiller, 1970; A regra e o modelo: sobre a teoria da Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1985; Destinos da Cidade Européia: Séculos XIX e XX. (Artigo). Paris, Centro Pompidou, 1996. O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1998; *Pour Une Anthropologie De L'Espace*. Paris: Seuil, 2006.

decisiva para as Ciências Sociais e Humanas. Complementando o pensamento do autor, André e Lüdke (1986) afirmam que a análise documental constitui uma técnica importante na pesquisa qualitativa, seja desvelando aspectos novos de um tema ou problema, seja complementando informações obtidas por meio de outras ações.

Nos levantamentos de dados sobre as expansões urbanas de Belo Horizonte, na modalidade de parcelamento do solo, que posteriormente foram analisados para cumprir os objetivos desta tese, realizaram-se os seguintes procedimentos:

- a) Pesquisa documental dos parcelamentos do solo, constantes na planilha de “Parcelamentos do Solo da Secretaria Municipal de Regulação Urbana” (SMARU) (BELO HORIZONTE, 2010b), nos “Cadastros do Imposto Territorial Urbano” (IPTU) da Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação (SMAAR) (BELO HORIZONTE, 2000c, 2007, 2010c), e nas plantas cadastrais de BH, começando com a “Planta Cadastral do Arraial de Bello Horizonte”, realizada em 1894 (BARRETO, 1936/1995), “Planta geral da Cidade de Minas” (ARQUIVO..., 1897), as plantas cadastrais de 1922 (ARQUIVO...,1922), 1928/1929 (ARQUIVO...,1928/1929), 1940 (ARQUIVO...,1940), 1942 (ARQUIVO...,1942), 1953(ARQUIVO...,1953), 1958 (ARQUIVO...,1958), 1977 (ARQUIVO...,1977), 1996 (BELO HORIZONTE, 1996b) e 2010 (BELO HORIZONTE, 2010f). Consultou-se também o “Sistema das Plantas On-line de Belo Horizonte”, disponível na *Intranet* (rede interna da PBH) (BELO HORIZONTE, 2012)<sup>5</sup>.
- b) Identificação dos dispositivos legais (leis e decretos) que regulamentavam e regulamentam a aprovação dos projetos de

---

<sup>5</sup> O mapa realizado pela Secretaria Municipal de Planejamento da PBH (SMPL) em 2000, denominado “Expansão urbana de Belo Horizonte até 1995”, e que o autor desta tese participou, não foi aproveitado, devido ao fato de não apresentar a precisão requerida pelos objetivos desta pesquisa. Existe um banco de dados sendo desenvolvido pela Companhia de Processamento de Dados de Belo Horizonte (PRODABEL) dos parcelamentos do solo aprovados pela PBH desde 1996. A utilização desse material poderia aumentar a precisão dos dados desta tese, entretanto, apesar dos esforços, esse material não foi disponibilizado.

parcelamentos nas esferas Federal, Estadual e Municipal, e dos procedimentos técnico-administrativos para o licenciamento na Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMMA), na SMARU e nos demais órgãos de Belo Horizonte que participam do processo<sup>6</sup>.

- c) Levantamento do universo dos empreendimentos submetidos ao licenciamento ambiental em Belo Horizonte, no período de dez anos de vigência da respectiva legislação municipal (1997-2010), e de suas principais características identificadas a partir de listagem fornecida pela SMMA e consultas aos processos administrativos de licenciamento arquivados na respectiva secretaria. Os dados referentes aos empreendimentos licenciados foram sistematizados em grupos e subgrupos, que, em seguida, geraram três amostras estratificadas de parcelamentos vinculados, conforme critérios que serão pormenorizados no penúltimo capítulo desta tese.
  
- d) Pesquisa documental específica, nos processos administrativos da SMMA, das amostras estratificadas de parcelamentos vinculados realizados em Belo Horizonte.

A análise da produção do espaço belo-horizontino envolveu também pesquisas em livros, reportagens, teses, dissertações e dados censitários e econômicos, plantas cadastrais e, especialmente, mapas que foram desenvolvidos baseados nos dados pesquisados. Elaboraram-se cinco mapas dos parcelamentos cadastrados de Belo Horizonte: o primeiro refere-se aos parcelamentos cadastrados até o ano de 1922, ano da publicação da primeira planta cadastral de Belo Horizonte após a inauguração da cidade; o segundo, de 1922 a 1958, ano no qual foi elaborada pela PBH uma planta cadastral que ilustra a expansão da cidade para além das fronteiras municipais; o terceiro, de

---

<sup>6</sup> O autor desta tese, há cerca de 10 anos, é analista em planejamento urbano e ambiental da SMMA, tendo sido responsável pela coordenação de vários Estudos de Impacto Ambiental (EIA) para o licenciamento de empreendimentos públicos e privados de Belo Horizonte, inclusive de parcelamento do solo. Participou nos últimos 15 anos de comissões da PBH responsáveis pela emissão de diretrizes de parcelamento do solo.



1958 a 1977, ano no qual a autarquia Plambel<sup>7</sup> disponibilizou uma planta cadastral que serviu de base para os estudos da primeira legislação urbanística de BH que englobava o parcelamento, a ocupação e o uso do solo; o quarto, de 1977 a 1996, ano no qual a PBH, administrada pelo Partido dos Trabalhadores, publicou uma planta que serviu de base para a nova LPUOS de BH; e finalmente, o quinto mapa, de 1996 a 2010, ano quando foi também sancionada uma nova LPUOS e que consiste no recorte temporal final de análise desta tese. Importante ressaltar que os demais dados de parcelamentos e plantas cadastrais serviram para complementar os mapas realizados.

Para a elaboração desses mapas, utilizou-se o seguinte método: tendo como base o mapa do sistema viário de Belo Horizonte, realizado pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans) em 2010, e a vetorização de parte das plantas cadastrais<sup>8</sup>, fez-se uma sobreposição no programa de elaboração de mapas temáticos QGIS 2.2.0<sup>9</sup>. A seguir, agregaram-se as informações dos “Parcelamentos do Solo da Secretária Municipal de Regulação Urbana” (SMARU) (BELO HORIZONTE, 2010b) e do “Cadastro do Imposto Territorial Urbano” (IPTU) da Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação (SMAAR) (BELO HORIZONTE, 2010c).

O levantamento dos parcelamentos cadastrados em Belo Horizonte, a elaboração dos mapas e a posterior análise permitiram aferir concepções de parcelamento do solo significativas que serão analisadas segundo os objetivos da tese. Como parte da construção do objeto empírico, assim, foram comparadas essas concepções com as ideias-chave dos modelos do

---

<sup>7</sup> O Plambel, órgão de planejamento metropolitano do governo estadual, foi fundado em 1974 e foi formado por equipes de arquitetos, engenheiros, economistas, sociólogos, dentre outros profissionais, com a tarefa de realizar estudos para a elaboração do plano de desenvolvimento integrado econômico e social da RMBH (AZEVEDO, MARES GUIA, 2010). Embora tenha tido sua atuação marcada pelo caráter tecnocrático, a postura da equipe foi sempre “temperada por posições socialmente progressistas” (CINTRA, 1988, p.39). O Plambel foi extinto em 1996.

<sup>8</sup> As plantas cadastrais estão disponibilizadas como imagem (jpeg). Entretanto, devido ao estado precário de alguns originais, não foi possível vetorizar diversas partes das plantas.

<sup>9</sup> O Quantum GIS (QGIS) é um sistema livre de informação geográfica (SIG) multiplataforma que suporta formatos vectoriais, "raster" e de bases de dados (INSTITUTO..., 2014).

urbanismo moderno, consideradando, em especial, as variáveis relacionadas ao sistema viário e à espacialização das áreas públicas e privadas.

Uma das grandes dificuldades para a realização da análise crítica foi unir os conhecimentos teóricos próprios da Ciência do Urbanismo e os dados extraídos da análise de Belo Horizonte e das expansões selecionadas. Giovanni Sartori (1994) ressalta as dificuldades de se utilizar o método de comparação. O autor destaca que a comparação é um método de controle das generalizações e alerta que é importante individualizar os casos passíveis de comparação, definir os parâmetros para realizá-la, definir a quantidade de casos a analisar - quanto maior o número de casos, maior a probabilidade de testar as hipóteses, e não se afastar do referencial teórico escolhido. Os cuidados tomados nesta comparação, de acordo com que alerta Sartori (1994), foram situar o contexto em que se inserem os parcelamentos destacados e não se afastar do referencial teórico. Entretanto, em razão da necessidade de testar as hipóteses em um espaço de tempo relativo, não foi possível ampliar a quantidade de casos. Pensa-se que tal iniciativa poderá acontecer em novos estudos.

Na construção do referencial, presente nos primeiros capítulos dessa tese, a pesquisa em publicações originais de alguns dos especialistas do urbanismo moderno referenciadas por Choay contribuiu para ampliar o entendimento das ideias-chave das diversas vertentes da Ciência do Urbanismo. No início desta pesquisa, as teses de Choay como também as de Lefébvre eram parte do referencial teórico, apenas; mas na medida em que os estudos se aprofundaram, as teorias do urbanismo moderno e estes dois autores, em particular, tornaram-se parte da experimentação. Por isto, o enfoque especial ao trabalho deles.

A tese é estruturada em seis capítulos. Os primeiro e sexto capítulos referem-se, respectivamente, à “INTRODUÇÃO” e às “CONSIDERAÇÕES FINAIS”. Neste último capítulo, apresenta-se uma síntese geral do trabalho.

O segundo capítulo, “**A (RE)PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO**”, tem como referência os trabalhos de Lefébvre, com a complementação de outros autores, como Mumford. Esta seção visa à compreensão da lógica da (re)produção do espaço capitalista que dá origem, na visão lefebvriana, a um espaço fragmentado, homogêneo e hierarquizado. Com intenção de situar as condições do ambiente de onde surgiram as principais teorias da Ciência do Urbanismo do século XX, elaborou-se uma breve caracterização das condições da cidade, do final do século XIX ao início do século XX. Algumas categorias inseridas na obra de Lefébvre são fundamentais para a compreensão da sistêmica que congrega tanto a produção quanto a reprodução do espaço urbano capitalista. São desenvolvidas reflexões acerca das dimensões espaciais, as quais o autor considera fundamentais para revelar o espaço produzido na cidade. Nesta tese, o maior enfoque consiste na dimensão das representações do espaço, campo de atuação dos agentes que concebem, produzem e gestam o espaço urbano.

O terceiro capítulo, “**AS CONCEPÇÕES DA URBANÍSTICA MODERNA**”, tem como referência principal os trabalhos de Choay sobre o urbanismo moderno, complementados pelos discursos originais dos principais mentores assinalados por ela. Analisa-se, inicialmente, a evolução do pensamento de Choay com relação à classificação das principais vertentes do urbanismo moderno, considerando outros textos da autora, além de sua publicação “O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia”. Posteriormente, são analisados os mais relevantes princípios da vertente dos pré-urbanistas, que antecederam e influenciaram as concepções do urbanismo moderno e as três vertentes do urbanismo de modelos apresentadas por Choay, “o modelo progressista”, “o modelo culturalista” e “o modelo naturalista”, considerando também os textos originais dos principais mentores e a crítica sobre sua produção. Por fim, para enriquecer a análise anterior, desenvolve-se a crítica às concepções do urbanismo de modelos que têm como principais referências Patrick Geddes (1854-1932), Jane Jacobs (1916-2006) e Kevin Lynch (1918-1984), especialistas também referenciados por Choay.

O quarto capítulo é denominado **“BELO HORIZONTE POR ENTRE PEDAÇOS: A CONCEPÇÃO DA CIDADE ATRAVÉS DOS PARCELAMENTOS DO SOLO”** Neste, propõe-se identificar e analisar criticamente o objeto do estudo empírico, as expansões urbanas de Belo Horizonte, à luz da influência dos modelos do urbanismo moderno e com o recorte temporal, compreendido desde a concepção como nova capital de Minas até a primeira década do século XXI. Consideraram-se quatro períodos: o primeiro é o século XIX, quando foi concebida e implantada boa parte da cidade de Belo Horizonte; o segundo, as seis primeiras décadas do século XX, quando ocorreu uma significativa produção de parcelamentos pelo Estado e pela iniciativa privada; o terceiro, as quatro últimas décadas do século XX, período quando Belo Horizonte consolidou-se como metrópole e foram aprovadas importantes legislações urbanísticas; e o quarto período corresponde à primeira década do século XXI, quando os estudos indicaram a implantação de empreendimentos de grande complexidade e a escassez de espaço para novos parcelamentos do solo. Em cada período, ao se considerar as ideias-chaves dos modelos do urbanismo moderno, foram destacadas e analisadas as concepções urbanísticas que alcançaram uma expressão especial em relação à problemática da expansão urbana da cidade, como o próprio projeto de Belo Horizonte coordenado por Aarão Reis, a Cidade Industrial, a região da Pampulha, os bairros Cidade Jardim e Belvedere, os Bairros Populares, o Conjunto Habitacional Califórnia, dentre outros.

No quinto capítulo, denominado **“ALGUMAS CONCEPÇÕES CONTEMPORÂNEAS DA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM BELO HORIZONTE NA MODALIDADE DE PARCELAMENTOS DO SOLO”**, são analisados três projetos de parcelamentos contemporâneos que, na mesma medida que os estudados no capítulo anterior, apresentam uma dimensão singular e são emblemas e fragmentos de uma realidade que podem caracterizar as expansões urbanas belo-horizontinas na modalidade de parcelamento do solo, realizadas entre 2000 e 2010, período que encerra os estudos desta tese. Essas concepções foram identificadas mediante critérios expostos no capítulo. A primeira tem caráter científico e econômico e é denominada Parque Tecnológico de Belo Horizonte (BHTEC), executado pela

UFMG e outras instituições públicas; a segunda representa uma iniciativa privada, que resulta de uma demorada e detalhada negociação com o poder público, denominada Granja Werneck, um dos maiores empreendimentos imobiliários da cidade, destinado às classes média e alta; e a terceira concepção é um grande conjunto habitacional financiado pelo projeto “Minha Casa Minha Vida” (PMCMV), denominado Bairro Vitória II, voltado para a população com renda de zero a três salários mínimos. A análise desses projetos considerou o desenho e a estruturação do sistema viário, a hierarquização dos espaços privado e público, a divisão e o uso das quadras. Baseou-se nos documentos arquivados pela PBH e que estão disponíveis ao acesso público.

Desta forma, pretendeu-se, com o estudo de cada concepção selecionada, à sua maneira, e que contribuem para a (re)produção do espaço da cidade, revelar o quanto os modelos do urbanismo moderno continuam sendo referências para determinadas modalidades de expansões urbanas contemporâneas de Belo Horizonte.

## 2 A (RE)PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO URBANO

Meus amigos se quiserem ver novamente os homens como as feras que pareciam no século XIX, tudo que tem a fazer é restaurar o velho sistema social e industrial, que lhes ensinou a ver suas presas naturais em seus semelhantes e encontrar o seu ganho na perda de outros (BELLAMY, 1888/2011, p.157, tradução do autor<sup>10</sup>).

### 2.1 A (Re)produção do espaço na cidade capitalista

Cortiço, semicortiço e supercortiço – a isso chegou a evolução das cidades no final século XIX (GEDDES citado por MUMFORD, 1961/1998, p.502).

Percorrendo caminhos para além do materialismo marxista e avançando nos estudos sobre a sociedade do século XX, Lefébvre publica, em 1974, o livro “A Produção do Espaço”, uma de suas obras mais significativas do período quando se dedicou à reflexão do urbano. Logo nas primeiras páginas do livro, o autor revela o espaço como uma criação da sociedade, que envolve as relações sociais e de produção (LEFÉBVRE, 1974/1991c). A produção ou seu modo, segundo o autor, “[...] organiza, produz, ao mesmo tempo em que certas relações sociais, seu espaço (e seu tempo) [...] projeta sobre o terreno estas relações [...], e a sociedade se apropria do espaço” (LEFÉBVRE 1974/2000, p. 12, tradução do autor<sup>11</sup>).

O projeto intelectual de Lefébvre liga-se ao pensamento de Karl Marx (1818-1883). Segundo o professor e sociólogo José Martins de Souza, Lefébvre “[...] busca prolongar o pensamento de Marx e desenvolvê-lo em função do que há de novo depois de um século no mundo moderno” (MARTINS, 1996, p. 13). Lefébvre, entre os anos 1930 e 1950, como membro do Partido Comunista Francês (PCF), desenvolveu uma atuação cercada de controvérsias culminando com sua expulsão do PCF, em 1958, e a rejeição de seus livros e ideias pelos comunistas. Ao longo de sua trajetória de vida, produziu

<sup>10</sup> *My friends, if you want to see again men like beasts they seemed in the nineteenth century, all you have to do is restore the old social and industrial system, which taught them to see their natural prey in their fellow men and find your gain in the loss of others.*

<sup>11</sup> *[...] arrange, produit, alors que certaines relations sociales, votre espace (et votre temps) [...] les projets sur le terrain ces relations [...], et la société s'approprie l'espace.*

aproximadamente setenta livros, publicou uma centena de artigos, traduziu as obras de Karl Marx, Friedrich Engels (1820-1895), Vladimir Lenin (1870-1924) e desenvolveu, por um grande período, estudos com o teórico Guy Debord (1931-1994) e os situacionistas franceses<sup>12</sup> (MERRIFIELD, 2006).

Lefébvre também elaborou uma vasta pesquisa histórica e sociológica na região dos Pirineus, França, resultando, nos anos de 1940, em sua tese de doutorado em Sociologia Rural (DEULCEUX; HESS, 2009). Ele publicou, no início dos anos de 1960, severas críticas acerca da experiência de Mourenx, cidade construída segundo os princípios do urbanismo moderno, em 1958, a poucos quilômetros de sua cidade natal, nos Pirineus. Mourenx representava para ele a negação de características que julgava importantes para a cidade, tais como, o encontro, a diversidade e o imprevisível (MERRIFIELD, 2006). A aproximação com o rural e os novos projetos de cidade refletiram, dentre outros, no pensamento do autor sobre as repercussões do avanço e domínio da industrialização e o capitalismo sobre o cotidiano das pessoas e os espaços rural e urbano, gerando publicações, a partir da década de 1960, que se tornaram referências para se compreender as contradições da sociedade contemporânea.

A novidade da concepção sobre a produção do espaço, que marca a trajetória de Lefébvre, consiste no deslocamento do enfoque eminentemente da acumulação marxista para um sentido de construção do mundo, das relações sociais e da respectiva reprodução, como a manutenção e a ampliação ainda maiores dessa construção. Desse modo, a noção de produção do espaço apresentada permite também concebê-lo como condição, meio e produto da

---

<sup>12</sup> Situacionismo consiste em um movimento europeu de crítica social, cultural e política, que teve início na década de 1950, e reuniu poetas, arquitetos, cineastas, artistas plásticos e outros profissionais. O grupo definiu-se como uma "vanguarda artística e política", apoiada em teorias críticas à sociedade de consumo e à cultura mercantilizada. Do ponto de vista artístico, as principais fontes do movimento foram o dadaísmo e o surrealismo, movimentos que contestavam o racionalismo artístico. Os livros *História e Consciência de Classe*, de Georg Lukács (1885-1971), a edição dos dois primeiros volumes da *Crítica da Vida Cotidiana*, de Lefébvre, *A sociedade do espetáculo* de Guy Debord, junto com as reflexões dos pensadores da Escola de Frankfurt, entre outros, marcam a reflexão social, cultural e política situacionista, que apontam para os efeitos perversos do capitalismo e a necessidade de alterar a ordem social pela reinvenção da vida cotidiana (MONTANER, 2009).

reprodução da sociedade, que o utiliza, para atender às suas necessidades, seus desejos e para a sua própria sobrevivência.

Cabe destacar que, ao falar de produção do espaço, Lefébvre ressalta que o seu conceito encerra uma amplitude maior: “[...] quem diz produção diz também reprodução, ao mesmo tempo, física e social: reprodução do modo de vida” (LEFÉBVRE, 1973/2008, p. 45). E avançando em sua argumentação, o autor afirma que, “Não se refere apenas a questão econômica, mas a [...] produção de coisas (produtos) e de obras, de ideias e de ideologias, de consciência e de conhecimento, de ilusões e de verdades” (LEFÉBVRE, 1975/1999b, p.37).

Posteriormente, ao aprofundar a discussão sobre a sociedade contemporânea, Lefébvre (1974/1991c) agrega uma dimensão política ao conceito de espaço, ou seja, o espaço como instrumento intencionalmente manipulado, no qual a sua representação estivesse sempre a serviço de alguma estratégia vinculada à reprodução da força de trabalho. O espaço, para o autor, não é retratado apenas como uma estrutura física ou uma mercadoria, mas como um instrumento político, como parte das relações de produção e de propriedade e como um meio de expressão criativa e estética.

Frente à perspectiva apresentada nos parágrafos anteriores, pode-se compreender o espaço como uma produção humana indissociável das estratégias de classe que o utilizam como meio de dominação e das condições para a sua reprodução continuada, que são necessárias para a sua própria sobrevivência. Esse espaço torna-se condição essencial para a reprodução de um modo de produção (LEFÉBVRE, 1974/1991c).

A professora e geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos, simpática ao pensamento lefebvriano, considera que o espaço aparece, para Lefébvre, como condição para a reprodução do capital, assegurada pelo Estado, que passa a controlar o espaço da cidade para dar justamente a sustentação a essa (re)produção (CARLOS, *et al.*, 2011). Para o também professor e geógrafo Edward William Soja, uma das grandes contribuições de Lefébvre refere-se à análise crítica da relação do espaço com “[...] os processos pelos quais o sistema capitalista



como um todo consegue ampliar sua existência, através da manutenção de suas estruturas definidoras” (SOJA, 1989/1993, p.118).

Entende-se que, ao desvendar a história do espaço, Lefévre (1975/1999b) revela que esse passou a ser fundamental para a produção e a reprodução do modo de produção da sociedade capitalista, para a manutenção de toda a estrutura necessária à sobrevivência e à ampliação do seu próprio domínio. Isto ocorreu em determinado momento da história, quando o processo de reprodução da sociedade, sob o comando do capital, passou a realizar-se na produção do espaço.

Com relação a esse momento, há certo consenso entre os autores que desenvolveram notáveis estudos sobre as cidades na perspectiva histórica, como Leonardo Benevolo (1960/1998;1963/1994), Lewis Mumford (1961/1998) e Françoise Choay (1965/1998, 1970). Eles viram que o desenvolvimento comercial e industrial do mundo, principalmente no período compreendido entre o século XIX e o início do século XX, provocou uma produção do espaço em ritmo e proporções que nunca havia ocorrido anteriormente (FIG. 1).

Figura 1 - Entorno da aldeia de Balscott, Inglaterra, no final do século XVIII



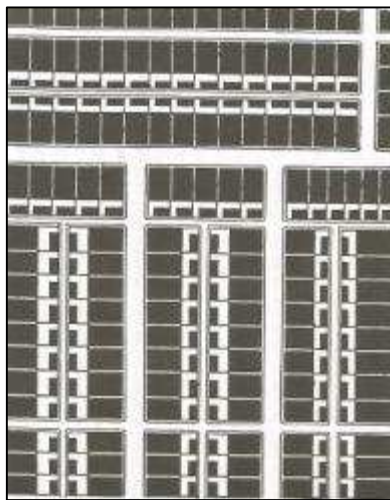
À esquerda, percebe-se a divisão das culturas ao longo do entorno da aldeia, e à direita, a mesma região, após o seu parcelamento em lotes.

Fonte: Benevolo (1963/1994. p.18-19), adaptado pelo autor, 2013.

Em um vasto trabalho, que resultou em artigos e publicações e que se tornou referência dos cursos de Arquitetura e das pesquisas sobre as cidades, Mumford demonstrou que, desde o avanço capitalista no mundo, os propósitos

de produção foram alterados. Antes, para atender às necessidades humanas básicas; depois, para atender aos interesses do dinheiro. Esses interesses, como analisa Mumford (1961/1998, p. 451), “[...] progressivamente dominaram os interesses da terra, ao traçar e construir novos bairros da cidade” (FIG. 1). Esse processo de produção criticado por Mumford (1961/1998) e por outros autores, como Benevolo (1963/1994) e Choay (1970), prosseguiu do século XVII em diante, em ritmo cada vez mais acelerado, destruindo muralhas e parcelando fazendas, ao longo do entorno das aglomerações urbanas. Em sua obra “A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas”, Mumford (1961/1998) discorre sobre a relação entre a ascensão do capital e o processo de produção do espaço ocorrida no século XVII, até as primeiras décadas do século XX. A inserção da fábrica na cidade, o aumento do tráfego de veículos, a congestão de cortiços e a explosão dos subúrbios com a expansão da cidade, que ele denominou como “planta em grade”, são efeitos da relação entre o capital e a produção do espaço e são norteadores de argumentação negativa do autor a respeito da evolução das cidades (MUMFORD, 1961/1998. p. 455) (FIG. 2; FIG. 3)

Figura 2 – “Planta em grade” de um bairro periférico inglês, no final do século XIX



Essa concepção, que se espalhou pela cidade industrial, foi criticada por autores como Mumford, como uma projeção da produção do capital no espaço, que rompia com a ordem tradicional e visava principalmente o lucro

Fonte: Mumford, 1961/1998, p. 455.

Figura 3 - Paisagem homogênea de um bairro londrino, gerada pela “planta em grade”



Fonte: Benevolo, 1960/1998, p. 137.

A partir do século XVII, para Mumford (1961/1998, p. 445), “[...] o estímulo à expansão urbana veio principalmente dos mercadores, dos financistas e dos senhores de terras, que serviam às suas necessidades”. O professor Roberto Monte-Mór consente com essa afirmativa, ao dizer que na cidade que surge no século XVII:

[...] O espaço da cidade organizado como lócus privilegiado do excedente econômico, do poder político e da festa cultural, legitimado como obra e regido pelo valor de uso coletivo, passa a ser privatizado e subordinado ao valor de troca. (MONTE-MÓR, 2006, p.8).

Essa subordinação ao valor de troca tornou as cidades extremamente atraentes para o capital. A cidade ficou, então, subordinada à lógica do capital e o espaço da cidade passava a atender às necessidades da produção. Segundo Carlos, Souza e Sposito (2011, p. 91), esse processo de produção, “[...] sob o capitalismo, transformou o espaço numa mercadoria (com conteúdos sensivelmente diversos daquele da terra no campo), auferindo-lhe valor”. O preço da terra passou a ser determinado pela capacidade de ganho que ela pudesse proporcionar ao seu proprietário. Embora, a princípio, não sejam resultados do trabalho socialmente despendido, o solo, um bem natural, e suas benfeitorias foram considerados mercadorias, cujos valores de troca foram estabelecidos a partir do valor de uso que apresentassem (LEFÉBVRE, 1970/1999a).

Lefébvre (1968/1991a) revela, no final da década de 1960, que a industrialização promoveu a organização da cidade na direção do dinheiro, do comércio e das trocas, ocorrendo a generalização da mercadoria e o valor de troca passa a ser atribuído a tudo. Não só as relações que existiam com as mercadorias são deturpadas, mas também as relações com a cidade, as relações sociais. O valor de troca passa a predominar na cidade e na realidade urbana, correspondendo à negação da cidade e de sua humanização. Isso para o autor não ocorre ao acaso, ou seja, a “*não-cidade*” relaciona-se a uma estratégia de classe que a utiliza para ter o domínio sobre ela. Anos mais tarde, ele afirmou:

O espaço não é um *objeto científico* descartado pela ideologia ou pela política; ele sempre foi político e estratégico. Se esse espaço tem um aspecto neutro, indiferente em relação ao conteúdo, portanto ‘puramente’ formal, abstrato de uma abstração racional, é precisamente porque ele já está ocupado, ordenado, já objeto de estratégias antigas, das quais nem sempre se encontram vestígios. O espaço foi formado, modelado a partir de elementos históricos ou naturais, mas politicamente. O espaço é político e ideológico. É uma representação literalmente povoada de ideologia (LEFÉBVRE, 1973/2008, p. 61-62 – grifo do autor).

Desse modo, pode-se entender que nas relações de produção capitalistas, destaca-se o processo de dominação do espaço por meio de estratégias. Ao considerar-se que a produção do espaço é resultado de um processo articulado de dominação marcado por aspectos econômicos, políticos e sociais, Lefébvre revela que o espaço é político e instrumental. Ele afirma que o espaço consiste em “[...] lugar e meio onde se desenvolvem estratégias, onde elas se enfrentam” (LEFÉBVRE, 1973/2008, p. 172).

Na medida em que o mercado passava a ser o agente capaz de transformar o espaço em um território compartimentado em unidades dotadas de valor de troca, modificava-se, então, a finalidade essencial de uso do espaço urbano. Como mercadoria, a terra urbana passava a ser incluída no grupo que Lefébvre (1974/1991c) chamou de “novas raridades”, implicando em aumento da capacidade de ganho e no seu valor de troca para os proprietários.

Decididamente mobilizado pela valorização capitalista, o espaço passou a integrar as novas raridades. Se outrora o pão, os meios de subsistência eram raros, agora não [...] não obstante, as novas raridades, em torno das quais há luta intensa, emergem: água, o ar, a luz, o espaço. (LEFÉBVRE, 1973/ 2008, p. 9 – grifo do autor).

Mais do que nunca, o espaço valorizado e intencionalmente tornado raro contribuirá para o avanço das forças capitalistas. Nesse sentido, Lefébvre alerta que “o capitalismo apossou-se do solo, do espaço [...] por se tratar de indústria nova, menos submetida aos entraves, saturações, dificuldades diversas que freiam as antigas indústrias” (1973/2008, p. 118).

Mumford (1961/1998), em seus estudos, demonstrou as implicações espaciais do processo de produção capitalista do espaço. Para o autor, o capitalismo, a partir do século XVII, “[...] trabalhou terrenos, quarteirões, ruas e avenidas como unidades abstratas destinadas à compra e à venda, desprezando os usos históricos, as condições topográficas ou as necessidades sociais”. (MUMFORD, 1961/1998, p.456). A unidade fundamental desse processo de produção, na visão do autor, não era mais a vizinhança ou o recinto fechado, mas o lote individual, cujo valor pôde ser medido em termos de frente, o que favorecia o retângulo com uma frente estreita, que proporcionava um mínimo de luz e de ventilação aos edifícios. Portanto, “[...] em princípios rigorosamente comerciais, a planta em grade respondia, como nenhuma outra planta, à mudança de valores, à acelerada expansão, à população que se multiplicava, exigências do regime capitalista” (MUMFORD, 1961/1998, p.459).

Benevolo (1963/1994) também estudou as repercussões da produção capitalista do espaço nas cidades. Com um extenso trabalho, ele ressalta que, do transcurso do século XVIII em diante, a associação entre indústria e cidade provocou grandes transformações urbanas. “Este conjunto de transformações originou a mudança da utilização do solo e da própria paisagem” (BENEVOLO, 1960/1998, p. 22). O autor destaca que as chaminés das fábricas ganhavam cada vez mais espaço na cidade, bem como as expansões dos bairros operários, que invadiam, principalmente, as áreas centrais das cidades.

Dois aspectos contribuíram para o crescimento sem precedentes da cidade: a nova rede de transportes e o movimento expansionista da atividade comercial. Embora Benevolo considere que as transformações das cidades sejam resultado do desenvolvimento econômico que fora apoiado pelo liberalismo burguês, a crítica dele volta-se mais para revelar as consequências na forma da cidade, que foram geradas por essas transformações, embora não desconsiderasse e adotasse a crítica marxista de Engels. Benevolo não é tão explícito, como foram Mumford e Lefébvre, de proclamarem o quanto o capitalismo havia sido a causa determinante das transformações urbanas e consequente degradação das condições de vida nas cidades.

Se o capitalismo tendia a expandir os domínios do mercado e a transformar cada parte da cidade em um negócio, a mudança dos trabalhos manuais urbanos organizados para a produção mecânica em larga escala transformou as cidades industriais no que Mumford (1961/1998, p. 483) denominou como “sombrias colmeias”. O pessimismo do autor acentua-se quando ele avalia as características que eram comuns nas cidades da época: “Quarteirão a quarteirão, são as mesmas ruas tristes, os becos soturnos e cheios de lixo, a mesma ausência de espaços abertos para as crianças [...] as janelas são estreitas; a luz interior insuficiente” (MUMFORD, 1961/998, p.503).

De acordo com Choay (1970) sobre as cidades do século XIX, no período compreendido entre 1830 e 1900, a população das cidades e a precariedade das condições urbanas apresentaram representativo crescimento. Ao mesmo tempo, uma nítida divisão espacial foi criada entre as periferias e os centros das cidades, onde grandes conglomerados, como bolsas de valores, lojas e bancos foram instalados e multiplicados. A grande massa da população começou a ocupar áreas precárias nos centros ou mesmo em locais mais afastados das cidades, ao contrário dos bolsões residenciais elitizados para os quais a burguesia migrou. A precariedade dos centros da cidades é mostrada em diversas pinturas da época, como a apresentada na Figura 4.

Figura 4 - Pintura do artista oitocentista Gustave Doré (1832-1888)



Registra Londres em 1872 e as condições insalubres das cidades do século XIX

Fonte: Victorian, 2013.

Os clássicos textos sobre a cidade de Manchester na década de 1830, do filósofo alemão Engels, referência para as críticas de Benevolo, Mumford e Lefébvre, afirmam que as condições insalubres acabaram se propagando, inclusive para os bolsões elitizados da burguesia:

[...] as ruas, mesmo as melhores, são estreitas e tortuosas, as casas sujas, velhas, em ruínas, e o aspecto das ruas laterais é absolutamente horrível [...]; são os restos da velha Manchester pré-industrial, cujos antigos habitantes se transferiram com seus descendentes, para bairros melhor construídos, deixando as casas que se tinham tornado para eles demasiadamente miseráveis [...]; Mas isso ainda não é nada em comparação com as vielas e os pátios que se desdobram por trás delas, e aos quais se chega somente por meio de estreitas passagens cobertas através das quais não passam nem duas pessoas uma ao lado da outra. É difícil imaginar a desordenada mistura das casas, que troça de toda urbanística racional, o amontoado, pois estão literalmente encostadas umas as outras, pois onde quer que houvesse um pedacinho de espaço entre as construções da época precedente, continuou-se a construir e a remendar, até tirar de entre as casas a última polegada de terra livre ainda suscetível de ser utilizada (ENGELS, 1845/1986. p. 56).

A cidade do século XIX, para Mumford, era o retrato dessa insalubridade e foi denominada por ele como “Coketown”, cidade do carvão<sup>13</sup>. “Coketown” eram

<sup>13</sup> Mumford adotou o nome Coketown baseado em artigos do escritor inglês Charles Dickens (1812-1870) – publicados em 1853. Para Dickens, Coketown era uma cidade com os tijolos escurecidos pela fumaça e pelas cinzas das chaminés. Nessa cidade, predominava a monotonia, em razão das casas e ruas serem iguais e as pessoas fazerem o mesmo trabalho e

idades localizadas em regiões carboníferas da Inglaterra, que continham, além da degradação provocada pela indústria, outras características advindas dos efeitos das transformações capitalistas. O autor afirma que, “[...] até o século XIX, houve certo equilíbrio das atividades dentro da cidade” (MUMFORD, 1961/1998, p. 483). Essas atividades foram classificadas como o trabalho, a religião, as artes, as diversões e o comércio. Porém, com o crescimento do capitalismo, o comércio abarcava as outras atividades, a ponto de explodir na cidade do século XIX (MUMFORD, 1961/ 1998) (FIG. 5).

Figura 5 - Vista do ambiente degradado da “Coketown”, Manchester, 1870



Fonte: Coketown, 2013.

Lefévre denominou a cidade do século XIX como “a cidade capitalista [...], lugar de consumo e consumo de lugar” (1975/1999b, p. 130). O professor e historiador Guido Zuccone aponta as inúmeras outras expressões pelas quais essas cidades também pudessem ser denominadas: “Cidade da Revolução Industrial”, “Cidade na Época da Expansão” ou “Cidade do Ciclo Haussmanniano”, cuja expansão e desenvolvimento urbanos, antes impulsionados pela demografia, passam a ser resultado da economia, especificamente, do capitalismo (ZUCCONI, 1980/2009, p.13). Já “Pós-liberal” é a denominação cunhada por Benevolo (1960/1998), para a cidade que surge a partir da segunda metade do século XIX, período quando a burguesia detentora da propriedade imobiliária estabelece um acordo com o Estado, que

---

as mesmas coisas. O escritor contrapõe à vida na cidade industrial com os bens produzidos nas fábricas e seu destino final que eram destinados para os mais ricos (VANSPANCKEREN, 2013).



passa a intervir, a estabelecer regulamentos e a executar obras necessárias aos interesses dos primeiros. Estabeleceu-se com isso a base para que o prefeito Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), assim, realizasse em Paris as paradigmáticas transformações urbanas na cidade. Benevolo (1963/1994, p. 113) revela, que Haussmann “[...] aproveita-se de uma emenda de 23 de maio de 1852, que permite a expropriação de terrenos para realização das obras não apenas através de uma lei, mas também através de uma deliberação do poder executivo”.

Portanto, conforme registros dos autores citados até agora, verifica-se que, ao longo do século XIX, houve a consolidação de todo um processo de mudanças no quadro econômico e também social das cidades. Foram mudanças que consolidaram o domínio do capitalismo.

Para Mumford, desde o princípio do século XIX, a cidade “[...] foi tratada não como uma instituição pública, mas como uma aventura comercial privada, a ser afeiçoada de qualquer modo que pudesse aumentar a rotatividade e fazer subirem mais ainda os valores dos terrenos” (MUMFORD, 1961/1998, p. 461). Em relação a esse processo de produção capitalista do espaço, cabe destacar a pergunta feita por Lefébvre: “Qual o preço disso? Não há números que exprimam. Por que meios? Ocupando o espaço, produzindo um espaço” (1973/2008, p. 21).

A análise dos discursos de Mumford e de Lefébvre, cada um em seu termo, permite que se desvele o avanço do capitalismo no espaço urbano. Porém, nos argumentos de Mumford, é percebida uma visão pessimista em relação ao futuro das cidades, com certa nostalgia pela perda do calor humano da cidade e uma grande preocupação relativa à perda da salubridade urbana e ao domínio da produção do espaço pelo capitalismo. Ambos os autores estabeleceram grande crítica ao espaço resultante das forças capitalistas nas cidades, porém a crítica de Lefébvre, desprovida de nostalgia, avançou na perspectiva de descortinar os reflexos dessa transformação na cotidianidade moderna. Na sua crítica, fica claro que o ponto crucial para o avanço do capitalismo, a transição definitiva do capitalismo mercantil para o capitalismo

industrial, foi a conquista do poder político pela burguesia e o emprego do Estado em seu interesse.

O “escritor Mumford” (assim gostava de ser qualificado), ideologicamente ligado aos socialistas ingleses, percebeu e condenou a desumanização da cidade moderna e a mitologia da máquina e historiou, com precisão cronológica e postura crítica, o desenvolvimento urbano, desde a gênese das cidades, que denominou como a “cidade dos mortos”, até a cidade do século XX. Lefébvre, por sua vez, influenciado diretamente pelo marxismo, avançou mais na crítica das ideologias, descortinando as contradições no espaço e as estratégias de domínio e sobrevivência das classes mais privilegiadas. Ambos os autores preocupavam-se mais com o modo de vida da sociedade do que com a forma urbana. Em vista aos objetivos desta tese apresentados no capítulo anterior, que vertem para o resgate e a compreensão das práticas aplicadas à cidade, os discursos de ambos serão novamente referenciados.

Segundo dito anteriormente percebe-se que, à medida que a indústria, o capital e a burguesia passaram a ocupar e a dominar a cidade tradicional, ocorreu uma mudança nas práticas e no modo de vida urbano. Estas práticas carregam consigo outra racionalidade espacial, que descarta a urbanidade típica da cidade tradicional e procura reinventá-la na cidade capitalista. Um espaço para essas práticas torna-se indispensável, principalmente para o desenvolvimento da indústria e do capitalismo. Trata-se do espaço abstrato, denominação de Lefébvre, que será analisado na próxima subseção deste trabalho.

## **2.2 A realização da (re)produção capitalista do espaço: o espaço abstrato**

As piores manifestações do capitalismo, no desenvolvimento urbano, surgiram quando se tornou dominante e exclusivo (MUMFORD, 1961/1998, p. 480).

Nas publicações entre o final da década de 1960 e meados de 1970, Lefébvre expôs com mais vigor as contradições do espaço urbano resultantes do processo de expansão do capitalismo. Em 1968, publica o livro “O Direito à Cidade”, referência dos estudos contemporâneos sobre o espaço urbano, que

é entendido como um direito inalienável à vida, possível por meio da construção da cidade mais voltada ao novo humanismo, mais próxima dos encontros, dos desencontros, dos desejos que se manifestam no espaço da urbanidade (LEFÉBVRE, 1968/1991b). Neste livro, é nítida a crítica acerca das forças que produzem a segregação nas cidades, por meio do próprio sistema que impõe sobre a sociedade. O autor insiste, conforme referenciado na subseção anterior desta tese, que o domínio do valor de troca e a consequente disseminação da mercadoria pela industrialização vêm destruindo a cidade, bem como a realidade urbana, subordinando o uso aos imperativos da lógica capitalista. Lefévre exemplifica que essas forças contribuíram para a expansão do que denominou como “tecido urbano”, ou seja, o conjunto das manifestações relativo ao predomínio da cidade sobre o campo, tema explorado por outros autores, como Monte-Mór (2006).

Posteriormente, na tentativa de ampliar a compreensão dos efeitos do processo já referido, Lefévre, no livro a “Revolução Urbana”, publicado em 1970, afirma que “o espaço e a política do espaço exprimem as relações sociais, mas reagem sobre elas” (LEFÉBVRE, 1970/1999a, p. 26-27, grifo do autor). Percebe-se nessa afirmativa a preocupação de Lefévre em desvelar o conteúdo ideológico do espaço socialmente produzido e também as reações relativas a esse próprio conteúdo, ideias que irá desenvolver em suas próximas publicações. Tendo em vista o seu pensamento, entende-se que essas relações podem ser consideradas não só integrantes da base econômica, mas também do processo de produção espacial. É também o que considera a professora Rita Velloso, em sua tese de doutorado, sobre os pressupostos teóricos desenvolvidos por Lefévre: “As relações sociais consistem em parte da base econômica, especialmente as ligadas às forças de produção que impõe uma forma ao solo e à terra” (VELLOSO, 2007, p. 47).

O pensamento de Lefévre sobre o espaço e as relações sociais começa a ser mais fundamentado em outra publicação, “Espaço e Política”, de 1973. Afirma que, dentre diversas hipóteses, “o espaço social é um produto da sociedade, constatável e dependente, antes de tudo, da constatação, portanto, da descrição empírica antes de qualquer teorização” (LEFÉBVRE, 1973/2008, p.

43). O autor relaciona o espaço e a sua produção; e ele ressalta a necessidade de se apoiar em experiências vividas, na observação de coisas, e não somente em métodos científicos. “A produção do espaço não pode ser comparada à produção deste ou daquele objeto particular, desta ou daquela mercadoria” (LEFÉBVRE, 1973/2008, p. 62). Importante é que, ao ser produto, o espaço passa a incorporar a diversidade de objetos, tanto naturais quanto sociais. Estes “objetos” não são somente coisas, mas também relações, produtos da sociedade (LEFÉBVRE, 1973/2008).

A fim de ampliar a compreensão do espaço social, Velloso (2007, p. 172), baseada em Lefébvre, afirma que esse espaço é:

[...] produzido pelas forças e relações de produção e se apresenta de modo dual; tanto é um campo de ação – que oferece sua extensão para o desenvolvimento de projetos e intenções práticas – quanto uma base para a ação, uma plataforma de onde derivam e para onde retornam as energias.

Em 1974, Lefébvre, no livro “A Produção do Espaço”, declara que no espaço social estão contidas as relações sociais e esse espaço não pode ficar restrito à esfera física, à natureza; ele é, portanto, o espaço da vida social. A base desse espaço lefebvriano é a natureza, a qual o homem transforma com seu trabalho. Observa-se, assim, a influência das ideias marxistas relativas à transformação da natureza pelo trabalho. Essa natureza não produz, ela cria e somente o homem é capaz de produzir através do trabalho. O autor avança sobre o pensamento de Marx ao revelar que o espaço social:

[...] 1) tem um papel a desempenhar entre as forças de produção, um papel originalmente interpretado pela natureza, que se deslocou e suplantou. 2) aparece como um produto de caráter singular, em que às vezes é simplesmente consumido [...] como uma grande mercadoria e, por vezes, em áreas metropolitanas, de forma produtiva, consumido [...] como um aparelho de sistema operacional com grande escala produtiva. 3) mostra-se politicamente instrumental, na medida em que facilita o controle da sociedade [...]. 4) sustenta a reprodução das relações de produção e da propriedade (ou seja, a propriedade da terra, do espaço; locais de forma hierárquica. 5) é equivalente, em termos práticos, a um conjunto de superestruturas institucionais e ideológicas. 6) contém potencialidades – de obras e de reapropriação – existentes para começar na esfera artística, mas acima de tudo, que respondam às exigências de um corpo ‘transportado’ fora de si no espaço, um corpo

que, colocando-se a resistência inaugura o projeto de um diferente espaço [...].(Lefébvre, 1974/1991c, p.349 – tradução do autor<sup>14</sup>)

Com relação ao conceito de espaço social, outros autores, por sua vez, avançam sobre as premissas lefebvrianas. Soja (1989/1993) afirma que o espaço social envolve tanto as relações sociais de reprodução - que compreendem as biológicas e as psicológicas entre pessoas e grupos -, quanto as relações de produção, que compreendem a divisão do trabalho e sua organização. Segundo a professora Heloísa Costa, o conceito de espaço social “[...] considera a ideia de ambiente construído para produção e consumo, mas ao mesmo tempo vai além dela, incorporando as práticas socioespaciais” (COSTA, 2005, p. 371).

Percebe-se que, social, concreto ou não, é o espaço da produção e reprodução das interações entre as relações sociais e a natureza. É nele que o homem estabelece o seu modo de produção, manipula e é manipulado, desenvolve suas necessidades, desejos e lutas.

Lefébvre (1974/1991c) afirma que, se cada modo de produção produz seu espaço característico e dele se apropria, cada momento histórico tem como correspondente a formação de um espaço novo, que se sobrepõe ao anterior e apresenta características novas. Tal espaço seria formado a partir de um código comum a uma dada realidade social e que correspondesse às práticas e às representações características dessa sociedade. Por exemplo, segundo Benevolo (1963/1994), em meados do século XIX, a burguesia inglesa procurava extrair o máximo de lucro do trabalho operário. Mesmo com alta capacidade produtiva, a jornada de trabalho levava o trabalhador à exaustão. O

---

<sup>14</sup>[...] 1) has a part to play among the forces of production, a role originally played by nature, which it has displaced and supplanted; 2) appears as a product of singular character, in that it is sometimes simply consumed [...] as a vast commodity, and sometimes, in metropolitan areas, productively consumed [...], as a productive apparatus with grand scale; 3) shows itself to be politically instrumental in that it facilitates the control of society [...]; 4) underpins the reproduction of production relations and property relations (i.e. ownership of land, of space; hierarchical ordering locations [...]); 5) is equivalent, practically speaking, to a set of institutional and ideological superstructures [...]; 6) contains potentialities – of works and of reappropriation – existing to begin within the artistic sphere but responding above all to the demands of a body ‘transported’ outside itself in space, a body which by putting up resistance inaugurates the project of a different space [...].

ambiente da cidade era insalubre e o trabalho, perigoso e pesado. Nesse ambiente, conviviam homens, mulheres e crianças que, sem terem outra forma de sustento, acabavam por sujeitar a situação que lhes era imposta (BENEVOLO, 1963/1994). A Figura 6 apresenta outra pintura do artista francês Gustavo Doré, na qual retrata um bairro periférico de Londres, em 1872. A pintura mostra a fragilidade da sociedade daquele período e as péssimas condições físicas da cidade.

Figura 6 - Rua em bairro pobre de Londres, em 1872



Gravura de Gustave Doré

Fonte: Dudley, 2013.

Por outro lado, a burguesia, dispersa dos problemas da classe operária, convivia em outros espaços, como o das famosas Exposições Universais do século XIX, que procuravam introduzir no cenário urbano possibilidades de melhoria nas condições de vida, por meio das novas tecnologias. Porém, elas velavam uma das facetas do capitalismo, o estímulo ao consumo dos novos produtos (BENEVOLO, 1960/1998). Apesar do clima de exaltação da técnica e de todo o desenvolvimento propiciado por ela, as exposições deixaram evidente o flagrante fosso que separava as sociedades; aliás, como o próprio sistema capitalista, as exposições manifestavam essa constante contradição do mundo burguês, em que as diferenças sociais aumentavam progressivamente (FIG. 7).

Figura 7 – Exposição Universal, Londres, 1852



Além de apresentar a Europa e os Estados Unidos, os avanços proporcionados pelo capitalismo eram o ponto de encontro e ostentação da burguesia

Fonte: Exposição..., 2013.

Conforme subseção anterior desta tese, desde a revolução industrial, o espaço da cidade passou por grande processo de transformação. O espaço gerado por essa transformação, de acordo com as ideias de Lefébvre, exhibe as práticas e as representações da nascente sociedade do século XIX, denominada como “sociedade burocrática do consumo dirigido” (LEFÉBVRE, 1968/1972). Essa sociedade foi, para Soja (1989/1993, p.64), “coreografada pelo Estado capitalista com um planejamento espacial instrumentalizado que penetrou cada vez mais nas práticas recorrentes da vida cotidiana”. Entende-se que a sociedade burocrática do consumo dirigido é a da ideologia do consumo, que Monte-Mór *et al.*, em artigo denominado “Uma Leitura Lefebvrina de Terrorismo na Sociedade Urbana Contemporânea”, esclarecem que:

[...] em si sintetiza a tônica da análise de Lefébvre no que diz respeito à lógica de reprodução do capitalismo avançado no mundo moderno e à organização da vida cotidiana [...] O conceito de sociedade burocrática de consumo dirigido traduz, então, uma concepção específica da racionalidade e do papel do Estado na condução do processo de organização do capitalismo, dos aspectos ideológicos dessa condução do consumo, assim como do peso disto sobre o cotidiano, o que deixa no mundo moderno “de ser ‘sujeito’ (rico de subjetividade possível) para se tornar ‘objeto’ (objeto da organização social). (MONTE-MÓR, *et al.*, 2003, p.12).

Na visão de autores como Jean Baudrillard (1929-2007), as forças produtivas capitalistas, apoiadas pelo Estado, desenvolveram formas de aliciamento engenhosas o suficiente para substituir o real pela realidade que se quer ter,

em nome do prazer de consumir e da necessidade de se continuar fazendo-o indefinidamente. Em sua obra “Sociedade de Consumo”, Baudrillard procede a uma análise profunda daquilo que constitui um dos fenômenos mais característicos da sociedade capitalista. Ele mostra de que forma as grandes corporações tecnocráticas suscitam desejos irreprímíveis, criando novas hierarquias sociais que substituíram as antigas diferenças de classes. O autor destaca as constituições progressivas da ideologia do consumo e da manipulação de valores (BAUDRILLARD, 1970/2008).

Os argumentos sobre o consumo de Baudrillard voltam-se mais para o simulacro e para a negatividade da mídia; enquanto Lefébvre desenvolve mais a perspectiva do consumo como uma etapa da produção avançada do capitalismo e da materialização das necessidades individuais. Por exemplo, o automóvel, para Baudrillard, é um objeto de desejo; já para Lefébvre, tem um lugar importante na sociedade como objeto para atender às necessidades do cotidiano.

Os estudos de Lefébvre (1970/1999a) e de Mumford (1961/1998) novamente se convergem, ao revelarem que foi necessário estabelecer um espaço para proporcionar sustentabilidade ao avanço do capital nas cidades. Esse espaço, para Mumford, eclode na cidade industrial. O espaço resultante do modo capitalista de produção, que corresponde às práticas e às representações da sociedade burocrática do consumo dirigido, foi denominado por Lefébvre como o espaço abstrato, “lugar e fonte de abstrações” (1974/1991c, p. 20, tradução do autor<sup>15</sup>). Nesse, o espaço social é transformado em uma mercadoria, onde o valor de troca e as relações de consumo subordinam-se às formas e aos conteúdos do valor de uso. Sob este registro, o das relações capitalistas, a produção social do espaço tornou-se a busca incessante das abstrações representadas pelo dinheiro e pela mercadoria (LEFÉBVRE, 1974/1991c).

---

<sup>15</sup> *Abstract space, place and source of abstractions.*



Como apresentado por Lefébvre (1974/1991c, p. 50 - tradução do autor<sup>16</sup>), “a abstração nada tem de simples: ela não é transparente e não se reduz nem a uma lógica, nem a uma estratégia”. Essa abstração apoia-se em conglomerados capitalistas, ou seja, grandes unidades de produção que espacializam suas ideologias. Porém, também se constituem em espaços das grandes construções e até em redes de informação. “Nesse espaço, a cidade, berço da acumulação, lugar da riqueza, sujeito da história, centro do espaço histórico, explodiu” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 53 - tradução do autor<sup>17</sup>).

O espaço abstrato, ao moldar as pessoas e os lugares à sua imagem, gera a homogeneização, eliminando, a um só tempo, de forma avassaladora, as diferenças e muitas das possibilidades de apropriação social. Situação que mantém as desigualdades socioespaciais e que se nutre de um desenvolvimento desigual. Segundo Lefébvre (1974/1991c, p. 49-50 - tradução do autor<sup>18</sup>):

O espaço abstrato funciona “objetivamente” como conjunto de coisas-signos, com suas relações formais: o vidro e a pedra, o cimento e o aço, os ângulos e as curvas, os cheios e os vazios. Esse espaço formal e quantificado nega as diferenças, as que provêm da natureza e do tempo (histórico), assim como as oriundas do corpo, idades, sexos, etnias. [...] Na prática espacial, a reprodução das relações sociais predomina. A representação do espaço, ligada ao saber como ao poder, reserva apenas um lugar mínimo aos espaços de representação, reduzidos às obras, às imagens, às lembranças, onde o conteúdo afastado (sensorial, sensual, sexual) aflora apenas o simbolismo.

O espaço abstrato da modernidade, a partir do momento em que as condições de salubridade das cidades atingem seu ponto crítico, passa a ser o resultado da ação combinada entre o mercado e o Estado. O objetivo do primeiro é

---

<sup>16</sup> *It is not defined it being noticed. His abstraction is not simple: it is not transparent and not reducible neither logic nor a strategy.*

<sup>17</sup> *Within this space the town – once the forcing-house of accumulation, fountainhead of wealth and centre of historical space – has disintegrated.*

<sup>18</sup> *Abstract space functions ‘objectally’, as a set of things/signs and their formal relationships: glass and stone, concrete and steel, angles and curves, full and empty. Formal and quantitative, it erases distinctions, as much those which derive from nature and (historical) time as those which originate in the body (age, sex, ethnicity). [...] In spatial practice, the reproduction of social relations is predominant. The representation of space, in thrall to both knowledge and power, leaves only the narrowest leeway to representational spaces, which are limited to works, images and memories whose content, whether sensory, sensual or sexual, is so far displaced that it barely achieves symbolic force.*

primordialmente o lucro e o do segundo resulta na garantia do controle do solo, o que acaba por favorecer os objetivos do mercado. Diversos regulamentos, conforme já discutido na seção anterior desta tese, serão criados nas cidades dos séculos XIX e XX, visando a garantir esses objetivos (FIG. 8).

Figura 8 - Bairro inglês construído conforme os regulamentos londrinos de 1875



Fonte: Benevolo, 1963/1998, p. 577.

O objetivo de aproveitar ao máximo os limites regulamentares produz uma uniformidade obsessiva na produção da cidade. É um espaço, na visão lefebvriana, fragmentado, homogêneo e hierárquico, formado a partir de um conjunto de códigos comuns de uma dada realidade social e que corresponde às práticas e às representações características dessa sociedade (LEFÉBVRE, 1974/1991c).

O espaço é fragmentado devido à ação do processo de mercantilização do espaço, que cria verdadeiros mosaicos urbanos de morfologias dispersas, com espaços ocupados, outros vazios, áreas com grande oferta de infraestrutura, outras, não; é homogêneo pela dominação que exerce, ao regular a sua ocupação, ora para a proteção, ora para a produção em massa; e é hierarquizado devido à divisão espacial do trabalho, por exemplo, a construção de conjuntos separados, próximos ou distantes das fábricas, para os operários e demais funcionários, de acordo com os interesses da produção capitalista. Carlos (2007, p. 27) afirma que “homogênea e fragmentada, a cidade revela, ainda, a hierarquização dos lugares e pessoas como articulação entre morfologias espacial e social e esta estratificação revela as formas da

segregação urbana”. A fragmentação é uma das características mais evidente da organização espacial do mundo contemporâneo. Manifesta-se na quebra de espaço em unidades discretas que podem ser privatizadas e comercializadas como *commodities* e é reforçada pela fragmentação das ciências que esculpem o espaço de acordo com os interesses disciplinares (LEFÉBVRE, 1974/1991c).

A fragmentação do espaço abstrato é uma tendência aparentemente contraditória da homogeneização. À primeira vista, a vida moderna apresenta uma extraordinária diversidade de produtos e estilos de consumo. No entanto, como Lefévre deixa claro: "espaço abstrato não é homogêneo, ele simplesmente tem homogeneidade como seu objetivo, a sua orientação, a sua lente" (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 287 – tradução do autor<sup>19</sup>). A abstração pode quebrar o espaço em fragmentos, mas também impõe uma lógica de locais e horários. A aplicação dos critérios de pura troca de espaço funciona como uma força homogeneizadora, que tem o poder para igualar as diversidades espaciais. A homogeneização refere-se à própria padronização da produção, não só de objetos, mas também de ideologias.

A união de espaços forçosamente fragmentados e homogeneizados revela a terceira tendência do espaço abstrato - a sua ordenação hierárquica como estratégia de uma classe, um poder tecnológico, administrativo e político. A posição de um espaço dentro da hierarquia é determinada pela sua posição na relação conflituosa entre centros e periferias, que se manifesta na distribuição de poder, riqueza, recursos e informações. Essa hierarquia entre centro e periferia não é o resultado aleatório. Mas, sim, segundo Lefévre (1976/1978), é o produto de um processo de dominação. É nesse contexto que assume a importância o poder do Estado na construção do espaço abstrato.

O Estado intervém ativamente na produção do espaço, tratando-o como um instrumento político, através do qual a ordem social pode ser mantida. Através de seus papéis, como provedor de infraestrutura e gerente de recursos, juntamente com as suas políticas de subsidiação e regimes de ordenamento do

---

<sup>19</sup> *Abstract space is not homogeneous; it simply has homogeneity as its goal, its orientation, its lens.*

território, o Estado torna-se o grande responsável pelo modelo no qual o espaço abstrato é construído e consolidado. A produção do espaço e a ordenação dos seus usos dominantes exigem as proibições e sanções impostas pelo Estado, através do ordenamento jurídico. Lefébvre argumenta que a forma jurídica das relações de propriedade privada é inerentemente baseada em proibições espaciais que prescrevem os limites da vida cotidiana e servem como, "[...] o lado inverso da apropriação negativa do espaço sob o reinado da propriedade privada" (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 319 – tradução do autor<sup>20</sup>).

O americano Marshall Berman (1940-2013), também inspirado no pensamento marxista como Lefébvre, exalta em seu livro clássico de 1982, outra característica do espaço abstrato, a efemeridade (BERMAN, 1982/1993). Essa, no sentido utilizado pelo autor, revela-se como uma constante renovação dos conhecimentos e dos produtos. Como tal, é fonte de alimentação do processo de produção capitalista e não anula a homogeneização.

O filósofo e antropólogo austríaco Karl Polanyi (1886-1964), em sua publicação denominada "A Grande Transformação: as origens de nossa época" argumenta que a dominação do espaço emana de estratégias socioespaciais empregadas por classes privilegiadas e poderosas, que moldam imagens e entendimentos de grupos sociais. O Estado é usado a serviço dessa estratégia. O autor discute que a revolução industrial do século XVIII trouxe progresso no sentido dos instrumentos de produção, mas uma desarticulação social, principalmente nas classes menos privilegiadas. O Estado, a serviço dos capitalistas, mobilizou-se para criar as condições para que a sociedade fosse submetida ao mercado. Isso gerou- um novo sistema social – "A Grande Transformação" – no qual todos os indivíduos tornaram-se dispensáveis, em uma engrenagem que era de fato uma máquina, a qual o homem passaria servir. O autor, em seu estudo, revela que o mercado capitalista, ao transformar a terra, o trabalho e o dinheiro em mercadorias fictícias, vai, pouco a pouco, corroendo a própria

---

<sup>20</sup> [...] *the reverse side and the carapace of property, of the negative appropriation of space under the reign of private property.*

sociedade que deu origem e condições de surgir e desenvolver, colocando-a a seu serviço (POLANYI, 1944/1985).

O espaço capitalista para Lefébvre (1970/1999a) passa a pertencer a estratégias de classes privilegiadas, que precisam do urbanismo para realizá-lo, submetendo todas as classes à Sociedade Burocrática de Consumo Dirigido e à ideologia que oculta, através do consumo, dos conflitos da produção e reprodução do espaço. Para o autor:

Com efeito, o espaço da sociedade capitalista pretende-se racional quando, na prática, é comercializado, despedaçado, vendido em parcelas. Assim, ele é simultaneamente global e pulverizado. Ele parece lógico e é absurdamente recortado. Essas contradições explodem no plano institucional. Nesse plano, percebe-se que a burguesia, classe dominante, dispõe de um duplo poder sobre o espaço: primeiro, pela propriedade privada do solo, que se generaliza por todo o espaço, com exceção dos direitos das coletividades e do Estado. Em segundo lugar, pela globalidade, a saber, o conhecimento, a estratégia, a ação do próprio Estado. Existem conflitos inevitáveis entre esses dois aspectos, e notadamente entre o espaço abstrato (concebido ou conceitual, global e estratégico) e o espaço imediato, percebido, vivido, despedaçado e vendido (LEFÉBVRE, 1973/2008, p.57 – grifo do autor).

Conforme analisado na subseção anterior desta tese, “a planta em grade” referida por Mumford concretiza o espaço abstrato (FIG. 8). “Tais planos não serviam para nada que não fosse uma pronta divisão da terra, uma pronta conversão comercial” (MUMFORD, 1961/1998, p.459). Por isso, eram importantes os códigos urbanísticos uniformizadores, pois estes facilitavam o processo de divisão e de venda das terras, como também incorporavam os avanços tecnológicos que permitiam agregar mais valor de uso às parcelas individuais.

Embora os autores Mumford (1961/1998) e Benevolo (1960/1998), ao descreverem o espaço da cidade do século XIX, não o denominassem como abstrato, percebe-se a semelhança das características dessa cidade apontadas por eles, com a crítica lefebvriana ao espaço abstrato. Na visão de Mumford (1961/1998, p.461), “assim, a cidade, desde o princípio do século XIX, foi tratada não como uma instituição pública, mas como uma aventura comercial privada”. O espaço criado para dar suporte a essa “aventura”, o abstrato, serviu

para consolidar o domínio do capital, sendo dominante nas cidades: de “Coketown”, da “Revolução Industrial”, do “Ciclo Haussmanniano”, da “Época da Expansão”, “Pós-liberal” e “Capitalista”. Esse espaço exhibe as práticas e as representações características das sociedades dos séculos XIX e XX.

Na próxima subseção, pretende-se aprofundar em categorias teóricas, reveladas por Lefébvre (1974/1991c), que podem contribuir para a compreensão maior das práticas do espaço abstrato, ressaltando principalmente, as representações do espaço, dimensão constituída pelas concepções urbanísticas.

### **2.3 As dimensões espaciais da (re)produção do espaço: o espaço concebido**

Assim, é preciso apreender como a reprodução das relações do capitalismo moderno se desdobra para a vida cotidiana de uma sociedade urbana (LIMONAD; LIMA, 2003, p.17).

Um argumento substancial que Lefébvre apresenta no livro “A Produção do Espaço” é que a compreensão do espaço deve ir além das dimensões físicas e das concepções abstratas do espaço (1974/1991c). Para o autor, a delimitação das três dimensões do espaço, dialeticamente relacionadas - física, mental e vivida - é central para explicar a produção e o uso social do espaço no modo capitalista. Ele postula um contra-movimento às tendências dominantes, que tratam o espaço social como um mero objeto ou submetem os aspectos sociais e físicos do espaço em formulações mentais abstratas. Todos esses aspectos operam simultaneamente e fornecem a base para a descrição do autor da multidimensionalidade do espaço social, visto como meio e produto das relações sociais do capitalismo.

Conforme discutido na subseção anterior, cada modo de produção cria seu próprio espaço, assim como foi no modo capitalismo. Segundo Lefébvre, “[...] a passagem de um modo de produção (social) para outro é da mais alta importância teórica.” (1974/1991c, p.46 - tradução do autor<sup>21</sup>). Essa passagem

---

<sup>21</sup> [...] *the passage from one mode of production to another is of the highest theoretical importance.*

implica a geração de todo um repertório de complexidades espaciais. Sobre essas complexidades do espaço, uma pergunta básica pode ser elaborada: como entendê-las? Lefébvre (1974/1991c) esclarece essa pergunta no livro “A Produção do Espaço”. Nesta publicação, sugere a unidade de três campos do conhecimento, os quais têm sido muitas vezes abordados de modo fragmentado por outros autores: os campos físico, mental ou das abstrações lógicas e o social.

A união desses campos permitiria a compreensão e a análise mais abrangente dos processos espaciais em diferentes níveis. Para o conhecimento do espaço produzido, a partir dessa união, Lefébvre (1974/1991c) propõe a “tríade da produção social do espaço”, constituída pelas dimensões que denominou como a “prática espacial”, “as representações do espaço” e “os espaços de representação” ou, respectivamente, pelo espaço “percebido”, “concebido” e “vivido”<sup>22</sup>. As dimensões, ao serem articuladas dialeticamente, permitiriam a compreensão mais ampla das práticas e das representações do modo de produção e de reprodução de uma sociedade em um determinado tempo. Na tríade proposta, a dimensão referente às práticas espaciais ou ao espaço percebido engloba a “[...] produção e reprodução, lugares especificados e conjuntos espaciais próprios a cada formação social, que assegura a continuidade numa relativa coesão” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p.33 - tradução do autor<sup>23</sup>).

Harvey (1989/2003, p. 201), por diversas vezes crítico do pensamento de Lefébvre, contribui para esclarecer o significado das práticas espaciais, ao afirmar que “[...] referem-se aos fluxos físicos e materiais, transferências e interações que ocorrem no e através do espaço, para assegurar produção e

---

<sup>22</sup> A proposta lefebvriana encontra semelhanças com estudos de outros autores. Ela foi parcialmente explorada, antes, por exemplo, por Merleau-Ponty (1908-1961), que, ao estudar a relação entre o sujeito e o mundo, distinguiu um espaço físico construído pela percepção, um espaço geométrico conceitualmente compreendido e, finalmente, um espaço vivido (MERLEAU-PONTY, 1945/1962). Não é objetivo desta tese o aprofundamento desses estudos realizados anteriormente.

<sup>23</sup> [...] *production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society's relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of competence and a specific level of performance.*

reprodução social”. Soja (1989/1993), também estudioso do espaço, associa as práticas a duas realidades. A primeira é a cotidiana, que é a ordem próxima da intimidade do ser; e a outra, a urbana, que é a ordem distante da intimidade do ser, que é representada pelos espaços dos caminhos e redes que ligam os lugares do trabalho, da moradia e do lazer.

A primeira ordem, o cotidiano, tornou-se um campo importante para a perpetuação do capital por meio do consumo. Porém, esse consumo acabou por introduzir um modo de vida, ou mais do que isso, introduzir um espaço que se torna o seu suporte de sobrevivência, o espaço abstrato, analisado na subseção anterior desta tese. Esse cotidiano, para Lefébvre, revela-se como uma produção da “sociedade burocrática do consumo dirigido” (LEFÉBVRE, 1974/1991c). Outros autores também procuram desvendar o sentido do cotidiano, como Ana Fani Carlos, ao afirmar que:

A produção do cotidiano no mundo moderno vincula-se à ampla difusão do consumo que criou o reino da mercadoria consequentemente possibilitando a penetração das relações capitalistas na esfera doméstica associada à necessidade de reprodução do capital através da reprodução das relações sociais que produz um modo de vida, um modo de consumo, um tipo de consumidor, valores e necessidades (CARLOS, 2007, p.111).

O filósofo Baudrillard possui uma visão negativista do cotidiano como espaço de consumo. O autor o considera como o espaço onde a cultura da sociedade é transformada em mercadoria, nutrida de signos e de uma felicidade ilusória que seriam suportes do próprio capital (BAUDRILLARD, 1970/2008). Já Lefébvre (1974/1991c), com sua postura dialética, entende que a questão não é o consumo em si, mas, sim, as ideologias que estão por trás dele. O autor entende o cotidiano de maneira mais ampla, como lugar social de uma:

[...] exploração refinada e de uma passividade cuidadosamente controlada. A cotidianidade não se instaura no seio do urbano como tal, mas na e pela segregação generalizada: a dos momentos da vida, como a das atividades. (LEFÉBVRE, 1970/1999a, p. 129).

Além da esfera do consumo, é importante para o entendimento acerca do cotidiano a compreensão do conceito de lugar. De acordo com o contexto em que é utilizado, o conceito de lugar apresentará diferentes referências. Para os



objetivos desta tese, interessam dois autores Yi-Fu Tuan e Norberg-Schulz. O geógrafo Yi-Fu Tuan (1977/1983, p.25) conceitua o lugar “como um centro de significados construído pela experiência”. O autor relaciona o tempo e o lugar, de forma que se adquire afeição a um lugar em função do tempo vivido nele.

Na obra “*Genius Loci*”, Norberg-Schulz (1926-2000) afirma que o lugar é mais do que uma localização geográfica, ou seja, mais do que um simples espaço. “O lugar é a concreta manifestação do habitar humano” (1980, p. 6, tradução do autor<sup>24</sup>). O autor coloca “o habitar” como o apropriar-se de um lugar no mundo. Em ambos os conceitos apresentados, o lugar é construído pelo homem através da sua relação com o meio. Sem as manifestações, ou seja, a apropriação humana, o espaço não é um lugar. O cotidiano, portanto, se expressa no lugar, por meio das práticas espaciais. Sem desconsiderar as relações com o consumo ou com a alienação, entende-se que no cotidiano as práticas espaciais trazem à tona o espaço como lugar, percebido em sua forma concreta, conforme ilustrado na Figura 9, onde as práticas espaciais, como as brincadeiras entre mãe e filho, presentes no cotidiano das famílias, são percebidas por sentidos.

Figura 9 - Crianças brincando na praça



Fonte: Almada, 2013.

Com relação ao cotidiano expresso na Figura 9, existe também certo ceticismo em Lefévre, quando ele afirma que mesmo os espaços destinados ao lúdico

---

<sup>24</sup> *The place is the concrete manifestation of human dwelling.*

na cidade contemporânea, espaços verdes como as praças, são simulacros do que ele chama de espaços dos encontros e jogos. Segundo o autor, são “[...] símbolos cuja presença marca a ausência” (1970/1999a, p. 38).

Destaca-se que o espaço percebido incorpora os desdobramentos das práticas espaciais oriundas de atos, de valores e de relações específicas de cada formação social, pois vão além da materialidade, do físico. Por isso, essa dimensão do espaço depende dos órgãos sensoriais – tato, olfato, visão, paladar e audição-, para alcançar as informações sobre as práticas sociais (CATALÃO, 2008). Em suma, é através deste espaço que o homem entende o mundo a sua volta.

A próxima dimensão lefebvriana para a compreensão do espaço produzido é a da representação do espaço ou espaço concebido. Este, segundo o autor, é preenchido pelo conhecimento técnico e pelas ideologias, sempre em transformação (LEFÉBVRE, 1974/1991c). O espaço concebido engloba as diversas teorias referentes ao urbano. Segundo artigo de Monte-Mór (2006), essas teorias influenciaram de forma marcante as intervenções patrocinadas pelo Estado e os projetos de urbanização na cidade capitalista desenvolvidos por arquitetos/urbanistas (FIG. 10).

Figura 10 - Le Corbusier, arquiteto franco-suíço



Considerado um dos arquitetos mais influentes da arquitetura e urbanismo modernos, observando o seu projeto da cidade, a nova capital do estado do Punjab, Índia (1951)

Fonte: Chandigarh, 2013.

Le Corbusier (1887-1965) é um exemplo de arquiteto que exerceu forte influência no espaço concebido contemporâneo. Na Figura 10, destaca-se Le Corbusier diante do projeto de sua autoria na cidade de Chandigarh, que sintetiza todo um repertório teórico do pensamento modernista que dominou a arquitetura e o urbanismo, do final do século XIX até o último quarto do século XX. Este repertório teórico influenciou inúmeras intervenções urbanas pelo mundo afora e é representativo do espaço concebido que será discutido no próximo capítulo.

O espaço, segundo Lefébvre (1974/1991c), além das relações sociais, contém certas representações dessas relações sociais de (re) produção. Estaria o autor enaltecendo o fato de tais relações poderem ser públicas, ou seja, declaradas? Ou, por outro lado, ocultas, clandestinas, reprimidas e, por isso, capazes de conduzir a transgressões? Posto dessa forma, é possível compreender o motivo pelo qual Lefébvre (1974/1991c) afirma que o espaço concebido tem considerável influência na produção do espaço, principalmente ao se levar em conta a correspondência a um sistema de signos, símbolos, ideias e códigos de representação dominantes em uma sociedade e que estão relacionados ao exercício do poder e à conformação do espaço abstrato.

As interpretações do espaço concebido, muitas vezes, estendem-se, especificamente, para tratar formas materiais reais espaciais. Essas disciplinas que lidam com a espacialidade, como a geografia, a arquitetura e o urbanismo, segundo Soja:

Seguem limitadas por um dualismo ou por uma lógica binária, tendido de polarizar o pensamento espacial em torno de oposições como: objetivo versus subjetivo, materialista versus idealista, real versus imaginário, as coisas do espaço versus pensamentos do espaço, etc. (1997, p.3).

A dimensão que completa a tríade é o espaço de representações ou o espaço vivido. Espaço que “[...] a imaginação procura mudar e apropriar [...]” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p.33 - tradução do autor<sup>25</sup>). Trata-se do espaço usufruído pelos usuários, que tem por origem as histórias de uma sociedade e

---

<sup>25</sup> [...] *imagination seeks to change and appropriate [...]*.

a de cada indivíduo pertencente a ela. De acordo com Charles Souza, no artigo “A contribuição de Henri Lefébvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia”, o espaço vivido como experiência cotidiana:

[...] está vinculado ao espaço das representações através da insurreição de usos contextuais, tornando-se um resíduo de clandestinidade da obra e do irracional. O espaço social, então, configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido, quando entendido pela soberania do homem sobre o objeto, através de sua apropriação pela corporeidade das ações humanas [...] percebe-se que não existe uma imutabilidade entre as dimensões espaciais; desta forma, nada impede que o espaço concebido absorva o espaço das representações (vivido) (SOUZA, 2009, p.46).

Lefébvre afirma que o espaço vivido corresponde aos lugares das situações experimentadas no cotidiano, sendo essencial para o conhecimento da realidade urbana. Exemplifica que constituem lugares desse espaço “[...] a cama, o quarto, a moradia ou a casa; - a praça, a igreja, o cemitério” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 42 - tradução do autor<sup>26</sup>). Ao referir-se à cama e aos outros objetos, para exemplificar o espaço vivido, percebe-se que ele está ampliando-os para além da materialidade, ou seja, para as relações de apropriações que ocorrem sobre os próprios objetos.

Entre o vivido, como apropriação, e o concebido, como concepções, opera o percebido que corresponde a algum nível de entendimento do mundo, que funda atos, relações, conceitos, valores e mensagens. O percebido do mundo está, inexoravelmente, envolto em representações e, portanto, situa-se no movimento dialético que nunca cessa, entre o concebido e o vivido. As relações entre o percebido, o concebido e o vivido, segundo o próprio Lefébvre, “[...] nunca são simples, nem estáveis, tampouco são mais “positivas”, no sentido em que esse termo opor-se-ia ao “negativo”, ao indecifrável, ao não dito, ao interdito, ao inconsciente” (1974/1991c, p. 46 - tradução do autor<sup>27</sup>). Para o autor, somente o entendimento dessas três dimensões do espaço – o percebido, o concebido e o vivido – nos confere uma análise mais completa

<sup>26</sup> *Bed, the room, the house or the house, - the square, the church, the cemetery.*

<sup>27</sup> *[...] never either simple or stable, nor are they ‘positive’ in the sense in which this term might be opposed to ‘negative’, to the indecipherable, the unsaid, the prohibited, or the unconscious.*

desse espaço. Cada termo apropriadamente contém os outros dois, ainda que sejam distintos e possam ser estudados de forma isolada.

As mudanças no espaço afetam as dimensões espaciais. Por exemplo, a revitalização da Praça Sete, em Belo Horizonte, que alterou os espaços de circulação, modificou os códigos de conduta e favoreceu, portanto, outras situações de encontro e presença (FIG. 11).

Figura 11 – Praça Sete, Belo Horizonte



Fonte: Leão, 2013.

A praça é percebida pela técnica concebida em seu desenho e, ao mesmo tempo, no caminhar, no sentar, nas relações entre os sujeitos, nas funções em que é vivida. São dimensões espaciais que se sobrepõem, influenciando-se mutuamente. As práticas espaciais revelam-se como suportes concretos das representações do espaço, mantendo com elas uma relação próxima (SILVA, 2007). Na praça, a dimensão das práticas espaciais corresponde às percepções acerca da organização física, onde a ação se desenvolve, bem como os usuários entendem seus espaços pessoais. Quando mudam as premissas sobre a realidade, assim, elementos do cotidiano, que antes eram pouco percebidos, tornam-se mais acentuados; enquanto outros, que eram considerados importantes, tornam-se ofuscados ou sombreados. O nível do espaço de representação, descrito por Lefévre como o espaço vivido, seria representado pelas projeções das percepções sobre as práticas no plano do abstrato à luz dos conceitos que delineiam o sentido da realidade.

Ao mesmo tempo em que o espaço carrega consigo simbolismos explícitos ou clandestinos – representações das relações de produção – próprios do cotidiano, do particular, do vivido-, transmite também as mensagens hegemônicas do poder e da dominação, que são representações das relações sociais de produção, expressões do geral, do concebido.

Soja em sua publicação “*Thirdspace*”, inspirando por Lefébvre, aponta também para a necessidade de se ter “[...] uma concepção transdisciplinar na abordagem do espaço [...]” (1999, p. 3 - tradução do autor<sup>28</sup>). Influenciado pelo pensamento de Lefébvre, Soja afirma que nessa concepção cabem também dialeticamente o “primeiro espaço” – o físico –, o “segundo espaço” – o das representações mentais, e o “terceiro espaço” que engloba, simultaneamente, uma dimensão real e imaginada da cidade (SOJA, 1999). Essa tríade, para o autor, intervém diferentemente na complexa estrutura das concepções e práticas espaciais. Em conferência pronunciada em 1997, Soja afirma que as ciências do espaço foram influenciadas nos últimos 200 anos pelos espaços percebido e concebido. O “terceiro espaço” (*thirdspace*), o vivido, para o autor, tem importância estratégica no espaço social, considerando-o como representativo de um espaço completo, um espaço vivo de representação, um lugar onde todos os espaços possam ser apreendidos, entendidos e transformados simultaneamente (SOJA, 1999).

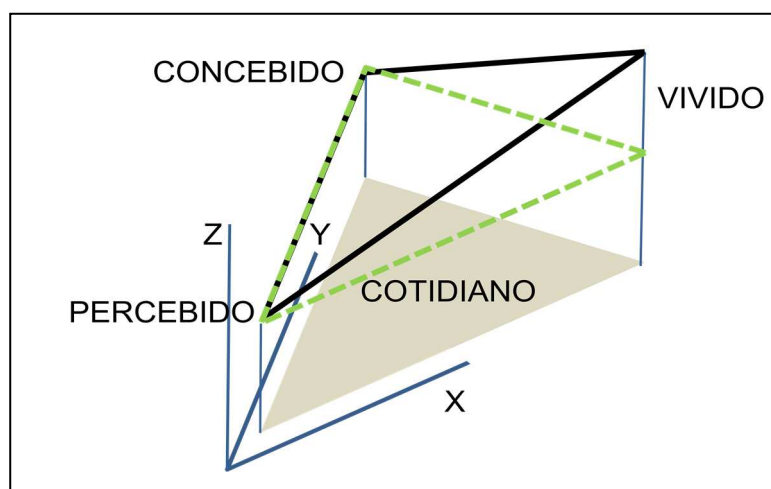
A argumentação de Soja ressalta que é na dimensão do vivido que os planos teóricos e empíricos se relacionam. O vivido é a própria representação da vida social, que se reproduz cotidianamente e que surge a partir da articulação entre o concebido e o percebido (SOJA, 1999). Por fim, o autor afirma que há um privilégio estratégico do vivido, como um conceito de combater a tendência de longa data de confinar o conhecimento espacial no percebido e no concebido. “O vivido, o espaço experimental, empírico, espaço imaginado, é mais amplo, está relacionado com a história sendo equivalente ao tempo vivido”. Apresenta, por exemplo, “a bibliografia de nossa vida”, que é ao mesmo tempo espacial e temporal (SOJA, 1999).

---

<sup>28</sup> [...] *transdisciplinary approach in a conception of space* [...].

Ao ressaltar a dimensão do vivido e ao tender a categorizá-lo, Soja afasta-se do pensamento lefebvriano, que postulava uma igualdade entre as dimensões espaciais. No entendimento de Costa (2007, p.9), quando Lefébvre revela os três espaços - percebido, concebido e vivido -, “[...] sua intenção não é a de criar uma categorização fragmentadora do todo espacial, mas sim procurar entender as relações entre uma nova multiplicidade de espaços que integram o espaço social”. Entretanto, a visão de Soja sobre a tríade não invalida a de Lefébvre. Ela a complementa. Embora Soja considere o vivido em uma posição mais alta na hierarquia da tríade, não significa um predomínio do vivido sobre o percebido e o concebido. O espaço vivido para o autor não é um intermediário entre os outros dois espaços ou um contínuo entre o pensamento materialista e o idealista, conforme defende, mas possui um conceito mais amplo, equivalente ao tempo vivido relacionado à história. A Figura a seguir procura relacionar as visões dos dois autores (FIG. 12).

Figura 12 - Tridimensionalidade da tríade



Em preto, a visão de Soja, na qual o vivido adquire maior hierarquia. Em verde e tracejado, a tríade lefebvriana

Fonte: Soja (1999); Lefébvre (1974/1991c), adaptado pelo autor, 2013.

Na análise lefebvriana da produção do espaço, as três dimensões precisam ser entendidas como fundamentalmente de igual valor, pois o espaço é, ao mesmo tempo, percebido, concebido e vivido. Pode até existir uma tensão entre o concebido ou vivido, porém, mesmo nessa situação é possível que exista um equilíbrio no sistema triádico. Ambos, Lefébvre e Soja, consentem que o

aprendizado sobre as experiências vividas descortine mais possibilidades para que os indivíduos ajustem o concebido a uma realidade mais próxima das práticas cotidianas. Ambos os autores consentem também que o cotidiano seja influenciado pelas três dimensões, que possuem a capacidade de modificar o espaço físico, alterar as percepções e o próprio cotidiano.

Harvey (1989/2003), em seu livro a “Condição Pós-Moderna”, propõe a análise de três dimensões para o entendimento das complexidades urbanas: “o percebido”, “o imaginado”, como o espaço concebido e o “vivido”. Entretanto, diferentemente de Soja, o autor vê com certo ceticismo a aplicação da teoria no espaço. Segundo Harvey (1989/2003, p. 219), “afirmar que as relações entre o experimentado, o percebido e o imaginado são determinadas dialeticamente mais do que casualmente, deixa as coisas demasiado vagas. “.

Tanto Lefébvre quanto Soja e Harvey consentem em seus estudos que a tríade, principalmente, a dimensão do concebido - a das concepções como as urbanísticas - esteja modelada e dominada por todo um conjunto de estratégias de grupos sob a tutela do Estado. O espaço concebido tem grande importância, porque é, como revelado por Lefébvre (1974/1991c), dominante em uma sociedade, em um modo de produção. As concepções do espaço tendem para um sistema de signos elaborados intelectualmente, que podem ser signos representativos do vivido ou então, serem impostos como um instrumento político, uma estratégia de classes que o utiliza como parte das relações de produção e de propriedade, como meio de sobrevivência, de expressão criativa e estética e como dominação ideológica.

O conhecimento da categoria do espaço concebido lefebvriano ainda não se esgotou. Esse conhecimento é fundamental para a compreensão das contradições do passado e presente e para que, no futuro, se possa evitar a repetição na (re)produção do espaço de estratégias de dominação ou opressão do vivido, por exemplo. Na busca desse entendimento do concebido, da representação do espaço, a forte crítica de Lefébvre é a de que os arquitetos negligenciaram o espaço vivido em razão do concebido. Não há como desconsiderar que o espaço concebido é para os arquitetos o espaço mais



influyente. Uma das constatações, que surge das indagações de Lefébvre é que o espaço concebido, o mental, o das propostas, é fundamental para o campo de trabalho dos arquitetos. Porém, pergunta o autor: “Se é certo que os arquitetos (e os urbanistas) têm uma representação do espaço, de onde eles a tiram?” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p.44 - tradução do autor<sup>29</sup>). Entretanto, ele não é explícito na resposta. Em alguns trechos do livro “A Produção do Espaço”, ele elabora a crítica a Le Corbusier, Bauhaus, Walter Gropius e Frank Lloyd Wright, mas não é claro sobre a influência das práticas no mundo contemporâneo.

Encontrar a resposta a essa pergunta é o objetivo do próximo capítulo, no qual se busca identificar de onde surgiram algumas das principais ideias-chave utilizadas por arquitetos nos projetos de produção e reprodução do espaço. Para Lefébvre (1974/1991c), o aprendizado sobre as experiências vividas faz com que os indivíduos ajustem o concebido a uma realidade mais próxima das práticas cotidianas. Entende-se que, de modo inverso, o conhecimento maior do concebido possa possibilitar uma compreensão maior dessas práticas. O entendimento da (re)produção do espaço, segundo a visão lefebvriana, permite descortinar as contradições que esse processo gera. Permite compreender como o espaço concebido foi fundamental para a propagação do espaço abstrato, para a consolidação das práticas capitalistas na cidade contemporânea e as estratégias de classe sob a direção do Estado.

No próximo capítulo, busca-se desvendar como as concepções urbanísticas do final do século XIX a meados do século XX contribuíram para esse processo. Pretende-se analisar as concepções do urbanismo moderno mais significativas reveladas na produção intelectual de Choay, e inserindo, à medida que o estudo avança, o discurso dos principais mentores intelectuais apontados pela autora.

---

<sup>29</sup>*If architects (and urban planners) do indeed have a representation of space, whence does it derive?*

### 3 AS CONCEPÇÕES DA URBANÍSTICA MODERNA

Hoje quem não é utopista?  
(LEFÉBVRE, 1970/1973, p. 123 - tradução do autor)<sup>30</sup>.

#### 3.1 As representações da urbanística moderna

Apesar das dificuldades contemporâneas – industriais, sociais e políticas - há indicativos de uma melhoria social e, com isso, de um avanço para um estágio mais alto da civilização industrial. (GEDDES, 1915/1994, p.7 – tradução do autor<sup>31</sup>).

Conforme revela o capítulo anterior desta tese, Lefébvre, em sua vastíssima obra, analisa o processo e as consequências da expansão do modo de produção capitalista no espaço urbano. Além de apresentar as contradições desse processo, propôs, para conhecimento do espaço produzido, a tríade da produção social do espaço, constituída, dentre outros, pelo espaço concebido, que engloba as contribuições dos estudiosos vinculados à área urbana. Para exemplificar essas contribuições, o autor refere-se às teorias desenvolvidas por especialistas do urbanismo, por exemplo, as do arquiteto Le Corbusier. Porém, Lefébvre não aprofunda em outras teorias e seus respectivos especialistas, que também contribuíram para a dimensão da representação do espaço. Isso é revelado por autores como Leonardo Benevolo (1960/1998), Françoise Choay (1965/1998), Hall (1988/2011) e Barbara Freitag (2006).

Ao longo de sua trajetória, Choay, como filósofa e professora do curso de arquitetura da *Université de Paris VIII*, ministrou inúmeros cursos em várias universidades europeias e norteamericanas sobre o urbanismo, a arte e a arquitetura. Da década de 1960 até hoje, publicou diversos estudos sobre arquitetura e urbanismo, tornando-se referência principalmente da historiografia e teoria do urbanismo e do patrimônio histórico. Desde a sua primeira publicação até a última, lançada em 2006, enfatiza a carência de um discurso crítico e autocrítico sobre a cidade, a arquitetura, bem como, as produções do

---

<sup>30</sup> *Hoy en día, que no es una utopía.*

<sup>31</sup> *Despite the contemporary difficulties - industrial, social and political - there are indications of social improvement, and with it, an advance to a higher stage of industrial civilization.*

espaço urbano, como as dos séculos XIX e XX. Estas, para a autora, continuam a desconsiderar o conhecimento antropológico da cidade, do patrimônio histórico e da significação do ato construtivo (CHOAY, 2006). Do lançamento de seu livro, em 1965, “O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia”, Choay vem percorrendo um caminho intelectual que perpassa para uma crítica mais aprofundada das principais contrapartidas elaboradas, a partir meados do século XIX, a respeito das problemáticas da cidade, que em parte foram reveladas no capítulo anterior desta tese.

Em “O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia”, Choay (1965/1998) discorre sobre três pontos principais que irão nortear toda a sua produção intelectual. Primeiro, o surgimento do urbanismo como uma prática científica, no final do século XIX, considerando as práticas urbanísticas anteriores como intervenções pontuais sem pretensão científica. Segundo, a classificação das contribuições de especialistas, principalmente arquitetos, em diversas correntes ou contrapartidas à cidade capitalista; e o terceiro, a tentativa de selecionar as principais categorias teóricas ou “ideias-chave” (Choay, 1965/1998, p. 12) que subentendem cada corrente.

Nesta tese, ideias-chave tem o sentido revelado por Choay em sua antologia sobre o urbanismo, como um atributo de um tema específico de um projeto urbano, estabelecido pelos especialistas para compor e determinar as suas projeções espaciais, ou seja, os modelos, e servir de referência para sua reprodução. Por exemplo, a circulação, que é um tema que faz parte de um projeto ou modelo, pode envolver, dentre outros, o atributo da separação entre a circulação de veículos e pedestres. Um modelo pode ser construído por meio de diversas ideias-chave que podem diferenciá-lo ou não. A autora apresenta, por exemplo, “a contenção do espaço como uma das ideias-chave de um modelo do urbanismo” (CHOAY, 1965/1998, p.24). Para alguns especialistas, a contenção do espaço pode ser alcançada utilizando-se outras ideias-chave, por exemplo, o uso de grandes espaços verdes como limites. Essas ideias serão analisadas nas subseções posteriores.

Choay estabelece uma primeira classificação das contrapartidas à cidade industrial, dividindo-as em três: o “pré-urbanismo”, o “urbanismo científico”, considerado como “uma crítica de primeiro grau ou urbanismo de modelos” e “a crítica de segundo grau”, esta sem um modelo definitivo. A contrapartida do pré-urbanismo “refere-se às correntes que antecedem o urbanismo e são obras de generalistas (historiadores, economistas ou políticos) [...] acantonada na utopia” (Choay, 1965/1998, p. 18). Para a autora, recorrendo a Karl Mannheim (1893-1947), alguns pontos definem uma utopia:

[...] é um livro assinado; nela um indivíduo se exprime na primeira pessoa do singular; apresenta-se sobre a forma de uma narrativa na qual se insere, no presente do indicativo, a descrição de uma sociedade-modelo; essa sociedade modelo opõe-se a uma sociedade histórica real, cuja crítica é indissociável da descrição-elaboração da primeira; a sociedade modelo tem como suporte um espaço-modelo que é sua parte integrante e necessária; a sociedade modelo escapa à influência do tempo e das mudanças (1929/1976, p.36).

De maneira geral, a utopia, no sentido adotado pela autora, compreende uma abordagem crítica de uma realidade presente e a modelização espacial de uma realidade futura, também possuindo diversas ideias-chave. Segundo a autora, “a utopia elabora, numa perspectiva não prática, em termos quase lúdicos, um instrumento que poderia servir efetivamente para a concepção de espaços reais” (CHOAY, 1965/1998, p.7).

A contrapartida do urbanismo de modelos, para Choay, corresponde a uma nova realidade, que surge no final do século XIX. “Uma disciplina que se diferencia das artes urbanas anteriores por seu caráter reflexivo e crítico e por sua pretensão científica” (CHOAY, 1965/1998, p.9). Para a autora, esse urbanismo será atributo, principalmente, de arquitetos, cujas ideias serão aplicadas no espaço das cidades.

Em continuidade ao seu trabalho de classificação das teorias urbanas, Choay dividiu o pré-urbanismo em duas versões: a primeira, relativa às propostas que resultariam em “modelos”; e a outra, em propostas que não resultariam em modelos pré-definidos. A primeira versão do pré-urbanismo, a dos modelos, diz respeito às utopias que envolveram ideias de modelização do espaço urbano.

Estas foram apresentadas como tentativas de respostas padronizadas às questões urbanas geradas pela cidade da Era Industrial. Os modelos gerados por essa versão são definidos pela autora como projeções espaciais que podem ser reproduzidas, constituindo, no final, como instrumentos de dominação ideológica. Isso coincide com o pensamento de Lefébvre (1975/1999b) que entende a perspectiva da modelização do espaço como uma tentativa da regulação cotidiana e de imposição de um esquema de valores para orientar a vida pública e privada, segundo as necessidades do capital.

O pré-urbanismo de modelos orienta-se para duas direções. Uma, para o futuro, assumindo formas progressistas, em que merecem destaque os pré-urbanistas progressistas Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1837), Pierre-Joseph Proudhon<sup>32</sup> (1809-1865) e Benjamin Ward Richardson<sup>33</sup> (1828-1896). A outra direção aponta para o passado e assume formas nostálgicas, denominadas como “culturalistas”, em que se destacam os pré-urbanistas John Ruskin (1819-1900) e William Morris (1834-1896).

Como expoentes do pré-urbanismo “sem modelos”, Choay destaca Karl Marx e Friedrich Engels. Segundo estes pensadores, a situação urbana da Era Industrial, de máximo conflito entre capital e trabalho, deveria ser enfrentada, então, pela ação política e revolucionária, ou seja, a contrapartida era de natureza ideológica. A cidade capitalista seria consequência de uma estrutura social e econômica proporcionalmente injusta. Se ajustada esta, a estrutura urbana seria automaticamente também ajustada. Não cabia promover uma reforma urbana sem que antes se promovesse uma mudança política que assegurasse estruturas sociais e econômicas mais justas (ENGELS, 1880/1984).

---

<sup>32</sup> Pierre-Joseph Proudhon, filósofo francês, desenvolveu diversos trabalhos sobre cooperativismo, fez oposição à propriedade privada, dentre outros.

<sup>33</sup> Benjamin Ward Richardson foi médico sanitário britânico. Em 1876, ele publicou o livro intitulado *Hygeia*, uma cidade de Saúde (1876), no qual ele apresenta uma cidade utópica, cujo objetivo principal era o de garantir a higiene. No seu projeto de cidade, os espaços verdes e os hospitais tinham um lugar especial e as casas, perfeitamente arejadas, tinham terraços, uma cozinha meticulosamente limpa e um banheiro com água quente e fria (MUMFORD, 1922/1987), (CHOAY, 1970).

Já em relação ao urbanismo científico de modelos, Choay entende que este promoveu “o deslocamento do pensamento das estruturas econômicas e sociais para as estruturas técnicas e estéticas” (CHOAY, 1965/1998, p.20). As teorias de três especialistas inauguram esse deslocamento. A primeira é a do austríaco Camillo Sitte (1843-1903), que em 1889 publica “*Der Stadtebau*”<sup>34</sup>. A segunda é a do inglês Ebenezer Howard (1850-1928), que em 1898 publica a primeira edição “*Tomorrow*”, que mais tarde passou a ser denominada “Cidades Jardins de Amanhã”. E a terceira é a do arquiteto francês Tony Garnier (1869-1948), que em 1904 revelou suas ideias, que foram publicadas em 1917 com o título “*La cité industrielle [...]*”.

O urbanismo científico de modelos é classificado em três versões. Além dos modelos “progressismo e culturalismo”, Choay (1965/1998) incluiu mais um, “o modelo naturalismo”. Como referenciais do primeiro modelo, estão os arquitetos Tony Garnier e Le Corbusier, bem como o manifesto considerado básico do urbanismo progressista, a “Carta de Atenas”, resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (IV CIAM), realizado em 1933. A Carta de Atenas foi publicada em 1941 na França, sem autoria, porém percebia-se muito bem, nesta edição, o trabalho de Le Corbusier (DANTAS, 1964). Em estudos mais recentes, com os avanços das pesquisas históricas, a participação de Le Corbusier, está mais clara, como apresentado na tese de doutoramento de Eneida de Almeida, da qual originou a seguinte passagem publicada em artigo da autora sobre a Carta de Atenas:

A primeira corresponde à ata do IV CIAM, publicada nos Anais Técnicos da Câmara Técnica de Atenas. A segunda versão foi publicada por Le Corbusier em 1941, sob o título de “A Carta de Atenas”, em que o autor acrescenta tópicos e ênfases particulares ao conteúdo do documento dos Anais. A terceira, de autoria de José Luis Sert, foi publicada nos Estados Unidos em 1942, como parte da obra: *Can Our Cities Survive?* Há referência ainda a uma quarta versão publicada em holandês, cujo conteúdo confronta o texto de Le Corbusier com o da data IV Congresso. (ALMEIDA, 2010, p. 56).

Como representantes do modelo culturalista, destacam-se os especialistas Camillo Sitte, Ebenezer Howard e seu discípulo Raymond Unwin (1863-1940).

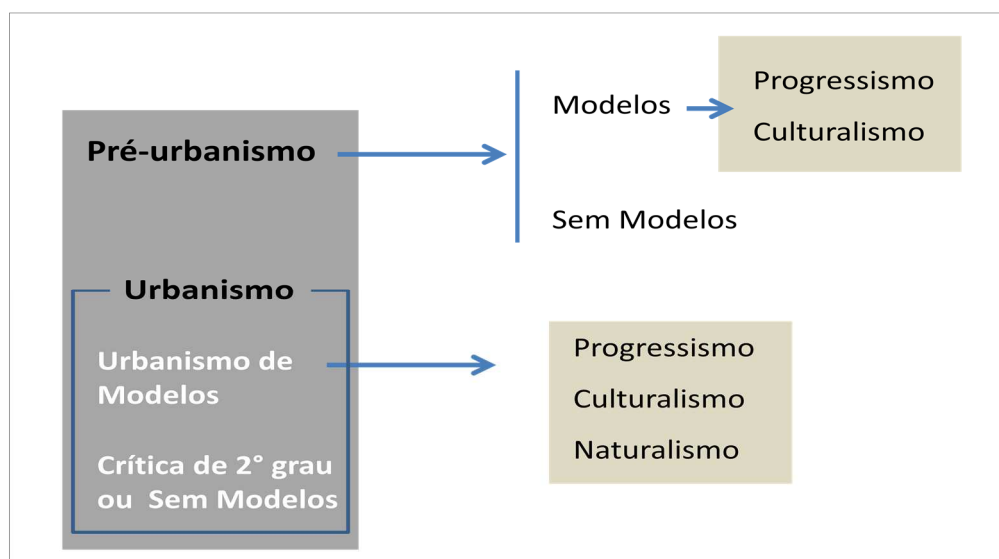
---

<sup>34</sup> Traduzido para a Língua Portuguesa: “A construção das cidades segundo seus princípios artísticos”.

Já o modelo naturalista, que preconiza as ideias da corrente antiurbana, tem como representante o arquiteto americano Frank Lloyd Wright (1867-1957).

A contrapartida denominada como “sem modelos do urbanismo” diz respeito, basicamente, às teorias de organização espacial, baseadas no princípio de que a organização das cidades e sua forma final deveriam resultar da aplicação de “métodos” de apuração, interpretação e entendimento das questões próprias de cada população e lugar, sobretudo, históricas, sociais, econômicas, culturais e geográficas (CHOAY, 1965/ 1998). Os autores citados por Choay que representam essa vertente são Patrick Geddes (1854-1932), Lewis Mumford, Kevin Lynch (1918-1984) e Jane Jacobs (1916-2006) (FIG. 13).

Figura 13 - Classificação das contrapartidas, do século XIX a meados do século XX, segundo a primeira versão de Choay



Fonte: Choay (1965/1998), adaptado pelo autor.

Benevolo (1960/1998) também analisa as contribuições dos especialistas da urbanística. Entretanto, conforme ressalta Sérgio Martins (2000) em “O urbanismo, esse (des)conhecido saber político”, existem divergências entre Benevolo e Choay a respeito do período quando surgiu o urbanismo. Benevolo não adota a classificação de Choay de 1965, já que prefere desenvolver sua cartografia baseada nos períodos históricos que julga representativos da prática urbanística. Para o autor, “[...] nas décadas entre 1830 e 1850 – nasce a urbanística moderna.” (BENEVOLO, 1960/1998, p. 71). Nesse período,

desponta uma série de acontecimentos políticos em países onde a Revolução Industrial foi mais intensa, como Bélgica, França, Itália e Inglaterra.

Um dos acontecimentos políticos mais significativos desse período foi a revolução francesa de 1848<sup>35</sup>, que representou, como assinala Benevolo (1960/1998, p.182), “um momento de revisão ideológica”. Como consequência desses acontecimentos, legislações são promulgadas com o objetivo de garantir a segurança pública, de regular o trabalho nas indústrias e de melhorar as condições sanitárias das cidades, dentre outros. Esse conjunto de leis transforma-se, assim, em um significativo instrumento urbanístico utilizado pelo Estado, que passou, cada vez mais, a intervir no processo de transformação das cidades, discriminando as exigências públicas e, principalmente, os interesses da emergente burguesia, entendida nessa tese como proprietária do capital e dos meios de produção e como uma classe privilegiada.

A conclusão de Benevolo é que, com a aplicação nas cidades dos instrumentos legais e das novas realizações técnicas, inaugura-se a era da urbanística moderna. Entre os instrumentos, destaca-se o conjunto de leis que contempla principalmente a expropriação de terras urbanas<sup>36</sup>. Esse instrumento, na visão de Benevolo (1960/1998, p.82), “permitiu que o administrador público Haussmann, efetuasse seus trabalhos de transformação de Paris, em um clima político autoritário.” O conjunto de intervenções urbanísticas de Haussmann, realizadas na década de 1850, expressou a forte intervenção do Estado na cidade, especificamente, em sua parte central. Incorporava o discurso das preocupações higienistas, da reforma e da demolição de áreas e de edificações degradadas em condições sanitárias precárias.

---

<sup>35</sup> Em vários países da Europa explodiram verdadeiras revoluções dirigidas pela burguesia que se aliou aos trabalhadores para derrubar reis e imperadores. A nova classe detentora do capital era a burguesia industrial, que queria ter o poder político em suas mãos. Em 1848, Paris foi palco de uma grande revolução. Esta tirou o poder do rei e impôs um novo sistema político: a república. Os operários franceses participaram desta revolução. Logo que a República Francesa foi vitoriosa contra o velho sistema monárquico, a classe operária apresentou suas reivindicações, mas foi fortemente combatida. Os trabalhadores novamente saíram às ruas, construíram barricadas que foram posteriormente destruídas pelo novo governo (MUMFORD, 1961/1998).

<sup>36</sup> O poder do Estado de expropriação já era conhecido entre os gregos e os romanos, precursores da cultura jurídica ocidental. O que se alteraram, ao longo da história, foram objetivo, forma de fazê-lo e conteúdo do que se estabelece como sendo justo ou razoável para o ato em si, para pagamento, a título de indenização (RABELLO, 2002).



Há conformidade entre os autores Mumford (1961/1998) e Benevolo (1963/1994) de que, embora o discurso das intervenções de Paris fosse o de modernizar e de embelezar a cidade, escondia objetivos políticos e imobiliários. Como político, o interesse era impedir as manifestações da população em Paris, que eram frequentes na época. Com relação ao interesse imobiliário, segundo Benevolo, “[...] as obras públicas não fizeram somente subir os preços dos terrenos circundantes, mas influenciaram em toda a cidade, favorecendo seu crescimento e aumentando as rendas” (1960/1998, p. 102). Além disso, o processo significou a expulsão dos antigos moradores, a maioria operários, da área central, a partir da demolição das ruas e de construções antigas para a abertura de largas avenidas, altimetria uniforme e a padronização das fachadas das edificações (FIG. 14).

Figura 14 – *Boulevard Haussmann*, em Paris



Fonte: do autor, 2014.

Lefévre (1970/1999a) também analisa as práticas de Haussmann e consente com os pensadores anteriores de que os atos praticados não se resumiam apenas em atender às questões sanitárias. Para o autor, o que se pretendia realmente era o aburguesamento do centro da cidade, que tinha como ator principal o Estado interventor e como coadjuvante, a burguesia industrial. A preocupação desta classe privilegiada com as condições sanitárias das cidades foi crucial para o surgimento do urbanismo.

Revela, porém, que esse urbanismo surge como instrumento comprometido com a proteção do modo de produção e reprodução da sociedade capitalista sob a tutela do Estado. Segundo Martins (2000), “o que não se pode perder de vista é o fato do urbanismo surgir, já em seus prenúncios, inequívoca e umbilicalmente ligado ao Estado moderno e sua racionalidade.” O modo de produção capitalista encontra, assim, com a colaboração das práticas urbanísticas, o ambiente adequado para sua expansão: o espaço abstrato.

Em duas publicações, “O Direito à Cidade” (1968/1991b) e a “Revolução Urbana” (1970/1999a), Lefévre revela que a grande renovação urbana ocorrida em Paris, na segunda metade do século XIX, representou a concretização de uma grande estratégia de uma determinada classe social para dominar o espaço. Depois de 1848, a burguesia, como uma classe privilegiada, passa a dominar os meios de produção e os bancos da capital parisiense. Ela se vê, porém, cercada pelos trabalhadores, que se instalam nas periferias imediatas, bem como por antigos operários que chegam a habitar o centro da cidade.

Para Lefévre, uma das estratégias, para evitar uma democracia urbana, que não era interesse do Estado e nem da burguesia, foi a expulsão do proletariado, a partir das reformas de Haussmann. Os *boulevards* e os espaços vazios, tais como os construídos por Haussmann, proclamam o poder do Estado e abrem a cidade à circulação. O pensamento urbanístico de Haussmann explora o limite de uma coerência racional, vinda de Napoleão I e do Estado Absoluto. Segundo Lefévre, “O bonapartismo tão-somente retoma a tradição aplicando-a a uma cidade histórica, a um espaço urbano altamente complexo. De um golpe ele muda a cidade. Determina a lógica, a estratégia, a racionalidade” (1970/1999a, p.104).

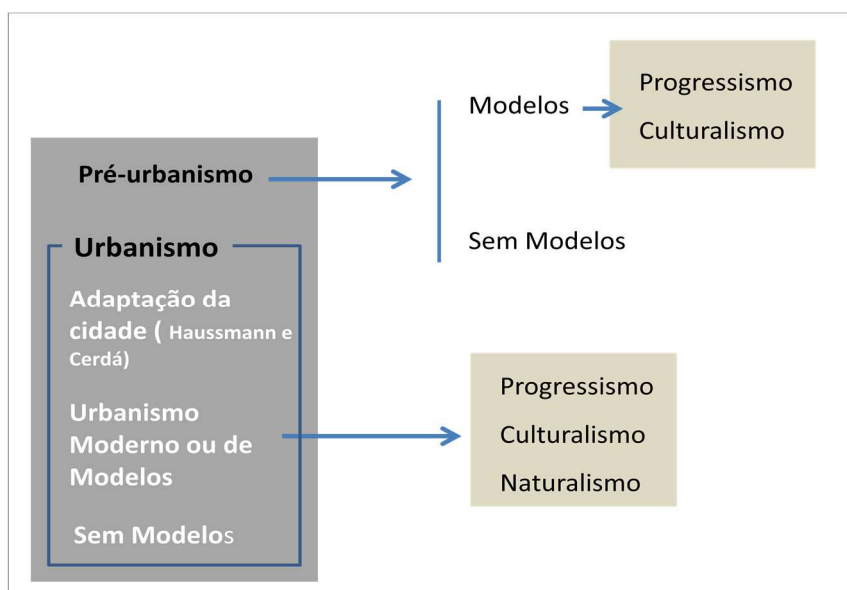
Benevolo considera que as intervenções hausmanianas fizeram parte do urbanismo moderno e significaram a emergência da figura do urbanista como “[...] operador especializado” (BENEVOLO, 1963/1994, p. 138). Choay (1965/1998), inicialmente, discordou dessa classificação. Para a autora, as obras de Haussmann eram permeadas de interesses políticos e o urbanismo

científico que, no seu entendimento surgiu nos fins do século XIX, e era “despolitizado.” (CHOAY, 1965/1998, p. 18). Ser despolitizado significa que o objetivo do urbanismo científico era, no entendimento dela, a forma da cidade e não a mudança da sociedade, como era no pré-urbanismo.

Depois de décadas de lançamento do seu primeiro livro, Choay passa a consentir com o pensamento de Benevolo (1963/1994) e também insere as intervenções de Haussmann como parte do urbanismo. Em um artigo de 1996, para compor o catálogo da Exposição de Arte Contemporânea do Centro Pompidou, em Paris, ela afirma que o urbanismo serviu para designar dois procedimentos que surgem em épocas diferentes: o primeiro, em meados do século XIX, de “adaptação da cidade”, regularizador, que consistia nas intervenções de Haussmann patrocinadas pelas classes mais privilegiadas da cidade; e outro, no final do século XIX, com um ideário científico, o qual denominou como urbanismo moderno ou de modelos. Este postulava a possibilidade de um domínio completo do fato urbano e, para este fim, elaborou diversas teorias (CHOAY, 1996).

Além das intervenções de Haussmann, Choay passa também a incorporar no urbanismo de “adaptação da cidade”, o plano de Idelfonso Cerdá (1815-1876) para a expansão de Barcelona, Espanha, realizado em 1854. Nele, Cerdá propôs um plano que continha a ideia de projetar ao máximo, nos limites da cidade, mas que preservasse o centro histórico. A concepção morfológica foi baseada na expansão do sistema viário e na criação de áreas de parques que permeiam todo o seu projeto. Para tanto, projetou uma grelha ortogonal, definida em estruturas rígidas que se desenvolvem a partir de módulos, quarteirões quadrados. Estes são relacionados diretamente a uma tipologia habitacional uniforme. Trata-se, então, de um plano de extensão indefinida que rompe, ao mesmo tempo, com a noção de aglomeração discreta e com os esquemas de organização concêntrica das cidades tradicionais. “Cerdá é o primeiro teórico do urbanismo, do qual ele pretende fazer uma disciplina científica completa” (CHOAY, 1970, p.44). (FIG. 15).

Figura 15 – Classificação das contrapartidas, do século XIX a meados do século XX, segundo nova versão de Choay



Fonte: Choay, 1965/1998; 1970; 1996, adaptado pelo autor, 2014.

Diferentemente das intervenções de Haussmann, o plano de Cerdá foi concebido como instrumento de uma política igualitária, que proporcionaria as mesmas vantagens a todas as classes sociais. Desse modo, segundo Choay, ele carrega a marca da utopia, porém, “a articulação de sua pequena escala com o grande sistema viário articulador aproxima-o da mesma categoria que aqueles de Haussmann” (CHOAY, 1970. p. 45 - tradução do autor<sup>37</sup>) (FIG. 16).

Figura 16 - Plano de Cerdá para Barcelona, realizado em 1859 e vista atual da cidade



Fonte: Cerdá, 2009, adaptado pelo autor, 2013.

<sup>37</sup> *The articulation of their small scale with great road system articulator approaches it in the same category as those of Haussmann.*

A classificação das contrapartidas do urbanismo em modelos desenvolvida por Choay vem sendo utilizada como referência por diversos autores, principalmente da arquitetura e do urbanismo. Entretanto, a própria Choay alerta de que a sua classificação em modelos “reclama por reservas” (1965/1998, p. 32). Isto é devido a que, apesar das diferenças, as correntes acabam por ter também pontos em comuns que lançam dúvidas à sua classificação. “Apesar das pretensões dos teóricos, o planejamento das cidades não é objeto de uma ciência rigorosa” (CHOAY, 1965/1998, p. 49).

Outros estudos sobre as teorias urbanísticas dos séculos XIX e XX foram desenvolvidos por pesquisadores como Peter Hall (1988/2011). No final da década de 1980, em seu livro “Cidades do Amanhã”, Hall denuncia as práticas demiúrgicas das soluções dos problemas das cidades. Ele não adota em seus textos a classificação revelada por Choay dos modelos, pois a sua proposta é a análise dos escritos, dos projetos e das obras relativas ao urbanismo moderno, sem uma divisão pré-estabelecida.

No Brasil, a professora e socióloga Barbara Freitag (2006) desenvolveu uma arqueologia das teorias urbanas a partir do século XVIII, período quando emergiu o pensamento sobre as cidades, impregnados de reflexões sociológicas e políticas. A autora utiliza em sua classificação, o termo “escola”, que abrange um conjunto de reflexões teóricas que possui convergência sobre a questão urbana e o fenômeno das cidades no contexto de sua cultura, de seu tempo, de suas tradições filosóficas e sociológicas (FREITAG, 2006). Os critérios de seleção dos pensadores de cada escola basearam-se na excelência dos trabalhos de cada um. Assim, esses teóricos foram classificados por Freitag nas escolas alemã, francesa, inglesa, americana e latino-americana.

Segundo Freitag (2006), fortemente preocupada com a história, a escola alemã é representada pelos teóricos Georg Simmel (1858 -1918), Max Weber (1864-1920) e Walter Benjamin (1892-1940). A escola francesa “pertence a uma linhagem racionalista de pensadores, dos quais alguns foram chamados de utópicos, outros de progressistas, e somente alguns demonstraram ter um

interesse mais culturalista como os alemães.” (FREITAG, 2006, p. 72). Como representantes da escola francesa perfilam-se Charles Fourier, Haussmann, Le Corbusier, Claude Lévi-Strauss (1908-2009), Lefévre e Manuel Castells.

Na escola anglo-saxônica, os teóricos destacam-se por seu pragmatismo e utilitarismo, como os autores Thomas Morus (1478-1535), incluído por seu livro *Utopia* (1516), Ebenezer Howard, Patrick Geddes (1854-1932), Raymond Unwin (1863-1940) e Peter Hall. Mais centrado nas reflexões sobre as cidades, a escola americana é representada pelos teóricos da Escola de Chicago Lewis Mumford e Richard Sennett (1943). Finalmente, a escola latino-americana tem como representantes Lúcio Costa (1902-1998) e Oscar Niemeyer (1907-2012).

Freitag não incluiu nas escolas as obras de alguns estudiosos responsáveis por notórios tratados sobre o urbanismo, como Owen, Ruskin, Morris e os arquitetos Camillo Sitte e Frank Lloyd Wright. Percebe-se que Freitag privilegia mais a perspectiva sociológica e deixa de lado a dimensão mais tecnocrata do urbanismo. Por isso, a autora critica Choay, afirmando “[...] estar preocupada em criar modelos de uma teoria do urbanismo, enquanto sua preocupação é mais ampla e ambiciosa, tentando formular uma teoria das cidades” (FREITAG, 2006, p. 46).

Os modelos do urbanismo moderno, em suas diversas versões, resultaram em representações do espaço que se tornaram referências para a prática urbanística de gerações de arquitetos e de urbanistas. Essas representações e concepções expressam diversas categorias teóricas desenvolvidas ou apropriadas por seus autores, preocupados com as condições da cidade capitalista. Essas foram reproduzidas, influenciando tanto o espaço percebido, quanto o espaço vivido. Haja vista um dos objetivos desta tese, o de cartografar as ideias-chave da urbanística moderna e as influências no espaço concebido, pretende-se, a partir desta subseção, analisar as concepções mais significativas reveladas na produção intelectual de Choay, inserindo, à medida que o estudo avança o discurso dos principais mentores intelectuais apontados pela autora.

### 3.2 As ideias-chave das concepções do pré-urbanismo

“[...] são abstratas e esquemáticas, na medida em que falta uma avaliação realista dos vínculos entre os programas urbanísticos e o desenvolvimento geral das relações econômicas e sociais, facultando a ilusão de que a ordem urbanística e a ordem social se identificam entre si, e a segunda pode ser construída com os tempos e os métodos da primeira.” (BENEVOLO, 1960/1998, p. 93).

Percebe-se que, para o aprofundamento das versões do urbanismo moderno, a análise das representações do espaço classificadas como pré-urbanistas é fundamental ao descortinamento de algumas ideias-chave. Choay (1965/1998, 1970) divide as contrapartidas do pré-urbanismo em duas: as progressistas e as culturalistas. Segundo a autora, as contrapartidas do pré-urbanismo, classificadas como do modelo progressista foram as primeiras a surgir no século XIX e as que mais repercussões causaram e tornaram-se como base para o urbanismo moderno. Já o pré-urbanismo culturalista, ela revela que este tomou forma após o progressista. A análise dessas contrapartidas é desenvolvida nas próximas subseções.

#### 3.2.1 O pré-urbanismo progressista

Não sacrifique a felicidade de hoje em nome da felicidade futura  
(FOURIER, 1848, p.540 - tradução do autor<sup>38</sup>).

Benevolo (1960/1998) e Choay (1965/1998) classificam os autores da contrapartida do pré-urbanismo progressista como utopistas. Esses pensadores consideravam que a cidade capitalista do século XIX deveria ser substituída por outra realidade imbuída de racionalidade. Não desconsiderando as revelações de utopistas, como o higienista Benjamin Ward Richardson e Etienne Cabet<sup>39</sup> (1788-1856), dentre outros, podem-se destacar as contribuições de Robert Owen e de Charles Fourier. Estes dois autores, considerados precursores do socialismo utópico, embora com concepções não

<sup>38</sup> *Ne pas sacrifier le bonheur aujourd'hui, au nom du bonheur futur.*

<sup>39</sup> Etienne Cabet, francês, advogado e político, teve contato com as ideias do socialista inglês Owen, escrevendo o livro *“Voyage et aventures de lord William Carisdall en Icarie”* (“Viagens e Aventuras de Lord William Carisdall em Icaria”) (1840), que mostrava uma utopia, na qual um governo eleito controlava toda a atividade econômica e supervisionava os assuntos sociais. Nessa cidade utópica, as famílias permaneciam como uma unidade independente. Icaria é o nome do país fictício e uma sociedade ideal (BENEVOLO, 1960/1998).

congruentes, condenavam o poder de alienação da sociedade industrial e exaltavam que a máquina poderia ser usada para transformar os homens e o mundo (FOURIER, 1848; OWEN, 1858).

Outros socialistas que denunciaram a situação da cidade capitalista, como Marx e Engels, não propuseram uma nova concepção a essa cidade. Esses autores criticaram os socialistas utópicos, entre outros aspectos, devido à ilusão de que eles promoviam um plano de cidade do futuro, sem antes considerar uma reestruturação social (ENGELS, 1880/1984). Marx reconhecia o valor dos socialistas utópicos que criticavam os princípios da sociedade burguesa, mas questionava a recusa deles à ação revolucionária (BARROS, 2011). Engels classificou as ideias dos socialistas utópicos como superadas pelo conceito do socialismo científico proposto por ele e Marx. Essas ideias “nasciam condenadas a mover-se no reino da utopia; quanto mais detalhadas e minuciosas fossem, mais tinham que degenerar em puras fantasias” (ENGELS, 1880/1984, p. 34).

Apesar da crítica que sofreram Owen e Fourier, existe consenso entre autores como Benevolo (1960/1998) e Choay (1965/1998) a respeito da significância e grande influência das suas contrapartidas teóricas para a Ciência Urbanismo. As utopias de Owen e de Fourier não se restringiram ao campo literário, a uma obra de ficção, como a “Utopia”, de Thomas More (1478-1535) ou “A cidade do sol”, de Tommaso Campanella (1568-1639)<sup>40</sup>, mas, sim, a um modelo que poderia ser implantado (FOURIER, 1848; OWEN, 1858). Utopia é uma categoria criada por Thomas More que serviu de título a uma de suas obras escritas em Latim, em 1516. Trata-se da ideia de uma civilização ideal, imaginária (MUMFORD, 1922/1987). Segundo Choay, “[...] as utopias pertencem ao universo da ficção, parece aquarelada no imaginário, longe de todo alcance prático e, com maior razão ainda, de todo contexto profissional.” (1980/1985, p.6)

---

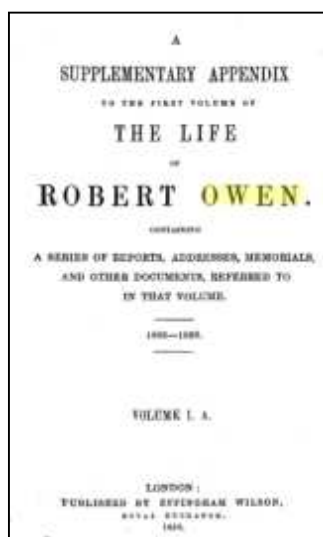
<sup>40</sup> A Cidade do Sol, descrita na obra do frei dominicano Tommaso Campanella, apresenta uma cidade perfeita. Nela todos têm iguais direitos e deveres e estão de modo metafísico, sob a proteção de um rei sacerdote, assessorado por um conjunto de príncipes e magistrados que garantam a harmonia em todos os sentidos aos habitantes dessa cidade (MUMFORD, 1922/1987).



Owen e Fourier foram críticos do capitalismo e do processo de desenvolvimento da sociedade do século XIX, porém não deixaram de adotar em seus projetos, segundo Choay (1965/1998, p.8), “certo racionalismo, ciência e técnica que possibilitariam resolver problemas colocados pela relação dos homens com o meio e entre si.” Ao assumir esse racionalismo, as concepções progressistas propostas por Owen e Fourier deixaram de lado a herança artística, submetendo as leis de um geometrismo expresso em suas concepções. Os dois transformaram suas teorias em verdadeiros tratados do urbanismo, ilustrados por desenhos ricamente elaborados que se transformaram em referenciais e em tentativas de concretização pelo mundo. Duas representações do espaço são referenciais: a teoria do paralelogramo de Owen (1858), idealizada no início do século XIX, e a concepção do falanstério de Fourier (1848), apresentada décadas mais tarde.

De acordo com Owen, em sua bibliografia “*The Life of Robert Owen*”, qualquer programa para melhorar as condições dos trabalhadores deveria compreender a qualificação das condições de ocupação do território e das condições edilícias, pois as pessoas são diretamente influenciadas por sua hereditariedade e o ambiente (OWEN, 1858). (FIG. 17).

Figura 17 – Bibliografia de Robert Owen, 1858



Contém a descrição de seu plano de ocupação denominado como “Paralelogramo”, disponível em *Kindle Book*<sup>41</sup>

Fonte: foto do autor, 2014.

<sup>41</sup> *Kindle Book* é um player (leitor) de *e-books* (livros baixados na internet).

Para que ocorram as melhorias das condições dos trabalhadores, Owen afirma (1858, p. 43 - tradução do autor)<sup>42</sup> que “a introdução da mecanização para a fabricação de objetos de desejo na sociedade pode [...] ocasionar um trabalho mais humano”. O autor partiu da ideia de que a maneira como as máquinas estavam sendo introduzidas e utilizadas pelas indústrias iria prejudicar, cada vez mais, a situação das classes trabalhadoras:

[...] as classes trabalhadoras não têm agora um meio adequado para concorrer com a energia mecânica. Um dos três resultados pode acontecer: a utilização do maquinário deve ser reduzida drasticamente; ou, milhões de seres humanos devem passar fome; ou, uma ocupação vantajosa deve ser encontrada para as classes trabalhadoras pobres e os desempregados, cujo trabalho mecânico deve ser processado subserviente, em vez de ser aplicado, como no presente, para substituí-los.(OWEN, 1858. p. 45 - tradução do autor<sup>43</sup>).

Owen entendia que realizar uma mudança tão importante e vital exigia uma visão abrangente e um conhecimento exato do estado real da sociedade. Assim, une um plano de ocupação territorial aos avanços da indústria e propõe a “teoria do paralelogramo” (BENEVOLO, 1960/1998, p. 61). O autor revela pela primeira vez, a teoria do paralelogramo a uma comissão de políticos, na cidade de Londres, em 1817, por meio de um memorial descritivo e seu respectivo desenho (FIG. 18). A comunidade ideal seria distribuída em prédios que contivessem até 1200 pessoas, rodeados por parcelas de paralelogramos sucessivos de 1000 acres<sup>44</sup> de área (OWEN, 1858).

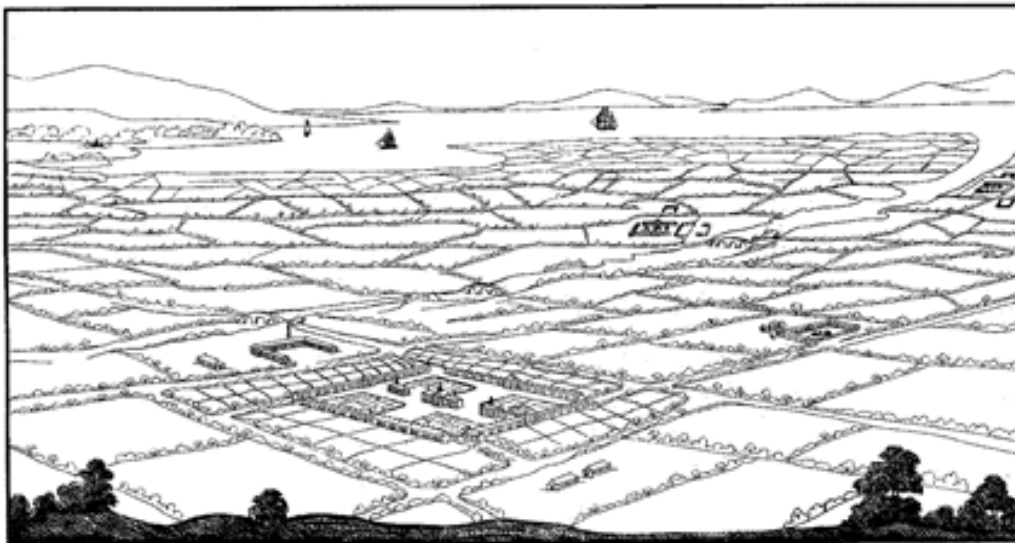
---

<sup>42</sup>*The introduction of mechanism into the manufacture of objects of desire in society [...] can occasion more human labour.*

<sup>43</sup>*[...] the working classes have now no adequate means of contending with mechanical power; one of three results must therefore ensue: the use of mechanism must be greatly diminished; or, millions of human beings must be starved; or, advantageous occupation must be found for the poor and unemployed working classes, to whose labour mechanism must be rendered subservient, instead of being applied, as at present, to supersede it.*

<sup>44</sup> Uma área de 1000 acres corresponde a cerca de cinco vezes a área delimitada pela avenida do Contorno em Belo Horizonte, ou seja, aproximadamente 45 km<sup>2</sup>.

Figura 18 - Proposta de Owen para a ocupação do território por meio de paralelogramos



Fonte: Owen, 1858, p.135.

No memorial citado, os espaços propostos são descritos de forma minuciosa por Owen (1858, p. 50-63 - tradução do autor<sup>45</sup>):

[...] As vantagens do projeto não podem ser administradas a indivíduos ou a famílias separadamente, ou a um grande número de congregados [...]. Os projetos podem ser eficazmente introduzidos na prática, apenas sob o regime que unem a uma população de 500 a 1.500 pessoas, com uma média de 1.000. [...] O desenho apresenta, em primeiro plano, um estabelecimento, com seus anexos e uma quantidade adequada de terra; e na devida distância, outras aldeias com uma descrição similar. [...] Os edifícios aqui representados são suficientes para acomodar cerca de 1.200 pessoas cada um; cercados por uma quantidade de terra de 1000-1500 acres [...] Dentro das quadras existem prédios públicos, sendo divididos em paralelogramos [...]. O edifício central contém uma cozinha pública, despensas, o necessário para cozinhar e comer economicamente e para tornar confortável de todos os alojamentos [...].

Observa-se que o plano de Owen possui uma dimensão mais ampla, pois não é restrito a um conjunto de edificações ou a uma pequena porção do território.

<sup>45</sup>[...] *These advantages the project cannot be given either to individuals or to families separately, or to large numbers. [...] They can be effectually introduced into practice only under arrangements that would unite in one establishment a population of from 500 to 1,500 persons, averaging about 1,000. [...] The drawing exhibits, in the foreground, an establishment, with its appendages and appropriate quantity of land; and at due distances, other villages of a similar description. [...] the buildings are here represented sufficient to accommodate about 1,200 persons each; and surrounded by a quantity of land, from 1000 to 1500 acres. [...] Within the squares have public buildings, which divide them into parallelograms. [...] The central building contains a public kitchen, messrooms, and all the accommodation necessary to economical and comfortable cooking and eating [...].*

Para Benevolo (1960/1998, p. 62), “a proposta de Owen é o primeiro plano urbanístico moderno desenvolvido desde as premissas político-econômicas, ao programa de construção e ao orçamento financeiro”.

Owen acreditava que seu plano possibilitaria também meios de melhorar os hábitos e a conduta dos desempregados que fossem negligenciados pela sociedade. Permitiria também que as invenções mecânicas e as melhorias tornassem subservientes ao trabalho humano. “E, assim, todas as partes da sociedade seriam essencialmente beneficiadas por essa mudança na condição dos pobres” [...] (OWEN, 1858. p. 65, tradução do autor<sup>46</sup>). Entretanto, embora o pensamento de Owen seja associado ao campo das utopias urbanas, a sua obra possuía pretensões capitalistas e discutíveis benefícios sociais. Mumford, crítico das propostas progressistas, revela que “os projetos para uma cidade industrial modelo têm mais o sabor de uma colônia pobre do que a de uma sociedade humana produtiva.” (MUMFORD, 1922/1987, p. 124 - tradução do autor<sup>47</sup>).

Parte do ideal owenista foi realizada em New Lanark, um pequeno conjunto de casas e fábricas em uma tradicional aldeia da Escócia. Owen começou a remodelar a aldeia, por volta de 1809 (OWEN, 1858). “Ele percebeu que uma força de trabalho educada era mais susceptível de atingir seus objetivos, e assim, em 1809, começou a construção de sua Nova Instituição para a Formação do Caráter” (UNITED..., 2013 - tradução do autor<sup>48</sup>). Observa-se, na Figura 19, a setorização entre o conjunto de edificações dos operários, representado pelo número 1 e o conjunto voltado para o trabalho, representado pelo número 2. Próximo ao rio, Owen implantou o edifício de administração e de ensino (número 3).

---

<sup>46</sup> *And so, every part of society would be essentially benefited by this change in the condition of the poor. [...].*

<sup>47</sup> *The projects for a model industrial town have more of the flavor of a poor colony than that of a productive human society.*

<sup>48</sup> *He realized that an educated workforce was more likely to achieve his objectives, and so in 1809 he began the construction of his "New Institution for the Formation of Character."*

Figura 19 – Visão atual do conjunto arquitetônico de New Lanark, concebido por Owen



Fonte: New Lanark, 2005, adaptado pelo autor, 2013.

O plano de New Lanark ficou restrito a um pequeno conjunto de edificações, sem a possibilidade de expansão que era prevista na teoria do paralelogramo. Além disso, a tentativa de passar da teoria à prática revelou os problemas de adaptação do plano de Owen para a organização política e física à realidade da sociedade da época. Desse modo, posterior à New Lanark, segundo Benevolo (1960/1998, p. 66), “o ideal owenista concretizava-se num sentido puramente econômico, deixando no esquecimento as implicações políticas e urbanísticas, que Owen considerava objetivamente inseparáveis.”

Outro socialista utópico, Charles Fourier, foi autor de uma meticulosa utopia de reforma radical da sociedade, no sentido das felicidades individual e coletiva. Uma de suas obras referenciais, “*Le Nouveau Monde Industriel et Sociétaire*”<sup>49</sup>, foi publicada em 1829, e relançada em 1848, e é considerada um resumo de suas doutrinas (FIG. 20). As ideias consolidadas na cidade do *Garantisme*<sup>50</sup> e no falanstério foram as que mais impacto criaram no seu tempo e influenciaram as gerações que lhes sucederam.

<sup>49</sup> O Novo Mundo Industrial e Societário.

<sup>50</sup> Preferiu-se manter nesta Tese o termo *Garantisme* em francês.

Figura 20 - *Le Nouveau Monde Industriel et Sociétaire*



Obra que contém a síntese dos estudos de Fourier, 1848, disponível em *Kindle Book*

Fonte: foto do autor, 2014.

Em sua publicação, Fourier define o *garantisme*, um neologismo do século XIX, como um sistema de segurança social voltado para a proteção das classes menos privilegiadas, que fornecesse a elas garantias dos direitos vitais, através de uma reforma nas esferas pública e privada. Observa-se que, diferentemente de Owen, Fourier propõe uma verdadeira reforma da sociedade. A cidade do *Garantisme* seria erguida de forma a garantir a sua salubridade e beleza, atributos presentes em diversas partes de sua publicação como vitais para o espírito humano. O autor realiza uma descrição pormenorizada da sua concepção. A estrutura deveria ter “um código de arquitetura, para garantir a salubridade e o embelezamento exigidos, tanto para fins do interior, quanto para fins do exterior dos edifícios” (FOURIER, 1848, p.127 - tradução do autor<sup>51</sup>). A cidade seria organizada em “[...] anéis concêntricos, cujo primeiro seria o centro da cidade, o segundo as fábricas e o terceiro as avenidas e o subúrbio (Fourier, 1848 p.127 tradução do autor <sup>52</sup>)”. Essa forma de apropriação do espaço de Fourier pode ter propagado, no final do século XIX, a outros teóricos do urbanismo, como o culturalista Ebenezer Howard, tema que será abordado na subseção 3.3.2 desta tese.

<sup>51</sup> *Un système de garantie en tact défendrait ces constructions meurtrières; il mettrait en vigueur un code architectural pourvoyant à la salubrité et à l'embellissement, et astreignant à ces deux fins l'intérieur comme l'extérieur des édifices.*

<sup>52</sup> *[...] anneaux concentriques, le premier serait le centre de la ville, selon les usines et les tiers avenues et banlieue.*

No entendimento de Fourier, o subúrbio seria composto por áreas destinadas à agricultura e à criação de animais. Grandes espaços vazios iriam permear o conjunto construído. Este deveria ocupar no máximo 50% da superfície. Um rígido controle é proposto por Fourier quanto à distância entre as edificações, a altura das fachadas, e elementos como cornijas e telhados. Ele propõe a quebra da monotonia proporcionada por um sistema de ruas retilíneas, indicando ruas curvas para evitar a uniformidade e para que as áreas de praças ocupassem pelo menos um oitavo da superfície total (FOURIER, 1848).

Embora com certo rigor nas questões urbanísticas e edilícias, as sugestões de Fourier situavam-se, primeiramente, em um amplo plano da reforma social, afastando-se da propriedade individual para uma propriedade composta. Diante do panorama da sociedade do século XIX, o autor propunha uma alternativa cooperativista, que permitisse às pessoas realizarem livremente suas inclinações ou paixões em um estado de equilíbrio entre todos, ou como o chamou, em harmonia (FOURIER, 1848).

Mumford considera que existem diferenças entre as ideias de Fourier e as de Owen:

Fourier difere em grande parte dos utópicos, pois ele está preocupado, em primeiro lugar, em não modificar a natureza humana, mas em descobrir o que realmente ela é. Sua utopia deve ser baseada em uma compreensão da constituição física e mental real do homem, e suas instituições devem ser de modo a permitir a natureza original do homem para funcionar livremente. (MUMFORD, 1992/1987, p.192 - tradução do autor<sup>53</sup>).

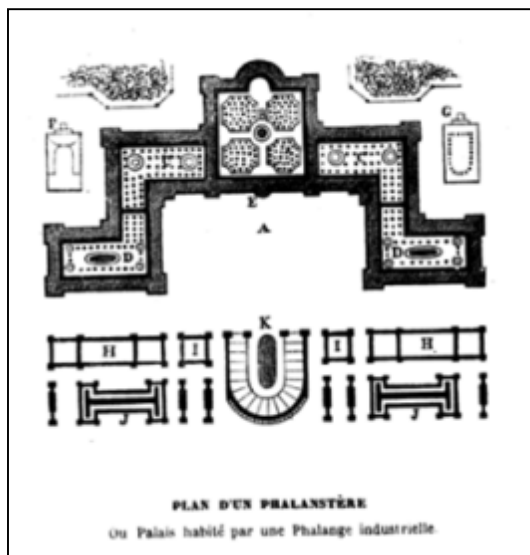
Para que a cidade do *Garantisme* fosse uma realidade, algumas regras faziam-se necessárias, por exemplo, a harmonia e a unidade das edificações, das fachadas das casas, das ruas. Essa harmonia seria alcançada quando a população passasse a residir no centro da cidade. Fourier propôs, para tanto, a construção de conjuntos de edificações, os quais denominou como falanstérios,

---

<sup>53</sup> *Fourier differs largely from the early utopians in that he is concerned first of all not with modifying human nature but with finding out what it actually is. His utopia is to be based upon an understanding of man's actual physical and mental makeup, and its institutions are to be such as will permit man's original nature to function freely.*

palavra composta de falange e monastério (FOURIER, 1848). Ele buscava resolver os problemas da sociedade industrial, através da elaboração de um complexo sistema de organização social, no qual cada indivíduo e cada atividade ocupavam antecipadamente um lugar bem determinado (FIG. 21; FIG. 22).

Figura 21 - Plano do Falanstério apresentado em 1829



Fonte: Fourier, 1848 p.127.

Figura 22 – Perspectiva do projeto do Falanstério de Fourier



Publicação de 1848

Fonte: Fourier, 1848, p. 129.

Ao mesmo tempo urbanos e rurais, os falanstérios seriam auto-suficientes, uma vez que disporm de terras para agricultura e outras atividades econômicas. Os benefícios obtidos da produção dos falanstérios seriam repartidos entre os membros da falange e os capitalistas que investissem dinheiro em sua construção (FOURIER, 1848). Diferentemente de Owen, Fourier não concebia



alojamentos separados para os habitantes do falanstério. Segundo Benevolo (1960/1998, p.178), em Fourier, “a vida será desenvolvida como em um grande hotel, com os velhos alojados no térreo, as crianças no mezanino e os adultos nos andares superiores.” Outra diferença era que Fourier, criticava a industrialização da humanidade. Segundo o autor, “importa dissipar desde o prefácio às ilusões do industrialismo ou ao abuso da indústria, porque são um regime mais oposto à política societária [...] sem garantia de justiça distributiva (FOURIER, 1848, p.15 - tradução do autor<sup>54</sup>).

Para a professora Freitag (2006, p. 52), “Fourier via no falanstério um instrumento mágico, capaz de conduzir a humanidade a níveis de civilização cada vez mais elevados”. E, para tanto, acreditava que o falanstério poderia funcionar como um relógio. O estilo de vida numa falange, assim, seria programado com horários para acordar, horários de reuniões, para conversar e dormir. A autora entende que, apesar do discurso de liberdade, as diferentes formas das concepções, como de Fourier ou do próprio Owen, apresentam-se como sistemas limitadores e autoritários, relacionados ao objetivo comum, assumido ou não, do rendimento máximo.

Fourier dedicou-se a explicar minuciosamente cada aspecto da construção, pois ela seria, acima de tudo, um exemplar para a humanidade que, ao tomar ciência do funcionamento da falange, certamente a adotasse em sua comunidade. Para o autor:

A rua-galeria é a parte mais importante; aqueles que viram a galeria do Museu do Louvre, em Paris, pode ser considerada como um modelo de uma rua-galeria. Essas galerias, temperadas em todas as estações por tubos de calor ou ventilação, o uso de refeições no caso de transição industrial do Exército. (FOURIER, 1848, p.129 - tradução do autor<sup>55</sup>).

---

<sup>54</sup> *La matière dissiper les illusions de l'avant-propos de l'industrialisation ou de l'industrie de l'abus, car ils sont plus opposés à régime politique d'entreprise [...] sans garantie de la justice distributive.*

<sup>55</sup> *La rue-galerie est la pièce la plus importante; ceux qui ont vu la galerie du Louvre au Musée de Paris peuvent la considérer comme modèle d'une rue-galerie. Lesdites galeries, tempérées en toutes saisons par des tuyaux de chaleur ou de ventilation, servent de salle à manger dans le cas de passage d'armée industrielle.*

A preocupação com a circulação e a respectiva proteção e bem-estar é revelada por Fourier em diversos trechos de sua publicação. Segundo ele, “abrigo e calçadas são um prazer, até mesmo para os reis; entrando na falange, um único carro passa por varandas cobertas, fechadas e aquecidas, bem como corredores e escadas” (FOURIER, 1848, p.130 - tradução do autor<sup>56</sup>) (FIG. 22).

O mérito de transformar a utopia fourierista em realidade social coube, contudo, ao empresário Jean Baptiste Godin (1817-1888). Em 1859, Godin comprou 18 hectares de terra em Guise, ao norte de Paris, e deu início à construção do que veio a chamar familistério (FREITAG, 2006, p. 55) (FIG. 23).

Figura 23 - Imagem de satélite com vista superior e da fachada do Familistério de Guise



Fonte: Google Earth, 2013a, adaptado pelo autor.

O familistério de Godin é uma redução do modelo de Fourier. O conjunto de edifícios é igualmente decomposto em três blocos fechados, com os pátios de tamanho modesto, cobertos por vidros e que desempenham as funções das

<sup>56</sup> *Les abris et passages couverts sont un agrément dont les rois mêmes sont dépourvus en civilisation; en entrant dans la phalange, la moindre voiture passe des porches couverts aux porches fermés, et chauffés ainsi que les vestibules et escaliers.*

ruas de Fourier (FIG. 23). Segundo Benevolo, “pode-se considerar a experiência mais feliz entre as que foram tentadas no século XIX pelos teóricos do socialismo” (1960/1998, p. 78).

Nos modelos aqui apresentados, observa-se a ideia de se propor algo novo para as condições humanas, frente às realidades da cidade capitalista. Três pontos-chave revelados das concepções do pré-urbanismo podem ser destacados. Em primeiro lugar, o espaço, de forma geral, é percebido como contraponto à cidade industrial e é cercado por grandes vazios verdes, o que indica o conceito de cidade-campo, diferente da cidade tradicional. Em segundo lugar, o espaço urbano é organizado conforme locais distintos para o *habitat*, o trabalho, o ensino e o lazer.

Em terceiro lugar, está a valorização da estética na concepção das edificações. Nesse sentido, acabam os edifícios dos pré-urbanistas sendo verdadeiros conjuntos urbanos padronizados, não importando os desejos ou as necessidades individuais. A padronização diminui as possibilidades de diferenciações entre os diversos usuários e, portanto, fomenta um usuário-tipo. Tais premissas, não assumidas pelos pré-urbanistas, servirão de base para as concepções dos teóricos do urbanismo progressista, que as assumirão como princípios fundamentais.

O outro modelo do pré-urbanismo de modelos, segundo a classificação de Choay(1965/1998), é o culturalista. Esse modelo procura exaltar os padrões das cidades do período medieval, as quais, para seus principais mentores intelectuais, reuniam as condições para uma vida na cidade mais próxima do ser humano. Essa característica estava desaparecendo da cidade com a presença, cada vez maior, das máquinas no cotidiano urbano. O modelo do pré-urbanismo culturalista será analisado a seguir.

### 3.2.2 O pré-urbanismo culturalista

O tipo de obra dos tempos antigos até, pelo menos, a época do Renascimento, foi um trabalho inteligente, ao passo que o nosso trabalho é pouco inteligente, ou o trabalho de escravos. Certamente,

isso é suficiente para dar conta do desaparecimento da arte popular, da civilização. (MORRIS, 1883 - tradução do autor<sup>57</sup>).

Ao contrário do modelo progressista, o culturalismo não surgiu de uma visão revolucionária de mudança da sociedade, mas da crítica da cidade do século XIX. Seria uma nova forma de nostalgia e utopia despertada com o desenvolvimento dos estudos históricos, no final do século XVIII, e com a aplicação de uma perspectiva histórica para o estudo da arte e da cultura. A professora Choay (1965/1998) destaca a importância para o pré-urbanismo culturalista dos textos dos escritores, desenhistas e críticos de arte ingleses, John Ruskin e William Morris. Benevolo (1960/1998) não classifica esses autores como o faz Choay, entretanto, considera que a incapacidade dos teóricos do século XIX em resolver as contradições da cidade industrial permitiu que, no caso Ruskin e Morris, estimulasse uma linha de pensamento precedente das utopias urbanas, baseada na revisão cultural das artes.

Ruskin (1849/1944). apoia-se em uma tradição de pensamento que, desde o começo do século, analisou e criticou as realizações da civilização industrial, ao compará-las às do passado. O seu pensamento sobre a estética enfatiza a importância da sensibilidade, em contraponto com a razão, apresentando-a como uma reação ao Classicismo e com admiração ao período medieval. As ideias de Ruskin adquiriram maior repercussão no ano de 1849, através do lançamento do livro *“The Seven Lamps of Architecture”*. Nessa publicação, desenvolveu parte de seu pensamento sobre a estética, que se tornou referência para outros estudiosos culturalistas e o próprio estudo da arte. Nele, o autor (1849/1944, p. 55 - tradução do autor<sup>58</sup>) afirma:

[...] As mentiras arquitetônicas podem ser distribuídas em três categorias: 1. A insinuação de um tipo de estrutura, ou de suporte que não é verdade; medalhões comuns de telhados gótico tardio; 2.

---

<sup>57</sup> *The kind of the handiwork of former times down to at least the time of the Renaissance was intelligent work, whereas ours is unintelligent work, or the work of slaves; surely this is enough to account for the disappearance of popular art from civilization.*

<sup>58</sup> [...] *las mentiras arquitectónicas se pueden distribuir en tres categorías: 1. La insinuación de un tipo de estructura o soporte que no es el verdadero; como en los medallones de las techumbres del gótico tardío; 2. Pintar superficies para representar un material que no es el que en realidad hay (como la marmoración de la madera), o la representación engañosa de ornamentos esculpidos sobre ellas; 3. El empleo de ornamentos de cualquier tipo, hecho a máquina o moldeados [...].*

Pintar superfícies para representar um material que não está realmente lá (como o marmoreio de madeira), ou a representação enganosa de ornamentos esculpidos neles; 3. O uso de ornamentos de qualquer espécie, máquina feita ou moldado [...].

Considera-se que Ruskin, junto com seu discípulo Morris, foi protagonista de movimentos intelectuais, como o *Arts and Crafts*, movimento estético e social inglês, da segunda metade do século XIX, que buscava valorizar o trabalho manual e recuperar a qualidade estética dos objetos produzidos industrialmente, como alternativa à mecanização e à produção em massa.

Choay classifica os teóricos Ruskin e Morris como pré-culturalistas e avalia que “o ponto capital ideológico desse modelo não é mais o conceito de progresso, mas o da cultura” (CHOAY, 1965/1998, p.12). Segundo Ruskin, manter vivo o testemunho cultural do passado no cotidiano da cidade possibilita que, nos espaços urbanos e nos monumentos históricos, os indivíduos identifiquem marcos referenciais. Para ele “É preciso possuir, não só o que os homens pensavam e sentiam, mas também o que suas mãos manejavam, o que sua força executou, o que seus olhos viram todos os dias de sua vida.” (RUSKIN, 1849/1944, p. 212 - tradução do autor<sup>59</sup>).

Ruskin (1849/1944) defendia a utilização da história das construções do passado, fruto da cultura de um determinado momento, como o veículo de comunicação dos processos de desenvolvimento cultural e para entendimento do mundo. O autor entendia, que a conservação da arquitetura do passado, como expressão de arte e cultura, permitiria entender a história dessas construções como veículo de comunicação dos processos de desenvolvimento cultural. Morris, inspirado no pensamento de Ruskin, afirma:

Não quero com isto dizer que esta cidade tenha alguma vez existido, porque na antiguidade e na época medieval as cidades eram fortalezas, cercadas por muralhas. Mas o que nos impede de ver

---

<sup>59</sup> *Es preciso poseer, no sólo lo que los hombres han pensado y sentido, sino lo que sus manos han manejado, lo que su fuerza ha ejecutado, lo que sus ojos han contemplado todos los días de su vida.*

nesta cidade o modelo para os agregados habitacionais do futuro?  
(MORRIS, 1883)

A importância de Ruskin para o pensamento culturalista de desagrado às contradições da cidade do século XIX é revelada por Morris: “Foi através de Ruskin que aprendi a dar forma ao meu descontentamento. Além do desejo de produzir coisas belas, a paixão que conduz a minha vida tem sido o ódio da civilização moderna” (MORRIS, 1883 - tradução do autor<sup>61</sup>). Ao superar essa influência, Morris passava a assumir, após meados do século XIX, um papel ativo na ala esquerda do socialismo inglês, inclusive publicou diversos ensaios políticos e sociais, que exaltavam o uso cada vez maior das máquinas por determinado grupo social. Segundo o autor:

[...] o estado atual da sociedade é de suportar; ela comprou esses ganhos em um preço muito alto na perda do prazer no trabalho diário que outrora certamente consolo a massa de homens para seus medos e opressões: a morte de arte era um preço muito alto a pagar pela prosperidade material das classes médias (MORRIS, 1884)

Morris, com uma visão socialista próxima à dos utópicos, não era contra a utilização da máquina, símbolo do moderno, porém entendia que ela, ao invés de aumentar a divisão do trabalho alienado, poderia auxiliar a emancipação dos trabalhadores. Por isso, criticava a máquina que explorava o trabalho humano, ao dizer que o homem deveria dominá-la, ao invés de ser dominado por ela. Assim, diferente de Ruskin, Morris almejava um mundo sem classes em uma organização socialista (MORRIS, 2003).

Para Ruskin e Morris, a recuperação da ordem urbana do passado representava uma maneira de recuperar os valores espirituais da sociedade do século XIX (CHOAY, 1980/1985). “Não é fácil imaginar a beleza de uma cidade de todos, cujas casas são bonitas, pelo menos, a não ser que você já viu

---

<sup>60</sup> *I do not want to say that this city has ever existed, because in ancient and medieval cities were fortresses surrounded by walls. But what prevents us from seeing this city the model for the residential households of the future?*

<sup>61</sup> *It was through Ruskin that I learned to give form to my discontent. Apart from the desire to produce beautiful things, the leading passion of my life has been and is hatred of modern civilization.*

<sup>62</sup> *[...] the present state of Society is to endure, she has bought these gains at too high a price in the loss of the pleasure in daily work which once did certainly solace the mass of men for their fears and oppressions: the death of Art was too high a price to pay for the material prosperity of the middle classes.*

(digamos) Rouen ou Oxford, 30 anos atrás” (MORRIS, 1883 - tradução do autor<sup>63</sup>).

O modelo de cidade dos pré-culturalistas, assim, segue as características das cidades medievais, que tinham dimensões modestas, bem circunscritas no interior de limites precisos (determinados pelas antigas muralhas). As cidades ideais culturalistas são, assim, pequenas e concentradas. Na Figura a seguir, observa-se uma pintura que retrata a cidade de Oxford, Inglaterra, em 1850. Paisagem esta que era idolatrada por Morris (FIG. 24).

Figura 24 - Pintura de Oxford, Inglaterra, em 1850



Fonte: Oxford England, 2013.

No paradigmático texto “As Artes Menores e Outros Ensaios”<sup>64</sup>, no qual se tenta mobilizar o público para o combate ao que se chamou de exclusivismo artístico e a recuperação das artes e dos ofícios decorativos, Morris, ao referir-se à cidade industrial, afirma que, “[...] o tamanho das cidades por si só torna-as forçosamente ingovernáveis” (MORRIS, 1878 <sup>65</sup>).

Avançando ainda mais pelo pensamento de Morris, para ele, dentro do tecido urbano, a variedade, a irregularidade e a assimetria devem prevalecer sobre a padronização preconizada pelos progressistas Owen e Fourier (MORRIS,

<sup>63</sup> *It is not easy to imagine the beauty of a town all of whose houses are beautiful, at least unless you have seen (say) Rouen or Oxford thirty years ago.*

<sup>64</sup> Título no original: *The Decorative Arts: Their Relation to Modern Life and Progress.*

<sup>65</sup> *[...] the size of cities alone makes them necessarily ungovernable.*

1878). Nesse contexto, Choay revela que “o escândalo histórico de que falam os partidários do modelo culturalista é o desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade, sob a pressão desintegradora da industrialização.” (1890/1998, p.12). Por isso, preconizam a irregularidade e a assimetria, que são de uma organicidade formal.

Em matéria de construção, Morris (1883) entendia que cada edificação deve ser diferente das outras para que, assim, exprimisse sua especificidade e estivesse mais adequada às características tradicionais do local. A Figura 25 mostra a casa do autor, que representa a visão do autor a respeito da arquitetura.

Figura 25 - Casa onde morou Morris



Com tijolos e telhas vermelhas fabricadas artesanalmente, seguindo os ideais de Morris, em 1959. Foi projetada por Philip Webb com a colaboração de Morris

Fonte: Red House, 2013.

Morris, sobre a descaracterização da arquitetura tradicional de Londres como resultado do processo de industrialização, alerta :

[...] nestes dias em que, se um homem deixa a Inglaterra por alguns anos, encontra, quando volta, tijolos e argamassas adicionados para Londres. Podem os maiores otimistas dizer que o estilo de construção tem melhorado? Não é verdade, pelo contrário, continua cada vez pior, se isso é possível? (MORRIS, 1888).

<sup>66</sup> [...] *in these days, if a man leaves England for a few years, he finds when he comes back half a county of bricks and mortars added to London. Can the greatest optimists*



Considerando a nostalgia expressa de Ruskin e Morris pela cidade medieval, percebe-se que para ambos a arquitetura para a cidade ideal, a pré-culturalista, deriva parte de seu significado da variedade de fachadas e empenas, cujas aberturas nunca são identicamente projetadas, e formam o contraste entre os edifícios privados e os edifícios públicos que são maiores, mais suntuosos. Neste modelo, a beleza orgânica, fruto da obra paciente do homem, assume a importância atribuída à higiene no modelo progressista. Embora Morris defenda em sua novela utópica “*News from Nowhere*” a diversidade, a exaltação ao diferencial como forma dominante, ele acaba por diminuir a autonomia dos habitantes, como fazem também os progressistas, ao impor uma ordem fixada em formas pertencentes ao passado (MORRIS, 1890/2003).

Percebe-se a influência do pensamento nostálgico de Ruskin e Morris no livro “*A Cultura das Cidades*”, de Mumford (1961/1998). Nele, o autor defende a premissa de fazer do presente parte do passado, ou seja, a retomada das tradições seria o caminho para a regeneração da sociedade industrial e capitalista. Entende-se que o ideário culturalista de Ruskin, Morris e Mumford opõe-se ao progressista, por seu clima menos urbano. O ponto de partida crítico desses autores não é mais a situação de precariedade do indivíduo, do trabalhador diante das condições da cidade, mas, sim, a situação do agrupamento humano e da sua cultura. O objetivo de Morris, por exemplo, é o desenvolvimento de uma cultura popular.

Os ideais desenvolvidos pelos pensadores do pré-urbanismo culturalista, diferentemente dos progressistas Owen e Fourier, ficaram apenas no plano teórico. Porém, diferente dos pensadores do pré-urbanismo sem modelos, os culturalistas apresentaram modelos como contrapartidas para minimizar as condições da cidade que criticavam. Apesar de os tratados do pré-urbanismo progressista e culturalista provocarem um número pequeno de realizações concretas no século XIX, eles constituíram em um grande viveiro de ideias para

---

*say that the style of building in that half county has improved meanwhile? Is it not true, on the contrary that it goes on getting worse if that be possible?*

as experiências do século XX. Segundo Choay (1965/1998, p. 15), “o pré-urbanismo anuncia o próprio método do urbanismo, cujas propostas seguirão no século XX, um movimento análogo. Assim, a autora complementa, ao revelar que as versões do pré-urbanismo progressista e culturalista “são modelos dos modelos” (CHOAY (1965/1998, p. 15, grifo do autor).

Tal argumento será discutido na próxima subseção, na qual serão analisados os modelos do urbanismo moderno.

### **3.3 As ideias-chave do Urbanismo Moderno de Modelos**

Toda história é inevitavelmente condicionada por um modo de abordá-la; não se pode escrever uma história absoluta, assim como não se pode realizar uma arquitetura absoluta [...] (FRAMPTON, 1992/2003, p. VII).

Conforme análise anterior, Choay divide as contrapartidas do urbanismo moderno em três vertentes: o modelo progressismo, o modelo culturalismo e o modelo naturalismo. A mais representativa vertente do urbanismo moderno que surgiu no início do século XX é o modelo progressista.

A concepção progressista teve por base a convicção de que a Era Industrial representou um rompimento radical com o passado, portanto, não mais se justificaria que as cidades se prendessem às antigas estruturas urbanas, que não apresentariam correspondência com as necessidades e as possibilidades geradas pela indústria e pelas conquistas do saber humano que lhe deram origem e sustentação. “Como no pré-urbanismo progressista, encontra-se, pois na base do urbanismo progressista uma concepção da era industrial como ruptura histórica radical.” (CHOAY, 1965/1998, p. 20). Entre os modelos urbanos representativos dessa vertente do urbanismo moderno, Choay destaca a *Cité Industrielle* (Cidade Industrial) e a *Ville Radieuse* (Vila Radiante), concebidas, respectivamente, pelo arquiteto francês Garnier e o suíço Le Corbusier (CHOAY, 1965/1998; 1996).

O modelo culturalista, também representativo, tivera início no final do século XIX. Entre seus representantes destacaram-se o austríaco Camillo Sitte e os ingleses Ebenezer Howard e Raymond Unwin. Segundo Choay, “o princípio ideológico dessa vertente que prevalece é o do conceito cultural de cidade sobre a noção material de cidade” (1965/1998, p. 27). Enquanto Howard era como os pré-urbanistas, movido por considerações sociais, Sitte e Unwin voltaram-se mais ao campo técnico e estético (SITTE, 1889/1992; HOWARD, 1898/ 2002).

O terceiro modelo do urbanismo moderno, o naturalista, consistiu em uma concepção do arquiteto americano Frank Lloyd Wright, originada na década de 1920, impulsionada pelo ideário americano de democracia e pela nostalgia de uma natureza virgem (WRIGHT, 1958). Esse modelo ficou mais restrito aos Estados Unidos da América, porém, por um lado, possui premissas inovadoras e, por outro, estabeleceu concepções inspiradas nos outros dois modelos.

### 3.3.1 O Modelo Progressista do Urbanismo Moderno

Os estudos de arquitetura que apresentamos aqui, em uma longa sucessão de pranchas, dizem respeito ao estabelecimento de uma nova cidade, uma cidade industrial. (GARNIER, 1917/1989, p. 13 - tradução do autor<sup>67</sup>).

Benevolo (1960/1998), Mumford (1961/1998) e Choay (1965/1998) destacam que a crítica progressista dizia respeito a uma presumível desordem na distribuição espacial das funções urbanas da cidade capitalista. Na visão progressista, a desordem se expressaria, sobretudo, em conflitos e em incompatibilidades entre funções e entre estas e os meios urbano e natural. Caberia, então, ao teórico progressista estabelecer uma nova concepção de cidade que assegurasse essa correspondência.

Segundo a autora, “a nova versão do modelo progressista encontra uma primeira expressão em “A Cidade Industrial” do arquiteto e professor Tony

---

<sup>67</sup> *The architectural studies we present here, in a long succession of plates, concern the establishment of a new city, an Industrial City.*

Garnier (CHOAY, 1965/1998, p.18). Garnier projeta o plano de sua cidade ideal, durante a sua estadia na *Villa Médicis*, na Itália, entre 1899 e 1904.

Entretanto, não houve, por parte da academia em Paris e da imprensa especializada, manifestação de apoio à sua proposta (LA BIBLIOGRAPHIE, 2013). Com relação a Garnier, Benevolo (1960/1998, p.344) exalta “[...] a sua visão um pouco utópica da cidade, o cândido verniz de classicismo – que só fazem crescer a admiração por este personagem, modesto e grande, que ainda deve ser devidamente avaliado pela crítica contemporânea”. Posteriormente, em 1917, Garnier publica o seu plano de cidade, com o título “*Une Cité Industrielle, Étude pour La Construccion des Villes*” (GARNIER, 1917/1989) (FIG. 26). Essa publicação passava a ser o grande referencial para as premissas progressistas que vieram a seguir.

Figura 26 - Livro “*Une Cité Industrielle, Étude pour La Construccion des Villes*” e planta da cidade industrial elaborada por Garnier em 1917



Fonte: foto do autor, 2014.

Nota-se que o projeto da Cidade Industrial do arquiteto Garnier fora influenciado pelo ideário dos racionalistas e por pensadores como o professor dele de teoria da arquitetura, Julien Guadet (1834-1908), que defendia os princípios “da liberdade individual e da fantasia.” (BENEVOLO, 1960/1998, p.152).

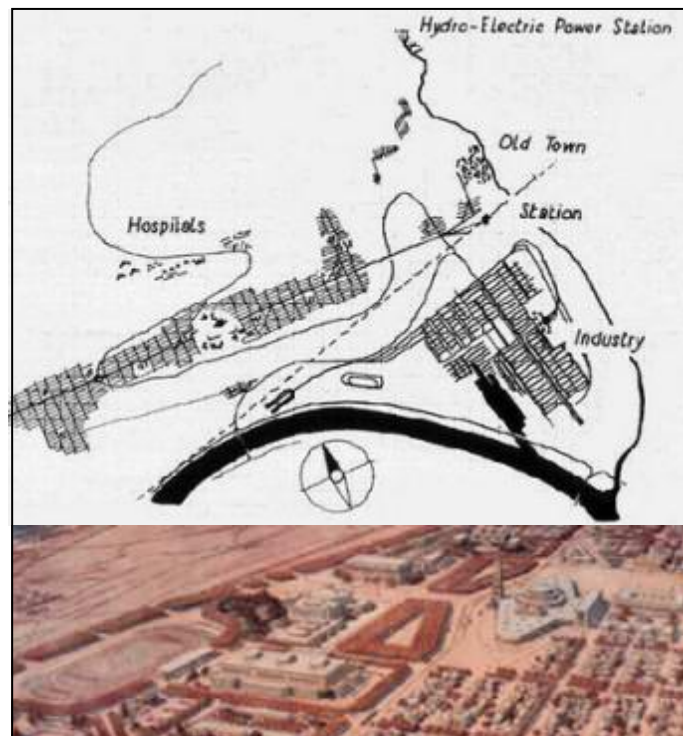
Desde o final do século XIX, discutia-se a necessidade de renovar a linguagem arquitetônica, em face das novas técnicas e demandas da sociedade industrial. *Art Nouveau*, *Art Déco* e variantes racionalistas propuseram alternativas para superar as limitações do academicismo historicista.

O Racionalismo, no século XIX, desenvolveu uma crítica à arquitetura tradicional, por sua falta de funcionalidade, e pela imitação de materiais. Propunham o uso dos novos materiais, como o ferro, o vidro e o concreto. A discussão acerca da liberdade na orientação estilística encontra respaldo, dentre outros, nos ensinamentos de Viollet Le Duc (1814-1879) e Julien Guadet, que publica "*Elements et Theorie de l'Architecture*", em 1896. Guadet foi também professor de Auguste Perret (1874-1954), arquiteto que explorou em seus projetos o uso do concreto armado e um racionalismo clássico (BENEVOLO, 1960/1998; FRAMPTON, 1992/2003).

Esse racionalismo, segundo o crítico de arquitetura Josep Maria Montaner (2009), interpreta a arquitetura como uma soma de atividades, como peças diversas que se articulam em uma montagem mecânica: "Não obstante, as obras produzidas pelo racionalismo são as que mais facilmente satisfazem a mente humana: são de fácil compreensão, já que sua conformação surgiu, precisamente, da estrutura da nossa racionalidade" (MONTANER, 2009, p. 26).

Essa facilidade de reconhecimento das propostas urbanas é expressa na proposta da Cidade Industrial e também em teóricos do urbanismo progressista. Observa-se no plano de Garnier a base do desenho urbano progressista, constituído por uma geometria de ordenamento simples e ortogonal. Verifica-se também certa referência à concepção dos paralelogramos de Robert Owen, analisada na subseção anterior. A figura a seguir, apresenta desenhos realizados por Garnier da sua concepção de cidade.

Figura 27 - Desenhos do plano da Cidade Industrial feitos por Tony Garnier



Fonte: Garnier, 1917/1989, adaptado pelo autor.

O plano da Cidade Industrial, ricamente detalhado por seu autor, abrangia uma população de cerca de 35 mil habitantes. Com uma distribuição dos usos residencial, comercial e industrial em setores, o plano antecipara o princípio do zoneamento urbano, que veio a nortear, anos mais tarde, o ideário de planejamento da cidade moderna, expresso na Carta de Atenas, manifesto do urbanismo progressista (GARNIER, 1917/1989) (FIG. 27).

Em seu projeto, Garnier revela a preocupação com as condições sanitárias da cidade, possivelmente influenciado pelo projeto de Richardson relativo à cidade de *Hygeia*, baseado principalmente na setorização entre os usos residencial e industrial, de maneira a favorecer um projeto urbano que pudesse proporcionar mais saúde a seus futuros habitantes. Afirmou Richardson, assim, em seu memorial descritivo:

As ruas de norte a sul de *Hygeia*, que cruzam as vias principais em ângulos retos, e as ruas pequenas que correm paralelamente, são largas, e, devido à baixa altura das casas, são completamente ventiladas, e no dia estão cheios de luz solar. As vias possuem em cada lado árvores e, em muitos lugares, com arbustos e sempre-vivas. Todos os vãos entre as casas são jardins. As igrejas, hospitais,

teatros, bancos, salas de aula, e outros edifícios públicos, bem como alguns edifícios privados, tais como armazéns e estábulos, autônomo, formam partes das ruas, ocupando a posição de várias casas. Elas estão cercadas com espaço de jardim para adicionar não só beleza, mas a salubridade da cidade (RICHARDSON, 2005).

No projeto da Cidade Industrial, a área destinada à implantação da indústria e o centro antigo são separados das demais áreas, implicando em uma rígida setorização e a tentativa de proporcionar melhores condições sanitárias, afastando o uso mais impactante do restante da cidade. Observa-se na proposta de Garnier “o conceito progressista de ordem, em oposição à pretensa desordem do uso e ocupação do solo da cidade do século XIX” (CHOAY, 1965/1998, p. 21). Essa premissa de ordem é expressa em seu discurso, ao expor parte da ideia de setorização:

A fábrica principal está localizada na planície, na confluência da torrente e do rio. Uma estrada de ferro de tráfego intenso passa entre a fábrica e a cidade, que está muito acima, num planalto. Acima, espalham-se os estabelecimentos sanitários; que estão, assim como a própria cidade, ao abrigo dos ventos frios, expostos ao sul, em terraços do lado do rio. [...] O terreno onde serão construídos os bairros residenciais divide-se primeiro em ilhotas de 150 metros no sentido leste-oeste e de 30 metros no sentido norte-sul; essas ilhotas dividem-se em lotes de 15 por 15 metros, sempre com um lado lindeiro à rua. (GARNIER, 1917/1989, p. 12 - tradução do autor<sup>68</sup>).

É compreensível que este conceito se traduzisse para Garnier (1917/1989) não só na especialização funcional dos espaços urbanos, mas também em critérios de ocupação do solo que seriam precisos e racionais, no controle do adensamento demográfico e das formas de assentamento das edificações no terreno, conforme expressos nos seus desenhos. O autor exalta a necessidade do controle sobre a produção arquitetônica, a ocupação das edificações e os grandes espaços verdes que as envolveriam e as isolassem do tráfego – premissas que passaram a ser adotadas pelo modelo progressista. Segundo Garnier:

Ao buscar as disposições que satisfazem melhor as necessidades materiais e morais do indivíduo, fomos levados a criar regulamentos

---

<sup>68</sup> *The main factory is situated in the plain at the confluence of the stream and river. A railroad heavy traffic passes between the factory and the city, which is far above a plateau. Still higher up, spread the health facilities, they are, like the city itself, under the cold winds, exposed south in terraces from the river side. [...] The land to be built in residential neighborhoods divided first islet 150 meters east-west and 30 meters from north to south, these islets, divided into lots of 15 feet by 15, with one side always facing the street.*

sobre essas disposições [...]. Na habitação, os dormitórios devem ter pelo menos uma janela orientada para o sul, bastante grande para que haja luz no cômodo todo e para deixar que os raios do sol entrem amplamente. Qualquer habitação ou outra construção pode compreender um ou vários lotes, mas a superfície construída deverá ser sempre inferior à metade da superfície total, sendo que o restante do lote forma um jardim público utilizado pelos pedestres; queremos dizer que cada construção deve deixar, na parte não construída de seu lote, uma passagem livre que vai da rua à construção situada atrás. Esta disposição permite que se atravesse a cidade em qualquer sentido, sem ser preciso passar pelas ruas; o solo da cidade em qualquer sentido visto em conjunto, é como um grande parque, sem nenhum muro divisório limitando terrenos (1917/1989. p. 13 - tradução do autor<sup>69</sup>).

A circulação progressista dos pedestres proposta por Garnier, desenvolvida em espaços próprios, separada do tráfego automotor e em meio ao verde, permitiria maior segurança e melhor ambientação humana. As circulações automotoras do modelo de Garnier e do próprio progressismo teriam menor impacto sobre os espaços habitados, ao considerarem a diminuição dos contatos diretos e a previsão de cortinas verdes de separação; enquanto na cidade tradicional, a multiplicidade de lotes, em contato direto com as vias de circulação, dificultaria o isolamento do tráfego automotor, com seus índices frequentemente elevados e agressivos de poluição sonora e atmosférica. A eficiência da circulação e ambientação seria proporcionada por “uma rede de ruas paralelas e perpendiculares [...] as ruas norte sul tem 20 metros de largura, arborizadas dos dois lados [...]” (GARNIER, 1917/1989, p.13 - tradução do autor <sup>70</sup>).

Como nas propostas dos pré-urbanistas Owen e Fourier, nota-se em Garnier a preocupação com os equipamentos de educação, localizados em pontos estratégicos no seu projeto: “Em certos pontos da cidade, convenientemente escolhidos e espalhados pelos bairros, localizam as escolas primárias. Na

---

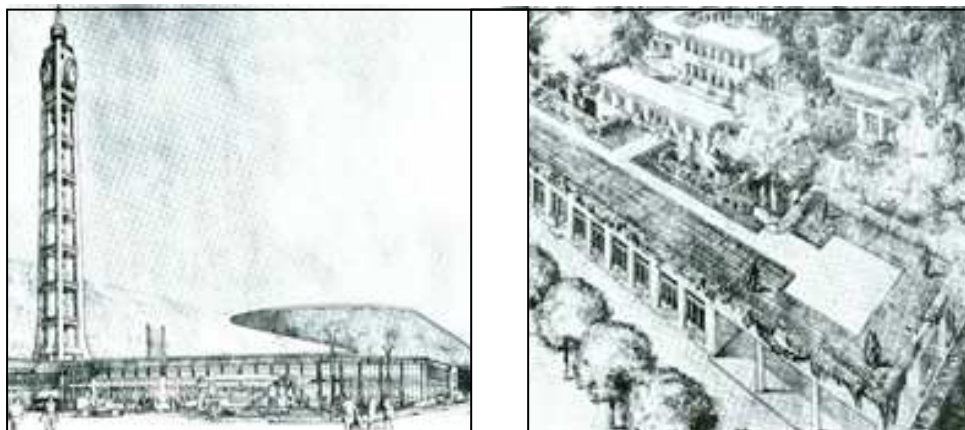
<sup>69</sup> *In seeking the provisions that best meet the needs of the individual material and moral, were taken to create regulations on these provisions [...]. In housing, dormitories must have at least one window oriented to the south, large enough to let there be light around the room and let the sun's rays enter widely. Any dwelling or other building may comprise one or several lots, but the built surface should always be less than half of the total area, while the remainder of the lot forms a garden used by pedestrians, we mean that every building should leave at the not built to their lot, a free passage will street located behind the building. This provision allows you to cross the city in any direction without needing to go through the streets; city land in any sense, seen together, it's like a big park, with no dividing wall limiting land.*

<sup>70</sup> *A network of parallel and perpendicular streets [...] the north south streets is 20 feet wide and these are lined on both sides [...].*



extremidade nordeste da cidade localizam as escolas secundárias [...]” (GARNIER, 1917/1989, p.13 - tradução do autor <sup>71</sup>). Outra inovação que Garnier incorpora em seu projeto é a utilização de novos materiais que implicavam em uma ambiência de modernidade. A arquitetura idealizada para a Cidade Industrial utiliza o vidro e o concreto armado e apresentava jardins elevados, pilotis, lajes em cogumelos, materiais e estruturas que ainda eram pouco utilizadas no final do século XIX (FIG.28).

Figura 28 - Projetos de equipamentos de Garnier para a Cidade Industrial



O primeiro, a estação ferroviária; e o segundo, a escola pública com seus jardins na cobertura

Fonte: Garnier, 1917/1989, adaptado pelo autor, 2014.

O próprio autor afirma que “todos os edifícios importantes são quase exclusivamente construídos em cimento armado [...] estrutura simples, sem ornamentos, sem saliências, toda nua [...]” (GARNIER, 1917/1989, p.13 - tradução do autor <sup>72</sup>). Muitos materiais e premissas projetuais sugeridos por Garnier foram, posteriormente, adotados pelos arquitetos progressistas que os elevaram à categoria de princípios básicos da arquitetura modernista.

Benevolo (1960/1998), em seu entusiasmo por Garnier, considera que a Cidade Industrial é uma significativa prévia da cidade racionalizada e planejada da Era Industrial, tanto pelo conteúdo programático de suas proposições,

<sup>71</sup> *In certain parts of the city, conveniently chosen and scattered through the neighborhoods, are primary schools for children. At the northeastern end of the city are secondary schools [...].*

<sup>72</sup> *All the important buildings are almost exclusively built on concrete [...] structure remains simple, no frills, no bumps, all naked [...].*

quanto formalmente, pelo impacto da série de desenhos que norteou a sua apresentação. Por outro lado, Mumford não comunga do mesmo entusiasmo de Benevolo, já que faz ressalvas e críticas à excessiva premissa racionalista da proposta da Cidade Industrial, premissa essa responsável por sua escala não humana e pelo distanciamento das cidades tradicionais (FIG. 29).

O projeto da Cidade Industrial não foi concretizado, porém Garnier aplicou em muitos edifícios construídos parte do seu ideário. Em vários trabalhos realizados pelo arquiteto na cidade de Lyon, França, podem-se identificar alguns dos princípios aplicados no plano da Cidade Industrial. Trata-se de um conjunto habitacional denominado *Les États Unis* (Os Estados Unidos), construído entre 1919 e 1933 (LA CONSTRUCTION..., 2013) (FIG. 29).

Figura 29 - Vista atual do bairro *États-Unis* de Tony Garnier, Lyon.



Fonte: Google Earth 7.1, 2013b, adaptado pelo autor, 2014.

Garnier procura desenvolver uma nova maneira de pensar a habitação operária, preocupação já expressa no plano da Cidade Industrial (LA CONSTRUCTION..., 2013). No conjunto Estados Unidos, embora a ideia inicial de Garnier fosse de construir edificações com até três andares, acabaram por ser agregados mais dois ou três andares (BENEVOLO, 1960/1998). O autor adota um revolucionário parcelamento do solo, sem a figura do lote individual que fora adotado na Cidade Industrial e é a unidade básica da cidade tradicional (GARNIER, 1917/1989).

Os caminhos entre os edifícios são separados da via central, que é destinada para o tráfego veicular. Ao longo dos caminhos, voltados para o pedestre, o autor setoriza as lojas e os pequenos espaços verdes abertos (FIGURA 29), onde um dos caminhos é representado pelo número 1. Essas duas ideias de Garnier, a abolição do lote individual e o desenvolvimento de caminhos entre as edificações, serão posteriormente difundidos por Le Corbusier e transformados em alguns dos princípios básicos do modelo progressista.

Segundo Kenneth Frampton (1992/2003, p. 121), em sua obra “História Crítica da Arquitetura Moderna”, a influência de Garnier foi limitada, porque “com exceção das obras isoladas em Lyon, suas proposições básicas nunca foram testadas ou muito divulgadas.” Já Choay (1965/1998, p.164) afirma, que “as construções de Garnier são, apesar de sua utilização de concreto, menos audaciosas que seus desenhos [...] foi através de sua obra escrita que pode exercer um papel fundamental dentro da gênese da arquitetura moderna e do urbanismo.” Entretanto, na visão de Benevolo (1960/1998), a obra concretizada de Garnier em Lyon, mesmo que seja pontual, confirma os preceitos teóricos de Garnier e é neste resultado, nesta relação entre teoria e prática, que consiste a grande contribuição dele ao movimento moderno: “Garnier não escreve, não viaja muito, não participa das polêmicas da vanguarda e vive apartado em Lyon, longe dos grandes centros da cultura europeia” (BENEVOLO, 1960/1998, p. 338).

A partir de 1928, o modelo iniciado com Garnier passa a ser difundido por meio de um grupo internacional conhecido como *Congrès Internationaux d'Architecture Modern* (CIAM) (CHOAY, 1996). Em 1933, esse grupo propõe um documento síntese dos preceitos do urbanismo moderno, a Carta de Atenas. Esta constitui a base das propostas dos urbanistas progressistas. Porém, a Carta de Atenas “tomou emprestada a maior parte das citações que se seguem a Le Corbusier [...]” (CHOAY, 1965/1998, p. 20). Para a autora, Le Corbusier é o pensador no qual a utopia encontrou sua ancoragem mais sólida e a imagem revelada em seus desenhos e sua visão de uma sociedade global aproximaram-no ao pensamento utópico de Thomas More (1478-1538) (CHOAY, 1980/1985).

O arquiteto, pintor purista<sup>73</sup>, escritor Charles-Edouard Jeanneret-Gris, filho de um relojoeiro suíço (possivelmente isso tenha refletido em seu ideário de racionalidade e precisão), adotou o nome de Le Corbusier e demonstrou uma grande capacidade discursiva, de desenho, escrita e de síntese, que soube expressar em seus textos e em obras. Tornou-se um nome controverso entre os especialistas da cidade. Benevolo (1960/1998), Choay (1965/1998), Frampton (1992/ 2003) e Freitag (2006) destacam a enorme influência dele no pensamento no século XX.

Segundo Freitag (2006), Le Corbusier conseguiu chocar o mundo com suas concepções, que eram baseadas em modelos anteriores, desenvolvidos por outros arquitetos, como Garnier, Peter Behrens (1868-1940) e Antônio Sant'Elia (1888-1916). Behrens foi um arquiteto alemão que, no início do século XX, definiu a arte como expressão do grupo que detém o poder em qualquer época e a industrialização como destino manifesto da nação alemã. Produziu obras como a Fábrica de Turbinas da AEG, em 1909, edifício onde utilizou materiais como o aço e o vidro (FRAMPTON, 1992/2003). Já Sant'Elia esteve ligado ao movimento político, artístico e arquitetônico denominado Futurismo, que proclamava a ruptura com o passado e a identificação do homem com a tecnologia do século XX. Por volta de 1912, desenvolveu inúmeros desenhos de grande impacto da sua *Città Nuova* (Cidade Nova). Neles, ele inseriu, em uma escala monumental, arranha-céus, passarelas e vias suspensas para veículos, aproveitando-se da crescente atividade industrial e do aparecimento de novas tecnologias e materiais, no início do século XX (FRAMPTON, 1992/2003).

---

<sup>73</sup> Le Corbusier e o pintor Amédée Ozenfant (1886-1966) desenvolveram uma forma de pintar, denominada Purismo, movimento de vanguarda da pintura europeia da década de 1920, que de certa forma é uma derivação do revolucionário movimento de arte denominado como Cubismo, o qual revolucionou as artes e cujo maior representante foi o pintor Pablo Picasso (1881-1973). A primeira revelação sobre a estética do purismo surgiu em 1920 no quarto número da revista "*L'Esprit Nouveau*", que propunha a renovação das formas arquitetônicas e pictóricas, publicada por Amédée Ozenfant e Le Corbusier. Entre os princípios do Purismo, estavam a representação sem volume e em duas dimensões, bem como a simplificação das formas da natureza e sua respectiva geometrização (FRAMPTON, 1992/ 2003).

Le Corbusier, antes de divulgar suas ideias, manifesta publicamente a sua admiração pela concepção da Cidade Industrial, ao escrever uma carta a Garnier, em maio de 1919, em que exalta a modernidade presente em sua proposta. Essa carta foi inserida na segunda edição da publicação Cidade Industrial:

Eu vi esta manhã, pela primeira vez, seu trabalho “*La Cité Industrielle*”. Eu quero expressar-lhe a minha profunda admiração. Esse trabalho é um sinal marcando claramente um período que agora passou, abrindo todas as esperanças possíveis para o futuro. Você é o primeiro a utilizar concreto armado. Até agora esse material foi pensado como uma pobre criança. Com o seu livro, você mostra que ele “seja” (é?) o único material possível para os nossos tempos. [...] Até agora, esforços têm sido parciais e analíticos; [...]. Você é o primeiro que o realizou de acordo com a arte e com a nossa magnífica época. [...]. Porém, em 10 anos, é este livro que será a base de toda a produção arquitetônica e será reconhecido como o ponto de mudança. [...] Eu espero que essa sua visão em breve se torne realidade. Você tranquilizou, com seu trabalho, aqueles que estavam começando a duvidar da possibilidade de realizar um dia [...] (GARNIER, 1917/ 1989, 4ª capa - tradução do autor <sup>74</sup>).

Freitag (2006) revela, referindo-se a Le Corbusier, que “a essência do seu receituário do urbanismo consistiu em distinguir quatro funções básicas, a serem respeitadas na projeção, no planejamento e na reforma urbana: as funções de habitar, trabalhar, de circular e a do lazer.” (FREITAG, 2006, p. 59). Para a autora, ao divulgar esses princípios com os quais se identificava, Le Corbusier tornou-se o grande difusor do moderno urbanismo como disciplina. Entretanto, como citado anteriormente, esses princípios não eram inéditos, pois já faziam parte do trabalho de Garnier.

Benevolo, da mesma forma que o faz com relação a Garnier, expressa admiração por Le Corbusier:

Uma parte desta forma persuasiva de Le Corbusier deriva, por certo, da natureza excepcional de sua capacidade inventiva. Se existe algo

---

<sup>74</sup> *I saw this morning, for the first time, his work “La Cité Industrielle”. I want to express to you my deep admiration. This work is a “plate” (signpost) clearly marking a period now passed and opening all possible hopes for the future. You are the first to sanction concrete. So far this stuff has been thought of as a poor child. In his book, he shows you “be” (is?). The only possible material for our times. [...]. Until now, efforts have been partial and analytical; [...]. You are the first who made the agreement with its magnificent art epoch. [...]. However, in 10 years, this is the book that will be the basis of all the architectural production and will be recognized as the point of turning. [...] I hope that this vision will soon become a reality. You reassured with his work, those that were beginning to doubt the possibility of one day [...].*

semelhante ao gênio artístico em sentido estrito, que se atribui aos grandes criadores do passado, isto é, a capacidade de dominar o manejo das formas, Le Corbusier possui este dom numa medida que não tem comparação em nossos dias, e que também no passado tem poucos confrontos possíveis. (BENEVOLO, 1960/1998, p. 428).

Choay (1965/1998) entende que o pensamento do arquiteto progressista Le Corbusier converge para o de Garnier, ao definir suas concepções, a partir da ideia de rompimento com o passado e também que a revolução industrial e os fatos gerados por ela representavam um decisivo ponto de inflexão na história da humanidade. Para Le Corbusier, assim, não faria sentido que se preservassem formas antigas da cidade, entendidas como anacrônicas, em relação às necessidades e às possibilidades da Era Industrial (LE CORBUSIER, 1923/2000a). Garnier já afirmava em 1917 que, “a arquitetura antiga é um erro. Só a verdade pode ser bela. Em arquitetura, a verdade é o resultado de cálculos feitos para satisfazer necessidades de materiais conhecidos” (GARNIER, 1917/1989 - tradução do autor <sup>75</sup>).

Nesse sentido, a ideia-chave dos dois autores, adotada por toda uma geração de arquitetos será a do progresso (CHOAY, 1965/1998). Esta, no ideário de Le Corbusier de modernidade, essencialmente perpassa pela junção de dois campos: a indústria e a arte de vanguarda. Esta, na ocasião, se expressava pelo cubismo e pelos movimentos derivados dele, como o purismo, do qual Le Corbusier foi um dos expoentes (CHOAY, 1965/1998).

A década de 1920 foi uma das mais produtivas na revelação das ideias de Le Corbusier. Em 1923, ele publica o livro “Por uma Arquitetura”, considerado pelo próprio autor como um “manifesto por uma nova estética” (LE CORBUSIER, 1923/2000a, p. XXVIII). Nele, Le Corbusier introduz dois princípios que, mais tarde, nortearam suas concepções urbanísticas.

O primeiro princípio é que “o traçado regulador é uma garantia contra o arbitrário [...], traz essa matemática sensível, que dá a agradável percepção da ordem e torna-se uma das operações capitais da arquitetura (LE CORBUSIER,

---

<sup>75</sup> *The old architecture is an error. Only the truth can be beautiful. In architecture, the truth is the result of calculations made to satisfy needs material known.*

1923/2000a, p. 47). O segundo princípio revela que “todos os homens têm as mesmas necessidades” (LE CORBUSIER, 1923/2000a, p. 89). Assim, o autor entende que, como a habitação atende às necessidades do homem e ele é o mesmo em qualquer lugar, a habitação pode ser padronizada e construída em série. Neste pensamento corbusiano, percebe-se a consolidação do ideário fecundado pelos pré-progressistas sobre um tipo de habitação que pudesse atender um tipo de homem comum que poderia ser comum a todas as culturas. Tal premissa atenderia aos anseios de um nascente processo de produção industrial em série que exigia um mercado homogêneo. Para Choay:

Assim, a indústria e a arte juntam-se em seu interno do universal, no desdobramento na escala mundial, do homem-tipo do pré-urbanismo: idêntico em todas as latitudes e no seio de todas as culturas, o homem é, para Le Corbusier definido [...] essa imagem do homem-tipo inspira a Carta de Atenas, que analisa as necessidades humanas universais no quadro de quatro grandes funções: habitar, trabalhar, locomover-se, cultivar o corpo e o espírito (1965/1998, p. 20-21).

No início da década de 1920, Le Corbusier expõe desenhos de uma cidade que denominou como a “Cidade Contemporânea”, nitidamente baseada nos princípios da Cidade Industrial de Garnier. Segundo Fishman, “Le Corbusier queria retratar um tipo ideal de cidade, para formular uma imagem que poderia expressar as verdades, que acreditava serem aplicáveis a todas as sociedades modernas” (1982/2000, p. 177 - tradução do autor <sup>76</sup>).

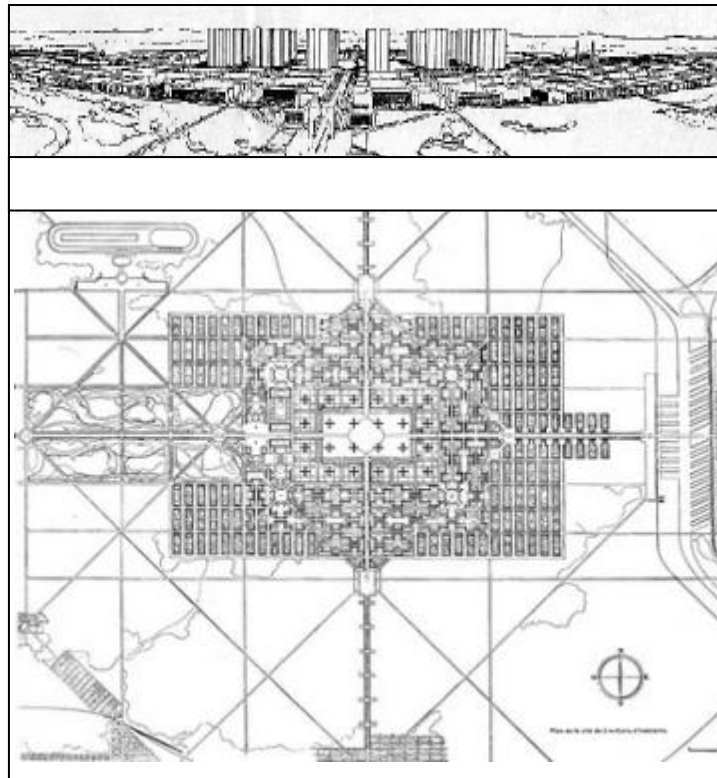
Posteriormente, em 1925, Le Corbusier publica o projeto da Cidade Contemporânea, no livro *Urbanisme* (Urbanismo). Explica que estabeleceu, “[...] por meio da análise técnica e da síntese arquitetural, o projeto de uma cidade contemporânea de três milhões de habitantes.” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p.155) (FIG. 30). O seu projeto de cidade é uma grade perfeitamente simétrica de ruas, distante da organicidade da cidade tradicional, embora, devido à repetição dos quarteirões, assemelha-se, em termos formais, à grade especulativa criticada por Mumford (1961/1998) e analisada no Capítulo 2 desta tese.

---

<sup>76</sup> *Le Corbusier wanted to portray the ideal type of a city, to formulate an image that would express in graphic terms the general truths, which he believed to be applicable to all modern societies.*

Para Le Corbusier, a cidade orgânica, que tomou forma lentamente como resultado de decisões individuais, era algo do passado, pertencia à idade quando os carpinteiros construía suas próprias casas. O autor entende também que, na Idade Moderna, no entanto, uma teoria rigorosa implementada a partir de cima era necessária para a cidade mostrar a “harmonia”, base da eficiência e da estética. (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 148) (FIG. 30).

Figura 30 - Desenhos de Le Corbusier de 1925



Desenho apresenta uma cidade contemporânea para três milhões de habitantes

Fonte: Le Corbusier (1925/2000b), adaptado pelo autor, 2014.

Com relação ao espaço do modelo progressista proposto por Le Corbusier, Choay (1965/1998) analisa que dois imperativos conferem características particulares do arquiteto: a preocupação com a eficácia manifestada na importância atribuída à questão da saúde e da higiene e a ordem, expressa por formas puras: “A geometria torna-se o ponto de encontro do belo e do verdadeiro: a arte é regida por uma lógica matemática”. (CHOAY, 1965/1998, p. 22). Essa nova estética da cidade influencia outros arquitetos e urbanistas, como Lúcio Costa, grande responsável pela difusão do ideário de Le Corbusier no Brasil. Costa ressaltou essa relação da geometria e dos eixos como premissas projetuais quando expressou no memorial descritivo do projeto de



Brasília, em 1957, “[...] se definiu e resolveu a presente solução: nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da Cruz” (COSTA, 1991, p.3).

As formas geométricas da teoria de Le Corbusier acabam por ser adequadas a terrenos com baixas declividades, onde se deseja implantar um sistema viário com rampas suaves. Segundo afirma ele, o seu projeto de cidade “[...] se aplica ao terreno plano, pois em terreno acidentado, a curva tem direitos prioritários, já que se trata, ao serpentear, de ganhar rampas regulares [...]” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p.199). Desse modo, o autor confirma que o terreno ideal para a implantação do projeto do modelo progressista é o plano, embora não diga que o terreno inclinado seja inviável de ser utilizado: “Em toda parte onde o trânsito se intensifica, o terreno plano fornece as soluções normais.” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p.157). A ideia progressista que passou a ser difundida foi a adaptação geográfica ao modelo, com o uso dos recursos da técnica moderna de forma a adaptar os elementos notáveis do terreno, como a topografia, o solo, a drenagem natural, etc. O próprio desenho protótipo da Cidade Industrial de Garnier foi desenvolvido em um terreno plano.

No projeto da Cidade Contemporânea de Le Corbusier, duas grandes vias (um corredor Leste-Oeste e outro Norte-Sul) formam os eixos centrais que se cruzam no centro exato da cidade. “O ângulo reto reina supremo” (FISHMAN, 1982/2000, p.178 - tradução do autor <sup>77</sup>). Tal proposta remonta as cidades romanas que tinham como partido uma cruz dois eixos norte-sul, leste-oeste, que se cruzavam no centro da cidade. No projeto de Le Corbusier não há o que ele denominou como a “rua corredor”, ou seja, a rua tradicional de uma cidade com fachadas junto ao alinhamento dos lotes, mas, sim, estradas repletas de tráfego, com edifícios de vários andares afastados do alinhamento (FIG. 30): Segundo o seu autor, “A rua-corredor com duas calçadas, sufocada entre altas casas, deve desaparecer. A cidade tem o direito de ser outra coisa que não palácios em corredores”. (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 68). Segundo

---

<sup>77</sup> *The right angle reigns supreme.*

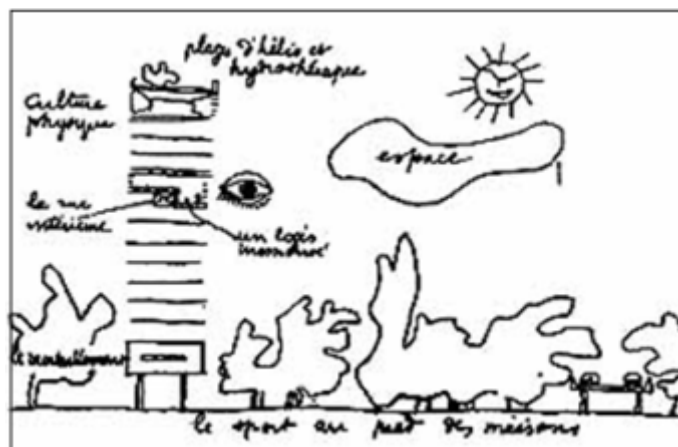
Choay, a rua no modelo progressista não era abolida somente em nome da higiene, mas também porque simbolizava a desordem circulatória. A circulação automotora, como uma das funções urbanas, pretende ser mais segura e eficiente, não só devido à sua concepção altamente especializada, mas também à redução de acessos aos espaços lindeiros e de um sistema de interseções. Este seria consideravelmente favorecido pelo maior distanciamento entre vias confluentes, além de soluções em dois níveis. Segundo o arquiteto, “a rua moderna deve ser uma obra-prima de engenharia civil [...] o número de cruzamentos é consequência direta do número de ruas [...] o cruzamento é o inimigo do trânsito.” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 158-159). A circulação na maioria das cidades é fortemente condicionada à multiplicidade de acessos aos inúmeros lotes marginais e à multiplicidade e à forma das interseções. Isto tende a tornar a mobilidade urbana mais deficiente e, para os progressistas, uma forma de contornar essa problemática seria a adoção das grandes obras de engenharia de tráfego.

Na Cidade Contemporânea, Le Corbusier introduziu o que se tornou um dos símbolos de suas concepções: os edifícios verticais, denominados por ele como arranha-céus (LE CORBUSIER, 1925/2000b). Essa verticalização tornou-se possível com a utilização do aperfeiçoamento ainda maior de alguns materiais e equipamentos como o concreto armado e o elevador. Para o autor, esses edifícios, por terem menores projeções e mais espaço útil, ocupam menos terreno do que um edifício antigo, ou seja, com a sua utilização, a densidade populacional da cidade poderia ser ampliada, sem consumir grandes espaços, com a liberação do terreno para outras funções: “Aumentar as superfícies arborizadas e diminuir o caminho para percorrer. Cumprir construir o centro da cidade verticalmente.” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 158). Quanto maior é a densidade da população de uma cidade, menores são as distâncias serem percorridas e mais eficiente torna-se a cidade (LE CORBUSIER, 1925/ 2000b). No Projeto da Cidade Contemporânea, ele desenha o centro de negócios com uma densidade maior do que as mais movimentadas cidades da época, mas menos congestionada devido aos amplos espaços verdes. Dessa forma, os arranha-céus ocupariam o centro de negócios e o restante seria dedicado aos parques e jardins (FIG. 32). A

utilização desses edifícios permitiu a Le Corbusier conciliar os opostos aparentes de desenho urbano: densidade e espaço aberto. Entretanto, fomentava a segregação, pois eram destinados à elite industrial, enquanto a classe operária ocupava os apartamentos mais modestos, localizados na periferia.

A arquitetura a ser concebida de acordo com as condições corbusianas e, principalmente com a padronização para sua produção em série, exige métodos avançados de produção industrial, em volumes geometricamente mais simples. A sua disposição, em meio a um verde coletivo, permitiria bons índices de insolação, ventilação e iluminação naturais, além de uma multiplicidade de ângulos de visão; enquanto no modelo tradicional, as construções são prisioneiras dos lotes e fortemente limitadas em sua disposição no espaço e nas boas condições de ambientação e higiene (LE CORBUSIER, 1925/2000b). A eliminação dos lotes, que já tinha sido proposta por Garnier, em Lyon, e o uso de pilotis foram também apropriados pelo autor. Entretanto, ele soube transformar os pilotis em uma grande e revolucionária estratégia de projeto de arquitetura e do urbanismo, ao permitir com seu uso um menor impacto de ocupação do solo, uma melhor adaptação dos edifícios à topografia, à orientação solar, aos ventos. O seu uso significava também, destinar a superfície da cidade para parques e para a circulação dos pedestres (FIG. 31).

Figura 31- Esquema de Le Corbusier

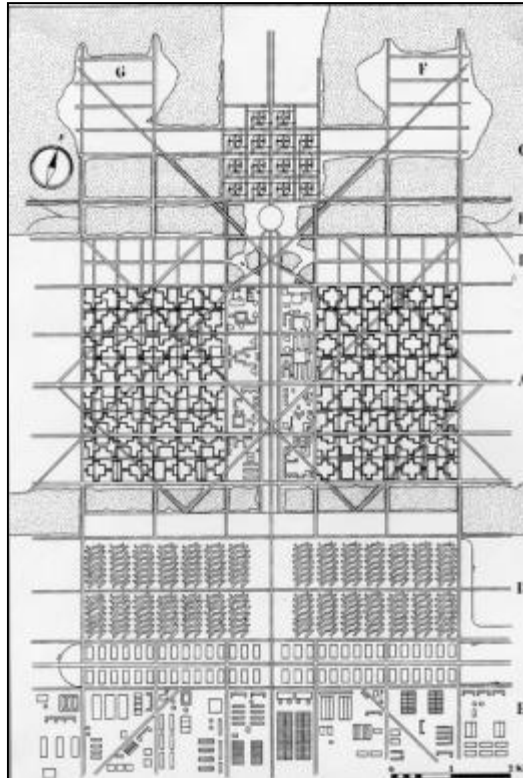


Moradia sobre pilotis, liberando o solo da cidade para o verde e a circulação dos pedestres; as vias para os carros são elevadas

Fonte: Le Corbusier, 2013.

Anos mais tarde, Le Corbusier desenvolve o seu segundo projeto de cidade, o qual denominou *Ville Radieuse* (Cidade Radiante). O projeto completo foi desenhado entre 1929 e 1930, após a viagem dele aos Estados Unidos (BENEVOLO, 1960/1998). Entretanto, foi publicado posteriormente, em 1935, em livro intitulado "*La Ville Radieuse*" (CORBUSIER, 1935/1964). No projeto da Cidade Radiante, Le Corbusier modifica a sua representação do espaço proposta para a sua Cidade Contemporânea. Nesta, o sistema viário era o grande instrumento articulador das demais funções da cidade, da composição como um todo, talvez devido ao símbolo de modernidade que significava o automóvel no início do século XX. Já na Cidade Radiante, o ponto de partida da concepção corbusiana é exatamente a função residencial. Em parte, isso é devido à evolução que os projetos de habitação de Corbusier apresentavam. Segundo Benevolo (1960/1998), "[...] esta residência no projeto de Le Corbusier; não deve se adaptar a um dado desenho urbano, mas é preciso extrair dela o novo desenho de toda a cidade." (FIG. 32).

Figura 32 - Cidade Radiante



A: residencial; B: Hotéis; C: Negócios; D: Indústria leve; E: Indústria pesada;  
F/G: Administração e Universidade; H: Aeroporto

Fonte: Le Corbusier, 1935/1964, p.45.

A disposição do sistema viário da Cidade Radiante é simétrica a partir do centro. Este é o núcleo de todos os tipos de transporte público. O terminal central é um ponto de acesso para o metrô na plataforma mais baixa e trens na plataforma superior. Na Cidade Radiante, os setores de negócios, residencial, comercial e o núcleo de transporte são organizados de forma cartesiana, como uma "máquina viva". (FISHMAN, 1982/2000).

Peter Hall (1988/2011), crítico das proposições progressistas, revela que ocorreram importantes modificações na Cidade Radiante, principalmente devido à desilusão de Le Corbusier em relação ao setor empresarial, motivado pela falta de apoio financeiro de empresários à ideia da Cidade Contemporânea. Então, a premissa da Cidade Radiante passava a ser a de um planejamento mais centralizado, que abrangesse não apenas a edificação urbana, mas cada um dos aspectos da vida de seus habitantes. "Mas a nova cidade sindicalista distingue-se por um aspecto vital: agora todos estarão igualmente coletivizados. Agora todos irão morar em gigantescos prédios coletivos, denominados *Unités*." (HALL, 1988/ 2011, p. 247) (FIG. 32).

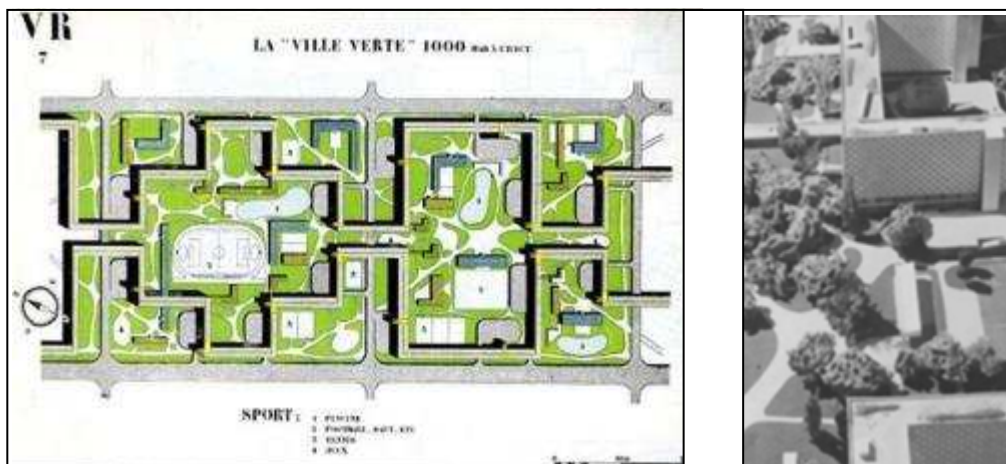
Le Corbusier acreditava que muitas cidades no início do século XX eram caóticas e ineficientes. Portanto, a Cidade Radiante poderia proporcionar meios eficazes de comunicação, fornecer grande quantidade de área verde, proporcionar melhor acesso ao sol e reduzir o tráfego urbano (LE CORBUSIER, 1935/1964) (FIG. 33). Segundo Choay, o projeto de Le Corbusier apresenta-se como uma desconstrução sistemática de todos os tipos anteriores de cidades, de toda forma de aglomeração contínua e articulada. "De resto, é o mesmo tipo de desintegração e o mesmo modelo que propõem, incansavelmente, dos anos 20 aos anos 50, os planos de Le Corbusier para Paris, Argel, Saint-Dié e Albi" (CHOAY, 1996, p.10).

Na Cidade Radiante, Le Corbusier manteve o princípio mais importante da cidade contemporânea: a justaposição de domínio da ordem e da administração pública sobre a privada e a vida familiar individualista. Le Corbusier parecia entender que o edifício alto seria o meio mais efetivo para cumprir estes objetivos e, ao mesmo tempo, acomodar a crescente população

urbana. A parte central é reservada para vinte e quatro arranha-céus, que são também os elementos mais controversos em todo o projeto. Estes arranha-céus cruciformes são principalmente para fins comerciais e hoteleiros. Cada arranha-céu, com dimensões de aproximadamente 190m x 190m e uma altura de mais de 200m, foi projetado para abrigar milhares de pessoas. (CORBUSIER, 1935/1964). E também esta área tornaria-se o centro cívico e a sede de todas as principais empresas.

A área residencial passa a ter mais destaque na Cidade Radiante – em razão da sua aproximação ao centro da cidade e do cuidado maior com relação ao seu projeto, visível nos estudos de arquiteto. Cercando os arranha-céus, estão bairros residenciais que oferecem acomodação para pessoas que trabalham nos arranha-céus. Os blocos habitacionais verticalizados foram denominados pelo autor como *Ville Verte*, ou seja, um conjunto de blocos habitacionais que contém toda uma série de equipamentos esportivos e áreas verdes (CORBUSIER, 1935/1964). (FIG. 33).

Figura 33 - A *Ville Verte* (Cidade Verde)



Conjunto de edificações sobre pilotis e um parque com abundantes instalações esportivas e recreativas

Fonte: Le Corbusier, 1935/1964, p. 163-164 - adaptação do autor, 2013.

Le Corbusier e os arquitetos progressistas agregaram a esse tipo de organização espacial, a Cidade Verde, alguns princípios das unidades de vizinhança desenvolvidos pelo arquiteto americano Clarence Arthur Perry (1872-1944) (MONTANER, 2009). A unidade de vizinhança refere-se a uma

área residencial que conta com certa autonomia por ser dotada de serviços para as necessidades diárias dos seus moradores. Os equipamentos de uso coletivo são locados nos limites da área residencial e o tráfego de passagem em seu entorno.

Esses princípios de projeto potencializariam a vida comunitária nas unidades de vizinhança. Estas foram experimentadas, pela primeira vez, no esquema urbano de Radburn, em Nova Jersey, Estados Unidos, em 1929, quando se implantou a separação das vias: as veiculares eram ruas sem saída, de acesso às casas a partir do exterior, enquanto as de pedestres eram veredas que conectavam as casas e equipamentos, semelhantes aos esquemas propostos pelo arquiteto inglês culturalista Raymond Unwin (1863-1940), em 1909, e desenvolvidos nos projetos das cidades jardins (este aspecto será abordado na próxima subseção desta tese).

As unidades de vizinhança tornaram-se referência para o modelo progressista. Le Corbusier utilizou-as no projeto de Chandigarh. Por sua vez, Lúcio Costa tomou-as explicitamente como princípio básico no projeto de Brasília: “Em Brasília, as unidades de vizinhança repetem-se com escassas variações, seguindo normas bastante restritas” (MONTANER, 2009, p.48) (FIG. 34).

Figura 34 - Desenho das quadras de Lúcio Costa, em Brasília, e vista atual



Fonte: à esquerda, COSTA, 1991, p.5; à direita, Superquadra de Brasília, 2013 - adaptado pelo autor.

O modelo desenvolvido por Le Corbusier e Costa baseia-se, tanto nas *neighborhood units* ou unidades de vizinhança, quanto no protótipo de conjuntos habitacionais dos construtivistas soviéticos, que visavam à

autonomia e a uma estrutura comunitária na organização residencial coletiva denominada *Dom-kommuna*<sup>78</sup>, ambos desenvolvidos por volta de 1930. De acordo com o antropólogo americano James Holston (1989/2010), “neste protótipo, o papel do apartamento particular é bem reduzido, na medida em que as funções sociais da família nuclear, que ele tradicionalmente abriga, são absorvidas por outros espaços.” (HOLSTON, 1989/2010, p.174).

No livro “A Historia das Cidades”, em um dos poucos parágrafos em que se refere a Le Corbusier, Mumford revela, que “no projeto de Chandigarh, Le Corbusier sabiamente executou, à sua maneira cartesiana mais sistemática, a planta de Radburn [...]” (1961/1998, p. 542). Esta será adotada pelo movimento progressista como um novo módulo de organização espacial urbana, indivisas e funcionalmente especializadas.

No projeto de Lúcio Costa, em Brasília, as superquadras são formadas por blocos de apartamentos orientados em duas direções, protegidos por faixas arborizadas e rodeados por equipamentos urbanos; quatro superquadras constituem uma unidade de vizinhança, com aproximadamente 12 mil pessoas, que compartilham um setor comercial, de serviços e esportes (COSTA, 1991). Cada unidade de vizinhança, em Chandigard e em Brasília, é essencialmente voltada para o pedestre, já que as vias transversais do eixo Norte-Sul não são contínuas, o que desestimula a circulação de veículos e favorece a circulação somente dos moradores da unidade de vizinhança (MONTANER, 2009). Com relação às superquadras, Costa justifica:

Dentro dessas "superquadras" os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém, a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. (1991, p. 5).

---

<sup>78</sup> Um dos mais importantes conjuntos *Dom-kommuna* é o Narkomfi (localizado em Moscou), construído em 1928, projeto do arquiteto russo Moisei Ginzburg (1889-1965). O conjunto apresenta unidades habitacionais mínimas, instalações comuns e cozinhas reduzidas. Entretanto, está abandonado, devido à falta de manutenção e controle de conservação, sendo cogitada, como aconteceu com outros símbolos da arquitetura moderna, a sua demolição (MOISEI, 2014).



Na Cidade Radiante, a moradia e o trabalho ficam setorizados nas unidades verticalizadas, autônomas e descontínuas; a circulação, que oferece a única continuidade, é hierarquizada, com um sistema de vias rápidas ligando-se às unidades; o lazer desenvolve-se nos grandes espaços verdes totalmente destinados aos pedestres (LE CORBUSIER, 1935/1964). Higiênica e ordenada, assim, a Cidade Radiante é colocada sob o signo da função; ela reduz a vida urbana a quatro tipos de atividade: a moradia, o trabalho, a circulação e o lazer. Esse modelo propõe um objeto urbano fracionado, cujos componentes estandardizados são repartidos no espaço de acordo com uma ordem funcional e geométrica.

Clara e assumidamente, Le Corbusier aplica em seu modelo de cidade os princípios revelados na comunicação feita durante o Congresso de Urbanismo de Estrasburgo, em 1923, e que se tornaram nos princípios do urbanismo moderno:

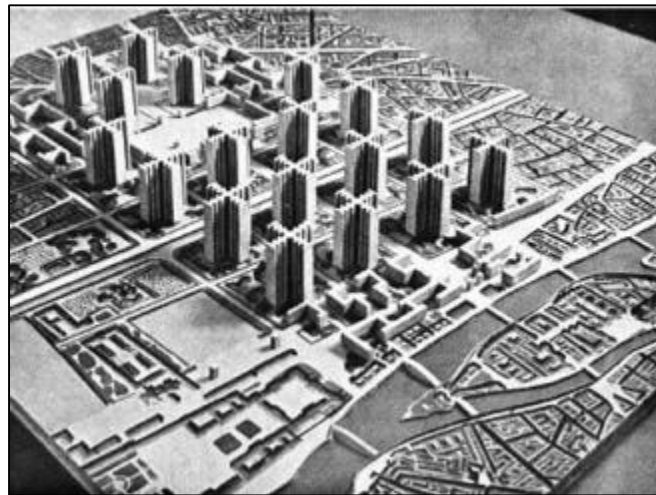
1° Descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências do trânsito; 2° Aumentar a densidade do centro das cidades para realizar o contato exigido pelos negócios; 3° Aumentar os meios de circulação, ou seja, modificar a concepção atual da rua que se acha sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos: metrô ou carros, bondes, aviões; 4° Aumentar as superfícies arborizadas, único meio de assegurar a higiene e a calma útil ao trabalho atento exigido pelo ritmo novo dos negócios. (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p.45).

As críticas ao modelo progressista são muitas, principalmente a representação do espaço de Le Corbusier. Em 1965, Choay já esboçava algumas restrições ao uso desse modelo. Na visão da autora, o modelo progressista revelou que “sua vinculação a um pensamento anacrônico, marcado pela utopia: a modelização urbana apareceu como um dispositivo redutor, instrumento totalitário da busca de um novo condicionamento.” (CHOAY, 1965/1996, p.11).

A cidade progressista torna-se, por sua vez, máquina de viver e deve, ela também, fazer “tábula rasa do passado” (CHOAY, 1965/1998). Exclui-se a possibilidade de conservar os centros antigos como núcleos dinamizadores de um novo desenvolvimento, segundo o procedimento do urbanismo regularizador. O projeto de Garnier já excluía o centro da cidade antiga, ao

deixá-lo isolado de sua composição urbanística (FIG. 35). O *Plan Voisin*, proposto em 1935 por Le Corbusier para Paris, avança por essa heterogeneidade da cidade, característica do espaço abstrato, arrasando todo um bairro antigo da cidade e conservando apenas alguns monumentos isolados, transformados em curiosidades históricas e turísticas (FIG. 35).

Figura 35 – Maquete do *Plano Voisin* de Paris



Fonte: Le Corbusier, 2013.

Disse Le Corbusier: “O centro das cidades está mortalmente doente, sua periferia está corroída como por uma verminose” (1925/2000b, p.87). No *Plan Voisin*, o arquiteto repete os princípios da Cidade Radiante: a habitação para os operários em grandes unidades residenciais, as torres de escritórios, as áreas verdes em meio às edificações e a racionalidade dos eixos viários.

Lefévre elabora, a partir da década de 1960, uma vigorosa crítica à cidade funcional e aos conjuntos habitacionais idealizados pelos progressistas, por estimularem a fragmentação, a homogeneização, e heterogeneidade do espaço da cidade, ou seja, fortalecendo cada vez mais o espaço abstrato. Todo esse incentivo tem afetado a sociabilidade nas cidades. Afirma o autor: “Os novos bairros e conjuntos urbanos têm destruído a rua.” (1970/1999a, p.181). Para o autor, nas cidades modernas, a rua já não é o que foi nas cidades medievais ou antigas, fundamento de sociabilidade. Os modernos problemas de circulação automobilística tendem a privilegiar a rua como uma via de trânsito, dissimulando seu valor social. (LEFÉVRE, 1970/1999a).

Diversos autores, como Benevolo (1960/1998), Choay (1965/1998), Lefébvre (1970/1973) e Freitag (2006) revelam que a escola de Le Corbusier tem concebido a cidade visando à satisfação das necessidades humanas. Porém, Lefébvre (1970/1999a, p.131) afirma que havia uma “certa ingenuidade de Le Corbusier”, pois, ao agrupar a cidade em torno de um centro cívico, sem vida, deixa de lado a importância social. De forma nenhuma, alega o autor, os espaços verdes e a natureza ordenada serviriam para satisfazer o desejo das pessoas, do exercício recreativo, das festas e dos espetáculos.

No livro “Direito à Cidade” (1968/1991b), Lefébvre continua a crítica a essa racionalidade e às consequências dela. “Há uma descaracterização da cidade como algo a ser sentida e amada por seus moradores [...] há uma carência da socialização da sociedade... não absorve para seu cotidiano a urbanidade necessária” (LEFÉBVRE, 1968/1991b, p.76). Nesse processo, os arquitetos progressistas estariam dogmatizados pela função, forma e estrutura e eles elaborariam não a partir das significações percebidas e vividas por quem as habitavam, senão a partir do seu percebido e concebido. O autor afirma que:

Desventura e destino trágico para Le Corbusier! E, novamente, para os que consideraram os grandes conjuntos e os “bairros” como o habitat específico da classe operária. Eles negligenciaram o conceito de *modo de produção*, produzindo também seu espaço e assim se terminando. Em nome da modernidade. O espaço da “modernidade” tem características precisas: homogeneidade-fragmentação-hierarquização. Ele tende para o homogêneo por diversas razões: fabricação de elementos e materiais - exigências análogas intervenientes -, métodos de gestão e de controle, de vigilância e de comunicação. Homogeneidade, mas não de plano, nem de projetos. LEFÉBVRE, 1974/2000, p.10 - tradução do autor<sup>79</sup>).

Na visão de Lefébvre, o espaço modernista, sob sua homogeneidade, oculta as relações reais e os conflitos. Além disso, parece que esse esquema do espaço com sua lógica de fragmentação, homogeneidade e hierarquização tomou um

---

<sup>79</sup> *Le malheur et le destin tragique de Le Corbusier! Et encore une fois, pour ceux qui ont vu les grands ensembles et les «quartiers» comme l'habitat spécifique de la classe ouvrière. Ils ont négligé la notion de mode de production, produisant également leur espace et mettant ainsi fin. Au nom de la modernité. L'espace de la «modernité» a des caractéristiques précises: homogène fragmentation hiérarchie. Il a tendance à l'homogène pour plusieurs raisons: la fabrication et éléments matériels - acteurs exigences similaires - Méthodes de gestion et de contrôle, de surveillance et de communication. Homogénéité, mais aucun plan ni projet.*

alcance maior e atingiu uma espécie de generalidade, com efeitos análogos, no saber e na cultura, no funcionamento da sociedade inteira (LEFÉBVRE, 1974/1991c). A cidade progressista, de início, ao envolver um modelo de espaço urbano totalmente definido e organizado, pronto para funcionar para um homem também totalmente definido, organizado e concebido pelo ideário do arquiteto urbanista, não se coadunaria com o espaço vivido.

Peter Hall, professor de planejamento urbano e autor do livro “Cidades do Amanhã”, analisa o ideário de Le Corbusier e os projetos de Chandigarh no Punjab, Índia, e Brasília. No seu emblemático texto “Cidade das Torres”, contido no referido livro, afirma sobre elas: “[...] tratam-se de cidades que estão longe de dar soluções para os problemas das cidades de hoje e de amanhã.” (HALL, 1988/ 2011, p. 240). Ele justifica sua análise por entender que o projeto e o próprio processo de ocupação dessas cidades falham por deixar que cresçam, ao lado da cidade planejada, todo um conjunto não planejado e com uma infraestrutura urbana deficiente (FIG. 36).

Figura 36 - Vista de Ceilândia, cidade satélite de Brasília



Fonte: CIDADES, 2013.

O único grande projeto urbano de Le Corbusier que saiu do papel foi Chandigarh. A cidade sofre as injunções de uma pesada segregação determinada pela renda e pela posição ocupada dentro do funcionalismo público, recordando o projeto da Cidade Contemporânea. Segundo Hall, “[...] a corbusiana cidade das torres mostrou-se satisfatória para a classe média que o

arquiteto suíço imaginava vivendo suas vidas prazerosas, elegantes e cosmopolitas na *Ville Contemporaine*.” (HALL, 1988/2011, p. 281). Entretanto, para aquelas camadas de menor poder aquisitivo, revelou-se muito aquém de proporcionar um ambiente com qualidade, pois “revelou-se uma catástrofe urbana de primeira magnitude” (HALL, 1988/2011, p. 281). Porém a maior problemática que os progressistas causaram não está tanto em seus projetos, mas na imposição de suas propostas que foram adotadas também pelo Estado.

Nas reflexões de Françoise Choay, percebe-se, nos modelos progressistas do urbanismo, dos quais Le Corbusier é a referência, uma tendência autoritária, coercitiva, em que as funções de morar subordinam os moradores à sua própria lógica. Essa é também a visão de Freitag, ao afirmar que o progressismo seria “[...] racionalista, tecnocrático, a-histórico, que ignora as tradições culturais.” (FREITAG, 2006, p. 63).

Em sua publicação, “O Urbanismo” (1965/1998) Choay ressalta a importância que Le Corbusier representou para o pensamento contemporâneo e apresenta uma tímida crítica sobre os efeitos das suas ideias para com a produção do espaço urbano. Entretanto, verifica-se que, aos poucos, a autora vai descortinando tais efeitos em uma postura crítica de recharcamento ao ideário corbusiano. Tais críticas, a partir da década de 1990, ganham fôlego, através de artigos, e, em especial, em sua última publicação, denominada “*Pour une anthropologie de l’espace*”, lançada em 2006. Nessa publicação, a autora afirma que a retórica é o aspecto mais importante e pernicioso da obra do arquiteto Le Corbusier. Seria ele um dos grandes responsáveis pela incompreensão da condição antropológica da urbanização; ou mais claramente, a ausência de uma dimensão verdadeiramente urbana dos projetos das metrópoles (CHOAY, 2006). Para a autora, a consequência da aplicação do ideário de Le Corbusier foi ter “A cidade velha substituída por estruturas descontínuas embutidas em uma continuidade, que leva o nome de

espaço verde. Tornando-se uma panacéia que todos nós conhecemos hoje” (2006, p. 15 - tradução do autor)<sup>80</sup>.

Percebe-se que a dimensão polemista dos textos Le Corbusier, mais abundante que sua obra construída, e a recepção altamente midiática de suas propostas tenham sido responsáveis pelo alcance de seu trabalho no pensamento urbanístico. A sua ideologia progressista de planejar e de construir as suas famosas máquinas de morar trata-se do culto ao “[...] princípio da universalidade das necessidades humanas que recebem um maior nível de generalização, pois seu projeto é para o homem universal, cidades protótipo reproduzíveis universais e não apenas mais edifícios isolados.” (CHOAY, 2006, p. 25, tradução do autor<sup>81</sup>). Choay destaca que a visão progressista, discurso de vários arquitetos baseados em Le Corbusier, é:

[...] imperativo categórico de falácias, de amalgamas de terminologia, de referências a saberes de dominação, de metáforas enganosas e dominadoras, os seus autores verdadeiros proprietários e enunciadores de verdades arquitetônicas e urbanísticas. O representante mais talentoso de sua classe é agora, sem dúvida, Rem Koolhaas. (CHOAY, 2006, p. 115 - tradução do autor<sup>82</sup>).

Desde os primeiros momentos do movimento progressista (e até do pré-urbanismo), o modelo de cidade tinha por base a visão rígida de um conjunto organizado em compartimentos especializados de espaço, com as funções diretoras estabelecidas. Pretendia-se, assim, o máximo de eficiência no desempenho de cada função, seja ao considerar a organização do espaço em conformidade com suas características e necessidades, seja ao evitar conflitos com as demais funções.

---

<sup>80</sup> *L' ancienne totalité urbaine est remplacée par des structures discontinues noyées dans un continuum qui prend le nom d' espace vert. Celui-ci devient la panacée que nous connaissons tous aujourd'hui.*

<sup>81</sup> *[...] le principe de l'universalité des besoins humains recevant un niveau supérieur de généralisation: car il s' agit de concevoir pour l 'homme universel des prototypes reproductibles de villes et non plus seulement de bâtiments isolés.*

<sup>82</sup> *[...] d'impératifs catégoriques, de paralogismes, d'amalgames terminologiques, de références à des savoirs non dominés, de métaphores fallacieuses, leurs auteurs s'instaurent en détenteurs et énonciateurs de la vérité architecturale et urbaine. Le plus talentueux représentant de cette catégorie est aujourd'hui sans conteste Rem Koolhaas.*

A organização do espaço da cidade progressista, portanto, seria mais simples, ao reduzir toda a complexidade da estruturação urbana, com suas inúmeras interações, a um sistema de circulação automotora – em si mesmo uma função - que articulasse compartimentos rigidamente reduzidos a funções especializadas.

A especialização de áreas, por sua vez, teria forçosamente que se basear em uma definição clara e lógica das funções urbanas, já que não seria possível ordenar o indefinido. Isso foi feito na Carta de Atenas que, na condição de manifesto do urbanismo moderno, considerou como funções diretoras da cidade a habitação, o trabalho, a circulação e o cultivo do corpo e do espírito. O espaço urbano bem organizado, assim, seria aquele que tivesse estas funções como referências básicas. Entretanto, segundo revela Choay (1965/1998, p. 21), “com a condição de preencher suas funções e serem eficazes, os urbanistas adotarão o mesmo plano de cidade para a França, o Japão, os Estados Unidos e a África do Norte.”

Como ocorreu com o progressismo, o modelo do urbanismo moderno, denominado por Choay como culturalista, influenciará toda uma geração de arquitetos e urbanistas do século XX, os quais, uns mais, outros menos, tentaram expressar em suas propostas urbanísticas parte dos princípios desse modelo, que serão analisados na próxima subseção.

### 3.3.2 O Modelo Culturalista

Cidade e campo devem casar, e dessa feliz união nascerá uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização (HOWARD, 1898/2002, p. 110).

O arquiteto Sitte, em 1889, inaugura, segundo Choay (1965/1998), o modelo do urbanismo culturalista, ao publicar um tratado de urbanismo denominado “A construção das cidades segundo seus princípios artísticos”, com o objetivo de, segundo o autor, “[...] oferecer ao profissional material de juízo e derivações teóricas; contribuir no ensinamento da estética prática, aumentando o acervo de experiências e normas do urbanista.” (SITTE, 1889/1992, p.154).

Para Sitte, a construção urbana não deveria ser apenas uma questão técnica, mas também artística (SITTE, 1889/1992). Em sua publicação, analisa o caráter urbano e artístico das cidades europeias do período pré-industrial, que estavam em bom estado de conservação. Ele declara, que “é fundamental o estudo da Antiguidade, substituindo a tradição artística perdida pelo reconhecimento teórico dos princípios responsáveis pelo efeito preciso de seus conjuntos urbanos” (SITTE, 1889/1992, p.130). Desta forma, do estudo da aparente casualidade da disposição na cidade antiga, das praças, ruas, edificações e monumentos, o autor extraiu princípios com os quais analisou as realizações urbanísticas do final do século XIX.

Autores como Benevolo (1960/1998) e Choay (1965/1998) consentem em afirmar que Camilo Sitte tem uma abordagem fundamentalmente estética, inspirada no legado cultural das cidades do passado. No dizer do próprio Sitte: “É estudando as obras de nossos predecessores que poderemos reformar a organização banal de nossas cidades.” (1889/1992, p. 34). A análise das cidades antigas permitira ao autor identificar e compreender os elementos que a espontaneidade e a sensibilidade tornaram, na visão dele, o espaço urbano belo e agradável. Entre estes elementos, destacam-se os vinculados à limitação do espaço urbano e às impressões ou emoções causadas (SITTE, 1889/1992).

Choay considera que “dessa vontade de recriar um passado morto, que é finalmente o motor ideológico do urbanismo culturalista.” (CHOAY, 1965/1998, p.27). A autora enaltece as contribuições de Sitte para a Ciência do Urbanismo e considera que o trabalho dele, tanto os textos quanto as realizações, representou a transição do pré-urbanismo para o urbanismo culturalista de modelos.

Sitte, da multiplicidade dos levantamentos e análises que desenvolveu, não estabeleceu um modelo físico e acabado a ser seguido, mas, sim, “uma ordem espacial modelo.” (CHOAY, 1965/1998, p. 27). Ao invés das características do espaço abstrato de homogeneização que eliminam as diferenças, premissas do



modelo progressista, Sitte defendia um espaço imprevisível e diverso. O autor entendia que os traçados urbanos deveriam seguir as sinuosidades naturais do terreno, e, desta forma, pudessem ser regulares, em um terreno plano ou sinuoso, em um terreno mais acidentado (SITTE, 1889/1992).

Além das premissas relativas ao traçado, Sitte demonstrou que a crescente preocupação acerca dos problemas da circulação, como os praticados por Haussmann em Paris, inviabilizava a manutenção dos valores humanos na cidade e, por isso, criticava seus contemporâneos. Segundo o autor:

Na construção urbana, existem três sistemas principais e alguns secundários. Os principais são: o sistema retangular, o sistema radial e o sistema triangular. Sob o ponto de vista estético, não nos interessa nenhum deles [...] mesmo no sistema retangular seria possível obter praças e ruas executadas de forma artística, caso o técnico do tráfego permitisse a intervenção, por cima de seu ombro, do olhar do artista, deixando de lado, por alguns momentos, a régua e o compasso. (SITTE 1889/1992, p.100).

As convicções teóricas de Sitte relativas à ênfase ao estético, declarada em seus textos e aplicada aos seus projetos, acabaram limitando-lhe o discurso. É o que afirma Benevolo (1960/1998, p. 354): “Para Sitte, arte e utilidade são exigências opostas e, nas recentes experiências urbanísticas do século XIX, vê somente preocupações técnicas”. De certa forma, os argumentos de Benevolo são pertinentes, pois a “ordem espacial modelo” de Sitte, concebida com base na apuração do que o passado produziu em uma atitude quase mimética, ignorava as cruciais questões sociais, econômicas e funcionais da cidade do final do século XIX, pois restringia a questão urbana aos problemas de estética e de proporções do espaço (SITTE, 1889/1992). Por outro lado, as intervenções realizadas em meados do século XIX, como as de Haussmann, mesmo que tivessem como objetivos, conforme analisado no capítulo anterior, a circulação e a segurança, também visavam à melhoria estética da cidade.

A ideia básica de Sitte, embasada em seus estudos das cidades antigas, era a de que o espaço urbano, para atender de forma eficaz às necessidades dos habitantes, deveria ser fechado: “O principal requisito para uma praça, como para um quarto, é o caráter fechado do seu espaço.” (SITTE, 1889/1992, p.68).

Isto foi considerado para o autor como essencial para proporcionar sensação de bem-estar à população, aliado aos critérios de irregularidade, imaginação e assimetria, os quais visam a proporcionar mais conforto existencial do usuário. Quanto mais limitadas as impressões, mais o quadro seria perfeito, com o olhar não se perdendo no infinito (SITTE, 1889/1992). Ao autor, a linha reta, a regularidade e a simetria levaram os planejadores modernos a colocarem estátuas e fontes no centro de uma praça e não, como no passado, ao longo de sua borda (SITTE, 1889/1992).

Apesar da grande preocupação de Sitte com a organização dos objetos urbanos, é inegável que ele levantou questões importantes para a discussão do ambiente urbano, sobretudo, ao introduzir a preocupação com a própria estética, a preservação da memória urbana e o projeto em uma escala compatível com o ser humano (SITTE, 1889/1992). Nota-se um avanço do trabalho de Sitte, em relação aos trabalhos dos pré-culturalistas Ruskin e Morris, quanto à aplicação prática dos princípios teóricos que defendia, embora não tivesse o envolvimento político e social deles.

De 1893 até o seu falecimento em 1903, Sitte dedicou-se ao desenvolvimento de projetos arquitetônicos e urbanísticos na cidade de Morávia, região de Ostrava (SITTE, 2013). Seu trabalho na cidade envolveu, dentre outros, o projeto de bairros adjacentes ao centro histórico, como o subúrbio de Mariánské Hory (anteriormente denominado Marienberg), onde Sitte projetou um parcelamento do solo com muitos espaços verdes, quarteirões com formas variadas, quebra de continuidade do traçado viário, distribuição do tráfego em vários cruzamentos e localização de uma grande praça central em um ponto mais alto do terreno (COLLINS, 1980). A Figura a seguir apresenta um projeto desenvolvido por Sitte. Embora apresente um traçado mais retilíneo, este é interrompido e variado. Outro aspecto é a presença de espaços verdes diluídos pelo projeto (FIG. 37).

Figura 37 – Projeto realizado em 1903 por Camillo Sitte



Situação atual de um subúrbio de autoria de Camillo Sitte, antes Marienberg, hoje, Mariánské Hory, cidade de Morávia, República Tcheca

Fonte: COLLINS, 1980, p.127 e Google Earth 7.1 (2013c). Adaptado pelo autor.

O notório de Sitte é que ele demonstrou que, mesmo se fosse geometricamente mais regular o parcelamento de um terreno, este poderia conciliar com os princípios artísticos que defendia, pois:

É justamente na repetição contínua de um único modelo de parcelamento que deve ser evitada por princípio, pois a reprodução mecânica de um padrão de traçado de ruas, não importa qual seja, é por si própria monótona e insuportável a sensibilidade. (SITTE, 1889/1992, p. 142).

É relevante observar que Sitte, em sua trajetória profissional, conforme afirma Choay (1970), não ficou restrito à teoria ou às intervenções pontuais dos espaços, pois elaborou, principalmente a partir da última década do século XIX, diversos planos de cidade ainda pouco estudados pela crítica arquitetônica. Na Grã-Bretanha, Sitte exerceu forte influência, onde as suas ideias serviram de inspiração, muitas vezes não assumida, para teóricos como Patrick Geddes (1915) e Raymond Unwin (1909). Por outro lado, em países de língua francesa, Sitte foi quase ignorado, inclusive, após a I Guerra Mundial, recebeu severas críticas de Le Corbusier, que o acusou de apologista (CHOAY, 1970). Apesar da crítica, constata-se que Sitte contribuiu de maneira expressiva para a teoria urbana, uma vez que assumiu publicamente o objetivo de descobrir e de utilizar as leis, as quais entendia que poderiam proporcionar beleza ao objeto urbano (SITTE, 1889/ 1992).

Outro autor classificado como culturalista por Choay (1965/1998) foi o taquígrafo inglês Ebenezer Howard. Existe consenso entre autores como Benevolo (1960/1998), Mumford (1961/1998), Choay (1965/ 1998) e Hall (1988/2011) sobre a importância que representaram as ideias dele para a Ciência do Urbanismo. Benevolo (1998) considera que a influência de Howard e do movimento que criou encerravam a linha de pensamento dos utopistas, pois se tornou um divisor entre as concepções da cidade irrealizável e da cidade realizável.

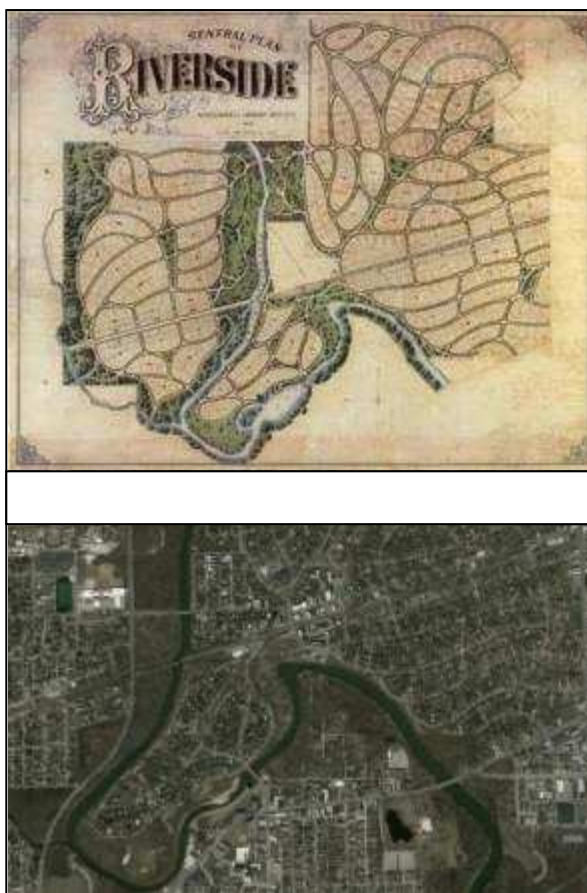
Por sua vez, Hall afirma que “Ebenezer Howard leva a palma, como a mais importante e singular personalidade de toda a história do urbanismo.” (HALL, 1988/ 2011, p. 103). Para o autor, Howard, apesar de ter sido um sonhador ou mesmo utópico, conseguiu tornar-se mais que isso: “foi essencialmente, um homem de ação” (HALL, 1988/ 2011, p.112). Já Mumford (1961/1998) considera Howard a grande referência do ideário urbano contemporâneo e dedica inúmeras páginas do livro “A Cultura das Cidades” para analisar e enaltecer esse ideário: “O gênio de Howard revelou-se no combinar os órgãos existentes da cidade numa composição mais ordenada, baseada no princípio da limitação orgânica e do crescimento controlado.” (MUMFORD, 1961/1998, p. 552).

Em 1898, aos 41 anos, Howard publicou seu livro “*To-morrow: A peaceful path to real reform*”, reeditado em 1902, com o título de “*Garden cities of to-morrow*” (FREITAG, 2002). As influências teóricas do trabalho de Howard foram muitas, porém três merecem destaque. A primeira foi o livro de Bellamy intitulado “*Looking Backwards*”, no qual desenvolve a tese acerca da criação de um movimento cooperativista americano. O próprio Howard confessa que ao lê-lo surgiu a ideia de aplicar os princípios cooperativistas a uma área urbana real (HOWARD, 1898/2002).

A segunda influência tem relação com a estadia de Howard na cidade de Chicago, Estados Unidos. Nesse período, Howard teve contato com as expansões urbanas na forma dos subúrbios e com um urbanismo americano, que preconizava a busca do equilíbrio entre cidade e campo (MUMFORD,

1961/ 1998). Possivelmente, o significado<sup>83</sup> e as características que a cidade apresentava na época em que Howard lá esteve (até os anos de 1880 ou 1890), com muitas áreas verdes, foram a origem do nome que utilizou em seu livro (FISHMAN, 1982/2000). Também em Chicago, Howard teve contato com projetos de parques e de subúrbios, do paisagista americano Frederick Law Olmsted (1822-1903) (FIG. 38).

Figura 38 – Projeto do subúrbio Riverside, Illinois, de 1869



Projeto de autoria de Frederick Law Olmsted e situação atual  
 Fonte: Olmsted, 1869, e Google Earth 7.1 (2013d). Adaptado pelo autor.

No projeto do subúrbio de Riverside, Olmsted tem como premissa projetual as condições naturais do terreno e desenvolve os quarteirões ao longo da estrada de ferro (principal meio de transporte da época), do rio e de uma floresta natural (FREDERICK, 2013). O projeto incluiu um grande parque linear central,

<sup>83</sup> Chicago em latim significa a cidade em um jardim. Em 1871, a cidade foi destruída por um grande incêndio e foi reconstruída rapidamente, atraindo muitos arquitetos americanos, como Daniel Burnham (1846-1912), uns dos mentores do movimento americano denominado *City Beautiful* (MUMFORD, 1961/1998).

localizado ao lado da estação ferroviária, e praças distribuídas entre os quarteirões. Estes possuem uma forma irregular. O traçado viário segue um desenho orgânico em torno do parque. Somente as ruas principais mais largas e arborizadas possuem certa continuidade, as demais, locais, como são interrompidas, recebem um tráfego vicinal, o que impacta menos no uso residencial.

A terceira influência ocorre a partir de 1876, quando Howard retorna a Londres e participa ativamente de movimentos socialistas (FISHMAN, 1982/2000). Nesse período, Howard forma um grupo, denominado *English Nationalisation of Labour Society*, onde pretende discutir as ideias de Bellamy e propagar as suas, na Inglaterra (MANTON, 2014). Depois, decide participar de um grupo de discussão composto por radicais da classe média. É nessa sociedade, que Howard se instruirá quanto às problemáticas socioeconômicas do século XIX, e será este o berço da sua ideia de cidade-jardim. Merecem destaque os estudos do pré-urbanista Owen e de Fourier, que preconizavam, como avaliado no capítulo anterior, a implantação de estruturas autossuficientes, em uma síntese de cidade e campo.

Os ideários desses movimentos, principalmente de Owen, influenciam Howard, que concebe o raciocínio de que a propriedade privada produz um aumento dos valores dos terrenos, da periferia para o centro da cidade, além de incentivar a maciça ocupação e impactar na perda de áreas verdes e no aumento dos congestionamentos (HOWARD, 1898/2002). Para Howard, se fosse eliminado o uso privado dos terrenos, parte das construções cederia lugar a espaços verdes, o que contribuiria para mudar as características das cidades do final do século XIX (BENEVOLO, 1960/1998). Desse modo, afirma o autor:

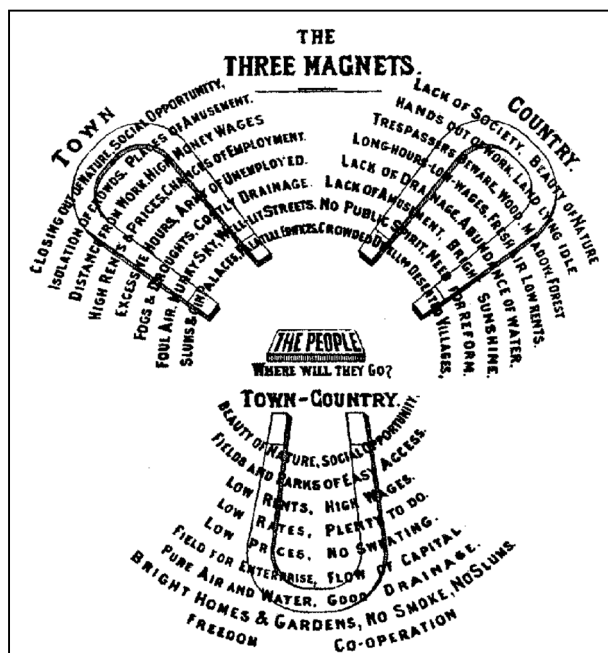
A terra ao redor da cidade-jardim não está em mãos de indivíduos privados: está nas mãos do povo e deverá ser administrada não no suposto interesse de poucos, mas no real interesse de toda a comunidade. (HOWARD, 1898/2002, p. 186).

Durante o período com o grupo de discussão, Howard tomou contato com os textos do geógrafo e anarquista russo Pierre Kropotkine (1842-1921), que defendia a descentralização urgente dos centros de produção e na sua consequente distribuição equilibrada pelo território, como forma de impedir o incremento do desequilíbrio entre capital e trabalho. Kropotkine acreditava que o uso da tecnologia como a eletricidade proporcionaria uma descentralização rápida, o fim da dependência de matérias primas necessárias ao funcionamento dos meios de produção que até aí estavam concentradas nos aglomerados industriais (HOWARD, 1898/2002; MANTON, 2004).

Howard entendeu que a cidade do final do século XIX exercia uma forte atração nas pessoas, porém, à medida que a cidade expandia, a qualidade de vida decrescia vertiginosamente. Desta forma, a problemática que o autor apresenta como origem de sua proposta é “como reconduzir as pessoas para o campo” (HOWARD, 1898/2002, p. 107). A conclusão que chegou foi que a solução desse problema “envolve primeiramente uma cuidadosa consideração das inúmeras causas que até o presente levaram a sua agregação em grandes cidades [...]” (HOWARD, 1898/2002, p. 107). E, para o autor, não haveria solução efetiva, senão com o oferecimento às pessoas de atrativos maiores do que os existiam nas cidades.

Howard percebeu também que o alívio dos congestionamentos e a perda da qualidade de vida nas cidades não dependiam da ampliação das áreas habitacionais ou da criação de subúrbios afastados do centro, mas, sim, da descentralização das funções urbanas. Então, ele desenvolveu a ideia do “diagrama do ímã”, que estabelecia uma nova concepção de espaço denominada como cidade-campo, que reuniria as potencialidades conjuntas da cidade e do campo, as quais pudessem atrair as populações. (FIG. 39).

Figura 39 - Diagrama do imã idealizado por Howard



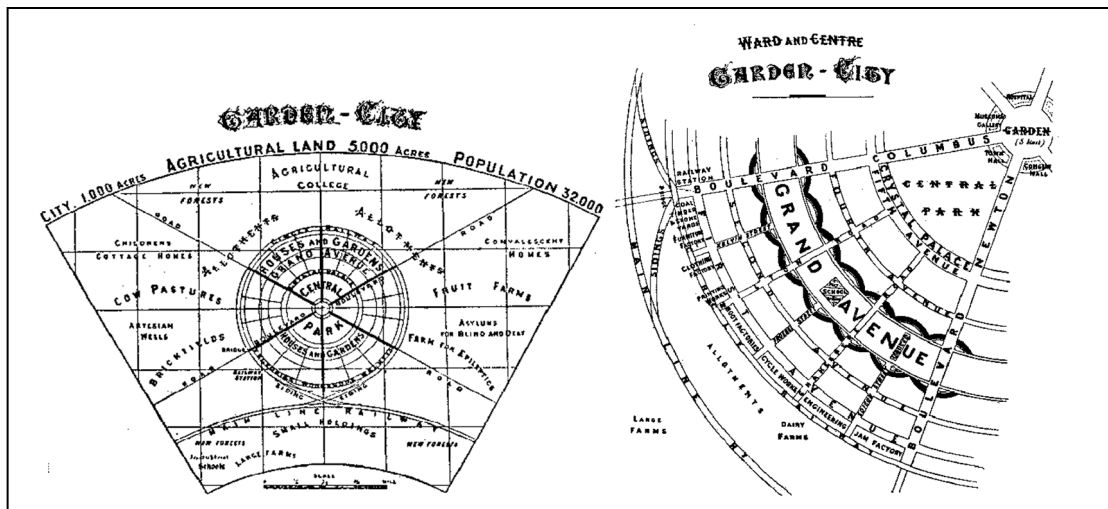
Fonte: Howard, 1898/2002, p.30.

Segundo Benevolo, o projeto foi “uma tentativa de subtrair da vida familiar a promiscuidade e a desordem da metrópole e de realizar o máximo de ruralidade compatível com a vida urbana” (BENEVOLO, 1998, p. 356). Para Howard (1898/2002, p. 109), “cada cidade poderia ser vista como um ímã, cada pessoa como uma agulha. Assim fica evidente a descoberta de um método de fabricação de ímãs com poder de atração maior que o de nossas cidades [...]”. A concepção do autor não se tratava de um projeto físico, mas, sim, conforme afirmou Mumford, “Howard estava menos interessado em formas físicas do que em processos sociais.” (1961/1998, p. 552). Observa-se tal interesse nas palavras expressas na parte inferior do terceiro ímã (FIG. 40), liberdade e cooperação, que são como o coração do plano de Howard.

No livro “*Garden cities of to-morrow*”, a cidade que reunisse essas qualidades de liberdade e cooperação seria denominada por Howard como Cidade Jardim. Sua proposta foi apresentada por meio de diagramas, entretanto, Howard, que não era arquiteto, deixou claro que se tratava de esquemas, pois as plantas definitivas seriam executadas quando o terreno da cidade fosse adquirido (HOWARD, 1898/2002) (FIG. 40).



Figura 40 – Diagramas-chave apresentados por Howard para a concepção da Cidade Jardim



Fonte: Howard, 1898/2002, p.32-35, adaptado pelo autor.

Howard expõe com clareza a concepção da Cidade Jardim. O princípio básico adotado que direciona todas as composições propostas é o casamento equilibrado entre a cidade e o campo, que permitiria à população urbana, a um só tempo, que pudesse usufruir das vantagens da cidade e os contatos com a natureza proporcionados pelo campo (HOWARD, 1898/2002). Este equilíbrio, para o autor, havia sido perdido com a expansão desmensurada da cidade industrial, dominada pelos interesses especulativos. Para ser recuperado este equilíbrio, porém, uma condição essencial teria de ser cumprida: a cidade ideal teria que ser demográfica e fisicamente limitada por um grande cinturão verde (HOWARD, 1898/2002).

A proposta de Howard (FIG. 40) abrange uma área de 6.000 hectares, embora apenas 1.000 hectares (um sexto) foram reservados para a parte urbana, que foi concebida em um plano circular. O raio da cidade dificilmente ultrapassaria um quilômetro, e sua população, a 32 mil habitantes. No livro, Howard não apresenta explicações para tal número. Uma hipótese pode ser a de que com essa área e essa população atingiriam uma densidade aproximada da área central de Londres, no final do século XIX, porém em condições de qualidade superiores. Segundo Mumford, “Howard sugeriu uma densidade de 170 a 250 pessoas por hectare, tal densidade é maior que a do subúrbio comum.” (MUMFORD, 196/1998, p. 560). Por sua vez, Fishman (1982/2000) considera

que, quando Howard fixou o tamanho da cidade, pensava em termos do caminhar dos pedestres, pois, diante da sua extensão, os moradores poderiam atravessar a cidade em torno de 15 minutos. Esse tempo, em termos do caminhar de um adulto, representa uma distância aproximada de um quilômetro.

Em seu diagrama, Howard indicou que os setores primário e secundário (atividades agrícolas e fábricas) deveriam localizar-se na periferia, enquanto o setor terciário estaria no centro, com os principais edifícios públicos em torno de um grande parque. A concepção de Howard é pulverizada de grandes espaços verdes, o que denota a influência da tradição inglesa do uso do espaço externo. Em Londres, nos séculos XIX e anteriores, processos pontuais de intervenções urbanas acabavam por dar origem a grandes parques que se tornaram pontos de encontro da população, o que acabou influenciando o autor. No restante do seu livro, ele demonstra que não estava escrevendo para utopistas, pois desenvolve cálculos que procuram demonstrar aos empresários, por meio de dados numéricos, como o empreendimento poderia ser vantajoso.

Segundo afirma Choay, “o espaço do modelo cultural opõe-se ponto por ponto ao modelo progressista, pois limites precisos são determinados para as cidades.” (CHOAY, 1965/1998, p. 27). Dessa forma, quando a população tendesse a exceder o número máximo especificado, formar-se-ia um novo núcleo, de onde nasceria uma nova Cidade Jardim. Esta, não poderia estender-se pelo espaço; só poderia se desdobrar como células vivas.

De acordo com este processo, Howard imaginou sistemas inteiros de Cidades Jardins, situados em perímetros de grandes círculos com raios de 10 quilômetros, cujo centro seria ocupado por uma cidade-mãe, que pudesse atingir uma população de até 65.000 habitantes. Estas unidades estariam interligadas entre si e também à cidade-mãe, através de um sistema de transporte ferroviário rápido (HOWARD, 1898/2002). Para Hall, o conglomerado de cidades é o terceiro imã que Howard idealizou e não uma única Cidade Jardim, conforme é considerado em análises superficiais do ideário do autor (HALL, 1988/2011). Esse sistema policêntrico, que forma uma verdadeira



Observa-se que as motivações políticas e sociais de Howard materializaram-se em uma organização espacial bem definida, consolidada em sua concepção de cidade. Essa organização seria de inspiração socialista, na forma de encarar a propriedade, a organização e o controle da estrutura social e econômica da cidade e de sua expansão. Também seria nostálgica, na medida em que defendia a limitação do crescimento físico e demográfico da cidade, a integração com o campo e o predomínio da escala humana. É evidente que toda a ideia pressupunha uma forte presença do poder público, que deveria controlar todo o processo, com a prevalência do coletivo ao individual, através de terrenos arrendados e não vendidos. A permanência desta situação seria assegurada por uma rígida administração coletiva do processo e da composição, em função da manutenção das terras sob o controle do poder público. Esse controle seria exercido principalmente em relação ao entorno, o qual seria preservado dos riscos da expansão urbana promovida pelos interesses especulativos da planta em grade.

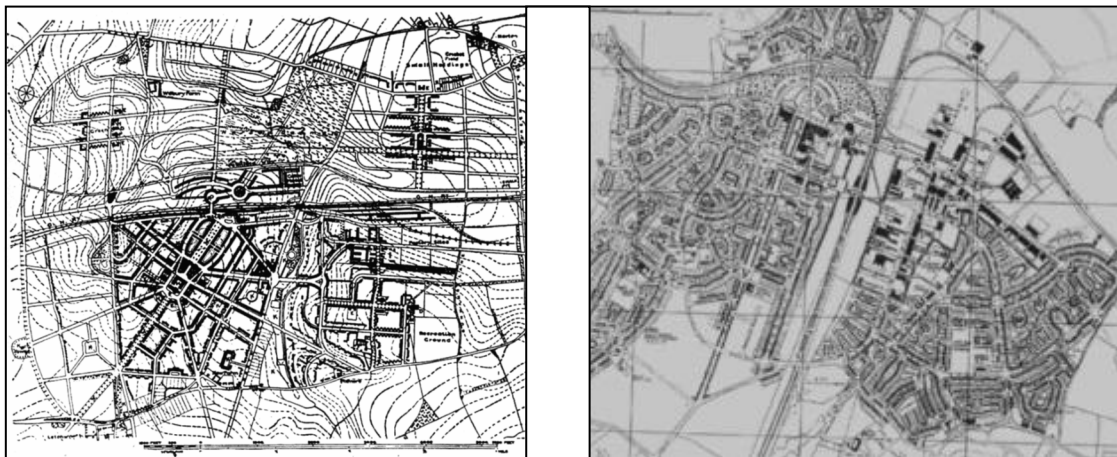
Dentro das limitações físicas e demográficas propostas por Howard, pode-se conceber uma cidade organizada na escala humana, em espaços de interesse comum e espaços individuais, organizados de forma equilibradamente articulada, em distâncias apropriadas à escala humana. Tudo isso em meio amplamente ajardinado e articulado por vias parques de grandes dimensões (HOWARD, 1898/2002). A natureza estaria, assim, não só inserida em toda a composição, mas mantida presente no campo, em um entorno permanentemente próximo. Howard estabelece com sua concepção uma nova era para as concepções urbanas. Ficava para trás o tempo da utopia urbana de conteúdo eminentemente político ou estritamente social. Chegava o tempo quando se ganhou consciência acerca da importância da forma para as concepções urbanas.

As ideias de Howard começam a ser concretizadas, em 1903, quando se inicia a construção da primeira cidade-jardim, denominada Letchworth projetada pelos especialistas arquitetos Raymond Unwin e Barry Parker (LETCWORTH..., 2013). Entretanto, como boa parte das concepções urbanas construídas, as premissas de Howard da Cidade Jardim foram parcialmente

implantadas. Por exemplo, a propriedade do solo, diferentemente do que preconizava Howard, não ficou com a coletividade dos habitantes, mas terminou em mãos de acionistas externos; bem como o cinturão agrícola, que foi reduzido a menos da metade, em relação ao projeto teórico de Howard (BENEVOLO, 1960/ 1998).

Em 1919, após a guerra, Howard, Unwin e Parker desenvolveram uma segunda tentativa e começaram a construção da cidade inglesa de Welwyn. Ao observar os planos das duas cidades, pode-se consentir com Choay, pois ela afirma que cada cidade ocupa o espaço de modo particular e diferenciado; é a consequência do papel que os culturalistas atribuem à liberdade e à individualidade, embora se deva considerar a evolução compositiva e técnica do trabalho dos arquitetos Unwin e Parker (FIG. 42).

Figura 42 - Projetos das cidades-jardins: a primeira, Letchworth e a segunda Welwyn



Fonte: Letchworth ..., 2013; Howard, 1898/ 2002.

Em Welwyn, os arquitetos organizam a cidade em forma de pequenas comunidades interiorizadas em relação ao tráfego, com lotes individuais, equipamentos comunitários dispostos em meio ao verde comum e vias com um traçado mais orgânico, ajardinadas e arborizadas (HALL, 1988/2011). Entretanto, Benevolo (1960/1998) analisa os dois empreendimentos. Afirma que a autossuficiência prevista por Howard demonstrou ser irrealizável, pois as duas cidades reduziram-se a uma cidade como as outras, sujeitas à atração da metrópole: “Com o passar do tempo e com o aumento da população, as duas

comunidades terminaram por assemelhar-se cada vez mais às dos subúrbios comuns de Londres, tanto que hoje são formadas principalmente por operários das indústrias.” (BENEVOLO, 1960/1998. p. 360)<sup>84</sup>.

Hall afirma, que o nome dado por Howard - Cidade Jardim - “foi um erro.” (1988/2011, p. 102) e que Howard deveria ter denominado-a como cidade social. Para o autor, confundiram o ideário de Howard com o subúrbio-jardim, por exemplo, o de Hampstead, projetado pelos próprios Unwin e Parker. Também Mumford entende que a denominação Cidade Jardim, utilizada por Howard, revelou-se ser um equívoco: “[...] porque a existência de jardins, embora integrante da nova cidade, não era seu caráter diferenciador; pois caracterizava ainda mais copiosamente muitos subúrbios de então” (MUMFORD, 1961/1998, p. 560). O autor deixa evidente, que os subúrbios americanos surgiram antes da Cidade Jardim, em meados do século XIX, e que foram concebidos, ao longo das estradas de ferro e distantes do centro, como reflexo da expansão de um novo modo de vida da classe burguesa americana, no qual o consumo era uma das bases principais (MUMFORD, 1961/1998). Nesse período:

Já começou a existir a superquadra suburbana, muitas vezes maior que o quarteirão urbano habitual. O acesso ao seu interior era proporcionado pelo cul-de-sac, ou por estreitas estradas em forma de U e de L, destinadas ao uso local limitado. (MUMFORD, 1961/1998, p. 537).

Howard, diferentemente dos teóricos do urbanismo moderno citados nesta tese, não se ocupou com a arquitetura da Cidade Jardim, deixando indeterminado o desenho da cidade e o estilo dos edifícios (HOWARD, 1998/2002). Os arquitetos que trabalharam como ele, Unwin e Parker, influenciados por um tradicionalismo, projetaram ruas sinuosas e edifícios com características da época vitoriana (BENEVOLO, 1960/1998). Desse modo, pode-se afirmar que eles foram os verdadeiros realizadores do modelo das Cidades Jardins de Howard.

---

<sup>84</sup> Atualmente essas áreas são ocupadas por uma população de média a alta renda.

Em 1909, Unwin publicou o livro *“Town planning in practice”*, ricamente ilustrado com desenhos de casas com estilos do passado e traçados urbanísticos. Unwin, como fez Sitte, desenvolvera inúmeros modelos de ruas curvas de mão única e jardins entremeados às habitações (UNWIN, 1909) Inúmeras premissas com relação ao projetar são indicadas pelo autor em sua publicação, muitas propostas para proporcionar à cidade uma estética diferente da que estava dominando a cidade industrial, como:

Em bairros residenciais o planejador local não deve apenas ressaltar os próprios edifícios, mas deve garantir uma perspectiva atraente, a partir deles, o que pode ser feito em certa medida embelezando as ruas e os espaços entre as casas. (UNWIN, 1909 p.330 - tradução do autor)<sup>85</sup>.

Para Hall, as concepções de Unwin “[...] são memoráveis, pelos esplêndidos desenhos de velhas cidades, com base nos quais desenvolveu seu conhecimento sobre as relações entre edifícios e espaços [...] que elevaram à arte do projeto urbano a pura genialidade.” (HALL, 1988/2011, p. 117) (FIG.43).

Figura 43 – Publicação referencial de Raymond Unwin, 1909



Fonte: foto do autor, 2014.

Para Hall, a publicação de Unwin e o subúrbio de Hampstead, projetado por Unwin e Parker e construído entre 1907 e 1911, significaram uma mudança de rumo, tanto para o movimento inglês da Cidade Jardim, quanto para Unwin.

<sup>85</sup> *In residential districts the site planner must not only give much thought to the buildings themselves, but must try to secure an attractive outlook from them, which can be done to some extent by beautifying the streets and the spaces between the houses.*

Embora ele afirmasse que Hampstead era um subúrbio-jardim, acabou tornando referência para os projetos posteriores das Cidades Jardins. Em razão desse desvirtuamento de conceitos, afirma Freitag: “Howard foi o idealizador e Unwin concretizou no espaço as ideias de Howard, porém também foi responsável por disseminar princípios não idealizados por Howard” (1898/2002, p.82).

O plano para o subúrbio de Hampstead é o primeiro resultado das ideias de Unwin publicadas em seu livro e que mais tarde serão utilizadas por outros arquitetos, principalmente em Welwyn e nos subúrbios das grandes cidades do mundo, especialmente nos Estados Unidos durante o século XX. (HALL, 1988/2011). Diante da monotonia das expansões urbanas típicas, projetadas para acomodar o proletariado das cidades industrializadas, na Inglaterra, no final do século XIX, Hampstead significou a manutenção de espaços abertos e a preservação de ambientes naturais, por meio da construção de baixa densidade (UNWIN, 1909). Unwin demonstrou, em Hampstead, que a monotonia dos bairros congestionados de Londres e de outras cidades podia ser parcialmente explicada pelo planejamento precário, com gasto excessivo de capital em serviços públicos. Também, mostrou que se fosse reduzido o número de ruas e se destinassem as áreas para jardins internos, poderia construir quase o mesmo número de casas, porém com mais áreas livres destinadas ao verde e com uma vizinhança mais graciosa, pelo mesmo preço (UNWIN, 1909). Para Hall (2002, p. 117):

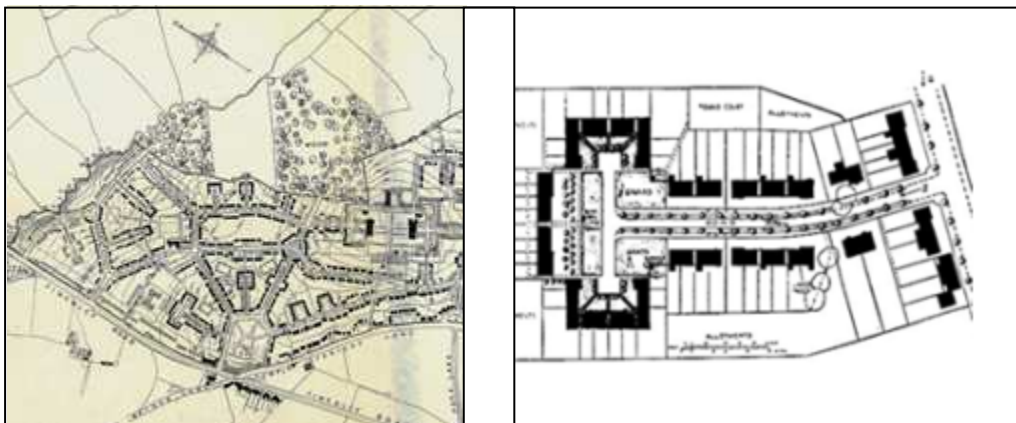
A genialidade de Unwin: o estratagema consistia em reduzir o solo destinado às ruas, dos 40% (típicos do esquema imposto por lei) para 17%, aumentando, assim, a terra disponível para jardins e espaços livres, de 17 para cerca de 55% da área total.

Em Hampstead, são implantadas ruas sinuosas e irregulares. O objetivo de Unwin era, com isso, afastar dali o tráfego de passagem de veículos, num esquema que até hoje se mantém (UNWIN, 1909) (FIG. 44). Unwin, ao justificar parte do projeto, afirma que “nós (os arquitetos) ainda mal começamos a perceber a grande variedade de combinações de linhas retas e curvas que



são possíveis dentro das limitações de projeto organizado” (1909, p. 259 - tradução do autor) <sup>86</sup>.

Figura 44 – Planta de Hampstead desenvolvida por Unwim e Parker e detalhe básico de uma rua



Fonte: Unwin, 1909, p.125-126.

A consequência da qualidade que Unwin proporcionou foi que os antigos subúrbios mencionados e criticados por Mumford como a negação da cidade transformaram-se em subúrbios jardins, com uma arquitetura variada, vastos jardins, porém sem as funções que Howard considerava fundamentais em seu modelo de Cidade Jardim. Mumford (1998) revela, que os arquitetos americanos Clarence Stein e Henri Wright estudaram Letchworth e Hampstead e desenvolveram e agregaram importantes contribuições aos projetos posteriores das Cidades Jardins, como o manejo do tráfego de passagem e a circulação de veículos e de pedestres. Nesse sentido, pode-se afirmar que as unidades de vizinhança criadas por esses arquitetos, bem como as superquadras de Brasília, ligam-se ao modelo progressista e também ao modelo culturalista.

Os arquitetos americanos perceberam o quanto um bom projeto de parcelamento poderia contribuir para o desenvolvimento de um espírito de vizinhança e, assim, desenvolveram os princípios em Radburn, a ponto de os próprios arquitetos denominá-la como uma pequena Cidade Jardim (FRAMPTON,1992/2003). Essa experiência de Radburn, parcialmente

<sup>86</sup> *We have scarcely yet begun to realize the great variety of combinations of straight lines and curves which are possible within the limitations of orderly design.*

concretizada, além de significar uma revolução para o planejamento urbano da época, tornou-se modelo de convivência entre o automóvel e o uso habitacional unifamiliar, pois minimizava os conflitos e potencializava o relacionamento entre as edificações, as ruas, os caminhos de pedestres, os jardins, os parques e a vizinhança.

Talvez devido à proximidade da unidade de vizinhança que os modelos progressista e culturalista apresentam, Hall (1988/2011) tenha afirmado que a Cidade Jardim poderia ser incluída nas ideias progressistas. Pode-se considerar que a concepção de Howard tem muitas características em comum com o modo progressista. Não se pode negar que a higiene física era uma das principais preocupações de Howard. Ele também recomendava certo zoneamento que interligasse as cidades-satélites a um sistema de transportes. As diferenças, contudo, são maiores do que as semelhanças. A Cidade Jardim é, de fato, uma versão do modelo culturalista, por causa de sua limitação precisa no espaço. Tal restrição malthusiana<sup>87</sup> seria um pré-requisito para o tipo de vida social imaginado por Howard para o desenvolvimento de indivíduos em uma comunidade diferenciada (HOWARD, 2002). Além disso, Howard condena a normatização e encoraja variedades no tratamento do espaço e da construção.

O controle exigido na expansão urbana das Cidades Jardins e sua estrita limitação não são facilmente compatíveis com as necessidades do desenvolvimento econômico moderno. Portanto, definitivamente, esse modelo é nostálgico. Ao utopismo progressista, opõem-se o utopismo nostálgico; o forte funcionalismo e compartimentação das funções da cidade, a propagação dos valores ancestrais, cujos modelos de funcionamento a história e a arqueologia desvendaram.

---

<sup>87</sup> Preocupado com o crescimento populacional acelerado, Thomas Malthus (1766-1834), economista, estatístico, demógrafo, publica em 1798 uma série de ideias alertando a importância do controle da natalidade, afirmando que o bem estar populacional estaria intimamente relacionado com o controle do crescimento demográfico do planeta (MALTHUS, 1798).

As teses de Ebenezer Howard, sobretudo em relação às limitações física e demográfica, à autonomia integral do seu modelo de cidade - em termos de habitação, trabalho e consumo - à presença do verde e à integração com o campo, revelaram-se discutíveis do ponto de vista das realidades da dinâmica urbana, do processo de valorização da terra, do fenômeno de conurbação com centros maiores e da integração das economias regionais, dentre outras. Tiveram, contudo, inegável importância histórica na formação da urbanística contemporânea, sobretudo, pelas experiências realizadas em alguns núcleos urbanos e pelos aspectos formais dos subúrbios americanos de alta renda. Porém, há quem pense que seu intento era confinar as pessoas em cidadezinhas isoladas em pleno campo, quando ele simplesmente propunha o planejamento de conurbações com centenas de milhares de habitantes: “Mas o maior dos enganos, foi vê-lo como um planejador físico, esquecendo que suas cidades jardins eram meros veículos para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista, dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas” (HALL, 1988/2011, p. 103).

Por fim, observa-se em projetos, como o das superquadras, a adoção de uma série de princípios, tanto do modelo culturalista, quanto do progressista. Autores como Benevolo (1960/1998), Mumford (1961/1998) e Choay (1965/1998) consideram que alguns princípios da unidade de vizinhança podem ser relacionados com o ideário de outros modelos do urbanismo moderno, como o culturalista, representado pela Cidade Jardim de Ebenezer Howard. A própria Choay (1965/1998) alerta, que, apesar das diferenças entre as versões do urbanismo moderno (progressista e culturalista), os modelos de cada uma delas acabam por ter também pontos em comum e, portanto, lançam dúvidas à sua própria classificação.

Além das vertentes do urbanismo moderno de modelos, a progressista e a culturalista, Choay revela outra, a naturalista. Essa vertente baseia-se no projeto do arquiteto Frank Lloyd Wright e tem como referência o projeto denominado *Broadacre City*. Wright desenvolve uma proposta inovadora, na qual pretendia que não houvesse diferenciação entre o urbano e o campo. Esse modelo será analisado na próxima subseção.

### 3.3.3 O Modelo Naturalista

Arquitetos podem chegar e Arquitetos podem ir e  
Nunca mudarão seu ponto de vista  
Quando eu fico sem inspiração  
Eu paro um pouco e penso em você  
(SIMON; GARFUNKEL, 1970 - tradução do autor<sup>88</sup>).

O modelo naturalista trata-se de uma versão que tinha concepções pessimistas relativas ao crescimento urbano das grandes cidades, mesmo que planejado. O princípio fundamental do naturalismo estava na constatação de que a grande cidade alienou o indivíduo no artificial e só o contato com a natureza poderia libertá-lo novamente (CHOAY, 1965/1998). Esse era o pensamento do mentor intelectual desse modelo, o arquiteto americano Frank Lloyd Wright que disse: “A própria vida é cada vez menos suportável na grande cidade. A vida do cidadão urbanizado é artificial e gregária [...]” (WRIGHT, 1958 p. 17 - tradução do autor<sup>89</sup>). Discípulo do arquiteto modernista Louis Sullivan (1856-1924) que, segundo Frampton (1992/2003, p. 145), “se autodesignou como profeta cultural da democracia”, Wright desenvolveu uma arquitetura que fugiu do tradicionalismo americano do século XIX, ao aproveitar as possibilidades plásticas dos novos materiais, como o vidro e o concreto armado. Porém, ele manteve certas tradições, como o uso de materiais naturais, bem como procurou transformar os espaços interiores em áreas conjuntas, em meio a tentativas da integração do edifício na paisagem natural (WRIGHT, 1958).

Lefévre destaca a capacidade criativa de Wright, ao revelar que o arquiteto “[...] suprimi a parede que fecha o espaço e separa o lado de dentro do lado de fora, o interior do exterior. A parede se reduz a uma superfície e esta a uma membrana transparente” (LEFÉVRE, 1974/1991c, p. 171- tradução do autor<sup>90</sup>). Percebe-se que a tentativa de Wright de desenvolver uma arquitetura e um urbanismo mais orgânicos, integrados com o campo, tem a simpatia de

---

<sup>88</sup> *Architects may come and Architects may go and  
Never change your point of view  
When I run dry  
I stop awhile and think of you.*

<sup>89</sup> *Life itself is becoming less supportable in the big city. The citizen's life is artificial and gregarious urbanized [...].*

<sup>90</sup> *Since this same time, Frank Lloyd Wright suppresses the wall closing the space and separating the inside from the outside, the inside from the outside. The wall is reduced to a surface and that a transparent membrane.*

Lefébvre, que nasceu, viveu e desenvolveu pesquisas na região dos pireneus franceses.

Não satisfeito somente com a atuação em projetos de edificações, Wright desenvolveu uma ideia de cidade, que denominou como Broadacre City. A escolha do nome, como revelado por ele, “Não vem do fato de que Broadacre está fundada na unidade mínima de um acre para cada indivíduo, mas no fato de que, surgida no seio da democracia, Broadacre é a cidade natural da liberdade no espaço, do reflexo humano”. (WRIGHT, 1958, p. 27 - tradução do autor<sup>91</sup>).

Diferentemente dos modelos progressista e culturalista, o naturalismo não foi referenciado por Choay, em publicações posteriores ao livro “O Urbanismo”, lançado na década de 1960. Possivelmente, devido ao naturalismo ser, como afirma a própria autora, “radicalmente utópico para prestar-se a uma realização, mas destinado, no entanto a marcar o pensamento de uma parte dos sociólogos e *town-planners* americanos”. (CHOAY, 1965/1998, p. 29). Outros autores, como Fishman (1982/2000), Montaner (2009), Frampton (1992/2003) e Hall (1988/2011) elaboraram, após Choay, uma vasta reflexão sobre *Broadacre City*, entretanto, não adotaram a classificação dada por Choay de um modelo naturalista.

Hall (1988/2011) e Choay (1965/1998) consentem com a ideia de que Wright conseguiu sistematizar em *Broadacre City* as correntes significativas do urbanismo norte-americano de repulsa à grande cidade, como da *Regional Planning Association of America* (RPAA)<sup>92</sup>. Além de incorporar essa repulsa, Wright inspirou-se “no transcendentalismo caracteristicamente norte-americano, que deriva de ensaístas como Ralph Waldo Emerson (1803-1882) e

---

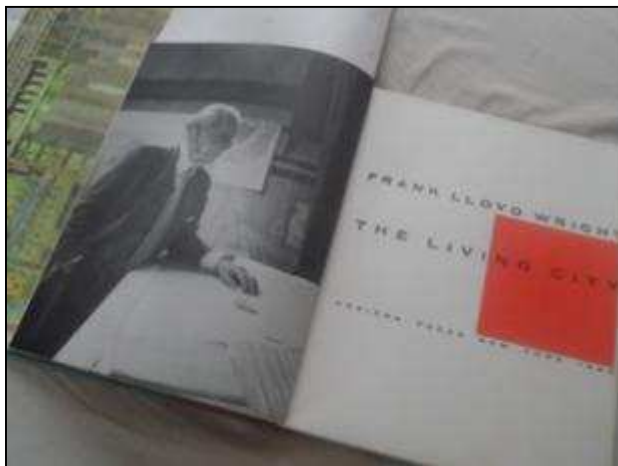
<sup>91</sup> *The choice of this name does not come from the fact that Broadacre is based on minimum unit of one acre for each individual, but that emerged within the democracy, Broadacre City is the natural freedom in space, reflex human.*

<sup>92</sup> A Associação para o Planejamento Regional da América (RPAA) foi fundada por um grupo de planejadores, visionários, arquitetos e sociólogos na década de 1920. Eles colocaram uma agenda para a construção e reconstrução de cidades norte-americanas e regiões metropolitanas e para a preservação de áreas rurais. Os escritos de vários integrantes RPAA, incluindo Lewis Mumford e Clarence Stein, inspiraram estudantes de planejamento e desenvolvimento urbano, ao longo de décadas. (SELTZER, 2013).

Henri David Thoreau (1817-1862)” (HALL, 1988/2011, p. 339) <sup>93</sup>. Verifica-se também a influência no ideário de Wright de personalidades como Thomas Jefferson (1743-1826), político e terceiro presidente dos Estados Unidos, o qual afirmava que somente um individualismo intransigente poderia proporcionar a liberdade do indivíduo, ou seja, a democracia plena (VANSPANCKEREN, 2013). Segundo Choay (1998 p. 17), “todos esses autores colocam ingenuamente a esperança na restauração de uma espécie de estado rural que permitiria assegurar a liberdade, a manifestação da personalidade e até a verdadeira sociabilidade.” O próprio Wright revela essa influência, ao afirmar que “*Broadacre City* é a cidade democracia” (1958, p. 83 - tradução do autor<sup>94</sup>).

A ideia de *Broadacre City* tornou-se pública, em um tom profético, característica dos textos de Wright, no livro denominado “*The Disappearing City*”, de 1932. Depois, foi revista em outras duas publicações, denominadas “*When Democracy Builds*”, de 1945, e “*The Living City*”, de 1958 (CHOAY, 1965/1998; HALL, 1988/ 2011) (FIG. 45).

Figura 45 – Publicação de Wright, *The Living City*, 1958



Fonte: foto do autor, 2014.

Este seu livro defendeu a ideia de uma cidade orgânica, a partir de premissas essencialmente antiurbanas e naturalistas, segundo as quais a máquina estaria

<sup>93</sup> O movimento transcendentalista foi uma reação contra o racionalismo do Século XVIII, intimamente ligado ao movimento romântico. Emerson é extraordinariamente consistente em seu apelo pelo nascimento do individualismo americano inspirado pela natureza”. (VANSPANCKEREN, 2013).

<sup>94</sup> *Broadacre City is the democracy.*

a serviço do homem. Segundo Frampton, antes de revelar *Broadacre City*, Wright já estava desenvolvendo o pensamento de uma sociedade e de um espaço diferenciados, frente à sua época:

Em 1928, Wright cunhou o termo Usonomia para denotar uma cultura igualitária que surgiria espontaneamente nos Estados Unidos. Com essa palavra, parecia remeter não apenas a um individualismo de raízes populares, mas também à concretização de uma forma nova e dispersa de civilização, como a que havia pouco se tornara possível pela propriedade maciça de automóveis. O carro enquanto modalidade democrática de locomoção seria o deus do modelo antiurbano de Wright, seu conceito de *Broadacre City*, em que a concentração da cidade do século XIX seria redistribuída pela rede de um traçado rural regional. (FRAMPTON, 1992/2003, p. 226).

Diferente das reflexões de Le Corbusier, Wright não ataca as demais correntes do urbanismo, pois se restringiu apenas em apresentar os argumentos de sua concepção, porém não deixou de exaltar, com certo egocentrismo, as possibilidades do papel transformador do arquiteto na sociedade, como o seu "intérprete natural." (WRIGHT, 1958, p. 12 - tradução do autor<sup>95</sup>).

Dois anos após o lançamento do livro "*The Disappearing City*", em 1932, causou grande impacto a apresentação de uma grande e detalhada maquete física de *Broadacre City*, que representava hipoteticamente uma comunidade de 10 km<sup>2</sup> (WRIGHT, 1958). (FIG. 46).

Figura 46 – Maquete, elaborada em 1934, que expressa parte da concepção de *Broadacre City*



Ao fundo e à direita Frank Lloyd Wright

Fonte: Wright, 2013.

<sup>95</sup> *Natural performer.*

O modelo foi confeccionado por estudantes, na residência de Taliesin, em Spring Green, Wisconsin, onde Wright mantinha um estúdio, hoje, uma escola de arquitetura (FIG. 46) (WRIGHT, 2013). O autor pretendia, em sua proposta de cidade, aproveitar os benefícios proporcionados pelo desenvolvimento tecnológico e, com isso, promover a mudança da sociedade industrial (WRIGHT, 1958). A *Broadacre City* representa a visão de Wright sobre o que ele denominou como a idade da máquina (WRIGHT, 1958). “Desde sua palestra, a arte e ofício da máquina, de 1901, o autor havia reconhecido que era o destino da máquina produzir uma profunda mudança na natureza da civilização” (FRAMPTON, 1992/2003, p. 225).

Em sua publicação “*The Living City*” (1958), Wright denota que o verdadeiro sucesso de um homem estava em uma maior liberdade de movimento, que seria possível com as melhorias na tecnologia que trouxe o automóvel, a eletrificação; e as melhorias na comunicação. Wright era fascinado pelo automóvel e estava convencido do seu potencial para revolucionar a vida moderna. Como revela o próprio Wright “[...] o simples fenômeno do automóvel faz com que a antiga grande cidade torne-se caduca”. (1958, p. 77- tradução do autor<sup>96</sup>). A cidade idealizada por Wright baseava-se em uma malha ortogonal variada de múltiplos usos, onde se sobrepunham e se conciliavam quatro esquemas distintos: um sistema básico da quadrícula da malha agrária, um sistema de pequenas ruas sem saída e um grande sistema moderno de autopistas com pelo menos seis pistas (WRIGHT, 1958).

Wright desenvolve, em *Broadacre City*, um conjunto de vias espaçosas, paisagisticamente tratadas, com as passagens de nível eliminadas por um sistema integrado de desvios e pistas rebaixadas. Como na concepção progressista, a circulação também possui, na concepção de Wright, papel delineador. A importância desse elemento de tráfego, em sua concepção, é tão relevante que levou a Hall considerá-la como “[...] uma versão altamente idealizada da cidade do automóvel.” (1988/2011, p. 338).

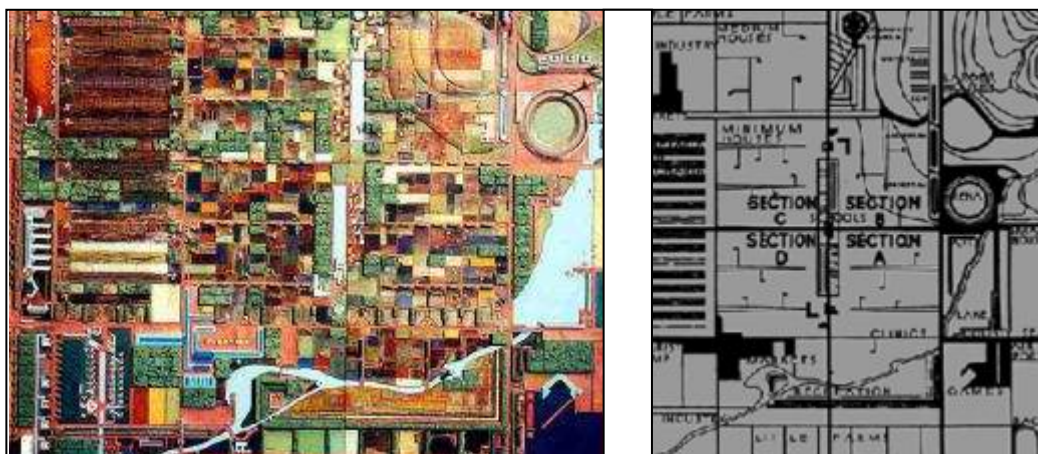
---

<sup>96</sup> [...] the simple phenomenon of car makes the big old city expires result.



Para permitir que o automóvel pudesse cumprir sua função com desenvoltura, um sistema de estradas foi idealizado por Wright. Isto é tão marcante na proposta do autor, que levou Hall (1988/2011) a denominar *Broadacre City* como a “cidade à beira da autoestrada”. Segundo o autor (1958, p. 78 - tradução do autor<sup>97</sup>), “estas grandes estradas unem e separam uma série infinita de unidades diversificadas: fazendas, mercados de estrada, escolas rurais, habitações admiráveis e espaçosas [...]”. Desse modo, as autopistas definiriam um conjunto territorial denominado como “*homesteading*”<sup>98</sup>, ou seja, unidades agrícolas com uma área de aproximadamente um acre ou cerca de 4.000 m<sup>2</sup> (WRIGHT, 1958, p. 78). (FIG. 47). A semelhança, como a concepção dos paralelogramos de Owen, é proporcionada por um conjunto de vias que se interligam, formando áreas retangulares, embora Wright deixasse claro que o traçado deveria adequar-se às declividades do terreno.

Figura 47 – Foto de topo da maquete de *Broadacre City* e respectiva planta



A planta mostra, principalmente, a malha viária proposta por Wright

Fonte: Wright 2013, Wright 1958, adaptado pelo autor.

Segundo Choay, na concepção naturalista, “a natureza volta a ser ali um meio contínuo, no qual todas as funções urbanas estão dispersas e isoladas sob a forma de unidades reduzidas.” (CHOAY, 1965/1998, p. 28). As *homesteadings*

<sup>97</sup> *These major roads linking and separating an infinite series of diversified units: farms, markets, road, rural schools, housing admirable and spacious [...].*

<sup>98</sup> Autores como Montaner preferiram, mesmo em traduções para outras línguas, deixar o termo *homesteading* no inglês. A tradução, para o espanhol e o português, mais próxima de *homesteading* seria sítio, o que não corresponderia ao conceito empregado por Wright. O seu sentido é de, conforme, Montaner, “uma unidade unifamiliar produtiva, cujas dimensões seriam de um acre (2009, p.89)”. Nesta tese, também será adotado o termo no inglês.

estão ligadas e religadas entre si por uma abundante rede de rotas terrestres e aéreas. Segundo Fishman:

Em *Broadacre City* a *homesteading* é a forma dominante de vida. Cada cidadão tem o direito à terra tanto quanto ele pode usar - um mínimo de um hectare por pessoa e todos seriam, no mínimo, um agricultor em tempo parcial (1982/ 2000, p. 92).<sup>99</sup>

Fishman (1982/2000), Benevolo (1960/1998) e Montaner (2009) consideram que a *homesteading* consiste no embrião da utopia agrária de Wright e onde se encontram os vestígios da comunidade de harmonia e de cooperação idealizada por Owen. Segundo Benevolo (1998, p. 74), “[...] a densidade de Owen, um acre por habitante, é a mesma de Wright para *Broadacre City*”. A densidade de uma pessoa por acre corresponde a aproximadamente quatro pessoas por hectare, ou seja, uma densidade extremamente baixa para uma área urbana. Esse valor foi motivo de críticas por teóricos do urbanismo (HALL, 1988,/2011). Essa densidade proposta por Wright corresponde a cerca de uma família por quarteirão padrão<sup>100</sup>.

Cada unidade, na concepção da *Broadacre City*, estaria envolta por um vasto espaço verde diluído por entre o rarefeito espaço construído (WRIGHT, 1958). A baixa densidade acaba por proporcionar a possibilidade de um impacto ambiental menor e uma maior preservação do solo natural. Segundo Choay, “a diversidade topográfica não é negada por Wright: pelo contrário, a natureza deve ser cuidadosamente preservada em todos os seus acidentes.” (1965/1998, p. 31). Desse modo, os elementos naturais, além de preservados, poderão ser aproveitados ambientalmente e esteticamente, como os córregos que são mantidos em leito natural e paisagisticamente tratados (WRIGHT, 1958) (FIG. 47). “Se a livre disposição do solo se baseasse em condições realmente democráticas, a arquitetura resultaria autenticamente da topografia; dito de outra forma, os edifícios assemelhar-se-iam, em uma infinita variedade de formas [...]” (WRIGHT, 1958, p. 112).

---

<sup>99</sup> *In Broadacre City homesteading is the dominant form of life. Every citizen has the right to the land as much as he can use a minimum of one hectare per person and everyone would be at least a part-time farmer.*

<sup>100</sup> O quarteirão padrão das cidades brasileiras é em torno de 200 metros por 60 metros. (MASCARÓ, 1989).

Na concepção de Wright, as ocupações deveriam espalhar-se pelo campo, com as respectivas estruturas construídas, concebidas de forma a parecerem naturais, ou orgânicas (WRIGHT, 1958). "Com a arquitetura orgânica, o homem toma novamente posse de seu território, do qual se torna parte integrante, a exemplo das árvores, dos rios que o esculpem, das colinas que o amolgam" (WRIGHT, 1958, p.85, tradução do autor<sup>101</sup>). Autores como Fishman (1982/2000) e Frampton (1992/2003) consentem em afirmar que o orgânico é para Wright uma palavra-chave que exprime o espírito de sua obra. Segundo Wright, "A palavra orgânica é como a palavra natureza." (WRIGHT, 1958, p. 85 - tradução do autor<sup>102</sup>). Frampton revela que "a arquitetura orgânica, que, embora sempre fugisse a uma definição precisa, parece significar, para Wright, a criação da forma construída e do espaço de acordo com os princípios latentes da natureza" (1992/2003, p. 229).

Wright estava convencido de que a grande cidade estava tão antiquada como um carro puxado a cavalos. Ele expõe críticas severas aos símbolos da cultura urbana contemporânea, como os arranha-céus de New York e a imagem inibidora das muralhas medievais, como elementos limitadores e castradores da liberdade dos indivíduos. Para Wright, o uso da tecnologia, representado pelas redes viárias e áreas, bem como os sistemas de comunicação, os quais haviam promovido a concentração das cidades em determinados pontos, poderiam, agora, ser usados para proporcionar uma dispersão planejada das cidades (WRIGHT, 1958).

Entende Choay, que "o arquiteto americano imaginou, portanto, um sistema acêntrico, composto de elementos pontuais inseridos numa rica rede circulatória." (1965/1998, p. 30). Os edifícios de comércio, serviços, escolares e administrativos, de acordo com a concepção do autor, ficariam diluídos pelo território e restritos a pontos de acessos ou intersecções importantes e somente seria permitido certa centralidade para as escolas primárias

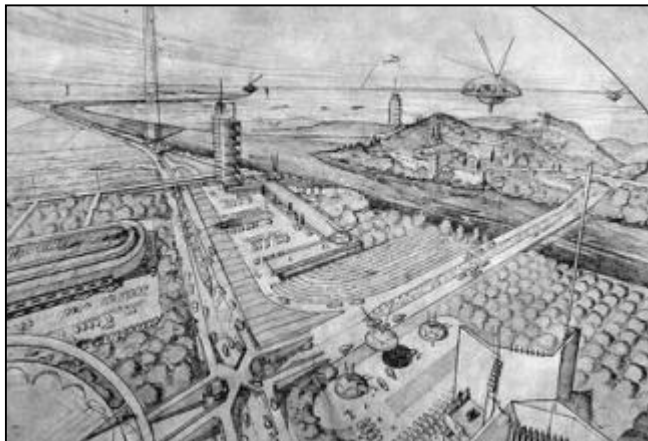
---

<sup>101</sup> *With organic architecture, the man takes back possession of their territory, which becomes an integral part, like the trees, the rivers that carve, the hills that dent.*

<sup>102</sup> *The word organic is like the word nature.*

(WRIGHT, 1958). A ideia de subsistência das *homesteadings* e de democracia tornaria as famílias mais independentes desses equipamentos e, portanto, diminuiria a necessidade de viagens (WRIGHT, 1958) (FIG. 48).

Figura 48 – Desenho de *Broadacre City* desenvolvido pelo próprio Wright



Fonte: Wright, 1958, p.45.

Na concepção naturalista, as habitações consistem essencialmente em unidades isoladas para famílias com mais recursos ou na possibilidade de apartamentos em torres altas. Como no ideário progressista, o autor concebia também o uso vertical, mas se estivesse dentro de um espaço livre e verde, totalmente diluído na paisagem (WRIGHT, 1958) (FIG. 48).

Em *Broadacre City*, segundo Wright, as classes com menos recursos poderiam comprar a sua porção de terra e a primeira unidade habitacional pré-fabricada financiada. Com o passar dos anos, à medida que a renda permitisse, poderiam adequá-las às suas necessidades (WRIGHT, 1958). Diferentemente da concepção progressista de Le Corbusier, analisada nesta tese, o autor considera a possibilidade de as classes sociais conviverem próximas e a classe de menor poder aquisitivo ter acesso aos mesmos benefícios da cidade que a classe de maior renda. Isto significa, para o ideário naturalista de Wright, “criar o verdadeiro capitalismo. O único capitalismo possível, se a democracia tiver melhor futuro” (1958, p. 130 - tradução do autor<sup>103</sup>).

<sup>103</sup> *It creates the true capitalism. The only capitalism can, if democracy has a better future.*

Em “*Living City*”, ao final, o autor revela que o projeto de *Broadacre City* permeia quatro princípios básicos que consistem também nos princípios que deveriam permear a civilização americana do futuro: “Organicidade, descentralização, integração e democracia.” (WRIGHT, 1958, p. 218 - tradução do autor<sup>104</sup>). A organicidade estaria presente na adequação do plano ao meio físico. Wright propõe um retorno à vida orgânica, como a maneira mais eficaz de se construir o seu ideal, a democracia; a descentralização seria alcançada com o uso do automóvel que permitiria um projeto sem centro; a integração seria proporcionada pela indiferenciação entre o urbano e o rural, fazendo o emigrar da cidade para o campo, como meio de reabilitar uma sociedade e por fim, a democracia, princípio fundamental de sua concepção envolveria a projeção no espaço de relações de uma sociedade fundada sobre a exaltação do indivíduo em relação ao grupo, uma sociedade de proprietários, onde o solo, segundo seu autor “[...] precisa ser colocado à disposição de todos, em condições honestas [...] tão diretamente acessível aos homens como qualquer outro elemento” (WRIGHT, 1958, p. 220 - tradução do autor<sup>105</sup>).

O espaço naturalista proposto por Wright, além de complexo o seu entendimento, em parte pelo discurso muitas vezes metafórico de Wright, possui semelhanças com o progressista e o culturalista. Os três eram modelos para novas cidades, porém diferentes das utopias do pré-urbanismo, limitavam-se ao aspecto físico e à adequação social ao modelo idealizado. Também apresenta diferenças, conforme revela Hall (1988/2011, p. 340): “Wright batia-se por libertar homens e mulheres não a fim de juntá-los numa ação cooperativa, mas para que vivessem livres como indivíduos; [...] não desejava casar cidade e campo, mas fundí-los.”

Wright desejava que, em *Broadacre City*, o campo e a cidade tornassem uma só estrutura, porém com o domínio do campo, diferentemente do que ocorre

---

<sup>104</sup> *Organicity, decentralization, integration and democracy.*

<sup>105</sup> “[...] needs to be made available to everyone, honest conditions [...] as directly accessible to men as any other element.

hoje no espaço contemporâneo, onde, como expõe Monte-Mór, inspirado em Lefébvre:

O que é, então, o urbano no mundo contemporâneo, esse “tecido” que nasce nas cidades e se estende para além delas, sobre o campo e as regiões? O urbano, entendido desta forma, é uma síntese da antiga dicotomia cidade-campo, um terceiro elemento na oposição dialética cidade-campo, a manifestação material e socioespacial da sociedade urbano-industrial contemporânea estendida, virtualmente, por todo o espaço social (2006, p. 11).

Outras diferenças dizem respeito às distâncias, pois na concepção da Cidade Jardim as distâncias seriam vencidas através do caminhar e do transporte ferroviário usado para tornar o movimento mais confortável e rápido entre os núcleos urbanos (HOWARD, 1898/2002). Este movimento e as paradas reforçam a necessidade de as pessoas se reunirem no entorno da estação, onde lojas, escritórios e outros pontos de encontro também reforçariam a sua centralidade. O resultado desses princípios é um campo pontilhado com compactas cidades planejadas. Se a Cidade Jardim teve sua gênese na era da estrada de ferro, no final do século XIX, *Broadacre City* pertence aos primórdios ainda otimistas da era do automóvel, das primeiras décadas do século XX. O automóvel poderia introduzir na *Broadacre City* uma liberdade sem precedentes, ao permitir alta mobilidade e acessibilidade, diferentemente do transporte ferroviário, que não possui a flexibilidade do automóvel.

Para autores como Hall (1988/2011) e Fishman (1982/2000), a crença central do projeto de Wright era a democracia de inspiração jeffersoniana e, como tal, apenas a descentralização radical da cidade poderia viabilizar essa democracia. Influenciado por Jefferson, Wright expressou que a família seria a instituição central da nova sociedade urbana (WRIGHT, 1958). O automóvel, no entendimento de Wright, havia corroído a necessidade de cidades centralizadas, por isso considerava *Broadacre City* como a forma de uma verdadeira democracia. A descentralização criaria as condições materiais para uma nação de proprietários e agricultores independentes. Se devidamente planejadas, as cidades poderiam espalhar-se sobre a paisagem de forma harmônica com a natureza (WRIGHT, 1958).

Lefébvre destaca o trabalho de Wright e o compara com o de Le Corbusier, bem como com os trabalhos teóricos e práticos que elaboraram representações do espaço, ou seja, desenvolveram concepções do espaço. Na comparação de Lefébvre, Wright se diferencia de Le Corbusier como um arquiteto que penetrava nos espaços de representações e procurava, em suas concepções, inserir uma cotidianidade que não faz parte da obra de Le Corbusier. Segundo o autor, “Wright aceita um espaço de representação comunitária, oriundo de uma tradição bíblica e protestante, ao passo que Le Corbusier elabora uma representação do espaço tecnicista, cientificista, intelectualizada” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 32 - tradução do autor<sup>106</sup>). Enquanto em Wright, o centro de sua composição é a casa unifamiliar e em Le Corbusier, a *Unité d'Habitation*. Em Howard, seria o espaço comunitário.

Howard expressou sua esperança de que a Cidade Jardim unisse em cooperação, enquanto Wright acreditava que a simetria axial gerasse um planejamento autoritário, em torno de áreas segregadas. Segundo Fishman (1982/2000, p. 117 - tradução do autor<sup>107</sup>), “ele teve o cuidado de não criar qualquer foco único para a vida da comunidade que pudesse prejudicar o ‘verdadeiro centro’, a casa individual”.

Choay (1965/1998, p. 30) revela que a “relação de *Broadacre* com a técnica moderna é ainda mais decisiva que no progressismo: é o automóvel, o avião, a *parkway*, a televisão, as técnicas mais avançadas de transporte e de comunicação”. Entretanto, constata a autora que, embora concedendo um papel importante para o progresso técnico, como os progressistas, Wright não utiliza esse progresso para justificar o rendimento e a eficácia. *Broadacre City* torna-se, assim, “a única proposta urbanística que recusa completamente a limitação que poderia ser justificativa de rendimento.” (CHOAY, 1965/1998, p. 30). Outro aspecto que diferencia o modelo idealizado por Wright das demais vertentes do urbanismo moderno é a dificuldade para encontrar casos práticos.

---

<sup>106</sup> *Wright accepts a space for community representation, derived from a biblical tradition and Protestant, while Le Corbusier draws a representation of space technicality, scientific, intellectualized.*

<sup>107</sup> *He took care not to create any single focus for community life that would impair the "true center", the individual home.*

O autor não teve a oportunidade, como Howard e Le Corbusier tiveram, de concretizar parte de seu ideal.

Alguns autores, como Hall (1988/2011) e Montaner (2009), consideram que a expansão contemporânea do subúrbio norte-americano seria uma versão degradada e especulativa das ideias de Wright. Também, algumas estruturas reticulares voltadas para o uso do automóvel particular e equipamentos em núcleos vicinais, como os desenvolvidos para Milton Keynes, Inglaterra, na década de 1960, constituíram-se em uma fusão da ideia da Cidade Jardim e da estrutura reticular da *Broadacre City* (FIG. 49).

Figura 49 - Vista atual de parte da cidade de Milton Keynes, Inglaterra



Cidade projetada para uso do automóvel na década de 1960

Fonte: Google Earth 7.1, 2013e.

Como todos os modelos do urbanismo moderno, a concepção naturalista de *Broadacre City* nunca foi implantada totalmente e, mesmo quando partes foram implantadas, estas ficaram restritas à parte física, sem considerar toda a essência teórica e social que permeava essas concepções. A premissa de uma *Broadacre* sem centro poderia, em uma análise mais superficial, contrariar a ideia de Lefébvre de que não pode haver cidade sem centralidades, sem um centro dinâmico repleto de urbanidade, como defendido no seu livro “O Direito à Cidade”. Entretanto, Wright, não implode o centro antigo das cidades como no modelo progressista de Le Corbusier. Ele o mantém, porém dentro de uma estrutura que se esparrama pelo território.



Lefébvre e Wright possuem uma relação afetiva com o campo, embora possa parecer um antagonismo, eles defendem o uso da máquina, no caso o automóvel. Porque este poderia ser usado como meio para se democratizar o acesso à cidade. Para ambos os autores, o desenvolvimento do capitalismo industrial, rompeu a unidade entre o campo e a cidade, a simbiose entre a cidade e o campo, corrompendo, colonizando e seccionando a vida cotidiana. A cidade tradicional explode no tecido urbano uniforme e estendido, formado por fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, cidades-satélites etc.). A cidade, outrora valor de uso (fruição, beleza), é transformada em mercadoria, produto com valor de troca, espaço privado para realização do lucro. Neste processo, a realidade urbana da cidade (amplificada e estilizada) perde os traços anteriores, exaltados tanto por Wright quanto por Lefébvre, de totalidade orgânica, do sentido de pertencimento, espaço demarcado, monumentalismo enaltecido (LEFÉBVRE, 1968/1991b).

Segundo Benevolo (1960/1998) e Choay (1965/1998), a crítica aos modelos de organização urbana, nos diversos momentos em que foram propostos, após a consumação do fenômeno urbano-industrial, resultou em grandes movimentos de reação, a partir de meados do século XX. Esses movimentos, denominados por Choay (1965/1998) como a vertente do “urbanismo sem modelos”, destacavam como principais aspectos negativos dos modelos, não só a desconsideração das realidades geográficas e socioculturais de cada agrupamento humano, mas também o distanciamento das próprias características das cidades do século XX, que apresentavam não só novas bases de sustentação econômica e social para a sociedade humana, mas também alterações fundamentais nos usos e costumes de suas populações. A seguir, essa vertente do urbanismo será analisada.

### **3.4. O urbanismo sem modelo: a crítica de segundo grau**

Na manhã seguinte que Jane Jacobs faleceu, o proprietário da *Art of Cooking*, a loja de utensílios domésticos ocupando o número 555 da rua Hudson, em Greenwich Village, foi destrancar a porta e abrir a loja. Encontrou um buquê de lírios e margaridas e um bilhete na

porta: "A partir desta casa, em 1961, uma dona de casa mudou o mundo" (FLINT, 2009, p. 226 - tradução do autor<sup>108</sup>).

Conforme realizado nesta tese na subseção 3.2, para o entendimento das concepções de organização do urbanismo moderno, fez-se necessário, apoiado em Choay, analisar as propostas do pré-urbanismo. Verificou-se que as concepções do pré-urbanismo influenciaram diretamente o ideário do urbanismo, nas primeiras décadas do século XX. Por outro lado, a autora revela que, paralelamente às realizações do urbanismo, a partir de 1910, surgiam as concepções progressista, culturalista e naturalista "[...] nascidas de uma crítica e suas realizações provocaram uma nova crítica, uma crítica de segundo grau" (CHOAY, 1965/1998, p.35).

Um conjunto grande dessas críticas consistiu na vertente denominada por Choay como antrópolis ou humanista, caracterizada por ser um urbanismo sem modelos *a priori*, que surge principalmente como uma crítica aos urbanismos progressista e culturalista, por entender que estes desconsideravam as realidades humanas. Outros autores, como Benevolo (1960/1998), Hall (1988/2011) e Frampton (1992/2003), não adotaram a denominação humanista para a vertente crítica ao progressismo e ao culturalismo.

No conjunto do ideário do pensamento humanista, defende-se que os processos de criação ou de intervenção urbana devem ter por base o conhecimento e a interpretação da forma de evolução histórica de cada lugar, das suas relações com o sítio natural, das formas de percepção humana do espaço construído, dos padrões de comportamento humano e suas interações (CHOAY, 1965/1998). Assim, essa vertente, que surge no início do século XX, introduz a metodologia do conhecimento e da interpretação do lugar e das pessoas, como instrumento de fundamentação das propostas urbanísticas, com a contribuição de outros campos do conhecimento, além da Arquitetura e do Urbanismo, como Antropologia, Sociologia, Psicologia e Psiquiatria.

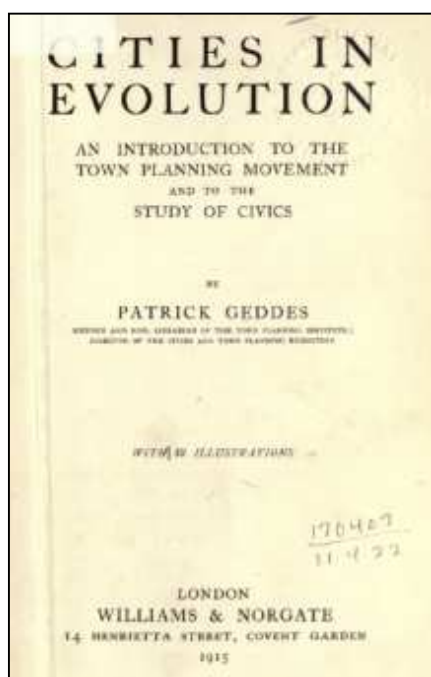
---

<sup>108</sup> *The morning after Jane Jacobs died, the owner of the Art of Cooking, the housewares store occupying 555 Hudson Street in Greenwich Village, went to unlock the door and open for business. She found bouquets of lilies and daisies at the doorstep and an unsigned note: 'From this house, in 1961, a housewife changed the world.'*

Destacam-se duas abordagens na crítica humanista. A primeira denominada “o urbanismo da continuidade” (CHOAY, 1965/1998, p. 38), representada pelo biólogo Patrick Geddes (1854-1932) e seu principal discípulo, Lewis Mumford. A segunda abordagem refere-se a um conjunto de críticas que defende a existência de um estado de “higiene mental” no espaço urbano, que seria mais importante do que a tentativa de “higiene física” preconizada pelo movimento progressista (CHOAY, 1965/1998).

De acordo com o pensamento de Geddes (1915), exposto em seu livro “Cidades em Evolução”, os planos de cidades não deveriam partir de protótipos estabelecidos a priori, mas, sim, resultar da aplicação de métodos de conhecimento e de análise dos processos de formação e evolução de um fenômeno urbano, que considerassem os seus aspectos históricos, geográficos, culturais e socioeconômicos (FIG. 50).

Figura 50 - Publicação de Geddes “Cidades em Evolução”, 1915



Fonte: foto do autor, 2014.

A visão de Geddes presente em seu livro consiste em uma perspectiva evolucionista, em que o presente explica o passado e, por sua vez, implica o futuro. Trata-se de um procedimento, defendido pelo autor, do método

*sociological surveys*, que também faz apelo à economia, à demografia e à estética, evitando privilegiar qualquer setor do conhecimento.

No “urbanismo da continuidade”, abandona-se a ideia de cidade produzida na prancheta por arquitetos e urbanistas e adota-se uma concepção de cidade formatada com base em interpretações da realidade de um determinado espaço. Segundo Geddes (1915, p. 342 - tradução do autor<sup>109</sup>), “daí, nosso apelo em favor de um levantamento completo e radical do campo e da cidade, da vila e da capital, como preparação para todo planejamento urbano ou plano de cidade”. Afasta-se, assim, dos modelos ideais de cidade, considerados divorciados das realidades próprias de cada lugar: “Chegamos agora à necessidade de pesquisas da cidade” (GEDDES, 1915, p. 344 - tradução do autor <sup>110</sup>). Choay afirma que “tal movimento metodológico suprime a recorrência ao modelo. Não existe uma cidade-tipo do futuro, mas tantas cidades quanto casos particulares” (1965/1998, p. 40).

A concepção da continuidade histórica constitui uma antítese do pensamento progressista. Tanto Geddes quanto Mumford foram críticos em relação à grande cidade da revolução industrial e à ideologia progressista de ruptura do passado (MUMFORD, 1961/1998). No ideário do urbanismo de modelos, conforme analisado em capítulos anteriores desta tese, o espaço produzido é o resultado da aplicação de modelos padronizados de organização espacial urbana, impostos a uma sociedade sem a devida consideração sobre as características físicas, culturais, sociais e econômicas de cada situação particular. Isso representa um evidente confronto com os procedimentos metodológicos defendidos pelos humanistas. Segundo Geddes (1915, p. 95 – tradução do autor<sup>111</sup>), “[...] as cidades precisam parar de esparramar-se como borrões de tinta e manchas de gordura”. (FIG. 51).

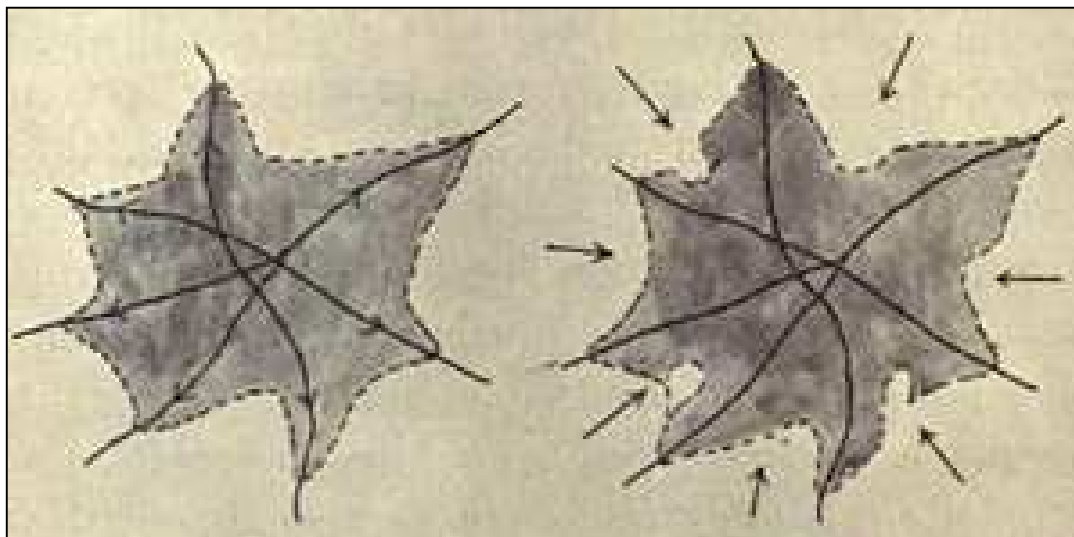
---

<sup>109</sup> [...] hence, our plea for a complete and radical removal of the countryside and the city, the village and the capital in preparation for any urban planning or city plan.

<sup>110</sup> We come now to the need of city survey.

<sup>111</sup> [...] The cities need to stop sprawl as ink smudges and grease stains.

Figura 51 - Diagrama extraído do livro “Cidades em Evolução” de Patrick Geddes



O processo de expansão urbana por entre o campo e a alternativa que busca uma contenção desse crescimento

Fonte: Geddes, 1915, p. 96.

Nesse sentido, verifica-se uma proximidade ideológica com a vertente culturalista, cujas soluções espaciais foram idealizadas mais próximas de uma realidade de continuidade histórica. Além disso, a preocupação com o verde, em ambos, faz-se presente também. Segundo Geddes (1915, p. 96 – tradução do autor<sup>112</sup>), “precisamos, portanto, trazer o campo até eles” (nesta citação eles referem-se à população da cidade).

A proximidade do pensamento dessa vertente humanista com os princípios das Cidades Jardins é revelada também por Hall (2011), para quem Mumford, além de ser responsável por proporcionar a coerência que faltava nas ideias de Geddes, aproximou-as ainda mais da concepção de Howard. É o que entende também Choay, que revela “não é por acaso que uma das obras mais importantes de L. Mumford intitula-se *“The Culture of Cities”* (CHOAY, 1965/1998, p. 42).

Com relação à vertente da “higiene mental”, Choay considera que esta é representada, por duas concepções. A primeira é a “percepção urbana”, que tem como expoente o arquiteto americano Kevin Lynch (1918-1984); e a

<sup>112</sup> *We must, therefore, bring the field up to them.*

segunda concepção, denominada como “da defesa e ilustração do asfalto”, tem como expoente a urbanista, ativista política, jornalista e escritora americana Jane Jacobs (1916-2006). A abordagem humanista da “higiene mental” desenvolve o raciocínio de que existe ressonância da morfologia urbana sobre o comportamento das pessoas (CHOAY, 1998). Trata-se de estudos que se ocuparam, em essência, com as questões relacionadas com a “higiene mental”, ou saúde mental, da população urbana, em contraposição à “higiene física” das correntes modernistas. Os estudos dessa abordagem identificam-se, de certa forma, com as análises do campo da Psicologia, que identificou certa empatia das pessoas com determinados ambientes, independente destes possuírem ou não condições que são comumente relacionadas com a qualidade da vida humana, como, entre outras, a ordem, a higiene, a estética e a eficiência, princípios da concepção progressista.

Os escritores Alexandra Rutherford e Wade E. Pickren (1976/2010), ao analisarem a Psicologia Moderna, revelaram que, em determinados trabalhos da Psiquiatria e da Psicologia, ficou evidente que determinadas pessoas tenderiam a se identificar com ambientes desprovidos de condições higiênicas e revelariam afeto e identificação com estes, mesmo com todas as deficiências e dificuldades. Inversamente, também por diversas razões, as pessoas não se identificariam e não se adaptariam a outros ambientes, mesmo que estes tivessem tudo para proporcionar elevada qualidade de vida humana.

Os psiquiatras Anna Freud (1895-1982) e J. Bowlby (1907-1990)<sup>113</sup>, em seus estudos realizados durante e logo após a Segunda Guerra Mundial, demonstraram que a “higiene mental”, ou o bom estado mental das pessoas, não coincidia, em diversos casos, com a higiene de determinados espaços (CHOAY, 1965/1998; RUTHERFORD; PICKREN, 1976/2010).

Choay (1965/1998) afirma que a crítica da “higiene mental” mostrou-se verdadeira, particularmente em determinados conjuntos urbanos modernistas,

---

<sup>113</sup> John Bowlby foi psicólogo, psiquiatra e psicanalista britânico, interessado no trabalho de Anna Freud, que durante a segunda guerra mundial estudou crianças desabrigadas e órfãs, desenvolvendo posteriormente trabalhos sobre o desenvolvimento infantil e as ligações afetivas em situações de forte restrição de condições de vida ( PICKREN, RUTHERFORD, 1976/2010).

que, apesar de seus vastos espaços verdes e de sua eficácia funcional e higiênica, tornaram-se pouco ajustáveis às variadas características de seus moradores. Exemplo clássico é o conjunto habitacional de *Pruitt-Igor*, símbolo da concepção progressista, construído em meados da década de 1950, em S. Louis, Estados Unidos. O conjunto, porém, foi implodido, 17 anos após sua construção (BENEVOLO, 1960/1998; HALL, 1988/2011), devido às condições físicas e sociais precárias em que se encontrava. Para Hall, “viu-se nele de tudo quanto era considerado como errado na remodelação urbana, não só nos Estados Unidos como pelo mundo afora” (HALL, 1988/2011, p. 276)<sup>114</sup>. No dizer de Choay:

Parece que a integração do comportamento humano ao meio urbano estaria ligada à presença de certo clima existencial, que os urbanistas progressistas ainda não tinham considerado. Um planejamento higiênico e uma distribuição racional do espaço urbano são em si incapazes de assegurar aos habitantes sentimento de segurança ou de liberdade, riqueza na escolha das atividades, impressão de vida e os elementos de distração necessários à saúde mental e sua repercussão na saúde física (1965/1998, p. 43).

A conclusão de Choay (1965/1998), apoiada nos estudos realizados por Anna Freud e J. Bowlby, é que, para o desenvolvimento harmonioso da personalidade e da sociabilidade, elemento que faltou ao conjunto *Pruitt-Igor*, a afetividade é fator insubstituível.

Com relação aos estudos sobre o comportamento das pessoas e a respectiva relação delas com o espaço urbano, deve-se destacar o trabalho do professor e arquiteto Kevin Lynch. Ao enveredar pelos campos da Psicologia e da Antropologia, ele elaborou uma inédita abordagem sobre a percepção do urbano pela população e quais as constantes que deveriam integrar qualquer proposta de planejamento (LYNCH, 1964/1997). Essas constantes formam os cinco tipos fundamentais da imagem de uma cidade legível: os caminhos, os limites, os setores (traduzidos para o português como bairros), os nós e os pontos de referência (LYNCH, 1964/1997). A percepção urbana da cidade é considerada em termos de clareza ou da legibilidade, ou seja, “com estes

---

<sup>114</sup> Para mais informações, sugere-se o capítulo “A implosão de *Pruitt-Igor*”, em “Cidades do Amanhã” de Peter Hall (1988/ 2011).

termos, pretendemos indicar a facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente” (LYNCH, 1964/1997, p. 3).

A crítica que a abordagem da percepção do espaço desenvolve é que uma cidade não é percebida como um quadro pelos que habitam nela Sua percepção é organizada em função de séries de laços existenciais e afetivos, que unem os habitantes à cidade (LYNCH, 1964/1997). Isto demonstra, para Choay, “o erro dos urbanistas progressistas, quando compõem seus projetos como quadros ou obras de arte. Os urbanistas culturalistas pressentiram esse engano; mas permaneceram ainda dentro de uma estética rígida” (1965/1998, p. 48).

Diversos autores como Frampton (1992/2003) e Choay (1965/1998) consentem em afirmar que o trabalho de Lynch tende a restringir os efeitos dos objetos da cidade ao campo exclusivo da percepção sensorial, tornando-se bastante variável, já que as percepções podem variar de acordo com determinado tempo e tipo de cultura. Em 1965, quando foi lançado o livro “O Urbanismo”, essa abordagem tinha sido essencialmente aplicada nos Estados Unidos, especialmente em projetos de remodelamento de determinadas áreas de Boston (CHOAY, 1965/1998). Posteriormente, a metodologia de Lynch tornou-se base das propostas de remodelação urbana no mundo, sendo aplicada, por exemplo, em projetos urbanos de cidades como Curitiba, na década de 1970, e Barcelona, na década de 1990 (FRAMPTON, 1992/2003).

A outra concepção da higiene mental, classificada por Choay como “da defesa e ilustração do asfalto”, considera que o planejamento higiênico e a distribuição racional do espaço urbano, preconizados pelos modelos do urbanismo moderno, são em si incapazes de assegurar aos habitantes sentimentos de segurança ou de liberdade. Para a autora, a referência intelectual dessa concepção é a jornalista, escritora e militante política Jane Jacobs (FIG. 52).



Figura 52 - Manifestação contra as obras de reabilitação urbana em Nova York, EUA, liderada por Jane Jacobs, na década de 1960



Jacobs, com seus expressivos cabelos brancos, está assinalada com a seta vermelha

Fonte: Flint, 2009, p.79. Adaptado pelo autor, 2014.

Choay exalta o trabalho de Jacobs e Hall revela que o livro *“The Death and Life of Great American Cities”* da escritora americana repercutiu no mundo do planejamento urbano como um terremoto, quando foi lançado em 1961. Para Hall, o livro citado revela que: “Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa” (1961/2000b, p. 52).

Na abordagem defendida por Jacobs, o espaço considerado como insalubre revela-se mais salubre que o bairro remodelado pelos urbanistas de acordo com os princípios da higiene. A tese humanista “da defesa e ilustração do asfalto” considera que determinados elementos da cidade tradicional são fundamentais para o equilíbrio e o conforto emocional da população urbana (JACOBS, 1961/2000b). Isto acontece na medida em que esses elementos, segundo a autora, “favorecem o imaginário coletivo, as relações de vida, a segurança referencial e física, os sentimentos de vida cotidiana e a sociabilidade” (JACOBS, 1961/2000b, p.2). A compreensão destes favorecimentos torna-se essencial para a concepção do espaço urbano, pois considera - pelas investigações feitas - que, mesmo os lugares urbanos pouco atraentes e pouco adequados do ponto de vista da higiene física, como as vias

públicas da cidade, reúnem condições de vivência humana, de experiências de vida, de animação urbana, de acesso direto ao consumo de bens e serviços, de formação de tradições e lembranças, de formação e reconhecimento de individualidades, de consciência de comunidade, ou seja, de diversidade urbana (JACOBS, 1961/2000b).

A grande metrópole, como Nova York nas décadas de 1950 e 60, é defendida por Jacobs como o ambiente ideal para a convivência humana. Segundo a autora:

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano aprende, elabora e testa suas teorias. Ao contrário, os especialistas e professores dessa disciplina tem ignorado o estudo do sucesso e do fracasso na vida real e pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades – qualquer coisa que não as cidades reais. (JACOBS, 1961/2000b, p. 5).

Jacobs introduziu novos princípios ao planejamento urbano e demonstra que o espaço fragmentado, que aboliu a rua, revelou-se fonte de dissociação e desintegração mental. Ela desenvolve uma forte crítica ao planejamento praticado em meados do século XX, especialmente nos planos de renovação urbana que eram realizados por burocratas de reabilitação, em grandes cidades como Nova York e, particularmente, no bairro onde residia, o Greenwich Village<sup>115</sup> (JACOBS, 1961/2000b) (FIG. 53).

---

<sup>115</sup> O bairro, que surgiu em Nova York como uma área residencial próspera, durante os tempos coloniais dos Estados Unidos, começou a atrair artistas e boêmios de todo o país. A sua localização central e o aluguel barato tornaram-se desejáveis entre os artistas que queriam estar em Nova York. Por volta de 1940, Greenwich Village tornara-se um ponto de encontro internacional de escritores, em quase todos os gêneros, inclusive os envolvidos no movimento político de esquerda da época. À medida que os anos 1940 se transformaram, em 1950, a vila atingiu o seu momento mais ativo, como músicos, poetas e artistas, que começaram a se reunir lá. Quase todos os expressionistas abstratos, como Robert Motherwell (1915-1991), Jackson Pollock (1912-1956) e Mark Rothko (1903-1970) viveram no bairro compartilhando os mesmos bares, restaurantes e lofts, cada vez mais frequentes (FLINT, 2001). Nas décadas de 1950 e 1960, Greenwich Village continuava atraindo diversas mentes criativas, entre as quais, um garoto de 21 anos chamado Bob Dylan, que nos encontros nas ruas de Greenwich Village, lançou em 1963, o épico disco da música mundial *"The Freewheelin"* (DIAS, 2013). No final dos anos 1960, personalidades como Andy Warhol (1928-1987) aumentaram a publicidade deste bairro já popular, tornando-se cada vez mais desejável e caro. Hoje, tornou-se quase impossível para os jovens artistas a viver em Manhattan, o que encerra o reinado de um dos bairros culturalmente mais impressionantes da história americana (MONTANE, 2013).

Figura 53 – À esquerda, parte da rua Hudson, no bairro Greenwich Village, onde Jane Jacobs morou, no final da década de 1950. À direita, a mesma rua, em 2010, com sua diversidade preservada



Fontes: foto à esquerda: Montane, 2013; foto à direita: do autor, 2010.

Em entrevista realizada no final do ano 2001, Jacobs ridiculariza a renovação urbana praticada na época citada como um processo que serviu apenas para criar áreas degradadas ou favelas instantâneas. Ela esclarece o motivo de ter escrito o livro *“The Death and Life of Great American Cities”*:

Bem, o que estava me incomodando era essa farra louca de enganos, vandalismos e lixo que foi chamado de renovação urbana. E do jeito que vinha sendo praticado como um modismo e as pessoas eram tão estúpidas sobre isso e tão desonestas sobre o que estava sendo feito. Isso é o que me irritou, porque eu estava trabalhando para uma revista de arquitetura e vi tudo isso em primeira mão e vi como as coisas mais horríveis estavam sendo dispensadas [...] vi o que estava acontecendo com as ruas como uma coisa pernicioso, o alargamento de ruas e o corte de árvores e, posteriormente, é claro derrubando prédios, edifícios existentes. Foi nas estradas, que vi os destruidores. Talvez essa seja uma distinção tola a fazer. Os automóveis não estavam correndo das casas, estavam derrubando-as, os automóveis não estavam cortando as árvores e assim por diante. Mais uma vez, eu não sou uma pensadora abstrata, como você pode ver. A única coisa concreta imediata foi o que as ruas estavam fazendo (JACOBS, 2000a - tradução do autor<sup>116</sup>).

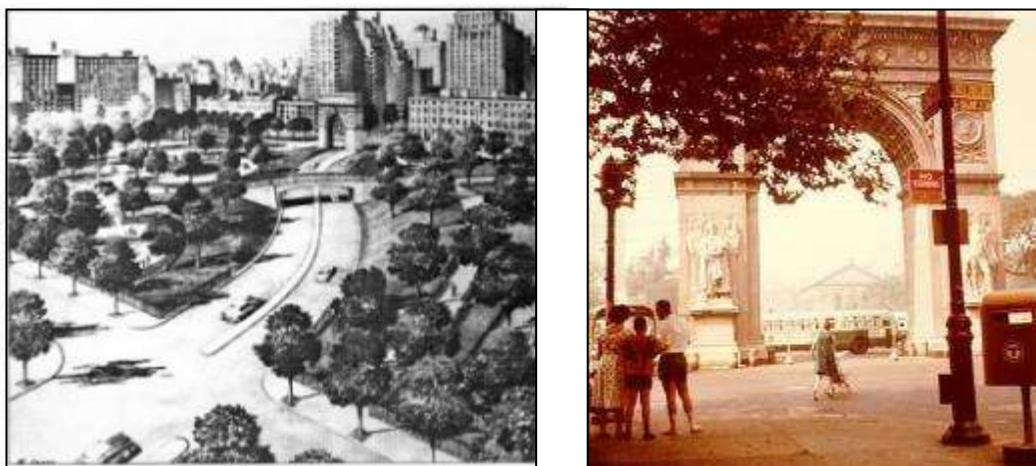
<sup>116</sup> *Well what was getting immediately under my skin was this mad spree of deceptions and vandalism and waste that was called urban renewal. And the way it had been adopted like a fad and people were so mindless about it and so dishonest about what was being done. That's what ticked me off, because I was working for an architectural magazine and I saw all this first hand and I saw how the most awful things were being excused [...] I didn't see the automobile as a pernicious thing. I saw what was happening to the roads as a pernicious thing - the widening of roads and the cutting down of trees and then later on of course knocking down buildings, existing buildings. It was the roads I saw as being the destroyers. Perhaps that is a foolish distinction to make. The automobiles weren't running into the houses and knocking them down,*

Jacobs (2000a) também defende a necessidade de mais diversidade na cidade de usos, de nível socioeconômico da população, de tipologia das edificações, de raças, bem como na função das ruas e/ou calçadas como o espaço principal onde floresce a vida pública exuberante na cidade.

Para analisar o trabalho de Jacobs, deve-se inicialmente referenciar aquele que foi uns dos responsáveis pelo afloramento de suas ideias, o construtor Robert Moses (1888-1981): “Em seus quase cinquenta anos de múltiplas atividades, Moses tornou-se indiscutivelmente o maior construtor da América [...]” (HALL, 1988/2011, p. 269). Ele tinha planos para modificar uma tradicional área residencial da cidade de Nova York, o bairro de *Greenwich Village*, que durante quase todo o século XX foi referência para artistas e intelectuais (FLINT, 2009).

Moses propôs a extensão da *5th Avenue*, através do bairro *Greenwich Village*, e a construção de grandes torres de apartamentos, ao longo do prolongamento da avenida (FLINT, 2009). (FIG. 54).

Figura 54 – À esquerda, projeto de Robert Moses para o bairro *Greenwich Village*, ao fundo, o *Arch Through*. À direita, o mesmo espaço em 1960



Fonte: À esquerda: Flint, 2009, p. 60, e à direita, Montane, 2013. Adaptado pelo autor, 2013.

---

*the automobiles weren't cutting down the trees and so forth. Again, I'm not an abstract thinker, as you can see. The immediate concrete thing was what the roads were doing.*

Estas torres seriam implantadas no coração do bairro e, para tanto, era preciso que houvesse a destruição de parte do tecido urbano e a demolição de edifícios antigos, inclusive, a casa onde residia Jacobs. Além de criticar publicamente a proposta, Jacobs procurou galvanizar a opinião pública para impedir o plano de desenvolvimento urbano de Moses (FLINT, 2009). Esta fora a primeira batalha entre Jacobs e Moses, já que duas outras se seguiram: outro projeto de renovação urbana de *Greenwich Village* e do *Lower Manhattan* (FLINT, 2009). Segundo Hall, “Jane Jacobs mobilizou a opinião local ao perceber que Moses planejava derrubar o quarteirão. Ela ganhou, e a experiência acionou o gatilho que colocou em vigor um dos mais influentes livros da história do planejamento urbano do século XX” (1988/ 2011, p. 270).

Jacobs elabora no seu livro uma crítica radical ao planejamento e aos projetos urbanos concebidos por Ebenezer Howard, Le Corbusier e o americano Daniel Burnham, que contribuiu para o desenvolvimento do movimento da *City Beautiful*, na década de 1890. Essa concepção não foi considerada por autores como Choay (1965/1998) e Benevolo (1960/1998) como uma vertente do urbanismo moderno, possivelmente por consistir em uma proposta de intervenção pontual e restrita aos Estados Unidos, a de implantação de edifícios monumentais de inspiração neoclássica ao longo de bulevares e parques, que reduz a problemática urbana a praticamente um embelezamento das áreas centrais e a construção de grandes parques e de prédios (TAFURI, 1985). Entretanto, atualmente, pode-se destacar a influência desse movimento nas intervenções pontuais nas cidades, bem como em estratégias de *marketing* de condomínios voltados para as elites urbanas.

As críticas desenvolvidas por Jacobs relacionadas às práticas do planejamento encontraram ressonâncias em Lefévre, que primeiro criticou-as por não assumirem em seu discurso as estratégias presentes na produção do espaço capitalista, depois as exaltou por seu discurso contra os agentes da produção:

Jacobs não chegou a incriminar abertamente o neo-capitalismo, nem a isolar as contradições iminentes ao espaço produzido pelo capitalismo (o espaço abstrato). Ela mostrou, entretanto, com muita força o poder destrutivo e a auto-destruição da vida urbana pelos

meios aparentemente destinados a criá-la ou recriá-la (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 364 – tradução do autor<sup>117</sup>)

A prática resultante da associação das ideias relativas aos modelos do urbanismo utilizados nos projetos de reurbanização e de revitalização, para Jacobs, converte o espaço urbano em uma versão aceitável do que denominou como a “*Radiant Garden City Beautiful*” (1961/2000b, p. 24). Outra crítica que a autora desenvolve é em relação a Howard, pois, para Jacobs, o primeiro “[...] considerava uma afronta à natureza o fato de tantas pessoas terem de conviver aglomeradas. Sua receita para a salvação era acabar com a cidade.” (1961/2000b, p. 270). Para ela, mesmo o modelo da Cidade Jardim que resultava em pequenas comunidades, delimitadas e isoladas não proporciona a diversidade existente na cidade tradicional, pelo contrário, acabava por originar, como também nas propostas da *Ville Radieuse*, exércitos de desconhecidos, bem como pouca diversidade necessária à prosperidade econômica e, sobretudo, o sentido de comunidade, que apenas ruas vivas poderiam proporcionar. O movimento da cidade jardim, para Jacobs, significava matar a cidade ao definir o problema habitacional apenas em termos de qualidades físicas de um planejamento autoritário (JACOBS, 1961/2000).

Os corbusianos também foram acusados por Jacobs de negar a cidade (1961/2000; 2013) – o que aproxima a autora do discurso lefebvriano da “não cidade”, já discutido nesta tese. Segundo a autora, “o homem que teve a ideia mais espantosa a respeito de como colocar em todo esse planejamento anticidade diretamente dentro das próprias cidadelas da iniquidade foi o arquiteto Le Corbusier” (JACOBS, 1961/2000b, p. 21). É compreensível, então, que a autora criticasse os grandes espaços vazios e abstratos dos progressistas, pois alegava que eles não teriam significação no contexto de vida da população, já que seriam inócuos, como espaços de convivência e integração humana e até discutíveis do ponto de vista da segurança humana, devido aos seus isolamentos (JACOBS, 1961/2000b). Em sua visão, a cidade

---

<sup>117</sup> *Jacobs did not go so far as flatly to incriminate neocapitalism, or as to isolate the contradictions immanent to the space produced by capitalism (abstract space). But she did very forcefully demonstrate how destructive this space can be, and specifically how urban space, using the very means apparently intended to create or re-create it, effects its own self-destruction.*

que emerge, com seus espaços reticulados e de uso livre, suas vias de uso misto, diferente de concepções corbusianas, seria considerada como favorável à convivência humana.

A crítica de Jacobs aos modelos do urbanismo restringe as propostas de Howard e de Le Corbusier, não incluindo o modelo representado pela descentralizadora *Broadacre City*. Wright considerava a grande cidade, a razão da maior parte dos problemas urbanos, pensamento que não encontrava ressonância em Jacobs. Em seu livro, *"The Living City"*, Wright defendeu a descentralização absoluta das cidades, através de um modelo considerado a antítese da vida urbana. O autor via as cidades centralizadas como "[...] parasitas dos seus cidadãos, escravos do instinto de rebanho" (WRIGHT, 1958, p. 33 – tradução do autor<sup>118</sup>). Ele chamou Nova York de "[...] uma vasta prisão com fachadas de vidro" (WRIGHT, 1958, p. 33 – tradução do autor<sup>119</sup>). Jacobs começa seu livro dizendo que gostava de cidades densas, numa referência à cidade que idolatrava, Nova York.

No capítulo "Os usos das calçadas: segurança" que está em *"The Death and Life of Great American Cities"*, Jacobs (1961/2000b) descreve o princípio que julga indispensável para transformar um bairro em uma comunidade: a segurança - particularmente para mulheres e crianças – que vêem nos "olhos postos na rua", o tipo de vizinhança vigilante, envolvida com o espaço público. A prática de planejamento moderno da tradição corbusiana, segundo a autora, havia destruído, com sua insistência em superquadras e grandes arranha-céus, a segurança das cidades (JACOBS, 1961/2000b). A rua, para a autora, em lugar de ser considerada como anacrônica e incompatível com a era moderna, sobretudo em relação à eficácia do tráfego motorizado e à saúde, higiene e segurança da população, poderia ser um importante elemento de articulação, animação, vida e referência da população (FLINT, 2009). "Uma rua movimentada consegue garantir a segurança" (JACOBS, 1961/2000b, p. 35). Para ela ser segura, são necessárias três condições: nítida separação entre

---

<sup>118</sup> [...] breeders of parasites, slaves to the herd instinct.

<sup>119</sup> [...] a vast prison with glass fronts.

espaço público e privado; a necessidade de “olhos voltados para a rua”, ou seja, os olhos daqueles que chamados como de proprietários naturais da rua, tais como, donos de lanchonetes, padarias, salões de beleza, etc.; e terceira condição, a calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente (JACOBS, 1961/2000b).

A diversidade urbana, conceito estrutural para Jacobs, é fundamental para garantir que as grandes cidades não morram: “Quanto maior e mais diversificado o leque de interesses legítimos que a cidade e as empresas possam satisfazer melhor é para as ruas, para a segurança e para a civilidade das cidades.” (JACOBS, 1961/2000b, p. 42). Ela considera o ponto mais importante do seu livro a revelação de que, para garantir uma diversidade exuberante nas ruas, distritos e cidades, são indispensáveis condições que criem combinações de usos economicamente eficazes:

Pelas evidências de que disponho, concluo que existem quatro condições primordiais para gerar diversidade nas grandes cidades e que o planejamento urbano, por meio da indução deliberada dessas quatro condições, pode estimular a vitalidade urbana (coisa que os planos dos urbanistas e os desenhos dos projetistas em si nunca conseguirão). (JACOBS, 1961/2000b, p. 13).

Jacobs, após desenvolver toda uma crítica às experiências do urbanismo moderno, indica as condições básicas para se alcançar a propriedade indispensável a um espaço urbano, a diversidade. Para a autora, a primeira condição para proporcionar diversidade seria a necessidade de usos principais combinados, ou seja, o bairro deve atender a mais de uma função principal para garantir certo número de pessoas nas ruas em todos os horários do dia (elas deveriam sair de casa em horários diferentes e buscar os lugares por motivos diferentes). A segunda condição trata-se da necessidade da existência de quadras curtas e, conseqüentemente, ruas frequentes, valiosas por propiciar uma rede de usos combinados e complexos entre usuários do bairro e gerar “[...] as oportunidades de virar esquinas frequentemente” (JACOBS, 1961/2000b, p.165). A terceira condição refere-se à necessidade da manutenção de prédios antigos: “O distrito deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados [...] essa mistura deve ser bem compacta.”



(1961/2000b, p. 165). E a quarta e última condição é a necessidade de uma maior densidade demográfica para o florescimento da diversidade, o que segundo a autora “[...] inclui alta concentração de pessoas cujo propósito é morar lá.” (JACOBS, 1961/2000b, p.165). A autora afirmou que “só consigo lembrar de um distrito urbano com vitalidade que tenha menos de 100 residências por acre” (1961/2000b, p. 233). Esse distrito era *Greenwich Village*. Essa densidade, considerando as áreas de ruas e praças e uma média de quatro pessoas por unidade, corresponde a aproximadamente 800 habitantes por hectare.

Para Jacobs, o motivo pelo qual o *Greenwich Village* consegue conciliar densidade alta com tamanha variedade está no fato de que uma grande porcentagem do solo destinado às habitações esteja ocupada por prédios. Como esses prédios foram preservados, observa-se que apesar de terem um gabarito máximo de cinco pavimentos, possuem uma alta taxa de ocupação, sem áreas livres ou de lazer internas, sem afastamentos frontais e laterais, o que possibilita as altas densidades. O argumento dela era de que não haveria nada de errado com as altas densidades populacionais urbanas, desde que estas não acarretassem superlotação nos edifícios. Segundo interpretação de Hall sobre a proposta de Jacobs, uma boa densidade poderia ser atingida com a eliminação das grandes áreas livres. Este percentual de densidade corresponde em valores muito superiores aos preconizados pelos modelos do urbanismo moderno e de boa parte das cidades do Brasil atualmente. Por exemplo, a densidade de 800 habitantes por hectare, corresponde à média das densidades das principais favelas de Belo Horizonte, consideradas áreas altamente densas (BELO HORIZONTE, 2010d).

A análise de Jacobs mostrou que a aplicação dos conceitos-chave do urbanismo moderno, que caracterizam o espaço abstrato lefebvriano (padronização, zoneamento, multiplicação dos espaços verdes, supressão da rua) poderiam ter resultados muito diferentes dos objetivos de uma cidade melhor, tornando inviável no caso de habitantes com fortes ligações comunitárias. Hall considera que “a receita de Jacobs consistia em conservar os bairros da área intraurbana mais ou menos como eram antes dos

planejadores neles meterem as mãos.” (1961/2000b, p. 275). Carrega assim certo nostalgismo, que também permeava os culturalistas.

O amor pelas grandes cidades, pela vida urbana e a grande mobilização dela como ativista até os últimos anos de sua vida, foram as características mais marcantes da urbanista Jacobs. Seu pensamento foi um ataque mordaz ao planejamento estabelecido e também um convite para experimentar as alegrias da vida da cidade que levaram muitos jovens, artistas e intelectuais a buscarem bairros como Greenwich Village, de lugares para se viver e constituir famílias, a partir da década de 1940. Como revelam Hall (1988/2011) e Flint (2009), embora não existam dúvidas sobre a grande contribuição que significou o esforço para a preservação de *Greenwich Village*, a luta de Jacobs acabou por estimular a valorização e a consequente “yuppificação”<sup>120</sup> de boa parte de Greenwich Village.

As mudanças que ocorreram no mundo nas esferas política, cultural e econômica, a partir do lançamento do livro de Jacobs, como o movimento ambientalista e o processo de globalização, entre tantos, não eliminaram a atualidade das teses defendidas pela autora. Entretanto, existem diferenças sociais e culturais entre o Brasil e os Estados Unidos, entre uma rua de Nova York e outra em uma cidade brasileira, que podem implicar em questionamentos sobre a aplicação das ideias de Jacobs, principalmente no tocante à segurança. A professora Ermínia Maricato (2013) critica a veemência com que Jacobs atribui a culpa pelas mazelas do planejamento aos arquitetos e urbanistas. Embora sem desconsiderar a contribuição dos arquitetos e urbanistas, parte dos problemas urbanos é gerada também por outros agentes da produção do espaço, principalmente, os proprietários imobiliários que procuram desenvolver estratégias para a valorização do espaço e consequente

---

<sup>120</sup> *Yuppie* é uma derivação da sigla YUP, expressão inglesa que significa “*Young Urban Professional*”, ou seja, Jovem Profissional Urbano. É usado para referir-se a jovens profissionais, geralmente de situação financeira intermediária entre a classe média e a classe alta. Os *yuppies* em geral possuem formação universitária, trabalham em suas profissões de formação e seguem as últimas tendências da moda. Tendem também a valorizar bens materiais (especialmente objetos da última moda). Particularmente, isto se aplica a investimentos em bolsas de valores, automóveis importados, inovações para residências e aparatos tecnológicos, como telefones celulares, computadores portáteis, etc. (Montane, 2013)

maximização dos lucros. Jacobs, ao estabelecer os aspectos indispensáveis para desenvolver a diversidade do espaço, acaba por estabelecer um conjunto de ideias-chave, de modelização do espaço tão criticado por ela e que acabaram sendo dizimadas e aplicadas sem um devido senso crítico, como ocorreu com os modelos do Urbanismo Moderno. Ela mesma alerta que: “[...] Espero que o leitor não entenda minhas observações como um guia do que ocorre nas cidades, nas pequenas cidades ou nos subúrbios que se mantêm periféricos.” (JACOBS, 196/2000b, p. 15). Pois, para a autora e teóricos como Choay (1965/1998), Hall (1988/2011) e Maricato (2013), cidades e subúrbios são espaços que têm muitas diferenças em relação às metrópoles.

Apesar de não aprofundar na análise do “*The Death and Life of Great American Cities*” de Jacobs, possivelmente devido a pouca diferença de tempo entre o lançamento dos livros das duas autoras, Choay afirma que Jacobs desenvolveu “uma contribuição capital ao nível do método: revela uma dimensão do real, um dado suplementar a integrar, sob a forma de normas e de princípios, na planificação das cidades” (1965/1998, p. 46). Para Choay, apesar de suas considerações preciosas sobre Jacobs, constata que a vertente “da defesa e ilustração do asfalto” da qual é a mentora, acaba transformando-a em uma apologia incondicional à cidade metropolitana e à tendência nostálgica de uma crítica que procura reestabelecer formas mentais e arquiteturas próprias da grande cidade da Era Industrial. A autora cita isso como uma espécie de “casbah<sup>121</sup>, modernizada e multiplicada por tantos bairros quanto fosse necessário.” (CHOAY, 1965/1998, p. 45).

Por fim, Choay (1965/1998) também estabelece conclusões resultantes de seus estudos sobre todo o conjunto de ideias, teorias e discussões que foram desenvolvidas sobre a problemática do planejamento urbano. Pela sua representatividade e pela abrangência e suficiência de seus estudos, vale levar em conta suas conclusões sobre o processo de entendimento dos estudos e propostas que deram origem à urbanística no século XX. Para a autora, “o urbanismo deve deixar de conceber a aglomeração urbana exclusivamente em

---

<sup>121</sup> Segundo o dicionário, Casbah trata-se de bairro árabe superpovoado em uma cidade do norte da África (CASBAH, 2013).

termos de modelos e de funcionalismo, sendo preciso parar de repetir fórmulas fixas que transformem o discurso em objeto.” (CHOAY, 1965/1998, p. 48). Sobre o habitante, “sua primeira tarefa é a lucidez, não deixando seduzir-se pelas pretensões científicas do urbanismo atual, nem alienando suas liberdades no contexto das realizações deste” (CHOAY, 1965/1998, p. 48). Ele deveria resguardar-se “tanto da ilusão progressista, quanto da nostalgia culturalista.” (CHOAY, 1965/1998, p. 48).

Choay elabora, assim, uma crítica generalizada aos princípios de organização espacial urbana, bem como ao “*urbanismo científico*”, mas que, ao final, subjuga-se ao discurso de um especialista ou de um conjunto de especialistas, apartado das vontades e dos anseios da população e fechado à dinâmica natural dos fatos e significados urbanos.

Conforme Capítulo 2 desta tese, tendo como referência o pensamento de Lefébvre, a experiência da vida cotidiana é mediada e estruturada pelas formas variadas que o espaço é produzido. O espaço social, como produto da ação humana, dá forma ao espaço, utilizando-se das representações desse espaço, ou seja, as concepções urbanísticas analisadas neste capítulo. Nele, verificou-se que, para os modelos da urbanística moderna, foram fundamentais as concepções, a partir dos meados do século XIX, destacando-se as dos socialistas utópicos Robert Owen e Charles Fourier, bem como as práticas urbanísticas na Paris medieval, que foram coordenadas por Haussmann e transformaram a cidade francesa em *locus* de homogeneidade para a classe burguesa. Mais tarde, os teóricos Howard, Le Corbusier e Wright estabeleceram os modelos que foram a base das práticas urbanísticas no século XX.

A simbiose das leituras críticas dos autores Lefébvre e Choay, considerando do primeiro a tese da (re)produção capitalista do espaço e as repercussões nas cidades, e da segunda, a cartografia das ideias-chave do urbanismo, permite argumentar que o espaço de representação dos arquitetos, ou seja, o espaço concebido, constituído pelos modelos do urbanismo moderno, foram, em um primeiro momento, revolucionários e contestadores da cidade industrial, das

repercussões capitalistas no espaço. Porém, com o tempo, passaram a ser utilizados, como parte de uma estratégia da classe burguesa visando à manutenção das condições do espaço abstrato e de suas características de fragmentação, homogeneidade e heterogeneidade, tríade que contribui à sobrevivência e à expansão do capitalismo. Essa apropriação das concepções do urbanismo moderno, com a finalidade de atender a determinadas estratégias de classe, ocorrerá com a importante e fundamental tutela do Estado, na adoção de parte das premissas, no seu desvirtuamento, na sua implantação e normatização. Os modelos do urbanismo serão realizados por meio da ação do Estado ou da burguesia, detidora do capital.

A evolução do pensamento de Lefébvre condiz com essa transformação das concepções revelada no livro *“De lo rural a lo urbano”*, no texto “Utopia experimental: por um novo urbanismo” (1961), destaca Le Corbusier, que “[...] tem concebido a cidade com forma sensível e tangível visando a satisfação das necessidades humanas, propondo seres humanos um programa de vida cotidiana” (1970/1973, p. 127 – tradução do autor<sup>122</sup>). E depois, elabora uma devastadora crítica sobre as repercussões negativas da aplicação do seu modelo nas cidades.

As estratégias presentes no processo de reprodução espacial referem-se a classes sociais, com objetivos, desejos e necessidades diferenciadas, o que tornam as estratégias conflitantes. O Estado, por sua vez, desenvolve estratégias que orientam e asseguram a reprodução das relações no espaço como um todo. Assim, o espaço revela-se como instrumento político intencionalmente organizado e manipulado pelo Estado; portanto, é meio e poder nas mãos de uma classe dominante. A produção do espaço é consequência da ação de agentes concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e outros segmentos da sociedade.

---

<sup>122</sup> [...] han idealizado la ciudad con forma sensible y tangible hacia la satisfacción de las necesidades humanas, los seres humanos que proponen un programa de la vida diaria.

A análise do processo de aplicação e de apropriação das concepções ou representações do espaço da produção da burguesia e do Estado é, pois, decisiva para a compreensão do fenômeno da conformação do espaço urbano na era contemporânea. E, neste particular, a cidade de Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, constitui referência de uma construção de contradições, intermediada por concepções urbanas legitimadas ou apropriadas pelo Estado em busca da perpetuação do controle político e administrativo sobre a sociedade e por uma burguesia em busca da manutenção, do controle e da expansão do modo de produção capitalista. A cidade também se tornou referência, no final do século XX, - hoje já não tanto - de práticas que visavam a valorizar a participação popular, na busca de alternativas que aprofundassem as práticas democráticas, solidárias, inclusivas e na redução do antagonismo entre centro e periferia.

No final do século XIX, enquanto no hemisfério Norte os teóricos do urbanismo Sitte, Garnier e Howard elaboravam e revelavam suas concepções utópicas, frente à problemática da cidade produzida pelo capital, no hemisfério Sul, Belo Horizonte, capital de Minas Gerais, era concebida por um grupo de profissionais coordenado pelo engenheiro Aarão Reis (1853-1936). (FIG. 55).

Figura 55 – Inauguração da capital de Minas Gerais em 1897



Vista da praça da estação; ao fundo a Serra do Curral.

Fonte: ARQUIVO..., 1897.

Inaugurada em 1897, Belo Horizonte emergiu, na encosta da Serra do Curral, por sobre as cinzas do passado colonial, representando a modernidade e uma nova era para a oligarquia mineira. Durante seu processo de consolidação como uma das maiores cidades do país, vem apresentando expansões na modalidade de parcelamentos do solo, que, além de contribuírem para aumentar a fragmentação, homogeneização e hierarquização do seu espaço, podem indicar a presença das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno.

Pretende-se, a seguir, analisar a produção do espaço belo-horizontino, tendo como referência a análise realizada neste e nos capítulos anteriores. As contradições no desenvolvimento urbano da cidade, baseadas em representações do espaço e sob a tutela do Estado, acentuaram a fragmentação, a homogeneização e a hierarquização do espaço belo-horizontino e abriram as portas para novas especializações, tanto entre as camadas de maior poder aquisitivo, quanto entre as de menor, até chegar ao presente momento da cidade, quando o espaço raro para novas expansões, produto da reprodução da sociedade, entra em contradição com as necessidades do desenvolvimento do próprio capital. Nesse sentido, intenciona-se, a partir do próximo capítulo, elaborar uma verificação crítica de algumas expansões significativas de Belo Horizonte na modalidade de parcelamento do solo, que tem com base a fundação da cidade até a primeira década do século XXI.

#### 4. BELO HORIZONTE POR ENTRE PEDAÇOS: A CONCEPÇÃO DA CIDADE ATRAVÉS DOS PARCELAMENTOS DO SOLO

A história é émula do tempo, repositório dos fatos, testemunha do passado, exemplo do presente, advertência do futuro (CERVANTES, 1794/1985, p. 35).

Conforme já discutido anteriormente neste trabalho, uma das grandes contribuições teóricas de Lefébvre refere-se ao entendimento do espaço como produto das relações de produção, a cargo de classes que, através de estratégias, procuram dominar esse processo. Essa produção não é constituída apenas de materialidade, mas também de um conteúdo que parece em um primeiro olhar ser oculto, mas é tão real quanto o físico, podendo ser descortinado em uma análise mais abrangente. Por isso, a compreensão da cidade não deve se basear apenas na leitura de sua aparência imediata, mas também nas tramas sociais, políticas, econômicas, ideológicas e culturais que a perpassam.

Inserida no mundo capitalista, em Belo Horizonte repercute o processo de expansão desse modo de produção. As transformações espaciais oriundas desse processo refletem os diferentes momentos do desenvolvimento socioeconômico da cidade. Por conseguinte, as configurações do espaço urbano da cidade e a combinação das suas formas espaciais aparecem subordinadas às forças produtivas, evidenciadas em diversos tempos históricos, sob o comando do Estado<sup>123</sup> e da elite política e econômica, que utilizam suas estratégias para manter ou expandir seu domínio.

---

<sup>123</sup> Segundo o jurista Hely Lopes de Meirelles (1917-1990) (1980/2006), o Estado possui diversos conceitos. Do prisma constitucional, é entendido como uma pessoa jurídica territorial soberana. Na conceituação do Código Civil, é pessoa jurídica de direito público. Do ponto de vista sociológico, é corporação territorial dotada de um poder de mando originário; sob o aspecto político, no sentido marxista, como uma organização ou conjunto de instituições, que visam garantir a dominação de uma classe sobre a outra. Para Meirelles, o conceito de Estado seria pessoa jurídica de direito público, constituída de um povo organizado sobre um território sob o comando de um poder supremo, para fins de defesa, ordem, bem estar, e progresso social. O jurista José Afonso da Silva (2004) afirma que três são os elementos constitutivos e essenciais do Estado: população, território e governo. Este último seria a personalidade abstrata do Estado. Nesta tese, entende-se o Estado como uma estrutura administrativa e executiva abstrata de direito público a serviço de grupos sociais, que podem ou não representar a coletividade. Assim, envolve tanto as esferas administrativas e executivas da União, do Estado e do Município.



Após as análises realizadas sobre os meandros da produção capitalista do espaço e das concepções de contraponto às contradições dessa produção, neste capítulo, o olhar direciona-se para a produção do espaço de Belo Horizonte, com foco em sua expansão urbana, na modalidade de parcelamentos do solo. O objetivo é o de desenvolver uma crítica, por meio de alguns recortes históricos, das possíveis relações dessa produção com os modelos do urbanismo, que impulsionaram a cidade a uma configuração de espaço, fragmentada, homogênea e hierarquizada. Essas três características foram descortinadas por Lefébvre como os pilares do espaço dominante nas cidades capitalistas: o espaço abstrato.

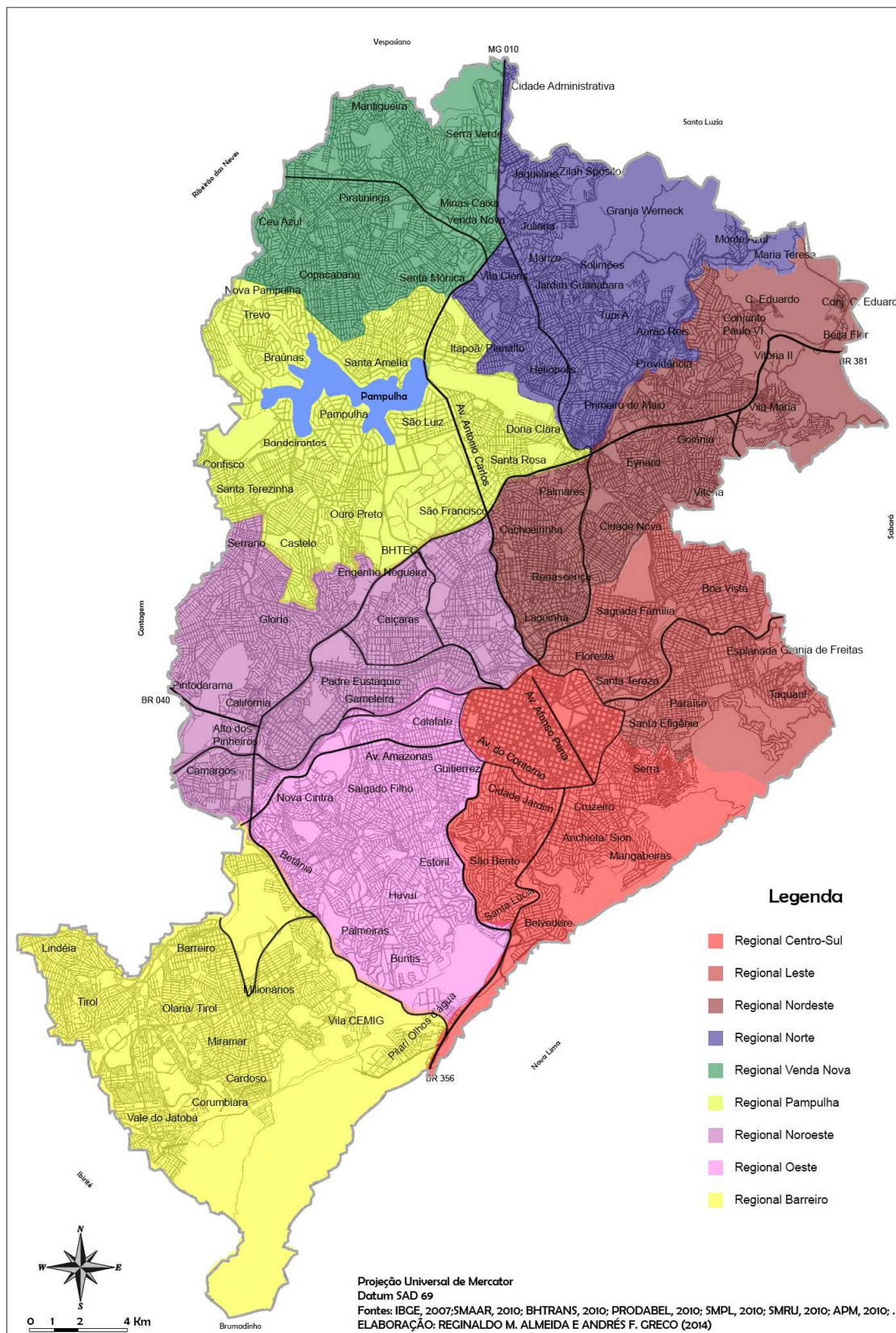
#### **4.1 Refazendo o percurso da expansão urbana de Belo Horizonte**

A cidade crescentemente descentralizada e desconcentrada pode ser concebida como um verdadeiro mosaico de desenvolvimento geograficamente desigual, sobreposto às lentas concentricidades e cunhas da clássica cidade capitalista industrial (SOJA, 1989/1993, p.154).

Belo Horizonte, cidade concebida pela elite republicana mineira para simbolizar a modernidade e ser a capital administrativa de Minas Gerais, tornou-se uma das maiores metrópoles do país. Possui, de acordo com o censo de 2010, aproximadamente 2.375.151 habitantes, o que corresponde à sexta posição entre as capitais brasileiras em termos populacionais. Uma característica peculiar da cidade é o seu território municipal, que corresponde a uma área aproximada de 331 km<sup>2</sup>, e coincide com os limites de sua área urbana (INSTITUTO..., 2010).

Administrativamente, a cidade é dividida em nove regiões: Barreiro, Centro-Sul, Leste, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Pampulha e Venda Nova. Cada região, por sua vez, é subdividida em vários bairros. A figura a seguir mostra as divisões administrativas, bem como as avenidas e os bairros principais da cidade (FIG. 56).

Figura 56 - Mapa do município de Belo Horizonte, com as divisões administrativas, avenidas e principais bairros



Fonte: Almeida, Greco, 2014.

A dinâmica socioeconômica de Belo Horizonte é representativa para Minas Gerais, como também para o país. A cidade possui o quinto maior Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, atrás de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Curitiba (INSTITUTO..., 2010). Entretanto, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)<sup>124</sup> da cidade vinha tendo sucessivos aumentos: em 1991, era de 0,781 e em 2000 passou para 0,839; em 2010, retraiu para 0,810 (BELO HORIZONTE, 2014). Entre os campos que constituem o IDH, o relativo à renda foi o que mais contribuiu para essa redução, pois passou de 0,828, em 2000, para 0,750, em 2010. Essa mudança, que também ocorreu em outras metrópoles do país embora em um percentual menor, remete à conjuntura econômica das últimas décadas, marcada pelo baixo crescimento da cidade e pela tendência, cada vez maior, da descentralização das atividades industriais e terciárias.

Muito já se escreveu sobre a história da (re)produção do espaço de Belo Horizonte e as contradições desse processo. Professores como Monte Mór (1994), Costa (1994), Mendonça (2002) e Lemos (2010) vêm desenvolvendo importantes cartografias da cidade. Em cada estudo desses autores, frente às suas linhas de pesquisas, verifica-se um direcionamento no olhar investigativo. Monte-Mór (1994) enfoca dentre outras as relações entre o processo de industrialização brasileiro e o mineiro, com a produção do espaço belo-horizontino. Costa (1994) e Mendonça (2002), por sua vez, aprofundam no processo de produção de moradias, nas relações com os padrões de segregação socioespaciais e os transbordamentos desses aspectos na RMBH. Já Lemos (2010) enfatiza as transformações ocorridas em Belo Horizonte, na busca teórica de relacionar a produção de novos espaços cotidianos com a experiência de uma sociedade voltada para o consumo de produtos e símbolos.

---

<sup>124</sup> O IDH é uma medida importante concebida pela Organização das Nações Unidas (ONU) que avalia a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico de uma população. Considera longevidade, educação e renda. O IDH não aprofunda em cada uma dessas dimensões e não considera as diferenças, mas permite comparar o atendimento dessas necessidades básicas. O IDH varia entre 0 (nenhum desenvolvimento humano) e 1 (desenvolvimento humano total) e revela que quanto maior a proximidade de 1, mais desenvolvido é o local. A cidade com o maior IDH do Brasil, em 2010, foi São Caetano do Sul, São Paulo, com valor de 0,919 (INSTITUTO..., 2010).

Na (re)produção do espaço de Belo Horizonte, desde a sua gênese até os dias atuais, destaca-se também a produção de diversas formas de parcelamento do solo, seja de iniciativa pública ou de iniciativa privada. Presentes na materialidade da cidade, os parcelamentos permitem uma leitura das diferentes temporalidades e especificidades da produção/reprodução do espaço de Belo Horizonte. Os arranjos dos espaços públicos e privados desses parcelamentos podem revelar os meandros do processo de expansão urbana, bem como os seus significados na formação socioespacial. As configurações do espaço intraurbano, como resultado desses parcelamentos, convidam a pensar os vários caminhos trilhados pela cidade, no decurso de sua expansão territorial, aguçando nossos olhares questionadores sobre a sua história, na qual está registrado o processo de formação da cidade.

De acordo com a Lei Federal nº 6.766 de 1979, que “Regulamenta o Parcelamento do Solo Urbano” (BRASIL, 1979), atualizada pela Lei nº 9.785 de 1999 (BRASIL, 1999), existem duas modalidades de parcelamento do solo. A primeira é o loteamento, que consiste na “subdivisão de gleba em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação [...] modificação ou ampliação das vias existentes” (BRASIL, 1979). A segunda trata-se do desmembramento, que “é a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com aproveitamento do sistema viário existente, desde que não implique na abertura de novas vias [...]”<sup>125</sup> (BRASIL, 1979).

As Leis nº 6766 de 1979 e nº 9785 de 1999 não caracterizam com precisão outras formas de parcelamento, apresentando apenas os limites do regular. Nesse sentido, tem-se adotado como regular aquele parcelamento implantado que atende às exigências administrativas dos órgãos públicos, norteadas pelas legislações urbanísticas e que também, depois de aprovado pelo município, é registrado no Cartório de Registro de Imóveis da circunscrição onde se encontra.

---

<sup>125</sup> A Lei nº 9.785/99 teve vetado o §2º do Art. 2º, que conceituava o desmembramento. Mesmo assim, a lei manteve o intuito, ao determinar, no Art. 11, que devem ser aplicadas ao desmembramento, no que couberem, as disposições urbanísticas vigentes, ou, na ausência destas, as disposições para os loteamentos.

Segundo os juristas Betânia Alfonsín, Cláudia Brandão e Edésio Fernandes (2002), os parcelamentos produzidos em desacordo com as legislações urbanísticas podem ser classificados em dois modelos: os clandestinos e os irregulares. O primeiro, loteamento clandestino, é aquela modalidade de parcelamento na qual o seu projeto não foi protocolado e nem aprovado nos órgãos públicos. Na maior parte das vezes, nessa modalidade, o empreendedor que vendeu os lotes não é o proprietário da terra. O segundo modelo é o loteamento irregular que, embora tenha sido protocolado nos órgãos públicos para a aprovação, seu projeto não obedeceu às regras técnicas, administrativas e jurídicas; ou foi aprovado e não foi registrado no Cartório, ou não foi executado de acordo com os projetos aprovados.

Considerando os parcelamentos do solo urbano, regular, irregular e clandestino, que foram produzidos em Belo Horizonte e contribuíram para a (re)produção do seu espaço urbano, pode-se classificar em quatro os períodos de expansão da cidade. O primeiro está compreendido desde a concepção do projeto de Belo Horizonte desenvolvido pela Comissão Construtora da Nova Capital (CCNC), chefiada pelo engenheiro Aarão Reis, até a sua implantação, no final do século XIX, com a presença expressiva do Estado. O segundo período refere-se aproximadamente às seis primeiras décadas do século XX. Esse período começa no início do século XX e termina no final da década de 1960, quando foi realizada a primeira planta cadastral pela PBH, onde consta também parte de parcelamentos de municípios vizinhos. Nesse período, prolongou-se a implantação do projeto da cidade, junto com um expressivo processo de explosão de parcelamentos privados e outros desenvolvidos pelo Estado, embora o percentual de crescimento populacional da cidade, no final da década, começava a reduzir. O terceiro período refere-se às quatro últimas décadas do século XX e tem como características a consolidação da expansão do tecido urbano de Belo Horizonte para além das divisas municipais, uma participação maior do capital imobiliário na produção do espaço e a implementação de importantes legislações urbanísticas na cidade, baseadas no ideário progressista. E o quarto e último período, relativo à primeira década do século XXI, quando se identificou como relevante na produção do espaço

belo-horizontino a implantação de empreendimentos de grande complexidade com o apoio do Estado e a escassez de espaços vazios para novos parcelamentos.

Nas próximas seções, cada período da produção do espaço belo-horizontino será analisado, considerando dados censitários e econômicos, bem como legislações e os parcelamentos mais significativos, identificados nas diversas plantas cadastrais elaboradas pelo Estado. Essas plantas, indicadas no Capítulo 1, contêm o registro dos parcelamentos implantados<sup>126</sup> quando da época de execução dos documentos. As informações e análises dos parcelamentos serão complementadas por outros documentos, mais detalhados e específicos, como livros, jornais, dissertações e teses.

#### 4.1.1 Século XIX: gênese da produção do espaço de Belo Horizonte

Em 23 de março de 1895 ficou concluída a planta geral da nova capital, trabalho notável que há de honrar sempre os nomes dos engenheiros que a planejaram e executaram (BARRETO 1936/1995 p.250).

A Proclamação da República do Brasil, em 1889, alimentou o desejo da oligarquia<sup>127</sup> mineira em construir uma nova capital, moderna e mais compatível com o ideário republicano. Essa nova cidade veio a substituir Ouro Preto, uma capital colonial. Impregnado pelos ideais positivistas e pela motivação de que as novas capitais simbolizassem o regime político moderno, o governo brasileiro aprovou o Decreto n° 7, de 1889, que repassou para os governadores dos Estados a atribuição para, se necessário, providenciarem a mudança da capital do Estado “para o lugar que mais convier” (BRASIL, 1889).

Segundo estudo realizado pelo historiador Abílio Barreto, referência sobre a historiografia de Belo Horizonte, em Minas Gerais, esse Decreto veio reforçar o discurso quanto à mudança da capital dos grupos políticos tradicionais do

---

<sup>126</sup> Considera-se como parcelamento implantado nesta tese, o regular, e/ou irregular, e/ou clandestino, onde foram executadas, pelo Estado, ou loteadores, ou moradores, pelo menos, as obras de abertura e pavimentação primária de vias.

<sup>127</sup> Oligarquia é entendida aqui como um pequeno grupo social que concentra e controla as políticas sociais e econômicas, em benefício de interesses próprios.

Centro e do Norte, e os novos grupos da zona cafeeira ao Sul (BARRETO, 1936/1995). A elite política e econômica mineira passava, cada vez mais, a questionar Ouro Preto como capital do Estado de Minas Gerais, uma cidade colonial, então sem o vigor minerário de outrora. Segundo Monte-Mór (1997, p.475), “[...] nas Minas, pela própria natureza da produção mineradora [...] surgiu uma sociedade de caráter marcadamente urbano, onde o espaço da produção e o espaço do poder coexistiam no mesmo território [...]”.

O então governador Afonso Pena (1847-1909), representante do grupo moderado da oligarquia mineira, inicia o processo de mudança da capital. Em Minas Gerais, a elite política acordou pactos para forjar a unidade territorial do estado, através da construção da nova capital, que veio a ocupar estrategicamente uma área mais central do estado, na região do antigo vilarejo colonial, conhecido tradicionalmente como Curral d’El Rei, mas que passara, em 1890, a ser chamado “Arraial Bello Horizonte” (MINAS GERAIS, 1890)<sup>128</sup> (FIG.57).

Figura 57 - Vista do Arraial Bello Horizonte, por volta de 1893



Fonte: Arquivo..., 1893.

---

<sup>128</sup> No dia 12 de abril de 1890, o governador João Pinheiro assina o decreto n°36: "O doutor governador de Estado de Minas Gerais determina que a freguesia do Curral d'El Rei passe a denominar-se d'ora em diante Bello Horizonte, conforme foi requerido pelos habitantes da mesma freguesia. Neste sentido, expeçam-se as necessárias comunicações. Palácio, Ouro Preto, 12 de abril de 1890 - João Pinheiro da Silva".

A nova capital passava a desempenhar, assim, um importante papel de unidade das diversas vertentes da oligarquia mineira. Segundo João Antônio de Paula e Monte-Mór (2013):

[...] alguns são republicanos, outros são monarquistas; a heterogeneidade regional – alguns são da velha região mineradora – João Pinheiro de Caeté, Afonso Pena de Santa Barbara, outros são do Campo das vertentes (Barbacena), como Bias Fortes, ou do Sul como Silviano Brandão; é basicamente, a congregação das elites mineiras, tanto das velhas elites da mineração, quanto das elites nascidas da expansão cafeeira, quanto dos setores médios agregados às atividades urbanas.

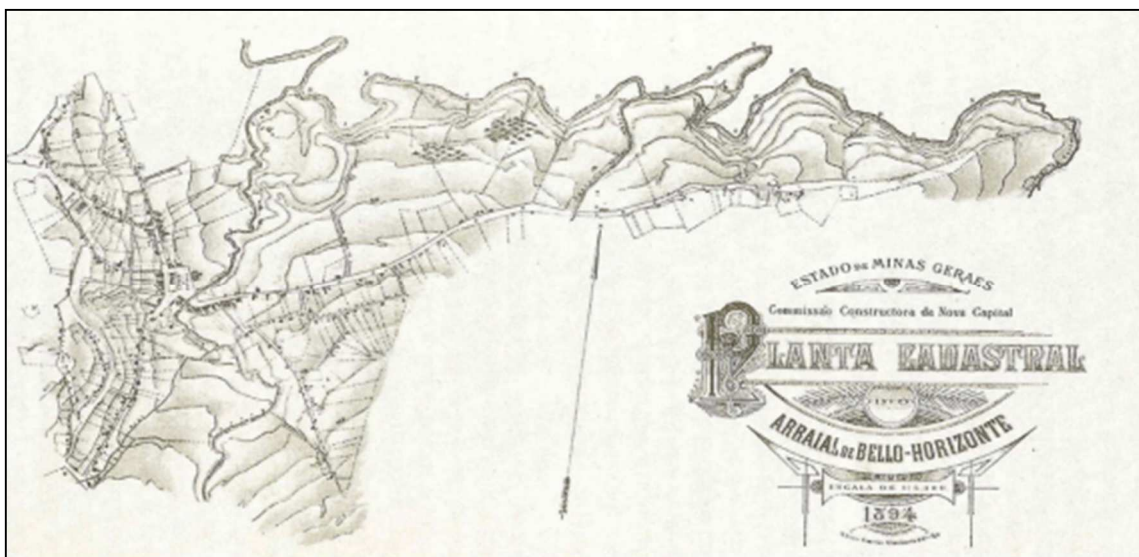
Em Arraial Bello Horizonte, a produção e a reprodução do espaço, através dos parcelamentos do solo, baseavam-se, sobretudo, nas necessidades intrínsecas de uso dos habitantes, individualizadas no espaço e no tempo. A forma tradicional de assentamento urbano no Brasil, durante o período colonial, era a da ocupação dominada por traçados irregulares e orgânicos, adaptando-se às condições físicas do local. Observa-se que a conformação urbana derivada da configuração da rua era determinada espacialmente pela justaposição das casas, adaptando-se às ondulações do terreno. A única referência era a posição destacada da igreja (FIG. 57). Os espaços eram apropriados e subdivididos, à medida que novas necessidades de uso surgiam. Pode-se dizer, então, que a conformação urbana ocorre, nesta primeira fase da gênese urbana, fundamentalmente em função das necessidades de uso da terra, para fins objetivos e definidos da própria moradia. O espaço é subordinado aos valores de uso, que refletem um misto de necessidades individuais de subsistência, hábitos culturais e estilos de vida. A terra, nessa situação, ainda não estava subordinada ao valor de troca e ao modo de produção capitalista.

Em relação aos primeiros momentos de produção do espaço, seja em Curral d'El Rei ou Arraial Bello Horizonte, é o caráter espontâneo que se desenvolve, sem planos preconcebidos. Esta é uma fase da predominância do livre arbítrio da população, com a apropriação do espaço que lhe conviesse. Na análise da estrutura física de aglomeração, surgida nesta forma tradicional, verifica-se, que um primeiro caminho, formado naturalmente pelas necessidades de relacionamento dos primeiros habitantes, constitui o elemento inicial de



conformação urbana. Ao longo do principal caminho, dispõem-se as primeiras atividades de produção e troca de bens e serviços, as primeiras manifestações culturais e moradias permanentes. Os terrenos apropriados nesta fase são de grandes dimensões e usados também para a subsistência alimentar. As constantes bifurcações formadas pelos caminhos, frequentemente apresentam formas irregulares e dimensões variadas. A Figura a seguir mostra o traçado do Arraial de Bello Horizonte (FIG. 58).

Figura 58 - Planta Cadastral do Arraial de Bello Horizonte, elaborada em 1894



Fonte: Barreto, 1936/1995, p.236.

Na figura anterior, a subdivisão constante e livre dos terrenos iniciais, com o máximo aproveitamento das frentes para os caminhos, acaba por caracterizar parcelas de menor largura, mas de grande profundidade. Em alguns casos, a grande profundidade ou distância entre caminhos motiva a abertura de acessos no interior dos primeiros agrupamentos, diversificando-os e reduzindo as dimensões deles. As conformações urbanas assim procedidas – embora espontâneas e influenciadas por fatores históricos – apresentam, em geral, lógica, em relação às características do sítio natural e às formas ideais de interação da comunidade. Os caminhos procuram as linhas de menor declive do terreno e fogem das áreas inundáveis ou sujeitas aos riscos naturais. São dispostos organicamente no terreno e acabam gerando estruturas lógicas e funcionais, em relação aos diversos segmentos que vão se formando e se desenvolvendo no tempo e no espaço. As estruturas formadas, ainda limitadas

aos interesses de uso, são consoantes com as ideias dos pré-culturalistas, conforme analisado na seção 3.2.2 desta tese. As cidades com dimensões modestas e concentradas, onde a variedade, a irregularidade e a assimetria prevalecem (remontam as cidades medievais limitadas por divisas precisas, por muralhas), ou seja, a ordem orgânica, adequada às características tradicionais do local, foi ressaltada por pensadores pré-culturalistas, como Morris (1883).

Do mesmo modo, algumas características do Arraial Bello Horizonte são também consoantes, como o Naturalismo, como a variedade das concepções fruto do individualismo, e a organicidade, na condição de um conceito que resulta equilíbrio entre o homem e a natureza. Como em *Broadacre City*, o espaço natural se insere no espaço construído e torna-se elemento definidor da concepção urbana.

#### 4.1.1.1 A concepção da Capital de Minas

Por que ruas tão largas?  
 Por que ruas tão retas?  
 Meu passo torto foi regulado  
 pelos becos tortos de onde venho [...]  
 (ANDRADE, 1985, p. 25)

Aarão também não se afasta das ideias das Luzes, associa-os às propostas urbanas funcionalistas contemporâneas; é a razão pela qual Belo Horizonte materializa representações aparentemente contraditórias, revelando-se, assim, uma cidade à imagem do século XIX inteiro (SALGUEIRO, 2001, p. 167).

O ideário de progresso e modernidade não se adequava com a conformação socioespacial colonial de Arraial Bello Horizonte, por isso o desejo da elite política mineira de edificar uma nova capital. Assim, como ocorreu na Paris de Haussmann, em 1891, foi elaborada uma legislação que permitisse ao Estado efetuar as desapropriações necessárias para viabilizar a implantação do projeto da nova capital. Essa Lei, o Decreto Estadual nº716, em seu Art. 2º, autorizou ao engenheiro chefe da Comissão Construtora, Aarão Reis, a “[...] promover a desapropriação amigável ou judicial dos mananciais, pedreiras, etc., situados em Arraial de Bello Horizonte, que forem necessários ao desempenho dos trabalhos” (MINAS GERAIS, 1891).

Antes do projeto da nova capital ser totalmente concebido, iniciou-se a desapropriação das terras que se situavam dentro da área relativa ao projeto da nova capital (BARRETO, 1936/1995). O Estado expropriou e reapropriou terras a baixo custo, indenizou os antigos proprietários, estabelecendo ele mesmo o valor da indenização. Segundo Barreto (1936/1995), a maior parte das famílias desapropriadas, cerca de 2000 pessoas, foi transferida para áreas próximas aos limites da nova capital, como as antigas regiões de Calafate e Venda Nova (regiões que, hoje, constituem bairros da capital). O padre Martins Dias, da Igreja da Boa Viagem, uma das únicas edificações do Arraial que foi preservada, descreveu os sentimentos promovidos pelo processo de remoção da população:

[...] era de consternar o mais endurecido coração o espetáculo do êxodo da antiga população para os lugares mencionados, a maioria com os olhos banhados em lágrimas, queixando-se da sorte abandonando os seus antigos penates<sup>129</sup> em busca de outras paragens distantes do arraial de Belo Horizonte. Esclarece aquele sacerdote que muitas vezes teve de consolar com palavras de animação algumas pessoas aflitas que se dirigiam a ele pedindo o seu amparo moral. Consolando tais almas sofredoras, que tão desalentadas se retiravam do seu torrão natal, mostrava-lhes que o brilhante futuro reservado àquele solo abençoado seria também o bem-estar e a facilidade de todos. As suas habitações eram indispensáveis aos abrigos da nova capital. Que se resignassem, pois outra não poderia ser a solução do caso (BARRETO, 1936/1995, p. 78).

Essa prática de remoção da população, na gênese da capital de Minas Gerais, estimula o processo de hierarquização do espaço belo-horizontino. No centro, a nova burguesia mineira, na periferia, os antigos moradores. Tal processo, que envolve a substituição de uma população, denomina-se *gentrificação*<sup>130</sup>. Essa “elitização” da cidade é uma tendência, que tem a disseminação pelo mundo através de Haussmann e irá acompanhar as políticas de intervenção no espaço das cidades na modernidade. Choay, em sua análise sobre as teorias urbanas, não avança sobre as consequências desse processo, como o resultado da

---

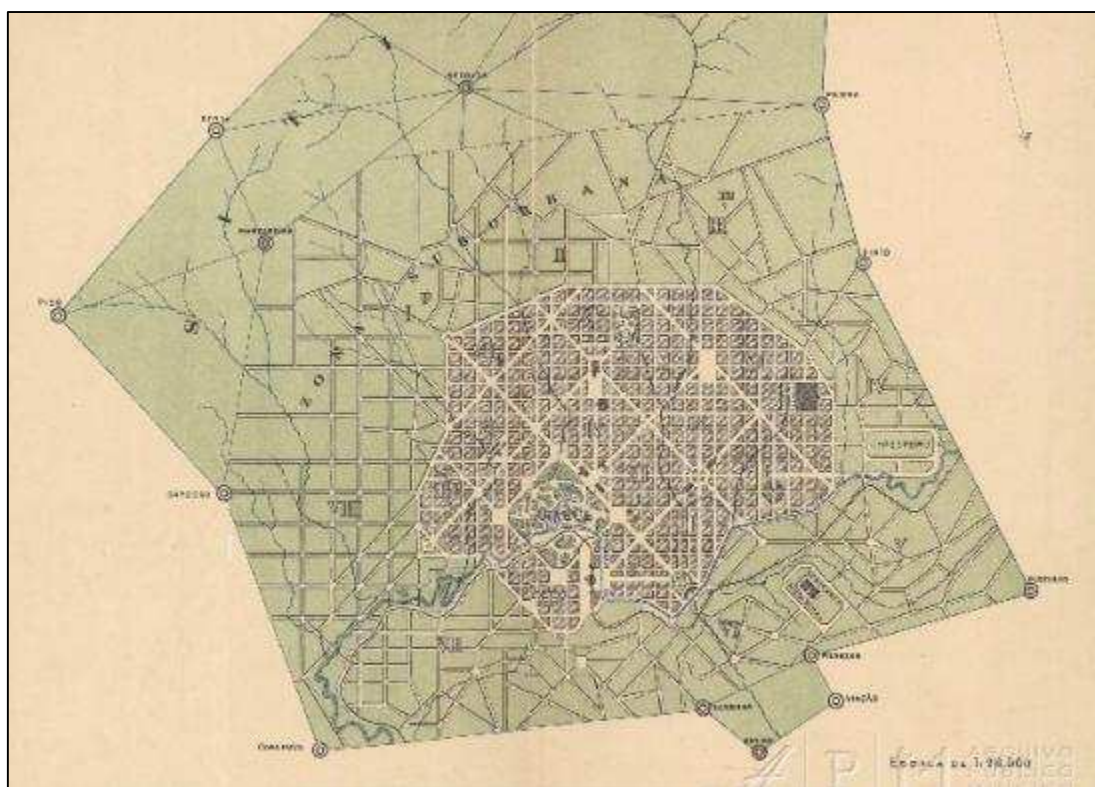
<sup>129</sup> Penates significa lares.

<sup>130</sup> O neologismo inglês *gentrification* é um vocábulo cunhado pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, para se referir aos processos de substituição de populações operárias pela classe média em Londres, como resultado das operações de renovação do Estado. Desde a antiguidade, este fenômeno tem sido traduzido como aburguesamento (o vocábulo “aburguesamento” — foi utilizado para denominar a renovação de Paris pelo prefeito Haussmann - Smith, 1996), aristocratização, requalificação social e a ideia de elitização (HERRERA, 2001).

adoção dos modelos do urbanismo, o que já o fazem Benevolo e Lefébvre, embora não utilizem o termo gentrificação.

Em março de 1895, ficou concluída a planta geral da nova capital, denominada Cidade de Minas, a ser construída sobre a cidade de Belo Horizonte (FIG. 59).

Figura 59 - Planta Geral da Cidade de Minas, organizada pela Comissão Construtora da Nova Capital, sob a direção de Aarão Reis



O traçado retilíneo e racional das vias na Área Urbana que origina quarteirões quadrados contrasta com a irregularidade das vias da Área Suburbana

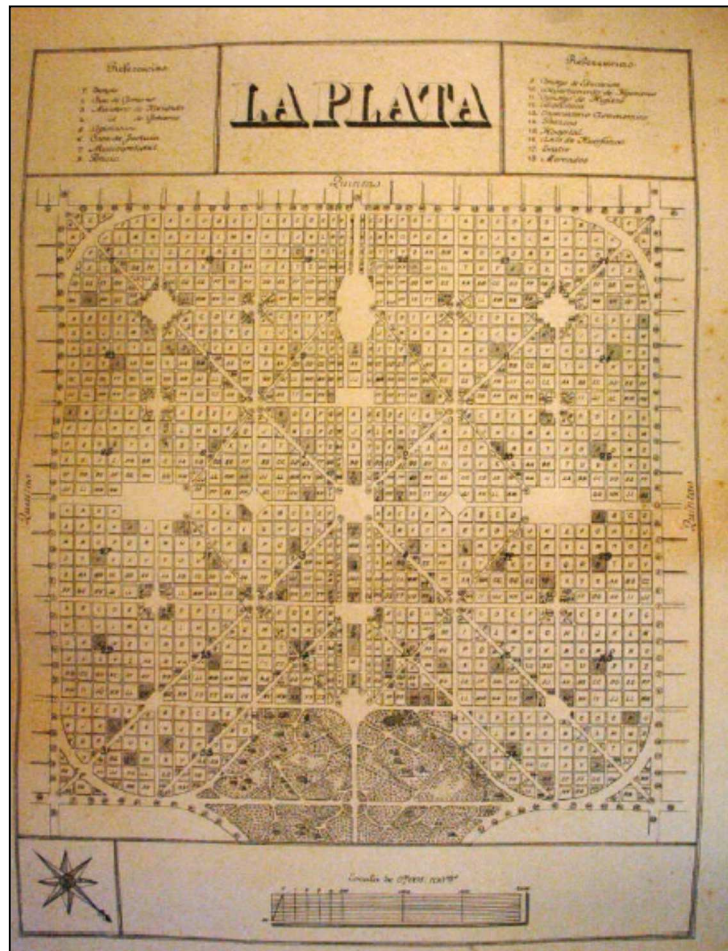
Fonte: Arquivo ..., 1897, adaptado pelo autor.

As ideias de rompimento e da não preservação das formas do passado, premissas do modelo do urbanismo progressista, ficam nítidas no projeto racional coordenado por Aarão Reis. Como nos progressistas, a ideia-chave foi a modernidade<sup>131</sup>, para tanto se idealizou um traçado ortogonal, de fácil entendimento e altamente hierarquizado

<sup>131</sup> Modernidade é entendida como um processo ainda em curso, que teve início com a renovação científica do século XVII e a decorrente mudança que ocorreu nas formas de expressão nas artes, na arquitetura e na cultura e de crença na racionalidade emancipadora e

Rogério Arruda (2011), em sua tese de doutorado, revelou que, logo que se iniciaram os debates sobre a mudança da capital, artigos publicados na imprensa mineira faziam referências ao projeto de algumas cidades estrangeiras, como Paris, Washington, New York, Chicago, Philadelphia, Baltimore e La Plata (FIG.60).

Figura 60 - Plano da cidade de La Plata, capital da província de Buenos Aires, 1883



Observe o traçado retilíneo, formando quarteirões quadrados e as vias em diagonais formando quarteirões triangulares e direcionando o tráfego para importantes setores da cidade. Também, é nítido o eixo central, dividindo a concepção

Fonte: Arruda, p.45, 2011.

---

na técnica para domínio da natureza. Desdobra-se em várias manifestações, em vários movimentos de vanguarda, cujo movimento moderno é um deles. Como modernização entende-se como, conforme Habermas (1990, p.14) “um feixe de processos cumulativos que se reforçam mutuamente: à formação de capital e mobilização de recursos, ao desenvolvimento das forças produtivas e ao aumento da produtividade do trabalho, ao estabelecimento de poderes políticos centralizados [...]”.



Entre todas, La Plata, na Argentina, foi a que mais inspirou argumentos a favor ou contra a mudança da capital, debate este que figurou em vários artigos de jornais mineiros como “O Pharol”, “Correio da Noite” e “O Jornal de Minas”. Segundo o professor e arquiteto Fernando de Terán (1983), que desenvolveu uma grande cartografia sobre La Plata, os técnicos responsáveis pelo seu projeto manifestaram, através de textos publicados, conhecimentos sobre as teses urbanísticas europeias, que nasceram como reação aos problemas da cidade industrial. Pode-se verificar a semelhança entre os projetos de La Plata e de Belo Horizonte, como a linearidade, a geometrização e a hierarquização dos espaços.

Nas duas propostas (FIG. 59; FIG. 60) sobressai, principalmente, o predomínio da figura do quadrado, como forma geométrica fundamental para a organização do espaço urbano. Este tipo de traçado foi empregado por diferentes civilizações, desde a Antiguidade, porém, com o acréscimo das diagonais, tornou-se referência de traçado barroco. Aarão Reis, diferentemente de La Plata, rompe com a rígida simetria barroca, deslocando a principal avenida da cidade (atual Avenida Afonso Pena) e a Praça da República, do centro do projeto.

Observa-se no projeto de Belo Horizonte (FIG. 59), a rígida distribuição dos poderes e as funções da cidade, premissas essas que aproximam o projeto das teses dos pré-progressistas, Owen e Fourier, e dos progressistas, Garnier e Le Corbusier. O terreno localizado na parte mais baixa da cidade, na região do ribeirão Arrudas, foi destinado para o uso comercial, estrategicamente próximo à linha de ferro. Nos terrenos situados nas partes mais altas, localizou os usos institucional e religioso. Próximo ao centro do poder, ou seja, ao redor da atual Praça da Liberdade, situou-se a elite, que viria de Ouro Preto. Fechando o sistema, uma avenida circular, a atual Avenida do Contorno, que simbolicamente significava o limite entre o formal e o informal, ou seja, a zona urbana, concebida rigidamente, e a suburbana, para ocupações livres de formalismo.

Na medida em que a ocupação da área urbana não tem continuidade formal na área suburbana, a concepção de Belo Horizonte afasta-se da concepção de Owen, do paralelogramo, e da de Fourier, dos falanstérios, as quais previam, como analisado na seção 3.2.1 desta tese, uma repetição indefinida do modelo concebido pelo território. Isso denota, ao estabelecer para a capital de Minas um modelo rígido, acabado esteticamente e formalmente, sem possibilidades de expansão, que a preocupação dos planejadores da época era pontual, ou seja, não existia uma preocupação de ocupação do território, como as reveladas pelos pré-progressistas e o culturalista Howard.

Embora tenha sido criticado por desconsiderar as condições físicas do sítio, possivelmente por canalizar os principais cursos d'água, Aarão Reis justifica, no memorial descritivo do projeto, que “[...] a planta submetida à aprovação do governo demonstra cuidadoso estudo e detido exame da topografia do terreno [...]” (BARRETO, 1936/1995, p.250). A cidade foi situada estrategicamente à jusante dos principais mananciais de água potável que ficavam ao pé da Serra do Curral, preservando-os dos impactos da urbanização da cidade. Embora não assumido pelos pré-progressistas, mas, sim, pelos progressistas, o ideário de modernidade significava também o domínio da natureza. Esta não poderia ser um empecilho para a composição urbanística. Por isso, situar os poderes na parte mais alta da cidade, mesmo que isso significasse a terraplanagem de grandes áreas, como foi na Praça da Liberdade, indicava esse ideário. Entretanto, esse domínio da natureza não se expressa em toda a cidade, por exemplo, observa-se que alguns trechos de vias próximas à Avenida do Contorno acabaram, em razão da rigidez do desenho, tendo rampas com declividades superiores a 15%, o que prejudica substancialmente a circulação de veículos e de pedestres.

No centro da área urbana, situou-se um grande parque, com a intenção de dotar a cidade de um importante espaço de lazer e uma área verde, como foi concebido nos projetos das grandes cidades europeias, nos séculos XVIII a XIX. Segundo o memorial justificativo da Comissão Construtora da Nova Capital (1895, p.59):

A parte central - onde se dá a confluência do córrego Acaba-Mundo

com o ribeirão Arrudas e existem várias fontes naturais, sendo muito acidentada a topografia do terreno - ficou reservada para o grande Parque, já em construção, o qual, pela ondulação do solo, exigirá pequeno dispêndio relativo para tornar-se o maior atrativo da nova cidade, cujo clima, seco e saudável, é dos melhores que há no Estado de Minas [...].

O parque concebido desenvolve-se ao longo da principal via, diante de uma praça que homenageia a República e de onde emergem as principais vias do projeto. A partir da Praça da República, grandes avenidas articulam os lugares onde se pretendia dar mais expressividade: a Praça da Liberdade, centro do poder estadual; a Praça da Federação (hoje, a da Assembleia) e a da Municipalidade (hoje, a Raul Soares). No início da grande Avenida (hoje Avenida Afonso Pena), na parte mais baixa, em destaque secundário, situou-se o mercado central. Na outra extremidade, em ponto mais elevado, situou-se a sede do poder religioso, nunca implantada. Enquanto todas as principais funções urbanas estão contidas na área urbana, centro do poder, Aarão Reis previu na zona suburbana a construção de chácaras e sítios, ou seja, um grande cinturão verde, o que coincide com as concepções culturalistas.

Duas preocupações, que demonstram a modernidade do projeto da capital, foram reveladas no memorial descritivo do projeto de Belo Horizonte e que também foram consideradas por Garnier na concepção da cidade industrial: a circulação, como uma função reitora, e as questões sanitárias. Segundo a Comissão Construtora da Nova Capital (1895, p.59):

Foi organizada a planta geral da futura cidade dispondo-se na parte central, no local do atual arraial, a área urbana de 8.815.382 m<sup>2</sup>, dividida em quarteirões de 120 x 120 m, pelas ruas, largas e bem orientadas, que se cruzam em ângulos retos, e por algumas avenidas que as cortam em ângulos de 45°. Às ruas fiz dar a largura de 20 m, necessária para a conveniente arborização, a livre circulação dos veículos, o tráfego dos carros e os trabalhos de colocação e reparações das canalizações subterrâneas (grifos são do autor).

Essas avenidas diagonais foram concebidas como grandes avenidas, sendo que a mais importante delas, no eixo Norte-Sul da cidade, foi a avenida denominada, anos mais tarde, como Afonso Pena, com cinquenta metros de largura, em uma extensão de pouco mais de quatro quilômetros. Observa-se a preocupação progressista com a circulação, ao conceber a maioria das vias retilíneas e com largura muito superior às existentes no antigo arraial.



Conforme explicações da Comissão Construtora da Nova Capital (1895, p.59):

Apenas uma das avenidas - que corta a zona urbana de norte a sul, e que é destinada à ligação dos bairros opostos - dei a largura de 50 m, para constituí-la em centro obrigado da cidade e, assim, forçar a população, quanto possível, a ir-se desenvolvendo do centro para a periferia, como convém à economia municipal, à manutenção da higiene sanitária e ao prosseguimento regular dos trabalhos técnicos. Essa zona urbana e delimitada e separada da suburbana por uma avenida de contorno, que facilitará a conveniente distribuição dos impostos locais, e que, de futuro, será uma das mais apreciadas belezas da nova cidade [...] (Grifos do autor).

Como no urbanismo pré-progressista de Owen e Fourier, no progressista, no culturalista e no naturalismo, em Belo Horizonte, a estética também foi uma das preocupações da equipe coordenada por Aarão Reis. Segundo ela, “[...] com relação às avenidas fixei a largura de 35 m, suficiente para dar-lhes a beleza e o conforto que deverão de futuro, proporcionar à população” (COMISSÃO..., 1895, p.59 - grifo do autor). Outro ponto, que ressalta a preocupação em valorizar a estética da cidade é a visão da Serra do Curral, proporcionada pelo criterioso traçado da principal avenida da cidade, a av. Afonso Pena.

O plano geral da cidade foi dividido em áreas urbanas, suburbanas e rurais. Na zona urbana está presente a ideia do urbanismo progressista, na rigidez no traçado urbano, a classificação funcional rigorosa, a separação das classes e o controle do uso do solo. Segundo Lemos:

O caráter determinista do traçado denota ordem, principalmente através da coerência e integridade dos espaços, e a simetria, criada para valorizar o culto aos eixos, caracteriza-se pelos pontos fixos que estruturam a imagem do plano, concebida de acordo com os pressupostos da perspectiva barroca francesa (2010, p.24).

Já na zona suburbana, lindeira à urbana, segundo o memorial descritivo da Comissão Construtora da Nova Capital (1895, p.59), “[...] os quarteirões são irregulares, os lotes de áreas diversas, e as ruas traçadas de conformidade com a topografia”. A irregularidade e a assimetria aproximam o projeto de Belo Horizonte das concepções do urbanismo pré-culturalista. Em Belo Horizonte, assim, fundem-se duas concepções da urbanística: a pré-progressista e a pré-culturalista.

No plano de Belo Horizonte, fica claro que a cidade era destinada a ser o centro administrativo do estado e não um polo econômico regional ou nacional. As atividades econômicas, de comércio, de serviços e de indústrias foram reduzidas ao necessário para as demandas da população da cidade. A própria dimensão territorial da nova capital era reduzida se comparada com os municípios limítrofes.

Em 12 de dezembro de 1897, a nova capital de Minas Gerais foi inaugurada, com o nome de Cidade de Minas. Embora não revelada por Aarão Reis, percebe-se na integração entre o traçado urbano e a arquitetura das edificações, uma tentativa de reproduzir mineiramente em Belo Horizonte a paisagem barroca da Paris de Haussmann (FIG. 61).

Figura 61 – À esquerda, a cidade de Belo Horizonte em 1900; à direita, a Paris de Haussmann

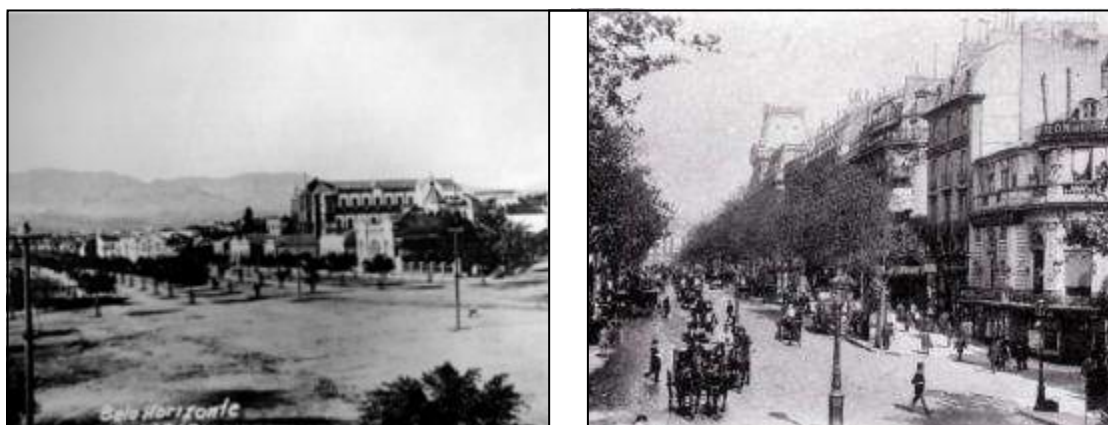


Figura à esquerda, fonte: Arquivo..., 1900. Figura à direita, fonte: Bain, 2013, adaptado pelo autor.

As semelhanças entre ambas as concepções podem ser ampliadas. O plano de Haussmann significou, como Belo Horizonte, uma forte intervenção do Estado, que, apesar do discurso sobre as condições de vida na cidade, escondia a defesa dos interesses de classes privilegiadas – em Paris, dos burgueses - e em Belo Horizonte, da oligarquia política. A rigidez do desenho urbano, a destruição de áreas tradicionais da cidade, as grandes avenidas e parques, a reserva das áreas centrais para as camadas sociais mais privilegiadas, representam outras semelhanças adotadas por Haussmann em Paris e que foram aplicadas também em Belo Horizonte. Porém, a semelhança que causou

maior impacto foi a expulsão dos antigos moradores que residiam no Arraial de Bello Horizonte para as regiões externas ao projeto da nova capital. Ao se referir ao urbanismo de Haussmann, Lefévre (1970/1999a, p.104) destaca a relação que o Estado estabelece com a ordenação urbana:

Ainda não se trata da ditadura do ângulo reto (promulgada pela Bauhaus e por Le Cobusier), mas já é a ordem da régua, do alinhamento, da perspectiva geométrica [...] só pode emanar de uma instituição. O Estado. Ele leva a cabo uma tendência oriunda da Antiguidade, de Roma e, através de Roma, do Oriente. Desde as origens, o Estado se exprime pelo vazio: espaços às escancaras, enormes avenidas, praças gigantes, abertos aos desfiles espetaculares.

O Estado atuou também na distribuição dos lotes da nova capital. A maioria deles foi repassada a particulares, através de leilão, o que reforça o caráter da seleção pelo critério de renda e a hierarquização do espaço. Este fato também possibilitou, segundo Barreto (1936/1995), a concentração de lotes e a consequente especulação imobiliária.

Dada as diferenças entre os terrenos da área urbana com infraestrutura e os do entorno sem infraestrutura, e a necessidade de ter acesso à cidade, o processo de ocupação da área suburbana acabou ocorrendo de forma mais intensa de acordo com os estudos realizados pela autarquia estadual Plambel. A elevação excessiva do preço do lote tornou a área urbana inacessível à maioria da população. “Cinco anos após a inauguração da cidade, já se queixa o prefeito do preço dos lotes, o que acaba expulsando para a área suburbana, os candidatos a morar no centro da capital” (PLAMBEL, 1979, p. 57).

Em Belo Horizonte, não havia espaço reservado para o grande contingente de trabalhadores que imigrou para a construção da cidade. Ao contrário do planejado por Aarão Reis, antes da área central ser totalmente construída e ocupada, o próprio Estado começou a criar chácaras na porção exterior ao anel da Avenida do Contorno para a instalação dos trabalhadores (AGUIAR, 2006). Com relação a esses trabalhadores, alguns jornais da época, citado por Barreto (1936/1995, p.144), acusavam o Estado de:

[...] seduzir e aliciar na Europa, pobres imigrantes, milhares de operários, de jornaleiros que vieram enganados, tendo prometido emprego constante e bem remunerado para depois deixá-los ao abandono, ao relento, sem agasalho, na miséria e sem lhes ter pago os salários.

Muitas destas chácaras transformaram-se, ao passarem por diversos remembramentos, em colônias agrícolas, como as colônias Afonso Pena, Américo Werneck, Bias Fortes e Carlos Prates, que deram origem, mais tarde, sem quaisquer premissas quanto ao seu projeto urbanístico, a partes de importantes bairros da cidade atual, como Cruzeiro, Santa Tereza, Floresta, Lagoinha, Calafate, dentre outros (BARRETO, 1936/1995). Belo Horizonte, assim, emerge fragmentada, homogênea e hierarquizada, de forma a reproduzir o poder da oligarquia mineira, negando aos operários sua inserção no plano urbanístico da cidade. A ideia da classe operária afastada do centro faz parte do ideário progressista, praticado por Haussmann, e que veio a ser adotado, mais tarde, no modelo progressista de Le Corbusier, em sua Cidade Contemporânea. Para Monte-Mór (1997, p. 470):

A preemência do Estado burguês neste processo estava presente nas preocupações com a organização do espaço intra-urbano [...] um zoneamento preciso e gerando um desencaixe dos sistemas sociais. Ali se iniciou a expansão e a construção da hegemonia do espaço abstrato, que tem no tecido urbano seu *locus* privilegiado.

Além dos assentamentos dos operários, autores relatam que, à época da implantação do projeto da nova capital, existiam assentamentos precários, excluídos dos benefícios da infraestrutura da cidade. Segundo Barreto (1936/1995, p.638), Belo Horizonte tinha “grande número de cafuas e barracões nos grandes e barulhentos bairros provisórios – Leitão e favela ou Alto da Estação”. Estes permaneceram até a década de 1940.

A fim de garantir a preservação do plano urbanístico coordenado por Aarão Reis, a primeira legislação urbanística foi aprovada em 1898 e denominada “Código de Posturas”. Essa legislação estabelecia parâmetros e índices mínimos de iluminação, ventilação, taxas máximas de ocupação de terrenos, além de diretrizes para garantir a estética e a qualidade das construções, de certa forma, homogeneizando as possibilidades construtivas da cidade.

Entretanto, essa homogeneização restringia-se à área urbana, pois era desconsiderada a área externa da avenida do Contorno. Belo Horizonte, assim, como é premissa do ideário progressista, nasce com a preocupação do Estado de regulamentar a propriedade privada e as construções:

Reformadores sociais e sanitaristas foram pioneiros na proposição de leis desse tipo, procurando fazer a propriedade privada compatibilizar-se com padrões mínimos de saúde e bem-estar, fixados pelo Estado. Inevitavelmente, esses padrões traziam consigo uma restrição dos direitos de propriedade, mediante uma forma ou outra de intervenção governamental e, dessa maneira, o urbanismo – ligado às ciências sociais que começavam a se constituir – desempenhou um papel importante na consolidação de poderes administrativos e políticos centralizados (HOLSTON, 1989/2010, p.53).

Essa preocupação do Estado, ao estabelecer parâmetros que visavam a garantir a qualidade das construções e a homogeneização da paisagem, teve consequências, como a valorização do solo urbano na região interna à Avenida do Contorno, o que acabou por atender aos interesses da emergente burguesia belo-horizontina, tanto com relação ao capital imobiliário, quanto em relação à proteção desse patrimônio, frente a possíveis desvalorizações, em razão de ocupações precárias ao redor.

Se considerada a questão da modernidade, pode-se dizer que o projeto de Belo Horizonte possui referências progressista, culturalista e naturalista – esses três modelos do urbanismo moderno apoiaram suas ideias em torno das novidades tecnológicas, na ideia de concepções que usufríssem do progresso da sociedade industrial advindo das novas tecnologias. Essa busca da modernidade está presente nos diversos períodos da formação socioespacial de Belo Horizonte.

Pode-se afirmar que dois são os princípios que vão dominar a gênese da produção do espaço da nova capital: o primeiro é o Estado, conforme ressaltado em parágrafos anteriores desta subseção, como o grande agente responsável pela produção do espaço; e o segundo, a elitização do espaço produzido, como consequência da atuação do próprio Estado, através das desapropriações necessárias para a implantação da capital, do projeto

urbanístico excludente e do controle acerca da destinação dos espaços centrais. Em Belo Horizonte, após a sua inauguração, o Estado continuou a arcar com a implantação da cidade. O setor privado veio a atuar na produção do espaço de Belo Horizonte, nas áreas suburbana e rural, de forma mais pontual. Entretanto, a partir das primeiras décadas do século XX, os parcelamentos privados pulverizaram na área suburbana, quase sempre, devido aos estímulos e à omissão do Estado. Esse período será analisado na próxima subseção.

#### 4.1.2 As seis primeiras décadas do século: a significativa produção de parcelamentos pelo Estado e pela iniciativa privada

Quando o aparelho, após alçar voo, passou por cima da Pampulha, pude contemplar, embora num relance, a beleza daquele recanto turístico. Tudo como eu havia imaginado [...] o conjunto idealizado por Niemeyer [...] a avenida que contornava o lago, serpenteando como fita de asfalto, sob os coqueiros-anões plantados por Burle Marx e, por fim, estendendo-se na direção da cidade, a enorme autoestrada ligando a Pampulha à cidade (OLIVEIRA, 1974).

No início do século XX, alguns jornais da época ressaltavam o impacto causado pela construção de Belo Horizonte. O jornal “O Estado de São Paulo” (INAUGURAÇÃO..., 1900) noticiava, “O século XX inicia-se com intensas transformações que começaram a ser vividas no século XIX, entre elas a construção da capital mineira”. O objetivo inicial da classe política republicana, de fazer da cidade de Belo Horizonte um retrato da modernidade, ia sendo alcançado. Apesar da crítica de alguns intelectuais, ainda ligados à tradicionalidade mineira, a cidade era conhecida como revolucionária, cidade limpa (apesar da poeira devido às ruas não pavimentadas), higiênica, cidade hospital e cidade jardim. Entretanto, logo surgiram diversos problemas urbanos, devido à expansão da cidade.

O rígido controle exercido pelo Estado sobre a área urbana acabou por estimular a expansão da cidade das áreas periféricas para o centro, sem quaisquer regulamentos e conseqüentemente infraestrutura urbana. Esse controle ocasionou diferentes preços entre a terra urbana, mais cara, devido à infraestrutura existente, e a suburbana e rural, mais barata, devido à

localização e a deficiência ou inexistência de infraestrutura<sup>132</sup>. Expandindo, assim, para fora do eixo previsto por Aarão Reis, que era ao longo da Avenida Afonso Pena, em 1912, a população de Belo Horizonte atinge o número de 38.822 habitantes, dos quais 68% residiam fora da área urbana (QUADRO 1).

Quadro 1 - Distribuição da população de Belo Horizonte, em 1912, pelas zonas concebidas no projeto original da capital

| Localização (zonas) | População (hab.) | %          |
|---------------------|------------------|------------|
| Urbana              | 12.033           | 32         |
| Suburbana           | 14.842           | 38         |
| Rural               | 11.947           | 30         |
| <b>TOTAL</b>        | <b>38.822</b>    | <b>100</b> |

Fonte: Belo Horizonte, 1984; Plambel, 1985, adaptado pelo autor, 2014.

O aumento acelerado da população das áreas suburbana e rural, cada vez mais, acentuava o problema de escassez de infraestrutura em Belo Horizonte. Como essa ocupação ocorria de modo fragmentado pelo território, a execução de infraestrutura pelo Estado tornava-se cada vez mais dispendiosa e complexa. Tal situação é ressaltada pelo jornal Diário de Minas de 1911:

O Dr. Prefeito da Capital ordenou que, a partir de hoje, seja diariamente removido o lixo nas ruas Itapecerica, Alem Parayba e Bonfim do bairro da Lagoinha [...]. Encontrava-se em optimo andamento os serviços que estão sendo executados actualmente por alta comissão consistindo na construção de linha aductora de ferro fundido, de diâmetro de 40, que irá alimentar o novo reservatório, exclusivamente destinado aos bairros altos, Lagoinha, Bonfim, Floresta, etc. (BARRETO, 1936/1995)

Convivia, assim, no início do século XX, uma Belo Horizonte oficial, dotada de toda uma série de equipamentos urbanos; e outra cidade, esta real, que exaltava as necessidades e carências de serviços urbanos da maior parcela da população local (FIG. 62).

<sup>132</sup> Sobre a influência da legislação na produção do espaço, ver a publicação da professora Raquel Rolnik, "A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo" de 1999. A autora descreve a evolução da legislação urbana da capital São Paulo. Analisa as consequências culturais, econômicas e políticas da legislação para as cidades, a ineficiência das normas urbanas em regular a produção da cidade e as intencionalidades por trás de tais práticas.

Figura 62– Vista de Belo Horizonte, em 1910



No primeiro plano, vista da região suburbana, hoje parte do bairro Floresta

Fonte: Arquivo..., 1910.

Belo Horizonte experimenta, no início do século, um processo de rápida expansão de sua mancha urbana. O professor e arquiteto Sylvio Vasconcelos (1947) revela que, “entre 1900 e 1910 o povoamento marginal é mais ou menos difuso com dois ramos: um menor a leste, devido ao quartel da polícia localizado em Santa Efigênia e outro enorme a oeste, indo até a Gameleira [...]”. Nessa última região, foi construída uma estação da estrada de Ferro Oeste de Minas, rumo a Betim.

Reforçando a afirmativa de Vasconcelos (1947), os estudos do Plambel (1986) indicam que, entre os anos de 1900 e 1920, o número de projetos de edificações aprovados na zona urbana e os aprovados na zona suburbana são equivalentes. Na última zona citada, o número de edificações construídas irregularmente era muito grande, o que não acontecia na zona urbana. A população da zona suburbana era consideravelmente maior do que a da zona urbana, fato que contribuiu também para o grande número de construções irregulares.

Em 1920, a cidade já contava com 55.563 habitantes e vinha crescendo aproximadamente 4,6% ao ano, desde 1912 (BELO HORIZONTE, 1984). Belo Horizonte começou a se consolidar como centro industrial, comercial, cultural e de saúde de Minas Gerais, atraindo muitas pessoas e atividades, especialmente na sua área central (MONTE-MÓR, 1994). Os anos 1920



marcaram o início do processo de expansão da cidade em direção às regiões Norte e Leste, por meio da incorporação dos municípios de Venda Nova e General Carneiro, respectivamente. A planta cadastral elaborada nesse período (FIG. 63), primeira realizada pelo Governo do Estado, após a inauguração da cidade, que teve o objetivo de demarcar a área urbana, já apresentava o transbordamento de parcelamentos para outras regiões além da Gameleira, como as da Lagoinha, ao Norte, e de Santa Tereza, a Leste (FIG. 63).

Figura 63 – Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1922



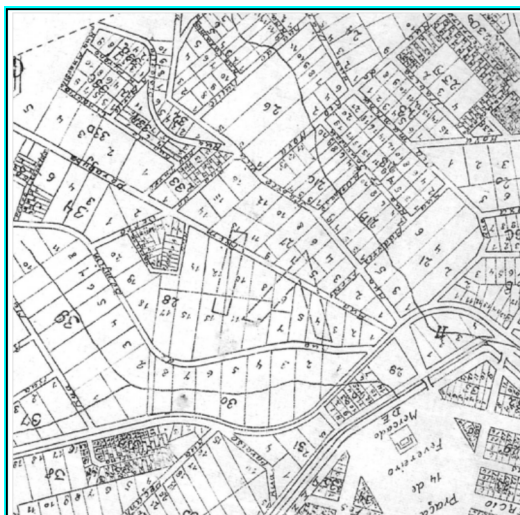
Fonte: Arquivo ..., 1922.

Esse transbordamento, limítrofe ao perímetro da Avenida do Contorno, ocorria na antiga área suburbana, ocupada basicamente por pequenas aglomerações

de casas, formadas basicamente em sítios, ao longo de caminhos, córregos e ramais da ferrovia (exemplo: as aglomerações Gorduras, Borges, Pampulha, Palmital, Bom Sucesso). Outras pequenas aglomerações, estas com maior número de casas, localizadas na área rural, como a Colônia Agrícola Vargem Grande (hoje, parte do região Barreiro) ou em outros municípios, como a região de Venda Nova (esta anexada a BH na década de 1920) e, que datam a ocupação de antes da inauguração da cidade, iam também se expandindo, com uma concepção que seguia a organicidade do Arraial Bello Horizonte. Ao longo dos anos, essas ocupações passaram por diversos desmembramentos e, hoje, resta muito pouco do original.

Observa-se que o traçado dos parcelamentos do solo da área suburbana é distinta do traçado da região central da cidade. Pode-se dizer que os parcelamentos ficavam entre a regularidade progressista do projeto coordenado por Aarão Reis e a organicidade culturalista do Arraial Bello Horizonte. O desenho adotado para as quadras gerava grandes áreas se comparadas aos lotes da área interna à Avenida do Contorno. A seguir, planta de um parcelamento do período implantado na região da Lagoinha (FIG. 64) e, a seguir, a foto de parte do parcelamento implantado (FIG. 65).

Figura 64– Parte de um parcelamento realizado no início da década de 1920



Região da Lagoinha, parte do parcelamento implantado parcialmente no final da década citada.

Fonte: Belo Horizonte, 2012, adaptado pelo autor.

Figura 65 - Vista do bairro Lagoinha, no início da década de 1920

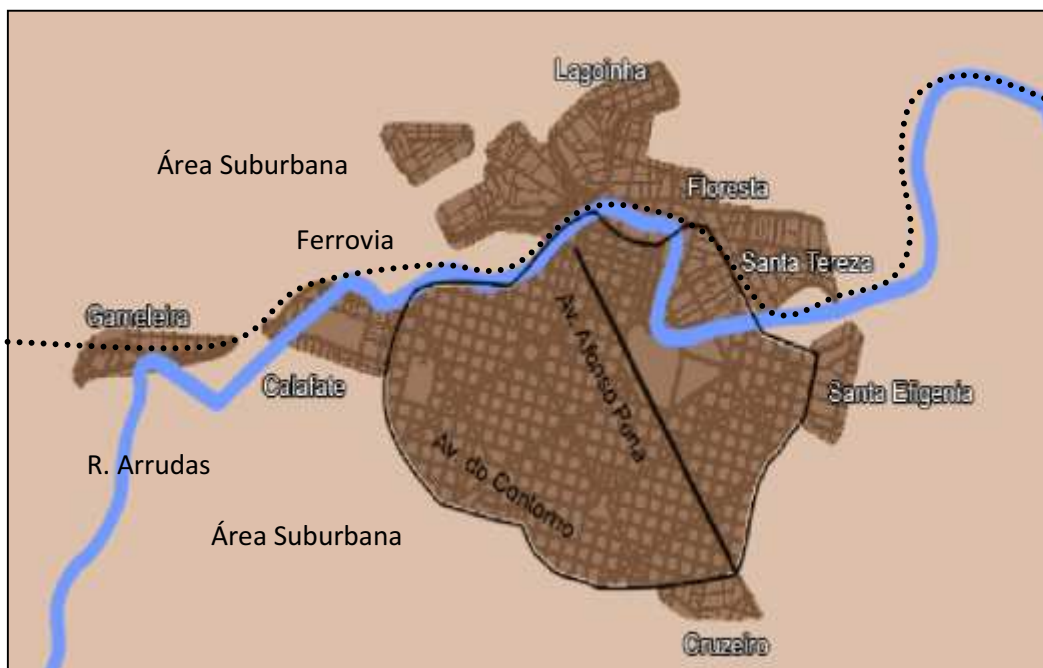


Fonte: Arquivo..., 1920.

Destaca-se, nesses parcelamentos de início, o traçado viário. A maioria apresenta um traçado geometricamente irregular, com vias que se cruzam em ângulos obtusos, conformando quadras, divididas em lotes de formato também irregular. Com o tempo, a partir de sucessivos parcelamentos, esse padrão torna-se mais regular, com um traçado viário mais próximo de uma forma em grelha ou xadrez, devido à eficiência em produzir o maior número de lotes para a venda, em razão da forma mais regular que proporciona aos lotes. Ocorre frequentemente, nos traçados como o da Figura 64, desconsideração das condições naturais do sítio de implantação, da topografia, da hidrografia, das linhas naturais de drenagem pluvial e das condições de solo e de vegetação.

Já Figura 66, a seguir, mostra os parcelamentos implantados, entre 1897 e 1922, baseados na Planta Cadastral da PBH realizada em 1922. Observa-se que, nesse período, inicia-se a formação de alguns bairros atuais de Belo Horizonte, como Lagoinha, Floresta, Santa Tereza, Santa Efigênia, Calafate e Gameleira, ao longo do Ribeirão Arrudas e da ferrovia, com lotes mais populares e o bairro Cruzeiro, no final da Av. Afonso Pena, com um parcelamento de chácaras. Com relação às outras características desses parcelamentos, pode-se considerar que o descaso com as áreas de interesse comum era frequente, o que os distancia dos três modelos do urbanismo moderno, principalmente do Progressismo e do Culturalismo, os quais davam uma importância grande ao arranjo das áreas públicas, sejam os equipamentos, seja o sistema viário (FIG. 66).

Figura 66 - Parcelamentos cadastrados pela PBH, entre 1897 e 1922



Ocupação baseada na Planta Cadastral de Belo Horizonte de 1922.

Fonte: Almeida, Greco, 2014.

Os espaços para praças e equipamentos da cidade, como escolas, creches, e outros ou não eram considerados ou eram considerados de forma inadequada, quer pelo aproveitamento de sobras do retalhamento promovido no terreno pelo parcelamento, quer pelo aproveitamento de terrenos em condições físicas e ambientais críticas, ou ainda, mal posicionados no conjunto.

As repercussões, de tão elevado ritmo de crescimento, extrapolaram os limites municipais, segundo o Plambel:

Belo Horizonte começa a viver o clima de cidade grande, com a expansão do comércio (em decorrência do crescimento do mercado local e de municípios vizinhos) e das indústrias e com o aparecimento de grandes casas bancárias mineiras [...] com a instalação de hospitais, hotéis de luxo, pensões de estudantes, universidades e colégios [...] (PLAMBEL, 1986, p.44).

Anteriormente, as relações existentes entre o Arraial Bello Horizonte e os vilarejos vizinhos eram pequenas. Mas, com a implantação e a expansão da capital, ocorreu maior dinamismo econômico, principalmente em regiões lindeiras, como o vilarejo de Santa Luzia, localizado a Leste da capital, que

começava a aumentar a produção agropecuária, a fim de abastecer a crescente população residente na capital (PLAMBEL, 1985).

Na segunda metade da década de 1920, Belo Horizonte passa por um forte processo de mercantilização do solo, com parte das fazendas das áreas suburbana e rural sendo parceladas (PLAMBEL, 1985). O modelo adotado nesses parcelamentos era semelhante ao que fora adotado nos parcelamentos realizados no século XVIII, no entorno das aldeias inglesas, mostrado na Figura 1, Capítulo 2, subseção 2.1 desta tese. Segundo o cadastro municipal, foram registrados na Prefeitura 43.318 lotes, dos quais 14.000 eram localizados no vetor Oeste da capital, ao longo do eixo da estrada de ferro e próximos à antiga estação da Gameleira (BELO HORIZONTE, 1984). Nessa época, era exigida apenas, para os parcelamentos localizados fora da área urbana da cidade, a apresentação da planta na Prefeitura, para o cadastramento dos lotes. A execução da infraestrutura urbana não era exigida pelo Estado (FIG 67).

Figura 67– Parte da Planta Cadastral Colônia Agrícola Carlos Prates, do início da década de 1920



A Colônia localizava-se ao lado do acesso ao município de Contagem (hoje rua Padre Eustáquio). O parcelamento da Colônia, num primeiro momento, gerou lotes com frente estreita e grande profundidade

Fonte: Belo Horizonte, 2012, adaptado pelo autor.



Na Planta Cadastral de Belo Horizonte, elaborada em 1928/1929 a seguir, observa-se muitos terrenos, de outras colônias agrícolas<sup>133</sup>, na borda da área urbana, como Adalberto Ferraz, Afonso Pena e Bias Fortes, literalmente retalhadas, com lotes de áreas menores ao comparar com a Figura 67, em quarteirões mais regulares, porém fragmentados e sem continuidade com a estrutura geral da cidade. A falta de uma continuidade da ocupação gera uma mancha, como se fosse um grande mosaico de formas. Nesse período, o número de quadras dos parcelamentos da área externa à Avenida do Contorno é praticamente equivalente ao da região central, o que demonstra o forte processo de expansão da cidade (FIG. 68).

Figura 68 – Parte da planta Cadastral de 1928/1929



Indica o parcelamento das colônias agrícolas, na borda da área urbana. A área assinalada de vermelho mostra a antiga Colônia Carlos Prates, passando por um segundo processo de desmembramento, resultando em um maior número de ruas e de lotes menores.

Fonte: Arquivo..., 1928/1929.

Os lotes unifamiliares, abrindo-se invariavelmente para vias de circulação, afastavam os parcelamentos do modelo progressista, que defendia a ideia das grandes quadras com acessos pontuais. Poder-se-ia afirmar que a divisão em lotes aproximaria tais parcelamentos da concepção culturalista, entretanto, sem as formas de relacionamento próprias das Cidades Jardins, caracterizadas por proporcionar a valorização de espaços vicinais, a mitigação do tráfego automotor por áreas verdes e uma circulação de pedestres em vias próprias.

<sup>133</sup> Em 1910, essas colônias foram transformadas em área suburbana, porém mantendo os nomes originais (BELO HORIZONTE, 2013b).

Nesta visão, articula-se a habitação com áreas verdes internas e áreas de interesse comunitário.

A produção indiferenciada de lotes para a venda, mal dimensionados e indefinidos, característica das expansões belo-horizontinas na área suburbana, não propiciaria o ambiente para as Cidades Jardins, onde toda a organização interna é definida com áreas de habitação e áreas de interesse comum, dispostas harmonicamente em meio ao verde coletivo. A frequente falta de adequação dos parcelamentos ao espaço natural destrói a harmonia desejada entre cidade e sítio natural, propugnada pelas concepções da Cidade Jardim e da *Broadacre City*. Outro aspecto que se verifica é que a frequente uniformidade das vias, as quais se apresentam iguais no dimensionamento e nas características geométricas, condiciona o tráfego de forma indiferenciada em termos de hierarquia. A desarticulação com as tramas viárias vizinhas ocasiona a fragmentação ou uma descontinuidade da circulação. Quando ocorre certa continuidade, as ruas acabam absorvendo indevidamente o tráfego de passagem.

Se, em 1931, a população de Belo Horizonte era de aproximadamente 140.000, em 1937, ela atingia 211.377 habitantes. O aumento representou uma taxa de crescimento de aproximadamente 6,9% ao ano. Nesse período (Quadro 2), nota-se o crescimento dos percentuais de construções edificadas nas áreas suburbana e rural, em relação à área central.

Quadro 2 – Percentual de construções edificadas em Belo Horizonte, de 1931 a 1937.

| <b>Zonas</b> | <b>1931</b> | <b>1937</b> |
|--------------|-------------|-------------|
| Urbana       | 38,3%       | 28,3%       |
| Suburbana    | 34,1%       | 38,4%       |
| Rural        | 27,6%       | 33,3%       |

Fonte: Belo Horizonte, 1984. Adaptado pelo autor.

O processo de expansão da cidade, como ocorria em Belo Horizonte, através de parcelamentos sem um controle regulatório, baseado na planta especulativa, era comum nas grandes e médias cidades do Brasil. Observa-se

(FIG. 69) o lançamento de parcelamentos em São Paulo. É nítida a fragmentação do espaço e a descontinuidade do tecido urbano.

Figura 69 – Planta Cadastral de São Paulo, realizada na década de 1920



Mostra a proliferação de parcelamentos, como em Belo Horizonte. Estes parcelamentos geraram muitos vazios urbanos e ampliaram a fragmentação das cidades. Embora com traçado descontínuo, os parcelamentos apresentam uma homogeneidade em suas concepções quanto ao objetivo principal de venda dos lotes

Fonte: Mendes, 2013.

Tal processo de ocupação do espaço, à semelhança de Belo Horizonte, ampliava a mancha urbana da cidade, aumentava a fragmentação, gerava problemas legais, como o de registro imobiliário, além de onerar o Estado, que acabava por ter de prover a infraestrutura urbana a esses parcelamentos. O traçado das vias de circulação, nesses parcelamentos do solo, caracterizou-se por uma composição ortogonal rígida, fortemente contrastante com o relevo natural do sítio de implantação. A uniformidade e o reducionismo, predominantes nos loteamentos aprovados nessa primeira metade do século XX e que foram responsáveis diretos pelas principais conformações urbanas das cidades, eram altamente padronizados em seus traçados viários - independentemente das características do lugar - e concebidos fundamentalmente para produzir o maior número possível de lotes. Daí a intenção de assegurar a maior regularidade possível para a geometria viária - mesmo em conflito com o sítio natural - e o menor dimensionamento possível



de vias e lotes. As vias, com pouca ou nenhuma relação com o relevo do terreno – muitas vezes acidentado, movimentado e heterogêneo – apresentam problemas de esgotamento sanitário e pluvial, rampas com forte declividade e quase total desconsideração das condições de acesso e assentamento das edificações lindeiras. As linhas de drenagem natural, permanentes ou intermitentes, aparecem com frequência no interior de quadras e lotes, gerando problemas graves de controle por parte do Estado (ALMEIDA, 2011).

Frequentes também eram e ainda são os problemas de inviabilidade de implantação de vias, em função da topografia e da presença de obstáculos naturais intransponíveis. Os desmatamentos para a implantação de loteamentos, quando em terrenos frágeis e de alta declividade, expõem o solo, na maioria das vezes, à ação das águas pluviais, resultando em problemas generalizados de erosão, deslizamentos e formação de ravinas e voçorocas. Além disso, a terra, carregada pelas águas, cria condições para o assoreamento dos cursos d'água, contribuindo para agravar as enchentes no meio urbano. As condições resultantes para os lotes - pela falta de qualquer consideração das condições de relevo e solo – têm gerado problemas sérios, seja para a implantação e estabilidade das edificações, seja para o esgotamento sanitário e pluvial. A agressão ao meio ambiente tornou-se evidente, tanto pela falta de adaptação dos loteamentos aos sítios naturais, quanto pela desconsideração de preceitos mínimos de preservação do patrimônio ambiental (ALMEIDA, 2011).

Sem qualquer limitação de normas reguladoras, não previam estes primeiros loteamentos qualquer diferenciação no uso da terra, sendo todas as parcelas iguais e destinadas à venda para finalidades diversas e indeterminadas, como moradia, atividade econômica ou simplesmente investimento de longo prazo, com a retenção especulativa do imóvel adquirido, ou seja, o domínio do valor de troca. A reserva de terrenos para finalidades de interesse público seria impensável, se levada em conta a predominância da situação de livre arbítrio por parte de loteadores e proprietários. O Estado, contudo, em função da pressão das populações que se formavam nos loteamentos, foi frequentemente obrigado a adquirir ou a desapropriar os lotes necessários para tais finalidades,

na maioria das vezes com base em valores elevados e especulativos e muitas vezes deficientes em suas localizações, características e dimensões.

A todos estes aspectos negativos somava-se o da ausência de qualquer urbanização, com as edificações frequentemente ocorrendo antes de qualquer definição do alinhamento e nivelamento das vias projetadas. O resultado disso é que o Estado viu-se posteriormente sobrecarregado com encargos da implantação dos equipamentos públicos e com conflitos generalizados de alinhamento e nivelamento entre edificações e vias projetadas. O traçado viário desses parcelamentos, concebido apenas com o objetivo de criar áreas para comercialização, não corresponderia ao sentido adotado na Cidade Jardim e *Broadacre City*, onde o sistema viário tem um papel diferenciado a cumprir, quer na definição de uma circulação estrutural de conjunto, quer na definição de um conjunto de pequenas comunidades, de vida interiorizada e autônoma. A produção indiferenciada de lotes para a venda, mal dimensionados e sem destinação definida, não propicia o ambiente concebido nas Cidades Jardim, *Broadacre* e Radiante, onde toda a organização interna é definida com áreas de interesse comum dispostas harmonicamente em meio ao verde. A frequente falta de adequação dos parcelamentos ao espaço natural destrói a harmonia entre a área urbana e o sítio natural, propugnada pelos modelos culturalista e naturalista, e de certa forma aproxima do modelo progressista, para quem o importante era a concepção da cidade e não a natureza, a qual, para este modelo, poderia ser dominada (ALMEIDA, 2011).

Em vista da proliferação desses parcelamentos, comuns às grandes cidades do país e da falta de uma legislação que contemplasse todo o território brasileiro, aliadas à pressão dos donos de cartórios, já que muitos parcelamentos não eram nem registrados, o governo federal regulamentou o Decreto-Lei nº 25, de 1937 (MUKAI, 2002). Este Decreto-Lei regulava a venda de terrenos e não, especificamente, tratava da questão do ordenamento do solo. Determinava aos incorporadores imobiliários, que, antes do anúncio das vendas dos lotes, era necessário obter a aprovação do projeto perante a Prefeitura Municipal e registrá-lo no Cartório de Imóveis. Contudo, a norma não estabelecia sanções ao loteador que não obedecesse a essas disposições, o que significou, na

prática, a continuação da formação de parcelamentos inteiramente à margem dos dispositivos legais vigentes e com infraestrutura precária.

Belo Horizonte já possuía uma legislação específica para o parcelamento do solo. O Decreto Municipal nº 54, de 1935, exigia a necessidade da licença prévia da Prefeitura para a comercialização dos lotes e a reserva de espaços públicos. Da lista de documentos a serem apresentados para a licença, constam o comprovante da propriedade do terreno e a planta do parcelamento do solo, que deveria estar assinada por um profissional habilitado. A grande novidade que a legislação apresentou foi a de fixar diversos parâmetros urbanísticos para o licenciamento do parcelamento, como percentuais de áreas destinadas a espaços públicos - 20% da área total do terreno para ruas e praças. O Decreto também exigia a classificação das vias em função de seu fluxo, largura e declividades máximas. Em seu artigo 21, estabeleceu:

O retalhamento das quadras em lotes deve ser feito observando-se as condições seguintes: I - Se o terreno for urbano ou suburbano, os lotes devem ter, no mínimo, 12 metros de frente e 360 metros quadrados de área; si for situado na zona rural, as dimensões mínimas serão 15 e 525 metros, respectivamente. II - Na divisão em quarteirões destinados à habitação, o traçado das ruas deve ser feito de modo a que fiquem distantes em média, 200 metros uma da outra, num sentido e 60 metros, no outro, com a superfície média de 10 a 12.000 metros quadrados por quarteirão. III - Os quarteirões destinados a estabelecimentos industriais devem ficar entre ruas distantes 250 metros, em média, num sentido, e 100 metros, também em média, no outro, com a superfície aproximada de 25.000 metros quadrados (BELO HORIZONTE, 1935).

Percebe-se uma primeira tentativa em Belo Horizonte de disciplinar e homogeneizar em termos de desenho urbano os parcelamentos do solo, ao estabelecer parâmetros gerais a serem seguidos pelos loteadores. Ao estabelecer a necessidade da hierarquia das vias, verifica-se a preocupação com a circulação. A procura por sistematizar as expansões em um desenho racional e funcional já era resultado da influência maior do ideário modernista no Brasil e das escolas europeias. Entretanto, a exigência do Decreto, por exemplo, de destinar um percentual mínimo de áreas para ruas e praças e, com isso, diminuindo o percentual de lotes vendáveis, acabou estimulando que a maioria dos parcelamentos do período fosse implantada sem a aprovação da PBH.

No projeto da cidade industrial de Garnier e das Cidades Contemporânea e Radiante de Le Corbusier, a função circulação livre e com a devida hierarquia consistia em uma ideia-chave dessas composições. Entretanto, o Decreto n° 54, de 1935, era pouco claro e deixava diversas brechas de interpretação, além de ser pouco adaptado à realidade urbana, o que pode ser comprovado pelo grande número de loteamentos não legalizados que aconteciam naquele período (PLAMBEL, 1976). Entretanto, mesmo com sua precariedade, o Decreto tornou-se modelo de legislação urbanística, servindo de referência para legislações no âmbito nacional, especialmente a de parcelamento do solo, que fora aprovada no final da década de 1970.

O crescimento de Belo Horizonte, no final da década de 1940, com fortes indícios especulativos, obrigou a Prefeitura a ampliar o perímetro urbano, o que fez pelo Decreto-Lei n° 724, de 1940 (BELO HORIZONTE, 1940). (FIG. 70).

Figura 70 - Parte da Planta Cadastral de 1940, com o novo perímetro urbano da cidade (delimitado em vermelho)



Inclui diversos parcelamentos que antes estavam na área suburbana e rural, como por exemplo, os do entorno da lagoa da Pampulha. Externo ao perímetro da cidade destaca-se além de alguns bairros atuais em formação até a Cidade Industrial. A expansão da mancha urbana é indicativa do processo de explosão da cidade.

Fonte: Arquivo..., 1940 – adaptado pelo autor.

Diversos parcelamentos foram implantados na antiga área suburbana e, hoje, correspondem a importantes bairros de Belo Horizonte, lindeiros à Avenida do Contorno, como Cruzeiro e Sion, na região Sul, como extensão do bairro Funcionários e destinados à elite belo-horizontina; e outros, dando continuidade ao eixo popular ao longo do ribeirão Arrudas, como os bairros Prado, Esplanada, dentre outros, e de chácaras no entorno da Lagoa da Pampulha.

Outro processo que ocorreu paralelo à expansão da mancha urbana de Belo Horizonte foi a concentração de certos grupos sociais em algumas regiões da cidade, o que estimulava ainda mais a hierarquização do espaço belo-horizontino. Já era marcante em Belo Horizonte, nesse período, que a região Norte concentrava os operários, principalmente na crescente Lagoinha; a região Leste, região do bairro Santa Efigênia, basicamente os militares e os trabalhadores do serviço de saúde; a região Oeste, como a do atual bairro do Prado, a população de imigrantes estrangeiros que vieram trabalhar na construção da cidade e, a região central e Sul, como os bairros atuais do Cruzeiro, Sion e parte da Serra, os funcionários da administração pública e a elite belo-horizontina.

Um fato nacional influenciou as expansões da capital, após a década de 1930, a crise da cafeicultura. Segundo o professor Clélio Campolina Diniz, em termos gerais, ela significou a decadência da oligarquia do café e a sua substituição pela classe burguesa industrial. Esta passava a influenciar fortemente o Estado e a expansão das cidades brasileiras, em especial, Belo Horizonte. Apesar da crise econômica que o país atravessava, Diniz (1981, p.241) afirma que:

A emergência de um Estado autoritário, e a existência de uma elite de engenheiros formados na Escola de Minas de Ouro Preto e pela recém-fundada Escola de Engenharia da UFMG, forneceram condições para a criação, na década de 1930, do embrião da tecnocracia mineira. Ao mesmo tempo, essa tecnocracia vislumbrava alguns projetos grandiosos, especialmente da siderurgia, como forma de transformar o Estado em grande centro industrial.

A nascente elite industrial precisava de espaços para a expansão da produção, para as suas necessidades de moradia, bem como para alojar a mão de obra

para as suas indústrias. Começa, assim, uma fase em Belo Horizonte, marcada por uma forte hierarquização do espaço e a implantação de concepções significativas de parcelamentos do solo, onde verifica-se a influência de algumas das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno.

#### 4.1.2.1 A concepção para o progresso: a Cidade Industrial

Aqui se resume o programa do estabelecimento de uma cidade onde se percebe que o trabalho é a lei humana. (GARNIER, 1917, p.12 – tradução do autor<sup>134</sup>)

No final da década de 1930, como fruto do projeto de modernidade do Estado, inicia-se o processo para a implantação da Cidade Industrial Juventino Dias (CIJD), na região que hoje é o município de Contagem, e também o prolongamento do sistema viário de Belo Horizonte, para possibilitar a ligação da CIJD ao centro de Belo Horizonte e a importantes centros industriais do país. Ao longo do entorno da nascente região industrial e da ligação à capital - Avenida Amazonas - foram sendo implantados parcelamentos para os operários, o que contribui para ampliar a fragmentação e a hierarquização do espaço.

A CIJD foi planejada para ser construída contiguamente à capital e, nesse processo, Belo Horizonte insere-se definitivamente nos processos de modernização e de industrialização pretendidos pelo Estado Novo<sup>135</sup>. É um período quando, no plano econômico, ocorrera um deslocamento do eixo da economia polo agro-exportador, para polo urbano-industrial e, no plano político social, a ascensão ao poder de representantes ligados à burguesia industrial (DINIZ, 1981).

Em Belo Horizonte, a zona industrial do bairro Barro Preto, dentro da área urbana da cidade, provocava grandes impactos ambientais na região e já não

---

<sup>134</sup> *Here is summarized the program of the establishment of a city where one realizes that work is the human law.*

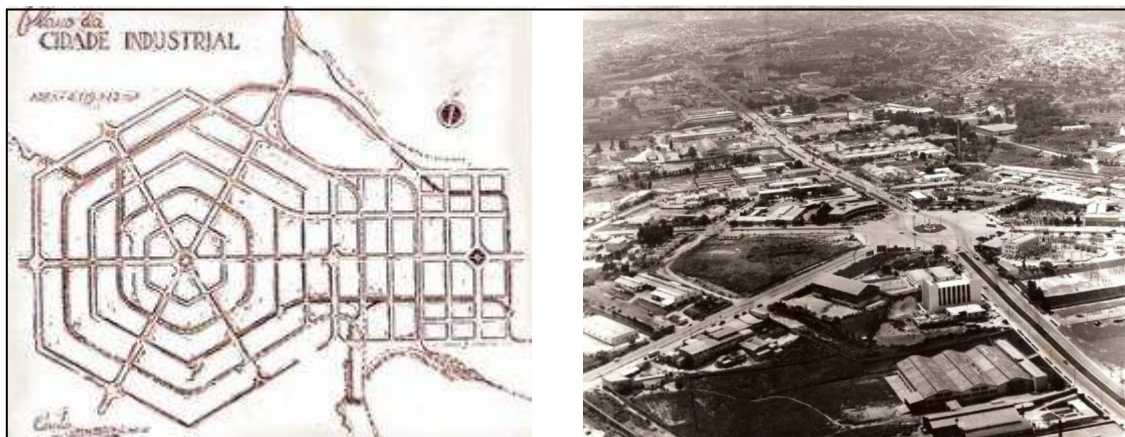
<sup>135</sup> Entre 1937 a 1945, é instalado no país o regime do Estado Novo pelo presidente Getúlio Dornelles Vargas (1882-1954), que implicou na centralização do poder, fechamento do Congresso Nacional e extinção dos partidos políticos. Entretanto, havia também o discurso da industrialização acelerada do Brasil, a modernização do país e do Estado (SOUZA, 2008).

comportava a instalação de indústrias, devido às limitações de espaço (DINIZ, 1981). Assim, o então governador de Minas à época, Benedito Valadares (1892-1973), assinou, em 1941, os Decretos-Leis nº 770/41 e nº 778/41, criando a CIJD, no eixo Oeste de Belo Horizonte, na localidade de Ferrugem, que foi desmembrada da Capital e anexada a Contagem, então distrito do município de Betim (MINAS GERAIS, 1941a, 1941b).

O ideário de modernidade, do progresso baseado na técnica, presente no modelo do urbanismo progressista, encontra no país, em Minas e em Belo Horizonte, seu campo de difusão. Como na concepção da cidade industrial de Garnier (1917), a indústria era símbolo do progresso e de modernidade. Deveria aproveitar as vantagens locacionais, como mão de obra, matérias primas, energia, facilidades de transporte e proximidade com o centro administrativo, porém se mantendo, por questões de salubridade, distante da área central da cidade. A especialização funcional dos espaços urbanos, com a compartimentação de espaços como a indústria e a residência, favoreceria, segundo os especialistas do modelo progressista, a salubridade da cidade e, com tal, o ideário progressista. Condizente com esses princípios, o local escolhido para implantação da CIJD, a região do córrego Ferrugem, era distante nove quilômetros do centro de Belo Horizonte, servido por ferrovia, com disponibilidade de água, energia elétrica e próximo às fontes de matérias primas minerais.

O projeto de parcelamento da CIJD, desenvolvido por técnicos da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio de Minas (PLAMBEL, 1985), embora tenha também um forte formalismo, possui um traçado que o diferencia da concepção de quarteirões na forma quadrados de Aarão Reis para Belo Horizonte, ao ser composto por hexágonos concêntricos, que se desenvolvem a partir de uma praça central, localizada no ponto mais alto do terreno. A partir dessa praça (FIG. 71), desenvolvem-se várias avenidas e a principal é o prolongamento da avenida Amazonas.

Figura 71 – Planta original da CIJD, desenvolvida no final da década de 1930 e vista em 1970



Fonte: CRIAÇÃO DA... 2010, adaptado pelo autor, 2014.

Observam-se semelhanças com o projeto de Belo Horizonte desenvolvido pela CCNC, na racionalidade e na hierarquia do traçado, bem como a presença de um espaço verde como norteador da composição, no caso da CIJD, a praça central, como foi o Parque Municipal. A eficiência da circulação, no parcelamento da CIJD, seria proporcionada, como no modelo progressista, pela hierarquia viária, por diferenciações na largura das vias e pelas avenidas e os grandes quarteirões que, com isso, diminuiria a quantidade de cruzamentos. Segundo Le Corbusier (1925/2000b, p 159), “O número dos cruzamentos de ruas é consequência direta do número de ruas; é um agravamento considerável do número das ruas. O cruzamento de ruas é o inimigo do trânsito”.

Outro aspecto que aproxima o projeto da CIJD ao ideário progressista é a hierarquização do espaço. Na proposta da Cidade Contemporânea de Le Corbusier, a classe operária deveria localizar-se próxima ao local de trabalho, distante do centro, ou seja, do espaço destinado para as classes mais privilegiadas. Como na concepção progressista, previa-se, no plano de ocupação, uma forte hierarquização do espaço, ao estabelecer a implantação de vilas operárias no entorno, como o Bairro Jardim Eldorado, de autoria de Sérgio Bernardes, posteriormente implantado e com uma parte já presente na planta cadastral de Belo Horizonte de 1958 (GOMES; LIMA, 1999). Lefébvre



(1970/1999a, p. 25) alerta para as consequências desse tipo de produção do espaço:

[...] a indústria se implanta próximo às fontes de energia, das matérias-primas, das reservas de mão-de-obra. Se ela se aproxima das cidades, é para aproximar-se dos capitais e dos capitalistas, dos mercados e de uma abundante mão-de-obra, mantida a preço baixo. Logo, ela pode se implantar em qualquer lugar, mas cedo ou tarde alcança as cidades preexistentes, ou constitui cidades novas [...].

No entanto, o sonho de transformar o símbolo da modernidade mineira, a CIJD, em um grande centro industrial não se realiza logo após a sua implantação. O professor Diniz (1981) revela que a ausência de mercados consumidores nas proximidades da Cidade Industrial e a precariedade dos transportes de Belo Horizonte para os maiores centros urbanos do país fizeram com que poucas quadras do parcelamento industrial fossem ocupadas. O autor afirma que na década de 1940, embora o Estado tenha desenvolvido esforços para a industrialização mineira, os resultados foram modestos. Porém, esse período, nacionalmente, é marcado por um intenso movimento que pretendia lançar as bases para alavancar o processo de modernização do país e do Estado de Minas Gerais.

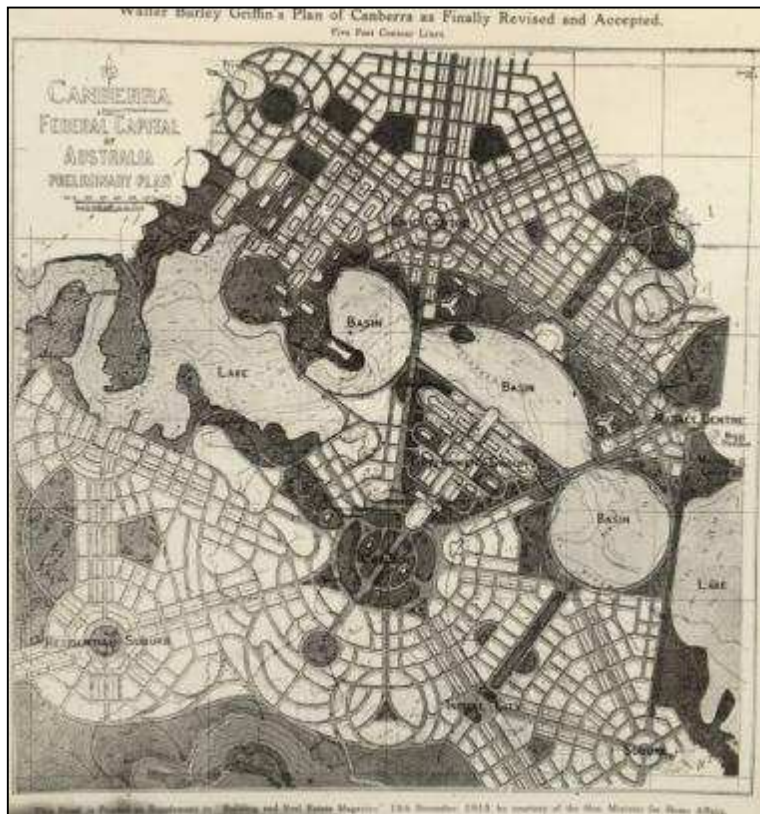
A racionalidade do traçado da CIJD contrapõe-se à forma tradicional de ocupação do solo, como nos parcelamentos de Belo Horizonte do início do século. Segundo o principal difusor desse modelo, Le Corbusier (1925/2000b, p.10):

Uma cidade moderna vive praticamente da linha reta: construção dos imóveis, dos esgotos, das canalizações, das ruas, das calçadas, etc. O trânsito exige a linha reta. A linha reta é sadia também para alma das cidades. A linha curva é ruínea, difícil e perigosa; ela paralisa. A linha reta está em toda a história humana, em toda intenção humana, em todo ato humano. A curva é o caminho das mulas, a rua reta o caminho dos homens.

Percebe-se, no desenho urbanístico da CIJD, devido ao formalismo proporcionado pela concepção hexagonal, certa semelhança com o projeto desenvolvido para a capital da Austrália, Camberra, em 1912. O racionalismo e a ortogonalidade do sistema viário, com uma centralidade definida, são características do projeto da capital australiana, as quais são adotadas também no projeto da CIJD. Essas premissas do urbanismo progressista de modelos

passarão a fazer parte do repertório das concepções, principalmente daquelas patrocinadas pelo Estado (FIG. 72).

Figura 72 - Projeto de Camberra, capital da Austrália, parcialmente construída



Concebido por Walter Burley Griffin (1876-1937) e elaborado em 1912/1913

Fonte: Plan of Canberra, 2014.

O projeto de Garnier de futuro, da cidade progressista, era um grande centro industrial à base do carvão. Em Minas, o Estado, apoiado pela nova burguesia industrial nacional, estimula a perspectiva de modernização à base do minério de ferro. Se, por um lado, Belo Horizonte transformou-se em polo industrial, por outro, os investimentos realizados para esse objetivo estabeleceram as bases para o processo de extensão do seu tecido urbano, ou seja, de sua metropolização<sup>136</sup> e de propagação da fragmentação, homogeneização e

<sup>136</sup> Segundo Lacerda, Mendes Zancheti e Diniz (2000), no processo de metropolização o território passa a ser composto de várias formas socioespaciais baseadas na existência de um centro e de uma periferia, com o centro concentrando as principais atividades econômicas, públicas ou privadas, as infraestruturas urbanas e as áreas habitacionais de mais alto nível de renda e a periferia, formada por meio de invasões, loteamentos populares, conjuntos habitacionais, servindo para abrigar a massa da população migrante, de baixa renda. Entre as cidades, surge uma rede de hierarquização, ou seja, um sistema de relações econômicas e sociais em que umas se subordinam às outras.

hierarquização do espaço, para além dos limites municipais. Os dados revelados pelo Plambel (1985), do final da primeira metade do século XX, indicam um forte processo de migração de Belo Horizonte para os municípios lindeiros à cidade. A planta a seguir, elaborada pelo Governo de Minas, mostra a ocupação das áreas entre Belo Horizonte e a CIJD, por meio de parcelamentos destinados principalmente para abrigar a mão-de-obra que iria atender a área industrial (FIG.73).

Figura 73 – Ocupação no entorno da CIJD, em 1958



Parte da Planta Cadastral de 1958. A linha tracejada corresponde aos limites municipais. Ao redor da CIJ observa-se o processo de ocupação por meio de parcelamentos do solo que se estendem até Belo Horizonte

Fonte: Arquivo..., 1958, adaptado pelo autor.

Lefévre (1970/1999a, p. 25) afirma que “a cidade industrial [...] precede e anuncia a zona crítica. Nesse momento, a implosão-explosão produz as suas consequências”. De acordo com o autor, a industrialização leva a uma enorme concentração (de pessoas, atividades, riquezas e pensamentos), ao lado de uma imensa explosão, com a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios etc.). A industrialização promove a organização da cidade na direção do dinheiro, do comércio, predominando assim a ideia de valor de troca sobre o valor de uso. Belo Horizonte é um exemplo desse processo. A Figura 70 mostrou o processo de explosão de Belo Horizonte e a Figura 74, a seguir, mostra a implosão de sua área central na década de 1940, através do adensamento e da verticalização – processo que se intensifica nas décadas seguintes.

Figura 74- Vista do centro de Belo Horizonte, em meados da década de 1940



Mostra o processo de verticalização e o adensamento da região central

Fonte: Arquivo..., 1940.

As ações com relação à implantação da CIJD, da infraestrutura necessária e das empresas, na década de 1940, geraram parte da base econômica necessária para que Belo Horizonte consolidasse seu papel de centralidade regional, gerando fluxos de mão de obra, de matérias-primas, de energia, de transportes e, conseqüentemente, de capital (DINIZ, 1981). A PBH, conduzida pelo jovem prefeito Juscelino Kubitschek Oliveira (JK) (1902-1976)<sup>137</sup>, estimula o surgimento de outro eixo de expansão belo-horizontino, com a construção do complexo arquitetônico da Pampulha, segundo os princípios da arquitetura e urbanismo progressistas. As repercussões dessa concepção na expansão de Belo Horizonte são apresentadas na próxima subseção.

#### 4.1.2.2 Uma concepção para consolidar a modernidade em Belo Horizonte

Sob esta luz, o espaço dominante-dominado, imposto pelo Estado aos “súditos” fiéis ou infiéis, é apenas o espaço aparentemente sem violência da *pax etatica* (da *pax capitalística* no que se refere aos países capitalistas, como houve a *pax romana*). Subtraído aparentemente da violência, o espaço abstrato a contém. Da mesma maneira, os espaços que acreditam escapar deste destino, aqueles das periferias, dos subúrbios, das residências secundárias, falsos campos e simulacros da natureza. (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 23 – tradução do autor<sup>138</sup>)

<sup>137</sup> O presidente Getúlio Vargas, durante o Estado Novo, nomeou os governadores para controlar o poder nos estados e municípios e difundir a lógica racional do moderno mercado capitalista. Para Minas Gerais foi indicado Benedito Valadares. Em 1940, JK foi nomeado interventor da Capital Mineira. A sua posse foi carregada pelo otimismo, com a visão modernizante e desenvolvimentista que desde o princípio esteve associada à sua imagem. (PIMENTEL, 1975/1993).

<sup>138</sup> *In this light, the dominant-dominated state-imposed the "subjects" faithful or unfaithful, space is just the space of violence seemingly etatica pax (pax of capitalistic in relation to capitalist*

Embora não seja propriamente um parcelamento do solo, o Complexo de Turismo e Lazer da Pampulha repercutiu na produção do espaço belo-horizontino e estimulou o aparecimento de concepções singulares. A intenção de construir algo diferenciado na Pampulha, localizada ao norte do centro de Belo Horizonte, fica nítida, quando JK encomenda ao urbanista Alfred Donat Agache (1875-1959) um plano para desenvolvimento da região ocupada por fazendas e onde já existia uma grande represa. Agache nasceu e formou-se em arquitetura na França, e esteve, durante as primeiras décadas do século XX, presente em inúmeros debates relacionados aos problemas das cidades europeias e dos ideários progressistas e culturalistas, os quais ele passara a adotar em seus projetos, como o zoneamento, a hierarquia viária, cidades contidas, o saneamento, o uso da tecnologia, dentre outros. Convidado pelo governo de Getúlio Vargas, veio ao Brasil onde desenvolveu vários projetos urbanos, a maioria não implantados (BRUANT, 1996).

A concepção de Agache para a Pampulha foi a implantação de uma cidade-satélite, com a finalidade de abastecimento hortifrutigranjeiro para toda a capital, a ser ocupada por uma população de menor poder aquisitivo, tendo em vista as projeções de crescimento demográfico da cidade. Quando da implantação do projeto de Aarão Reis, a região da Pampulha teve uma importante função para o desenvolvimento da nova capital. Formada por muitas fazendas, sítios e chácaras, era, junto com o município de Santa Luzia, fonte de mercadorias que abasteciam a cidade (BELO HORIZONTE, 2013b). A sua ideia de ocupação da Pampulha era condizente com o seu pensamento de que, o grande paradoxo do urbanista é ter soluções do presente baseadas no passado, porém sem se esquecer dos problemas funcionais e presentes na cidade (BRUANT, 1996). Entretanto, a concepção de Agache para a Pampulha não agradou a JK, possivelmente, devido a ser proposta com uma ocupação permeada de áreas mais elitizadas e outras mais populares, numa região que possuía grandes propriedades de políticos e empresários. Segundo revelou JK, anos mais tarde:

---

*countries, as there was the Pax Romana). Apparently violence, less abstract contains a space. Likewise, the spaces we believe escape this fate, those of the peripheries, suburbs, second homes, fields and false simulacra of nature.*

(...) Quanto a Pampulha, então, nossa discordância foi radical. Ao invés de uma cidade-satélite, o que pretendia construir ali era um recanto turístico. Capitalizado em benefício do plano a ser executado aproveitando a beleza do cenário, a formação de um grande lago artificial, rodeado de residências de luxo, com casas de diversões que se debruçassem sobre a água. Agache inclinava-se para o utilitarismo. Mas o meu pensamento era lírico: a natureza transformada em fator de plenitude espiritual, a serviço da comunidade (OLIVEIRA, 1974, p.31).

JK desejava algo na Pampulha mais impactante e condizente com suas intenções desenvolvimentistas. No seu discurso, a comunidade significava, pelo menos na intenção, o atendimento a todas as camadas sociais de Belo Horizonte. Para tanto, o Prefeito abandona o plano de Agache e inclui no seu projeto político de metas a ampliação da represa da Pampulha e a criação de um complexo equipado com espaços de uso público de grande envergadura, inexistentes na cidade, cercado por bairros diferenciados a serem implantados pela Administração Municipal. A venda dos lotes poderia repor aos cofres públicos parte dos recursos investidos pela Administração Municipal e proteger os equipamentos que viessem a ser implantados (RIBEIRO, 2011).

O conjunto das obras arquitetônicas veio a ser realizado entre 1941 e 1945 e projetado pelo jovem arquiteto Oscar Niemeyer (1907-2012), que já revelava em suas obras a influência do ideário progressista. Materializava, assim, o desejo de JK, com a criação de um centro turístico e de lazer para Belo Horizonte que combinava dois interesses: primeiro, oferecer à população um espaço que concentrasse as principais opções de lazer da cidade; segundo, fazer dessa área um símbolo da modernidade e do progresso de Belo Horizonte em níveis nacional e internacional.

Conforme revelado na tese de doutorado de Denise Marques Bahia (2011), que investiga as relações entre o discurso político de modernização de JK, em sua gestão municipal de 1940 a 1945, as intervenções na Pampulha impactaram em outras regiões da cidade, do ponto de vista urbano, arquitetônico e cultural. Por exemplo, a autora defende que o ideário do modernismo fundamentou na cidade, tanto a criação e a construção simultânea do conjunto arquitetônico da Pampulha entre 1942-1943, para representar o futuro, quanto um lugar de

memória urbana, então chamado Museu Histórico de Belo Horizonte, entre 1941-1943, hoje denominado Museu Abílio Barreto e anos mais tarde, a arquitetura de vanguarda que passara a ser desenvolvida no bairro Cidade Jardim.

A ideia da ocupação da Pampulha, para JK, era, desde o início da implantação, um parcelamento que se tornasse um atrativo para o desenvolvimento do turismo da cidade (GOMES; LIMA, 1999). Segundo o próprio Niemeyer (1998, p.261-262):

Um dia Capanema me levou a Benedito Valadares, governador de Minas Gerais, que pretendia construir um cassino no 'Acaba Mundo'. E foi nessa ocasião que conheci Juscelino Kubitschek, candidato a prefeito de Belo Horizonte. Fiz o projeto, que mostrei a Benedito, mas o assunto só foi retomado meses depois, quando JK, prefeito da cidade, novamente me convocou. No dia combinado voltei a Belo Horizonte com Rodrigo. Tornei a conversar com JK, que me explicou. 'Quero criar um bairro de lazer na Pampulha, um bairro lindo como outro não existe no país. Com cassino, clube, igreja e restaurante, e precisava do projeto do cassino para amanhã'. E o atendi, elaborando durante a noite no quarto do Hotel Central o que me pedira" (grifo do autor).

A valorização formal e escultórica do objeto arquitetônico em um espaço vazio, a relação com a paisagem natural, a inter-relação entre espaços fechados e abertos, a utilização de novos materiais e a busca da expressividade estética do concreto armado podem ser observados nas obras de Niemeyer na Pampulha, que, aliadas às obras de paisagistas, pintores e escultores de renome, tornaram-nas significativas e referência para o movimento moderno no Brasil. Com a edificação do complexo arquitetônico da Pampulha e a implantação da Avenida Antônio Carlos, Belo Horizonte que foi estimulada a expandir para Oeste, através da continuidade da implantação da CIJD, agora expandia rapidamente também para o Norte.

JK iniciou, em 1943, a desapropriação de algumas áreas para a implantação do bairro Pampulha e que hoje corresponde a parte do atual bairro Bandeirantes, com lotes em torno de 1.000m<sup>2</sup> (RIBEIRO, 2011). O bairro seguia, em parte, o traçado radial do plano urbanístico da cidade satélite sugerido pelo francês Agache. Como revelam Lemos e Bahia (2010):

A Pampulha, segundo Kubitschek, poderia constituir-se num modelo de cidade autônoma, inspirado no urbanismo culturalista moderno. Seria possível, desta forma, reunir bairros sofisticados e bairros operários, que estariam implantados próximos às atividades operárias. Ao lado desses núcleos, o poder público programou a concepção de uma cidade universitária, composta por espaços destinados à moradia estudantil e às atividades de pesquisa e de estudos. Como se não bastasse, era sua intenção prover a população de inovadores serviços de saúde, através de hospitais, sanatórios e clínicas. Tanto o projeto construído quanto o plano proposto fizeram parte das intenções políticas, próprias da cultura moderna da época. Com a primeira fase do complexo construído, iniciou-se a busca da sua consolidação. Esta só viria com o tempo, exigindo do próprio poder público um grande esforço por parte dos governos estadual e municipal.

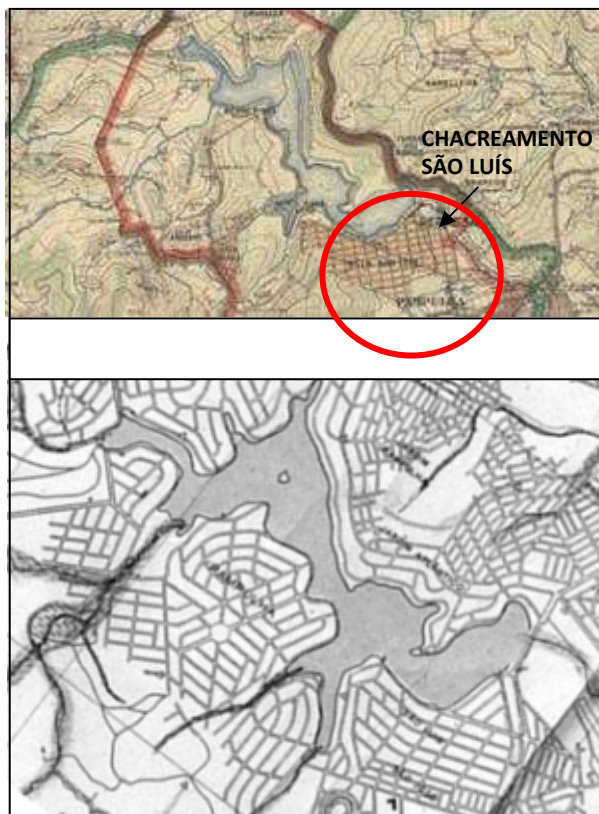
Apesar das intenções manifestadas de constituir-se em um espaço para ser compartilhado por diferentes classes (as obras de Niemeyer, o Cassino e o Iate Clube, por exemplo, eram opções de lazer direcionadas às pessoas de maior poder aquisitivo, enquanto a Casa do Baile foi pensada para o divertimento das classes populares), os parcelamentos no entorno da lagoa acabaram por atrair exclusivamente a população mais privilegiada, tanto no uso dos espaços de lazer, quanto em relação à ocupação urbana (LEMOS; BAHIA, 2010). Entende-se que dois fatores contribuíram para tal hierarquização do espaço: a valorização e as dimensões dos lotes, juntamente com a dificuldade de acesso, uma vez que o transporte público era precário e quem tinha automóvel na época era aquele cidadão de maior renda (RIBEIRO, 2011).

No fim dos anos 1950, a urbanização crescente do entorno da lagoa da Pampulha estimula ainda mais a procura por lotes na região para a classe de maior poder econômico que residia no centro de Belo Horizonte, primeiramente para abrigar casas de final de semana construídas em lotes, com áreas entre mil e dois mil metros quadrados e depois como primeira moradia. Intensifica-se a ocupação e a fragmentação do entorno da lagoa, com parcelamentos, agora, implantados pela iniciativa privada, seguindo a concepção colocada em prática pela Prefeitura, com lotes unifamiliares e de grandes dimensões, cabendo ao Estado o ônus da urbanização. Isto aconteceu com parte dos bairros conhecidos hoje como Braúnas, Jardim Atlântico/Santa Amélia e São Luiz. A maior parte dos bairros implantados, no entorno da lagoa na época, conforme



se verifica na figura a seguir, segue um traçado reticulado, com quadras de grandes dimensões (FIG.75).

Figura 75 – Comparação da ocupação na Lagoa da Pampulha, antes e depois da implantação das obras de Niemeyer



Acima, Lagoa da Pampulha, na década de 1940, onde se observam os primeiros parcelamentos no entorno da barragem por meio de chácaras, com destaque para o São Luís. Abaixo, Lagoa da Pampulha e seu entorno, em 1953

Fontes: (acima) Arquivo..., 1940, adaptado pelo autor; (abaixo) Arquivo..., 1953.

Os bairros apresentavam também poucas áreas reservadas para praças, descontinuidade do sistema viário, bem como, falta de áreas destinadas aos equipamentos públicos. A preocupação com a proteção dos empreendimentos realizados na região contra uma possível desvalorização, que pudesse ser provocada por usos impactantes, fez com que o Estado aprovasse o Decreto Municipal nº 55/39, que definiu as tipologias de ocupação no entorno da lagoa. O Decreto estabeleceu, por exemplo, que “os terrenos deverão ter áreas superiores a 1.000m<sup>2</sup> [...], a arquitetura, o estilo colonial, neocolonial, missões ou normando, não se admitindo em caso algum, estilo que destoe do ambiente campestre” (BELO HORIZONTE, 1939).

Devido principalmente à especulação imobiliária, a ocupação da maioria dos bairros no entorno da Pampulha foi bastante lenta. Outros bairros, como Suzana, Conjunto Habitacional Confisco, Garças, Xangrilá, Trevo e Nova Pampulha, só foram consolidados a partir da década de 1980 (RIBEIRO, 2011).

O complexo arquitetônico da Pampulha foi mais do que uma grande obra de arquitetura e urbanismo. Realmente, a implantação do complexo da Pampulha inseriu a cidade nos movimentos da arquitetura e do urbanismo mundial extrapolando as fronteiras mineiras. Segundo Bahia (2011, p.23):

[...] é uma realização primordial, a gênese, um prelúdio do que viria a ser, anos mais tarde, com a construção monumental de Brasília, a expressão concreta da ideia social e cultural construída de nação moderna e de país do futuro, o que ainda perdura no imaginário e na memória social brasileira.

Além da intensificação de parcelamentos no entorno da lagoa para as classes mais privilegiadas, nas décadas seguintes, abriu-se também outra frente de expansão na região, de parcelamentos voltados para a população de baixa renda, em terrenos mais periféricos em direção à região de Venda Nova, e municípios vizinhos, como Contagem, Ribeirão das Neves, Vespasiano e Santa Luzia (MENDONÇA, 2002; BELO HORIZONTE, 2013b). Tal processo de ocupação foi estimulado, principalmente, pelo desenvolvimento industrial desses municípios, aumento progressivo da acessibilidade entre a região Norte e o centro de Belo Horizonte, através da abertura e pavimentação da Avenida Antônio Carlos, além do aumento da oferta de transporte público (RIBEIRO, 2011). Basicamente esses parcelamentos tinham o objetivo de proporcionar o maior número de lotes e, assim, seguiam o modelo da “planta em grade”, concepção criticada pelos principais especialistas do urbanismo moderno. Além disso, não existia a preocupação com a infraestrutura básica, como esgotamento sanitário, destinação de áreas para equipamentos comunitários ou espaços verdes. Muitas áreas inapropriadas para a urbanização foram utilizadas, o que gera, até hoje, altos custos para o Estado na tentativa de remediar os problemas gerados, entre eles, a poluição da lagoa.

Outra concepção singular da década de 1940, em Belo Horizonte, foi o bairro Cidade Jardim. Inspirada no ideário de Howard e Unwin, na década de 1920, alastrou-se pelo país a partir de São Paulo, a ideia dos bairros jardins, como representação de bairros residenciais para as elites urbanas. Em Belo Horizonte, na administração de JK, é implantado pelo Estado o bairro Cidade Jardim. Inicialmente este bairro representava na cidade a tentativa da materialização das ideias do modelo culturalista. Entretanto, veio a constituir em significativo acervo de edificações modernistas das décadas de 1950 e 1960 (ROCHA, 2005). Essa concepção será analisada a seguir.

#### 4.1.2.3 A intenção de se implantar uma concepção culturalista de um bairro que se torna uma Cidade Jardim

Entre nós torna-se necessário incrementar e estimular as energias cívicas latentes dos munícipes, transformando-as, de estado potencial em energia dinamica, visando o beneficio da collectividade. Procurando conhecer e elucidar convenientemente as questões de administração municipal e urbanismo, está o cidadão no exercício de um dever cívico. A opinião publica deve constituir uma força preponderante para transformar em realidade as melhores ideias; e cumpre a ela zelar ainda pela fiel execução, por parte das administrações eventuais, dos planos de urbanização das cidades. Ao se transformar em censor das administrações municipais, deve visar o cidadão exclusivamente, o interesse coletivo e não o pessoal ou da facção política a que pertence (CONTINENTINO, 1939).

A descrição consiste em mera sugestão, a ser provavelmente muito modificada (HOWARD, 1898/2002, p. 141).

O bairro Cidade Jardim foi projetado no final de 1930, pelo professor e engenheiro sanitaria Lincoln Continentino (1900-1976)<sup>139</sup>. A área fazia parte da antiga colônia Afonso Pena, incorporada à zona suburbana de BH, entre os anos de 1912 e 1914 (AGUIAR, 2006). Localizado próximo às áreas de expansão da cidade para as classes média e alta, como os bairros Santo Antônio e Lourdes, possuía assentamentos precários, nas partes altas, em processo de expansão.

---

<sup>139</sup> Continentino, entre os anos de 1927 e 1929, cursou a especialização em engenharia sanitária da Universidade de Harvard nos Estados Unidos. Em Belo Horizonte, Continentino integrou em 1934, o governo do prefeito José Soares de Mattos (1933-1935). Pertenceu ao quadro de professores da Escola de Arquitetura da UMG. Além do projeto do Bairro Cidade Jardim, desenvolveu, por exemplo, o Plano de Urbanismo da Colônia Santa Isabel, em 1931, a proposta para a Estância Hidromineral de Araxá, em 1933, e o Plano de Urbanismo de Belo Horizonte, em 1934-1941 (LIMA, 2003).

Fábio Lima (2003) em sua tese de Doutorado revela que Continentino, quando esteve em Havard, tivera contato com livros como “*Neighborhoods of small homes; economic density of lowcost housing*”, de Robert Whitten (1887-1956) e Thomas Adams (1891-1963) – publicação singular do urbanismo moderno americano -, o que, possivelmente, serviu de referência para a idealização do bairro Cidade Jardim. Em seu livro “Saneamento e Urbanismo” (1937) Continentino utiliza como bibliografia outras publicações do urbanismo moderno como os livros “*Der städtebau*”, de J. Stübben, “*Town planning in practice*”, de Raymond Unwin, “*Urbanisme e Ville radieuse*”, de Le Corbusier, que revelam a sua proximidade com o ideário dos modelos do urbanismo moderno.

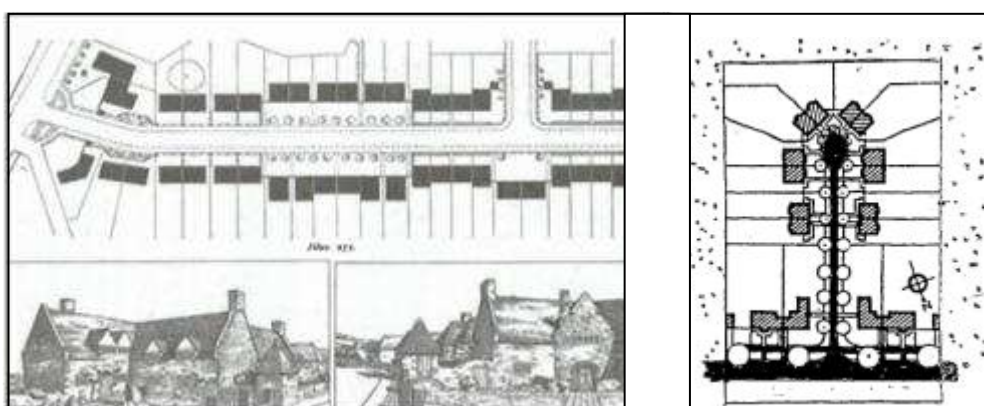
Continentino teve uma atuação destacada em Belo Horizonte, como urbanista e professor. Após o retorno dele dos Estados Unidos, na década de 1930, período quando borbulhavam os ideais de Howard no solo americano, Continentino, em palestra realizada em Belo Horizonte, defendeu a adoção na cidade de estruturas urbanas celulares, bairros autossuficientes e adequação do plano urbanístico às condições morfológicas do terreno, como na proposta do modelo culturalista (CONTINENTINO, 1934) (LIMA, 2003).

Na gestão municipal de José Oswaldo de Araújo (1938-1940), quando atuou como consultor, Continentino desenvolveu, a pedido do prefeito, o projeto para o bairro Cidade Jardim. Segundo ele, o projeto consistia de “[...] uma cidade jardim provida de um parque local, atravessado pelo córrego do Leitão, correspondente a 15% de sua área e envolvendo a sede da Fazenda Velha, único prédio remanescente do antigo arraial do Curral d’El-Rey.” (CONTINENTINO, 1941, p. 41). A concepção de Continentino previa lotes com mil metros quadrados de área e frente mínima de vinte e cinco metros, com as edificações obedecendo a um afastamento mínimo de dez metros em relação aos arruamentos. Por sua vez, as ruas deviam ser:

[...] em cul-de-sac nas extremidades de grotas ou depressões bruscas de terreno. Quando os fortes acidentes naturais não permitiam o traçado de quarteirões retangulares longos e de profundidade reduzida, as áreas em excesso, dos fundos de lotes foram reservadas para pequenos parques internos. (CONTINENTINO, 1941, p. 42).

Segundo os relatos de Continentino, a concepção inicial do bairro Cidade Jardim envolvia proposições formais culturalistas, como a implantação de um arruamento em curva, com *cul-de-sacs*, arborização abundante, redução do uso de muros confinantes, construção de parques para o lazer e edificações implantadas com variação de afastamentos para criar uma maior movimentação na paisagem (CONTINENTINO, 1937)<sup>140</sup>. Verifica-se, no seu discurso, a proximidade com as ideias de Unwin (1909) (FIG.76).

Figura 76 - Proposta de Unwin para as Cidades



A implantação das edificações em lotes individuais deveria conter uma diversidade de afastamentos. O tráfego de passagem deveria ser isolado por amplos espaços verdes. Ruas sem saída ou os *cul-de-sac*, deveriam permear as concepções

Fonte: Unwin, 1909, p. 122. À direita, adaptado pelo autor.

Unwin defendia que as ruas deveriam ter um desenho informal, com as casas formando blocos isolados entre si, recuados do alinhamento dos lotes, com amplos jardins entre a rua e as casas, com ruas secundárias de acesso terminando em *cul-de-sac*. Tudo regido por uma regulamentação rígida, que garantisse a ideia do convívio com a natureza.

Conforme revelado em seções anteriores, a tese culturalista da Cidade Jardim idealizada por Howard, no final do século XIX, porém, não consistia em apenas uma solução formal, mas, sim, de uma ampla reforma social, implantada a partir de um sistema autossuficiente. A proposta culturalista vai, além do

<sup>140</sup> Essa planta do parcelamento do bairro Cidade Jardim, conforme a descrição de Continentino, não consta nos arquivos públicos de Belo Horizonte, bibliotecas e nem com seus familiares.

simples traçado orgânico, com uso de *cul-de-sac*, da limitação física e demográfica, da presença de grandes espaços verdes ou casas recuadas implantadas em grandes lotes.

A concepção de bairros inspirados em parte do formalismo das Cidades Jardins nas grandes cidades brasileiras, exclusivos para as camadas de maior poder econômico, ganhou força no Brasil, na década de 1920, quando a emergente elite paulistana começou a demandar bairros exclusivos (SEGAWA, 1997/2000). Assim, foi criada a “Companhia City”, que seria de grande importância para a urbanização, não só paulista, mas para o Brasil de uma maneira geral (BAIRROS..., 2013). Uns dos primeiros projetos de um bairro jardim realizado por essa empresa foi o Jardim América, em São Paulo – desenvolvido pelos arquitetos Barry Parker e Raymond Unwin, por volta de 1919. Foram desenvolvidas estratégias de propaganda e de venda, que resultaram em sucesso comercial e, principalmente, ao conferir à elite paulistana em ascensão, um inegável símbolo de status e de diferenciação social (BAIRROS..., 2013) (FIG. 77).

Figura 77 - Propaganda de lançamento do bairro Jardim América



Fonte: Bairros..., 2013.

O projeto inicial do bairro Jardim América previa ideias que se aproximavam do projeto desenvolvido pela dupla para o *Hampstead Garden Suburb* em

Londres, analisado na seção 3.3.2 desta tese, como ruas sinuosas, lotes com grandes dimensões para o uso residencial unifamiliar, com jardins internos às quadras, para uso coletivo dos moradores. Entretanto, essas ideias foram mais tarde excluídas do projeto.

O projeto do bairro Cidade Jardim que foi implantado, além de diferenciar da concepção original de Continentino, acabou por manter o nome, o que garantiu ao bairro certo *glamour*. Também, a não ser pelo parcelamento em lotes individuais, a implantação das edificações e a tentativa de interiorização das quadras acabaram por terem poucas referências com as ideias formais dos subúrbios de Unwin ou com os princípios sociais que eram as ideias-chave da base da concepção da Cidade Jardim de Howard (FIG. 78).

Figura 78 - Planta cadastral do parcelamento do bairro Cidade Jardim, implantado na década de 1940



Diferente da concepção inicial culturalista da qual existem apenas relatos. Porém, percebe-se, além dos lotes de grande dimensão, o envolvimento da concepção por vias de maior hierarquia, com a tentativa de quebra da continuidade das vias internas como nos estudos e projetos desenvolvidos por Sitte e analisados no Capítulo 2 desta tese. Tal premissa acaba por proporcionar uma interiorização do conjunto e menor impacto do tráfego de passagem

Fonte: Belo Horizonte, 2012.

Em 1951, Continentino (1954, p. 80), considerando os resultados formal e social, manifestou sua insatisfação acerca da implantação do bairro e do

ideário de Howard, ao afirmar, que “[...] por incrível que pareça ainda não foi integralmente implantada entre nós a verdadeira Cidade Jardim”.

Porém, Howard já alertava quanto a considerar sua ideia apenas do ponto de vista formal, ao afirmar que “a descrição consiste em mera sugestão, a ser provavelmente muito modificada” (1898/2002, p. 141). Entretanto, para Hall (1988/2000, p. 178), apesar do alerta, Howard cometeu o erro de divulgar sua concepção de cidade como “Cidade Jardim” e não, por exemplo, como “Cidade Social”, sem dúvida mais apropriada à profundidade e grandeza social que implicava a sua criação, não importando qual o desenho a ser utilizado.

O Estado, a fim de preservar o ambiente urbano diferenciado do bairro, os grandes lotes, o uso residencial unifamiliar e muito verde, e garantir o valor imobiliário para os proprietários foi, ao longo dos anos, estabelecendo um aparato normativo. A lei municipal nº 39/48, aprovada para regular o processo de ocupação do bairro Cidade Jardim, preservando as suas características modernistas e de uso residencial unifamiliar, estabeleceu, dentre outros, a proibição do fracionamento dos lotes; as edificações não poderiam ter mais do que três pavimentos, afastamentos frontais de 5 metros e laterais de 2,5 metros (BELO HORIZONTE, 1948).

JK (OLIVEIRA, 1974), no anseio de seu projeto modernizador estatal, assim definiu o novo bairro: “[...] Um bairro modelo – uma experiência de conúbio das vantagens da vida rural com as felicidades urbanas. Seria a Cidade Jardim – uma área privilegiada”. Os lotes, devido ao uso residencial dominante, às dimensões e à proximidade do centro da cidade, acabaram por ser adquiridos por empresários, banqueiros, industriais e construtores, o que levou a caracterizar o bairro, ao longo dos anos, como ocupado por camadas privilegiadas. Boa parte das edificações executadas no Cidade Jardim foi concebida por jovens arquitetos formados na EA-UFMG, afins com o ideário de vanguarda, o que acabou por contribuir com a paisagem modernista do bairro, conferindo-o singularidade perante outros bairros da cidade. Além da arquitetura, o bairro acabou sendo associado às ideias modernistas de JK, representando uma nova forma de morar na cidade (BAHIA, 2011).



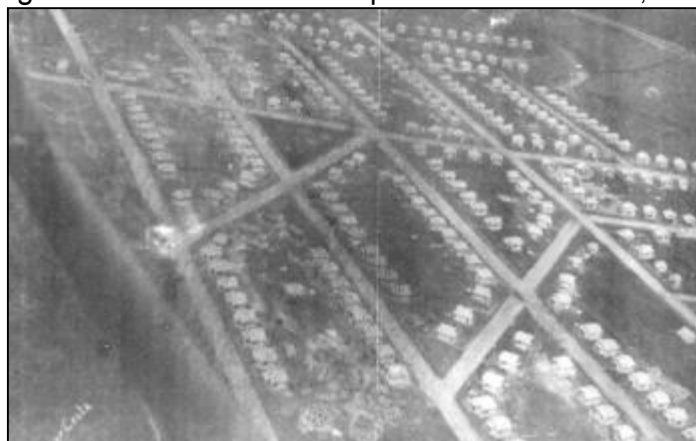
Entretanto, na primeira metade do século XX, o Estado não desenvolveu apenas projetos para as camadas mais privilegiadas da cidade como a Pampulha e o bairro Cidade Jardim, também foram implantadas concepções para as classes mais populares denominadas “Bairros Populares”, a serem analisadas a seguir.

#### 4.1.2.4 As concepções progressistas de interesse social na periferia da cidade: os Bairros Populares

O que dizer, agora, do urbanismo haussmanniano, senão o que já se sabe? Estripação de Paris de acordo com uma estratégia, expulsão do proletariado para a periferia, invenção simultânea do subúrbio e do habitat, aburguesamento, como despovoamento e apodrecimento dos centros. Enfim, nada que não tenha sido diversas vezes lembrado. (LEFÉBVRE, 1970/1999a, p.11).

A expansão da cidade, aliada à necessidade de espaços para a classe operária e às pretensões políticas de JK, provocaram o surgimento de concepções de parcelamentos populares na cidade, patrocinadas pelo Estado. Como exemplo há o bairro popular Mato da Lenha ou Vila Operária do Mato da Lenha, parte do atual bairro Salgado Filho, situado na região Oeste de Belo Horizonte (BELO HORIZONTE, 2013b) (FIG. 79).

Figura 79 - Foto do bairro Popular Mato da Lenha, 1948



Destaca-se o traçado retilíneo e a repetição de unidades habitacionais. Os lotes, com dimensões aproximadas de 125 m<sup>2</sup>, possuem pequena frente e grande profundidade

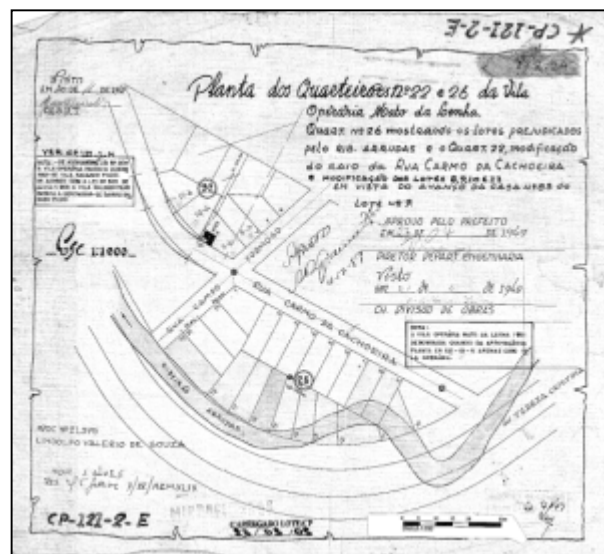
Fonte: Arquivo..., 1949.

O parcelamento do bairro Mato da Lenha não foi totalmente implantado e o restante do terreno transformou-se numa ocupação, tendo sido desapropriado,

na década de 1970 para as obras de canalização a montante do Rio Arrudas (BELO HORIZONTE, 2013b).

Dois padrões de parcelamentos dos “Bairros Populares” foram produzidos no período. O primeiro, como mostra a figura anterior, era de parcelamentos subdivididos em lotes unifamiliares, desarticulados com a malha urbana da cidade, desenvolvidos pelo corpo técnico da própria PBH, com lotes pequenos, um traçado viário racional e geralmente ortogonal. A proximidade da concepção dos Bairros Populares com o ideário progressista estava na busca da padronização, tanto com relação ao traçado urbano, quanto às edificações, para proporcionar eficiência técnica e econômica do modelo. Também, como foi efetivado nas intervenções de Haussmann e proposto nos modelos das Cidades Contemporânea e Radiante de Le Corbusier, esses bairros eram implantados em áreas mais distantes do centro da cidade (FIG. 80).

Figura 80 – Planta cadastral da expansão do Bairro Popular Mato da Lenha



Consideram-se a retificação do Ribeirão Arrudas, a ocupação da Área de Preservação Ambiental e a futura construção da Avenida Sanitária Tereza Cristina, em 1948

Fonte: Belo Horizonte, 2012.

O segundo padrão de Bairro Popular, que tinha nítida referência nas ideias progressistas, trata-se de um modelo verticalizado, resultante de uma parceria entre a PBH e o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários (IAPI). O conjunto habitacional, denominado como IAPI, foi construído em parte da favela conhecida como Pedreira Prado Lopes, na Avenida Antônio Carlos,

entre o centro de Belo Horizonte e a região da Pampulha. Como na proposta do Conjunto Estados Unidos de Garnier, em Lyon, realizado nas primeiras décadas do século XX, o IAPI foi construído em uma quadra única e não em lotes tradicionais, como no bairro Mato da Lenha.

Os projetos de parcelamento e das edificações do IAPI, elaborados entre 1941 e 1942 (GOMES, LIMA, 1999), diferiram totalmente das iniciativas anteriores praticadas na cidade, ao proporem blocos livres das amarras dos lotes, com 5, 6, 7, 8 e 10 pavimentos, dispostos em U, em torno de uma praça central pública, perfazendo um total de 928 unidades habitacionais. Marcante é o formalismo do conjunto, que apresenta clara referência ao discurso de Le Corbusier, que “a geometria é a base. É também o suporte material dos símbolos que significam a perfeição” (1923/2000a, p. VII). (FIG. 81).

Figura 81 – Vista do Conjunto IAPI



Ressalta a ocupação diferenciada para os padrões populares da época baseado no lote individual; destaca-se a homogeneização promovida pela repetição dos blocos de edifícios, que possuem um forte geometrismo. A ocupação livre das restrições do lote e desenvolvida nos limites da quadra possibilitou liberar a sua área interna para o verde e equipamentos

Fonte: Belo Horizonte, 2013b.

A modernidade estava presente no IAPI, não só na arquitetura, como nos equipamentos das unidades habitacionais, no sistema de aquecimento de água central e nos fogões elétricos. Esse conjunto verticalizado e direcionado para a população de menor poder aquisitivo representou uma proposta inovadora para a cidade, dominada por unidades em lotes pequenos e unifamiliares. Segundo Le Corbusier (1925/2000b, p.31):

A conquista da altura traz, em si, a solução de problemas essenciais colocados pela urbanização das cidades modernas, a saber: o reestabelecimento possível das condições naturais (sol; espaço, vegetação).

O projeto rompeu com a concepção tradicional de interesse social de Belo Horizonte, ajustando aos preceitos do modelo progressista, preconizados por Garnier e Le Corbusier. A solução para a habitação popular de verticalização, padronização das unidades habitacionais, das tipologias arquitetônicas, da eliminação do lote individual, da grande densidade demográfica e construída, seria cada vez mais adotada no Brasil, pelas políticas habitacionais, a partir das experiências dos institutos de previdência. Dentro da área do conjunto, foram previstos alguns equipamentos como praças e creche, porém esta não foi construída. Para a viabilização do IAPI, foi necessário remover e reassentar no próprio conjunto algumas famílias oriundas da favela que ocupava parte do terreno do conjunto. A implantação do conjunto em Belo Horizonte, por um lado, levou o ideário dos modelos do urbanismo moderno, de modernidade, de progresso, de ideal de moradia compacta, de padrão de cotidiano, para a população de baixa renda, e, por outro lado, tornou-se uma barreira para a expansão da favela ao redor da Avenida Antônio Carlos, principal acesso aos bairros localizados na Pampulha (FIG. 82).

Figura 82 – As contradições da paisagem de Belo Horizonte



O recém-inaugurado conjunto IAPI, nitidamente baseado no modelo progressista, em 1948. Ao fundo, a favela Pedreira Prado Lopes, dominada por unidades horizontais e unifamiliares, e à frente, a Av. Antônio Carlos, acesso à lagoa da Pampulha

Fonte: Arquivo..., 1948.

Dessa forma, a organização do espaço belo-horizontino nesse período consolida o modelo de divisão social e territorial do trabalho, de hierarquização do espaço, em conformidade com as necessidades e as estratégias das forças

que o engendraram. Um modelo repleto de intencionalidades econômicas, políticas e ideológicas, planejadas e articuladas, cujo produto é uma cidade cada vez mais fragmentada, hierarquizada, com bairros mais “nobres”, em regiões onde há maior concentração das classes média e alta, bem como de infraestrutura urbana; e, outros distantes, os bairros mais populares, concentrando uma grande parcela dos trabalhadores assalariados de baixa renda, em regiões com precariedade de infraestrutura e equipamentos comunitários.

Belo Horizonte, no final da década de 1940, respondia por aproximadamente 31% da produção industrial de Minas, reafirmando-se cada vez mais como centro industrial de Minas. (IGLESIAS, 1987). Esse processo acabava por contribuir para o aumento da produção de loteamentos na região metropolitana, em razão do aumento do processo migratório. Nos anos 1950, foram aprovados 66 loteamentos e um total de 50.400 lotes, nos municípios de Contagem e Betim (PLAMBEL, 1987, p.136). Esse número de lotes representaria, se todos fossem ocupados por uma família, um acréscimo da população, em Contagem e Betim, de cerca de 200% da população (na época, eram cerca de 50.000), o que indica a forte tendência especulativa do mercado imobiliário nesse período.

Com as expansões nas direções Oeste e Norte, Belo Horizonte ia dando forma ao aglomerado metropolitano, o qual se consolida, a partir de meados do século XX. O processo de expansão vinha gerando vazios, estimulando uma estrutura urbana permeada de discontinuidades e com uma precária distribuição de bens e serviços em áreas mais afastadas do centro da cidade. A partir dos anos 1950, verificou-se uma intensificação das migrações para as grandes cidades brasileiras. Em Belo Horizonte, além desse processo de migração, a conjugação de altos níveis de fecundidade, redução dos níveis de mortalidade e a intensa imigração garantiram que a taxa de crescimento populacional de Belo Horizonte, nas décadas de 1950 e 1960, fosse a maior da história da cidade (em torno de 7% ao ano) (QUADRO 3).

Quadro 3 - Taxas de crescimento da população de Belo Horizonte

| Períodos                    | 1940/1950 | 1950/1960 |
|-----------------------------|-----------|-----------|
| <b>Crescimento a.a. (%)</b> | 5,25      | 6,99      |

Fonte: Belo Horizonte, 1984, Instituto... 2013, adaptado pelo autor.

Esse período constituiu-se em marco do processo de industrialização, não só de Belo Horizonte, como também dos municípios próximos à capital. Em Belo Horizonte, a Mannesmann, de capital alemão, entra em operação (DINIZ, 1981). Nas décadas de 1950 e 1960, na CIJD, inúmeras empresas vinculadas ao capital externo se instalaram. Em Nova Lima, município lideiro a Belo Horizonte, passa a ser explorado o minério de ferro, na serra que é símbolo da paisagem da cidade de Belo Horizonte, a Serra do Curral (PLAMBEL, 1986). Significativas indústrias instalam-se, em vários municípios da RMBH, como Santa Luzia, Pedro Leopoldo, Vespasiano e Betim, que passaram de um crescimento populacional médio de 0,78% ao ano, nas décadas de 1940 e 1950, para 3,41%, nas décadas de 1950 e 1960 (INSTITUTO..., 2013). Embora, esses municípios lindeiros a Belo Horizonte apresentassem alto crescimento econômico, acirrou-se ainda mais a centralidade de Belo Horizonte, o que resultou em: “Movimentos pendulares que se intensificaram, principalmente aqueles que tinham como destino BH, tendo em vista a concentração no mesmo das oportunidades de emprego e da disponibilidade de equipamentos urbanos” (PLAMBEL, 1979, p.276).

O processo de produção do espaço da capital sofrera as consequências desse forte e significativo crescimento industrial e populacional. Segundo apontam os dados do Cadastro Municipal de Imóveis, ocorreu uma forte elevação no preço dos imóveis (PLAMBEL, 1979). Isso se deve a que os imóveis da região central ficaram sujeitos a uma maior especulação imobiliária, devido à concentração de propriedades nas mãos de poucos indivíduos. Então, mesmo com as altas taxas de crescimento populacional de Belo Horizonte, o centro da cidade permanecia relativamente vazio. Por outro lado, acentua-se a produção de parcelamentos clandestinos, muitos fruto de ocupações, com grandes deficiências de infraestrutura urbana e equipamentos comunitários. Esses parcelamentos geralmente eram localizados em áreas de alta declividade ou ao

redor de áreas de preservação ambiental, e possuíam construções precárias e problemas de regularização fundiária (FIG. 83).

Figura 83 - Ocupações precárias de BH em 1950



À esquerda, Favela do Pau Comeu, lindeira ao bairro Santa Lúcia, próxima à av. do Contorno; à direita, Favela do Burado do Peru, no bairro Carlos Prates

Fonte: Arquivo..., 1950, adaptado pelo autor.

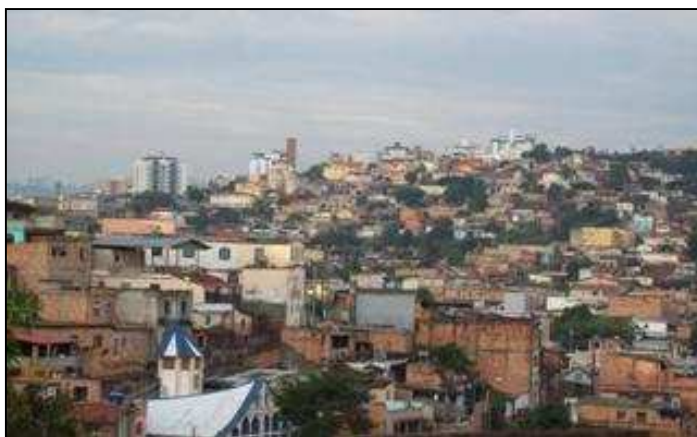
Segundo estudo da Sociedade para a Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais (SAGMACS,p.II-86) “as unidades consideradas como precárias e que corresponde a essa população, localizam-se fora da Av. do Contorno, cobrem praticamente todas as zonas norte e oeste da cidade, e a periferia das zonas leste e sul.”

A população residente nessas ocupações denominadas como favelas na década de 1950 chegava à proporção de 10% dos habitantes da cidade (PLAMBEL, 1987). E, sobre a implantação urbana da cidade, a SAGMACS, em 1959, revela que o crescimento da cidade, no final da década de 1950, se traduz por um aumento populacional intenso e por uma extensão territorial cada vez maior da área urbana, sem a oferta suficiente de infraestrutura e equipamentos para atender a essa população.

O Estado, a partir 1955, passa a intervir nas favelas, através do Departamento Municipal de Bairros Populares. A diretriz era remover os aglomerados das áreas centrais, principalmente ao longo do ribeirão Arrudas, para assentá-los em bairros populares que seriam produzidos pelo poder público (URBEL, 2014). Esse princípio, da produção de grandes parcelamentos em áreas mais

afastadas do centro, alguns com habitação também, para assentamento da população de favelados, acompanhará a ação do Estado até os dias de hoje e contribuirá para o aumento da hierarquização do espaço belo-horizontino. Se, em um primeiro momento, esses empreendimentos populares possuem certa homogeneidade no seu parcelamento ou na tipologia das edificações, com o passar dos anos, fruto da necessidade de ampliação dos seus moradores e da ineficiência do próprio Estado, acabavam tornando-se novas favelas. Exemplo da produção desse período foram as vilas Santa Maria, Operária, Minaslândia e São José, na região Norte de Belo Horizonte, que, em 1967, ampliaram a área do aglomerado conhecido como Vila Primeiro de Maio (FIG. 84). Anos mais tarde, nas décadas de 1980 e 1990, foram produzidos pelo Estado outros conjuntos, como o Taquaril, Esperança, Serra Verde, dentre outros.

Figura 84 - Vista de parte da atual Vila Primeiro de Maio



O aglomerado já existia desde a década de 1930, porém grande parte da sua área foi parcelada na década de 1960 pelo Estado para reassentar a população desapropriada das margens do Ribeirão Arrudas

Fonte: do autor, 2013.

Após a concepção inicial desenvolvida pelo Estado, as expansões realizadas pelos moradores seguem o caráter espontâneo, com a predominância do livre arbítrio da população no processo de ocupação. As ruas, que são abertas pela população, surgem muitas vezes em antigos caminhos, entretanto, diferentemente de Curral d'El Rei, os terrenos apropriados são de pequenas dimensões. Formam-se inúmeras bifurcações, com alta declividade, geralmente em meia encosta, ao longo de um caminho principal, pois o objetivo principal é encontrar locais mais apropriados para o assentamento das casas.



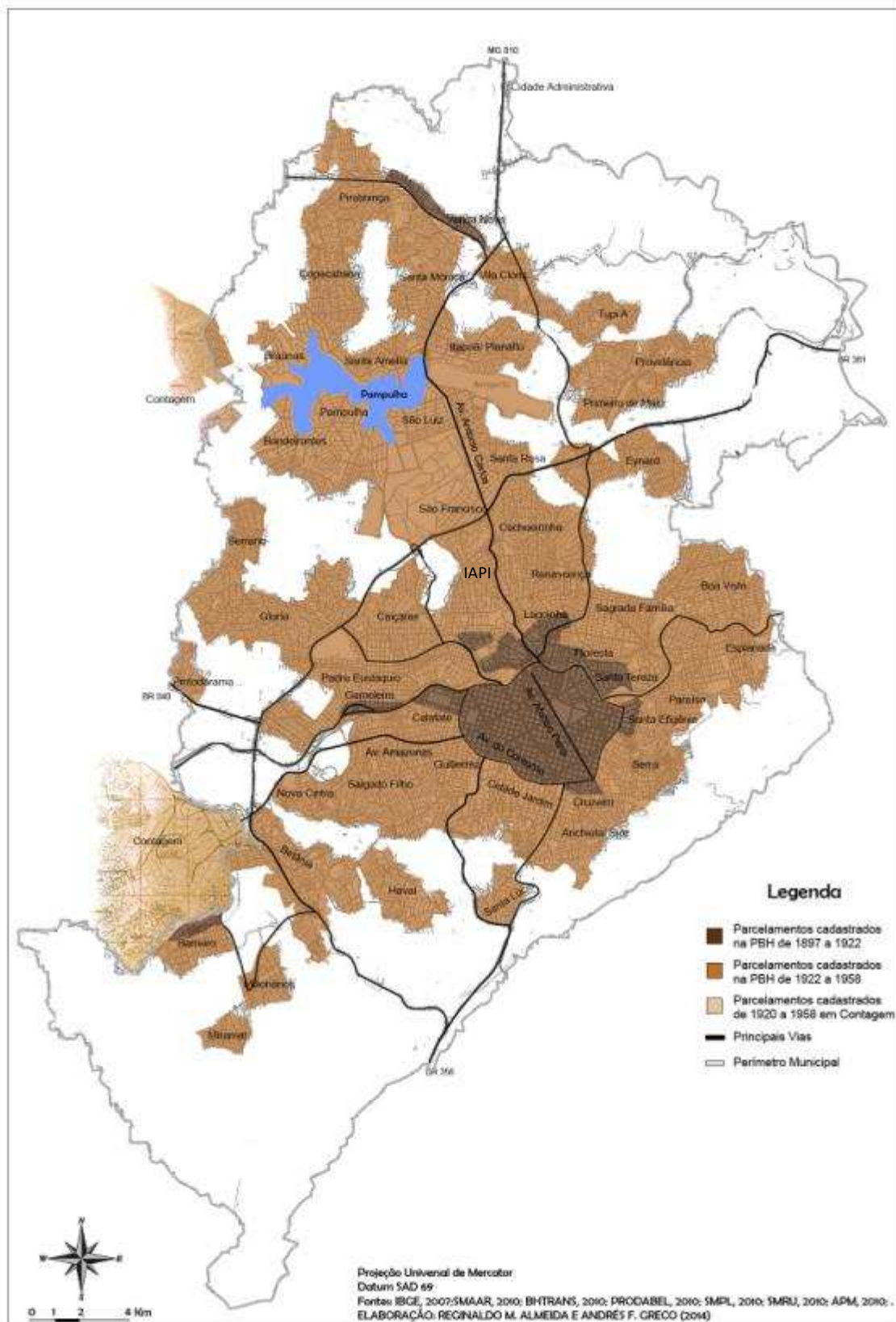
Essas bifurcações frequentemente apresentam formas irregulares e dimensões variadas, nunca superiores a três metros, dispostas organicamente no terreno (URBEL, 2014). Pode-se considerar certa proximidade com o pensamento pré-culturalista de irregularidade e assimetria nas concepções urbanas.

O crescimento e a expansão alcançados na economia mineira, provocados pelo surto industrial nos anos 50 e 60 do século XX no Brasil, provocaram uma nova transformação socioespacial na cidade de Belo Horizonte. Acerca desta questão, Iglésias (1987) afirma:

A área central e seu entorno, núcleo dinâmico da economia belo-horizontina, passou a sofrer um processo de crescente descentralização. As atividades terciárias [...] começaram a se deslocar, sobretudo para as Zonas Sul e Norte [...] o comércio sofisticado, para a parte sul da área central, o bairro Funcionários [...] Vários comerciantes se localizaram nas principais vias de acesso para a Área Central: Av. Antônio Carlos e Pedro II, Ruas Jacuí, Pouso Alegre e Pe. Eustáquio. Também as regiões Leste e Oeste da Cidade – Av. Amazonas, Av. Silviano Brandão, Rua Niquelina, centros da Floresta e do Horto.

Entretanto, mesmo com esse deslocamento, o dinamismo econômico e o traçado radial acabaram por favorecer ainda a centralização dos principais estabelecimentos administrativos, comerciais e de serviços na área central. Cada vez mais, o espaço produzido como mercadoria entra no circuito da troca, atraindo capitais que migram de um setor da economia para outro, de modo a viabilizar a reprodução. Nesse processo, as possibilidades de ocupar o espaço são sempre crescentes, o que explica a emergência de uma nova lógica associada a uma nova forma de dominação do espaço, que se reproduz ordenando e direcionando a ocupação, fragmenta e torna os espaços trocáveis, a partir de operações que se realizam no mercado. Deste modo, o espaço é produzido e reproduzido como mercadoria reprodutível. A Figura 85 a seguir, baseada nas plantas cadastrais de 1922 e 1958 representa os parcelamentos do solo que foram cadastrados no período e a expansão do tecido urbano de Belo Horizonte.

Figura 85. Parcelamentos cadastrados pela PBH, entre 1922 e 1958



Alguns parcelamentos cadastrados externos ao perímetro urbano de Belo Horizonte, em municípios em processo de conurbação com a capital, como Contagem (Oeste) e Ribeirão das Neves (Noroeste)

Fonte: Almeida, Greco, 2014

Observam-se as expansões intraurbanas, para o Sul, Oeste e a região da Pampulha, bem como, o processo de conurbação com os municípios limítrofes à Oeste e Norte, os quais foram identificados na planta cadastral de 1958 elaborada pela PBH. Identifica-se a explosão de parcelamentos pelo território de Belo Horizonte. Se, antes da década de 1920, essa expansão ocorreu principalmente ao longo do ribeirão Arrudas e da linha férrea, no sentido Leste-Oeste, depois de 1922, essa expansão se deu também para as direções Sul, com parcelamentos maiores, principalmente nas regiões do Barreiro, com o parcelamento de parte dos bairros atuais Betânia, Milionários; e para o Norte, Venda Nova, como o atual bairro Piratininga e outros menores, a região da Pampulha. Ocorreram também outros, menores, entre as manchas de ocupação existentes.

A construção de uma Belo Horizonte moderna, nos primeiros 60 anos do século XX, se deu por parcelamentos que passaram a ser produzidos e reproduzidos, de um lado, como espaços de dominação e, de outro, como mercadorias reproduzíveis. Nesse contexto e baseado em Lefévre, pode-se considerar que o uso do espaço de Belo Horizonte passou a subordinar-se cada vez mais à lógica do modo de produção capitalista, à reprodução do valor de troca, a qual submete o uso às necessidades do mercado imobiliário e reforça o caráter de fragmentação, homogeneização e hierarquização da cidade. Entretanto, esse processo não ficou restrito a esse período. A seguir, serão analisadas as transformações de Belo Horizonte, na segunda metade do século XX, quando se consolidam o espaço abstrato belo-horizontino e a expansão da cidade como um grande centro metropolitano.

#### 4.1.3 As quatro últimas décadas do século XX de Belo Horizonte: a consolidação como metrópole e das ideias do Urbanismo de Modelos

[...] o processo espraiado e polinuclear de descentralização, típico da geografia das grandes cidades capitalistas, desde o século XIX, vem sendo substituído por um processo ao mesmo tempo descentralizador e recentralizador, onde simultaneamente se observa tanto a ascensão da cidade externa – vide as assim chamadas *edge cities* (ou cidades de contorno) –, quanto o renascimento do centro da cidade (SOJA, 1993, p. 252).

Na década de 1960, em Belo Horizonte, segundo a professora Costa (1994, p. 59), “[...] o parcelamento do solo atinge níveis de intensidade nunca antes observados”. Antes, crescendo nas direções Oeste e Norte, conforme subseção anterior, a cidade passa a estender entre essas duas regiões, ou seja, a Noroeste. O mapa de novos parcelamentos (FIG. 85) já indica o extensivo processo de produção do espaço em Belo Horizonte, principalmente no seu entorno. Esse processo extensivo da urbanização, tão criticado por Geddes (1915/1994) e Mumford (1961/1998), quando veio a ocorrer na cidade do final do século XIX ao início do XX (conforme analisado na subseção 2.1), é a consolidação do processo de explosão urbana (Lefévre, 1970/1999a, p.25), ou seja, a cidade, invadida pela indústria, explode na forma de tecido urbano em seu entorno. Em relação a esse processo de explosão da capital, é preciso elucidar que o complexo da Pampulha continuou a induzir parcelamentos de terra na região Norte, mas em menor ritmo, comparativamente à década anterior. Esse processo foi tão intenso, que se pode afirmar que, naquela década, teve início a segunda frente de conurbação de Belo Horizonte, antes com Contagem, desta vez, com os municípios de Ribeirão das Neves e Santa Luzia. Documento do Plambel (PLAMBEL, 1986, p. 79) constata que:

A nova periferia que se forma neste contexto urbano industrial apresenta um padrão extremamente precário que traz as marcas do improvisado, do inacabado e da carência absoluta e reflete o ritmo acelerado de construção exigido pela dinâmica de crescimento da cidade, caracterizando-se como espaço da simples reprodução da força de trabalho, totalmente excluído da fruição do urbano.

No contexto nacional, uma importante iniciativa contribuirá para o processo de implosão e explosão da cidade, bem como por estimular a fragmentação: o impulso dado à indústria automobilística, símbolo de modernidade, a partir de 1956, durante o governo de JK. A frota de veículos, em 1960, era de 508.608 unidades. Em 1970, passa para 2.615.472 e, em 1980, para 10.766.765 unidades, o que indica um crescimento exponencial, que teve como consequência uma presença do automóvel cada vez maior na vida cotidiana brasileira (ANFAVEA, 2010). Não há como negar as facilidades que o uso do automóvel proporciona às pessoas, tais como escoamento da produção, mobilidade, flexibilidade, velocidade, conforto, dentre outras, porém a dependência cada vez maior do seu uso provocará, anos mais tarde, graves

impactos nas cidades. Lefévre alerta sobre as consequências do domínio que o automóvel passa a exercer no cotidiano na cidade capitalista e como o espaço acaba por ser concebido em função das necessidades do automóvel, que subjuga o ir e vir das pessoas na cidade. O automóvel torna-se expressão máxima do domínio do capital sobre a cidade, ao impor-se como prioridade absoluta na produção do espaço (LEFÉVRE, 1974/1991c). Choay (1996) revelou que os meios de transporte, fazendo a sociedade ocidental ascender a uma mobilidade de massa sem precedentes, tornaram-se o mais potente fator de explosão das cidades e assumiu o papel que antes fora da rede ferroviária.

Para o naturalista Wright (1958), tecnologias como o automóvel são fundamentais na caracterização da época contemporânea, motores essenciais a uma sociedade moderna, que devem ser levados em conta em qualquer concepção de cidade. A técnica moderna no seu modelo de cidade. O automóvel e o avião são meios de transporte que desempenham um papel fundamental na estrutura de sua concepção, a *Broadacre City*. As vias necessárias para a circulação do automóvel e transportes rápidos definiriam unidades territoriais (*homesteading*) autossuficientes, quanto às necessidades do dia a dia, ou seja, nessas células urbanas, as famílias iriam morar, trabalhar e estudar, evitando-se assim o deslocamento para outras regiões. (FIG. 86).

Figura 86 - Proposta da unidade territorial autossuficiente de Wright, delimitada por um sistema de vias arteriais



A ideia era de que as necessidades diárias fossem resolvidas dentro de cada unidade e de aproveitar os recursos tecnológicos para evitar grandes deslocamentos pelo espaço

Fonte: Wright, 1958, p. 80.

De certa forma, essa premissa do projeto de Wright é uma ideia que os planejadores atuais da cidade buscam, ou seja, diminuir a necessidade de deslocamento nas cidades. Entretanto, diferentemente do que veio a acontecer em Belo Horizonte, para Wright, o automóvel promoveria a descentralização da cidade. Em Belo Horizonte, o automóvel, junto com o desenho radioconcêntrico da cidade, veio a estimular, cada vez mais, a centralização e a dependência da população da região central.

Se as décadas de 1940 e 1950 constituíram um marco no processo de expansão demográfica e territorial, a partir da década de 1960, Belo Horizonte passa a crescer demograficamente em ritmo menor (QUADRO 4).

Quadro 4 – Percentual de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da Região Metropolitana

| <b>Período</b> | <b>Belo Horizonte - Crescimento populacional a.a.</b> | <b>Municípios da RMBH - Crescimento populacional a.a.</b> |
|----------------|---|---|
| 1960           | 6,99%   | 3,41%   |
| 1970           | 5,94%   | 7,37%   |

Fonte: Insituto...,2013 - Adaptado pelo autor, 2014.

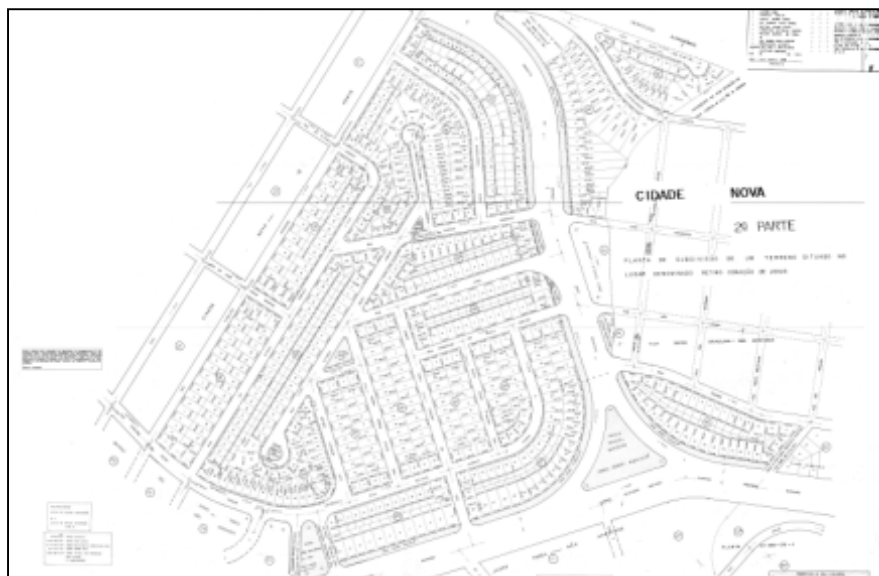
Por outro lado, a partir dos anos 1960, a cidade experimentou uma diversificação de sua economia, consolidando sua posição de polo econômico regional, ao desenvolver ainda mais a sua oferta de serviços. Em Belo Horizonte, começa a ser significativa a expansão das atividades terciárias, como administração pública, ensino, serviços culturais e atividades bancárias, comerciais e financeiras, em relação ao setor industrial (DINIZ, 1981). Esse processo aumentava com o passar dos anos, culminando, no final do século XX, com a supremacia do setor terciário na dinâmica econômica do município (BELO HORIZONTE, 2013b). Assim, o processo de urbanização da cidade, se antes era devido ao processo de industrialização, cada vez mais irá estruturar-se em função do comércio e do serviço.

O capital imobiliário desloca-se para as áreas livres situadas entre regiões servidas de infraestrutura urbana, que foram executadas pelo Estado. Esse

processo tem o objetivo de obter lucros maiores e mais rápidos, através da venda de lotes. Exemplo dessa época é o bairro Cidade Nova. Destinado para as classes média e alta de Belo Horizonte, O bairro surgiu nas terras antes ocupadas pela Fazenda do Retiro Sagrado Coração de Jesus, comprada pela Fayal Imobiliária. Esses parcelamentos, por estarem localizados entre áreas bem localizadas em relação ao acesso e servidas por infraestrutura urbana, possuíam valorização e rentabilidade garantidas.

O bairro Cidade Nova foi um parcelamento que se diferenciava dos outros da época. Além de ter áreas destinadas para equipamentos públicos e praças, tinha uma variação na direção das quadras, que proporcionam, pela descontinuidade, certa interiorização e menos impacto do tráfego de passagem. Tal característica é também proporcionada pelos *cul-de-sacs*, que foram utilizados pelos culturalistas Sitte e Unwin (FIG. 87).

Figura 87– Planta Cadastral de parte do bairro Cidade Nova



O parcelamento foi aprovado em 1967 e implantado anos mais tarde

Fonte: Belo Horizonte, 2012

Os demais parcelamentos realizados na cidade, seguem o padrão da grade especulativa, com quadras uniformes, que permitem o maior rendimento possível de lotes, estes de dimensões regulares e no padrão de 360 m<sup>2</sup>. As áreas de praças, quando existentes, são geralmente situadas em finais de quadras, onde o parcelamento torna-se mais irregular.

Na década de 1960, o governo mineiro incentivou o processo de industrialização dos municípios lindeiros a Belo Horizonte, através das iniciativas de criação do Banco de Desenvolvimento do Estado de Minas Gerais (BDMG), do Instituto de Desenvolvimento Integrado de Minas Gerais (INDI) e da Companhia de Distrito Industrial (CDI), além da adoção de políticas de incentivo fiscal e de abertura à entrada de capital estrangeiro.

Segundo Diniz (1981), em decorrência dessas políticas, verificaram-se algumas mudanças substantivas de alguns municípios lindeiros. Dentre elas, destacam-se, em Betim, a instalação da Refinaria Gabriel Passos, ainda nos anos 1960, da Fiat Automóveis e do Distrito Industrial Paulo Camilo, nos anos 1970, contribuindo para consolidar a região Oeste como polo industrial do aglomerado urbano.

Em Santa Luzia, verificou-se, nos anos 1970, a implantação de um distrito industrial, mudando as características socioeconômicas do município; ao Sul, a mineração intensificou-se nos municípios de Nova Lima e de Ibirité; e ao Norte, verificou-se a exploração de calcário, em Vespasiano, Lagoa Santa e Pedro Leopoldo. Esse processo de industrialização dos municípios estimula o seu crescimento populacional, que ultrapassou o da capital. Enquanto, em Belo Horizonte, a população cresceu, em média, a um ritmo de 5,94%, nos demais municípios da RMBH, não apenas aumentou o ritmo de crescimento, como ultrapassou o da capital, crescendo a uma taxa de 7,37% a.a (QUADRO 4).

Na década de 1970, consolida-se o processo que se iniciou com a Pampulha, da periferização das classes média e alta, buscando simulacros do campo e mesmo da cidade. Aumenta-se ainda mais a segregação socioespacial do território de Belo Horizonte. Verifica-se, no mercado fundiário, segundo os dados do Plambel (1985), o crescimento de parcelamentos em espaços fechados e mais distantes de Belo Horizonte, para lazer como os condomínios, tipologias que enaltecem um urbanismo de exclusividade e de segurança, atributos que, como afirma Soja, tornaram a tônica do final do século XX (FIG. 88).



Figura 88 - Vista do Condomínio Retiro do Chalé



Implantado na década de 1970, inicialmente como a segunda moradia de residentes de Belo Horizonte

Fonte: Condomínio..., 2014.

A construção dos condomínios fechados revelou aos incorporadores imobiliários outro mercado a ser explorado: o modelo dos subúrbios jardins, afastados dos centros urbanos. O isolamento causado por sua localização dissemina uma segregação relacionada à ideologia de uma classe burguesa, ou seja, de um lado, a intenção de se distanciar da vida urbana, dos problemas da violência, da pobreza; e de outro, a segregação orientada pelas estratégias imobiliárias, como condição da constante necessidade de reprodução do mercado imobiliário.

Junto ao crescimento de parcelamentos para as classes média e alta, verifica-se também a expansão ainda maior de ocupações precárias em áreas com deficiência de infraestrutura urbana e com problemas ambientais, acompanhado do crescimento da população nesses espaços (QUADRO 5).

Quadro 5 - População favelada em Belo Horizonte

| <b>Períodos (anos)</b> | <b>Pop. em favelas (hab.).</b> |
|------------------------|--------------------------------|
| <b>1966</b>            | 119.799                        |
| <b>1981</b>            | 233.500                        |
| <b>1985</b>            | 550.000                        |

Fonte: Plambel, 1986, adaptado pelo autor.

Esse crescimento da população nas favelas é acompanhado por um aumento na oferta de expansões privadas, destinadas às populações de baixa renda, de baixa qualidade, principalmente em regiões próximas à fazenda de Capitão Eduardo, entre as regiões Norte e Noroeste. Essa forma de periferização da pobreza, tornou-se intensa cada vez mais, dominando as expansões metropolitanas em áreas não programadas pela intervenção do Estado. Para viabilizar a venda a preços baixos, o custo do lote deve permanecer baixo, sendo necessários, para isso, a redução do tamanho do lote, a redução das áreas coletivas, do custo da terra e da infraestrutura.

Para o custo da terra ser menor, a localização do loteamento dentro do espaço urbano deveria ser considerada – por isso expande-se ainda mais a malha urbana. O custo da infraestrutura seria alcançado através da minização dos investimentos realizados por parte do loteador na infraestrutura – deixando grande parte para que o Estado as realizasse. O que não aconteceu num primeiro momento. A planta em grade criticada por Mumford (subseção 2.1 desta tese), que permite uma alta rentabilidade do número de lotes, é novamente a referência mais próxima da produção desses espaços. Com relação a esse processo de produção do espaço, afirma Costa (1994, p.60):

[...] a própria existência desse processo, conduzido pelo capital privado, está condicionada às diversas formas de atuação do Estado no urbano ao longo do tempo – desde a própria ineficácia da política habitacional, que possibilita a existência de um amplo mercado potencial, até os diversos mecanismos de política urbana nos vários níveis de governo que vão estabelecer as condições dentro das quais esse setor do capital irá atuar.

Para Martim Smolka (2001), as camadas de baixa renda não alcançam o acesso às terras urbanas legalizadas, devido ao alto custo do solo urbanizado, decorrente de uma regulamentação elitista. Este fato condiciona uma grande parte da população a inserir-se no mercado informal. Embora a informalidade e a ilegalidade sejam efeitos da pobreza urbana, elas não se restringem apenas às camadas de baixa renda – exemplos: os parcelamentos tipo condomínios, voltados para as classes média e alta, nas bordas das grandes cidades.

Segundo o professor Edésio Fernandes (2003, p.174):

A proliferação de formas de ilegalidade nas cidades especialmente no contexto cada vez mais significativo da economia informal, é uma das maiores consequências do processo de exclusão social e segregação espacial que caracteriza o crescimento urbano intensivo nos países em desenvolvimento como o Brasil. Tal fenômeno se torna ainda mais importante no que se refere aos processos socioeconômicos e culturais de acesso ao solo e produção da moradia: um número cada vez maior de pessoas tem descumprido a lei para ter um lugar nas cidades, vivendo sem segurança jurídica da posse, em condições precárias ou mesmo insalubres e perigosas [...].

As consequências urbanísticas, ambientais, sociais e econômicas do uso ilegal da terra urbana repercutem negativamente nas cidades e afetam diretamente os moradores que ocupam espaços em situação de irregularidade. A falta de segurança da posse, a vulnerabilidade política e a baixa qualidade de vida dos moradores dessas áreas resultam do padrão excludente dos processos de desenvolvimento, planejamento, legislação e gestão das áreas urbanas (ABIKO, 2009). Junto com altos índices de violência entre os jovens, poluição crônica de mananciais de água e deterioração das condições de saúde pública, a irregularidade dos parcelamentos urbanos traz pesados efeitos em termos de degradação dos recursos hídricos, do solo, das condições de saúde e dão origem a um conflito socioambiental de grandes proporções (COSTA, 1994).

Nessa perspectiva, contrapõem-se dois interesses. Um, conforme afirma Maricato (2000, p.162), restrito às populações que ocupam as áreas "morando em pequenas casas onde investiram suas parcas economias, enquanto eram ignorados pelos poderes públicos, e que lutam contra um processo judicial para retirá-las do local". O outro, que advoga as necessidades em torno da preservação e da recuperação dos recursos coletivos, como mananciais e cursos d'água.

Os limites do custo das construções para várias faixas de renda, impostos pelos programas de habitação, ampliam a homogeneização dos conjuntos, com casas idênticas, devido à necessidade de otimização desse processo. A oferta de conjuntos habitacionais para a população de baixa renda, em razão da atuação efetiva da Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais

(COHAB-MG) e do Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (INOCOOP), intensificou-se nesse período. Foram entregues à população, no final da década de 1970, grandes conjuntos habitacionais, como os conjuntos Cristina e Palmital (hoje conhecido como São Benedito), localizados próximo à região Norte de Belo Horizonte, no município de Santa Luzia, conforme estudo do Plambel (1994). A situação em âmbito nacional era favorável à expansão das moradias garantidas pelo Sistema Financeiro de Habitação (SFH), criado em 1964. Isso refletirá nas grandes cidades, que com a participação de criativos arquitetos, provocará o surgimento de parcelamentos e conjuntos habitacionais, baseados, principalmente nas concepções do urbanismo de modelos.

#### 4.1.3.1 Os modelos progressista e culturalista em uma concepção de interesse social: Conjunto Califórnia

As curvas podem, evidentemente, ser tão formais como linhas retas; mal começamos a perceber a grande variedade de combinações de linhas rectas e curvas, que são possíveis dentro das limitações de projeto (UNWIN, 1909, p.260 – tradução do autor<sup>141</sup>)

Em 1970, é projetado o Conjunto Habitacional Califórnia. Esse conjunto foi inicialmente idealizado para a classe de menor poder aquisitivo de diversas cooperativas habitacionais de Minas Gerais, com renda familiar compatível com o Sistema Financeiro da Habitação. Com os anos, passou a ser ocupado por moradores de classe média. O Banco Nacional de Habitação (BNH) financiou o projeto e o INOOCOP-MG supervisionou a construção. O conjunto é resultado de um parcelamento do solo localizado na região Noroeste de Belo Horizonte e foi erguido em terras desabitadas da Fazenda Coqueiros, da família Camargos. O parcelamento da Fazenda começou em 1964, dando início ao bairro Califórnia. O BNH comprou uma área para financiar a construção de habitações.

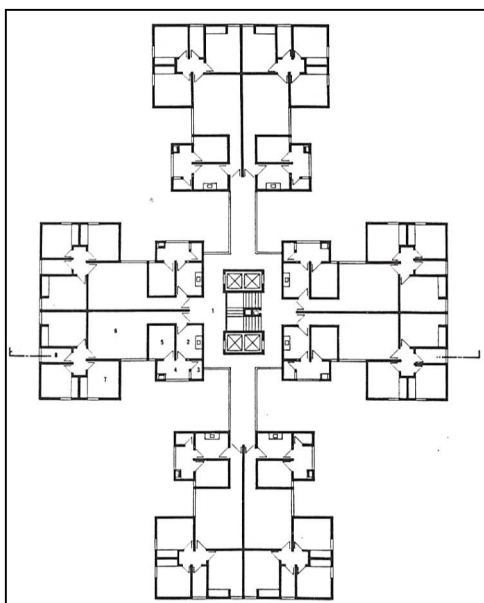
---

<sup>141</sup> *Curves may, of course, be as formal as straight lines; we have scarcely yet begun to realise the great variety of combinations of straight lines and curves which are possible within the limitations of orderly design.*

O Conjunto Califórnia foi um conjunto diferenciado e pioneiro que remete ao modelo do IAPI e rompeu com o padrão de repetição linear de casas, utilizado em habitações sociais da época. O projeto foi desenvolvido por arquitetos mineiros com larga experiência em conjuntos habitacionais. Apesar de, quando foi construído, o conjunto estar situado em uma área pouco ocupada e afastada do centro da cidade, hoje, localiza-se próximo às vias importantes, de grande movimentação, o que proporciona fácil acesso aos transportes públicos.

Na concepção do conjunto, adotaram-se soluções verticais, maiores que o IAPI, da década de 1940. Em ambos, essa solução possibilitou a liberação de áreas verdes e a implantação de equipamentos comunitários, que lembram as propostas de Le Corbusier para a Cidade Contemporânea (FIG. 89).

Figura 89 - Pavimento tipo do Conjunto Califórnia



Cedido pelo arquiteto e autor do projeto, Marcus Vinícius Mayer, 2013.

Observa-se no projeto a influência dos modelos de urbanismo moderno. Percebe-se na concepção do Conjunto Califórnia a junção dos modelos do urbanismo progressista e culturalista. As quadras residenciais dividem-se em multi e unifamiliares. Na parte mais alta, de acordo com a figura a seguir, foram concebidas torres de onze pavimentos, com pilotis e com oito apartamentos por andar, o que proporcionou uma alta densidade populacional e uma pequena

projeção dos prédios. Na meia encosta, mais interiorizada, situaram-se as casas. Entretanto, a implantação do comércio em um único ponto e na extremidade do conjunto, acaba por situar-se a uma distância maior da área unifamiliar e das outras extremidades. O sistema viário não deixa de ser um reticulado, que reporta ao modelo da Cidade Radiante de Le Corbusier. Entretanto, o conjunto apresenta ruas interrompidas, com residências unifamiliares ao seu redor, o que remete às concepções da Cidade Jardim, com ruas interiorizadas de uso quase exclusivo dos próprios moradores. (FIG. 90).

Figura 90 - Foto da maquete do Conjunto Califónia



Na parte superior a concepção progressista, no meio, a culturalista. Foto Cedida pelo arquiteto Marcus Vinícius Mayer, 2014.

Já a ideia do progressismo de Ower, Fourier e Le Corbusier é caracterizada pela ausência de lotes unifamiliares, mas, sim, para estruturas multifamiliares, como é no Conjunto Califónia. Existe uma rua perimetral de onde partem avenidas coletoras e ruas com características de local. Percebe-se a hierarquia viária pretendida e definidora da circulação no conjunto. A disposição das habitações e do tráfego permite uma boa legibilidade da região. Há uma setorização do espaço baseada em diferentes usos e funções, definidos pelo próprio traçado viário.

Ao longo da aquisição dos imóveis pelos moradores, foram criadas garagens e adaptações nos passeios para a entrada dos carros, e os espaços próximos aos pilotis das torres também se tornaram estacionamento. Além disso, foram feitas mudanças nas fachadas e, principalmente, nas coberturas das edificações de apartamentos de três ou quatro pavimentos e das casas geminadas que originalmente eram lajes planas, e, atualmente, a maioria apresenta telhado cerâmico. Parte das áreas livres foi cercada e ocupada por estacionamentos ou comércio.

As soluções verticalizadas para alojamento da população de menor poder aquisitivo foram adotadas em outras regiões da cidade, como em Venda Nova. A concepção dos projetos urbanísticos e arquitetônicos desses conjuntos é uma reprodução da abordagem generalizante típica dos padrões modernistas da arquitetura europeia das primeiras décadas do século XX. Entretanto, essa produção do espaço ocorria em áreas distantes do centro da cidade, com um custo menor dos terrenos e muitas vezes a edificação do conjunto não era acompanhada pela construção de equipamentos comunitários, como escolas, creches ou infraestrutura de transporte. Embora muito criticado, esse processo de produção habitacional voltará a ocorrer no início do século XXI, através do programa federal “Minha Casa Minha Vida” (PMCMV) e que será analisado em seções posteriores desta tese.

Em uma tentativa de resolver os problemas causados pela expansão da cidade em Belo Horizonte, no final da década de 1970, com relação, dentre outras, à verticalização inadequada da região central por meio de tipologias com deficiências de iluminação e ventilação, falta de estacionamento e de normas para o uso dos terrenos, o Estado desencadeou a regulamentação de uma série de legislações urbanísticas que irão estabelecer importantes premissas para as novas concepções de edificação e parcelamento na cidade, influenciando diretamente o processo de (re)produção do espaço de Belo Horizonte. Essas legislações serão analisadas a seguir.

#### 4.1.3.2 As repercussões das legislações urbanísticas na (re)produção do espaço belo-horizontino

O capitalismo parece esgotar-se. Ele encontrou um novo alento na conquista do espaço, em termos triviais, na especulação imobiliária, nas grandes obras (dentro e fora das cidades), na compra e na venda do espaço. E isso à escala mundial. Esse é o caminho (imprevisto) da socialização das forças produtivas, da própria produção do espaço (LEFÉBVRE, 1970/1999a, p.143).

No final da década de 1970, observa-se, que a área física da capital apresentava níveis de saturação em termos de ocupação e consolidava-se ainda mais a conurbação com alguns municípios da Região Metropolitana, principalmente Sabará, Santa Luzia, Vespasiano e Contagem, com parcelamentos voltados para classes de menor poder aquisitivo. A prioridade do transporte individual sobre o coletivo, devido aos incentivos do Estado para a indústria automobilística, provoca o aumento do volume de tráfego nas principais vias de Belo Horizonte, impactando na área central e nas áreas lindeiras à Avenida do Contorno. Existe uma clara elitização dessas áreas, aumentando ainda mais as contradições espaciais, já que, nas áreas mais distantes, reproduzem o padrão de exclusão.

Embora, territorialmente tenha sido menor o processo de extensão da malha urbana da cidade do que no período entre 1922 a 1958, tem-se uma consolidação da hierarquização do espaço da cidade, com bairros destinados às classes mais privilegiadas na região Sul e no entorno da Pampulha, bairros populares nas regiões Norte e do Barreiro. Além disso, há uma significativa produção de unidades verticalizadas o que venha implicando no aumento da densidade demográfica (PLAMBEL, 1985).

A Figura 91 ilustra o processo de expansão da cidade de Belo Horizonte entre os anos de 1958 e 1977, ano este que o Plambel disponibilizou uma planta cadastral que serviu de base para a elaboração de importantes legislações urbanísticas da cidade nas décadas de 1970 e 1980.





A urbanização de áreas, como por exemplo parte dos bairros do Tirol na região do Barreiro, Califórnia e Altos dos Pinheiros na Oeste, São Bento e Mangabeiras na Centro-sul, Cidade Nova, Palmares e Goiânia na Nordeste e Leste, Juliana e Minas Caixa na região Norte e Céu Azul e Santa Mônica na Pampulha, estimulou a extensão da infraestrutura existente, a qual ficou a cargo do Estado. Conforme indica a figura anterior, todo esse forte processo de parcelamento de áreas livres, que ocorreu entre 1958 e 1977, acabou reduzindo a fragmentação da cidade ao preencher parte dos terrenos vazios existentes entre as parcelas ocupadas, mas também, implicou na redução de áreas para novos parcelamentos. Praticamente em 1977, conforme identifica-se na Figura 91, quase 70% da cidade já estavam parcelados, restando, aproximadamente 99 km<sup>2</sup> de áreas livres, não parceladas (do total de 330,23 km<sup>2</sup>) (PBH, 2014).

O ordenamento legal de uso do solo então vigente era insuficiente, frente a esse novo quadro urbano. Mesmo assim, o Estado não deixou de legitimar ainda mais a centralidade da região central, bem como, fortemente influenciado pelos princípios do modelo progressista, favorecer o uso do automóvel, inaugurando obras relevantes, tais como a av. Cristiano Machado, a Via Expressa, o Conjunto Elevado Castelo Branco (atualmente Helena Greco), o primeiro Túnel Lagoinha Concórdia, a av. Raja Gabaglia, o viaduto do Barreiro, a av. Prudente de Moraes e a extensão da av. Afonso Pena até o Bairro Mangabeiras, criando condições para a ocupação dessas áreas. Em locais mais distantes, processos similares ocorreram: o Barreiro começou a se firmar como grande centro comercial, com a implantação de conjuntos populares e a polarização de novos bairros que surgiam ao seu entorno (uma grande parte dessa região fazia parte do “cinturão verde” da cidade de Belo Horizonte). No extremo oposto da cidade, houve um significativo acréscimo populacional na região de Venda Nova e teve início a ocupação do entorno da Pampulha, com edificações para a classe média (inclusive impulsionada pela transferência do Campus/UFMG para um local próximo).

Em 1976, foi promulgada a que é considerada a primeira LPUOS de Belo Horizonte, Lei nº 2662/76, por reunir em um único instrumento jurídico diversos

temas urbanísticos, como o parcelamento, uso e ocupação, de abrangência para todo o município (BELO HORIZONTE, 1976). A lei preconizava o adensamento de determinadas áreas da cidade. Segundo Le Corbusier, “Quanto maior é a densidade da população de uma cidade, menores são as distâncias para percorrer. Consequência: aumentar a densidade do centro das cidades, sede dos negócios” (1925/2000b, p. 158). No entanto, a lei definiu um tratamento desigual para as diferentes áreas da cidade, enfatizando a área central e seu adensamento. Isso levou a um aumento do preço da terra na área central, e conseqüentemente, a uma expansão para a periferia de tipologias mais populares.

Outra premissa introduzida pela lei foi a obrigatoriedade de afastamentos frontais e laterais para qualquer tipo de edificação. Para Le Corbusier, “A rua corredor deve deixar de ser tolerada, já que envenena as casas que a ladeiam e provoca a construção de pátios fechados” (1925/2000b, p. 158). A utilização de instrumentos urbanísticos, como afastamentos frontais e laterais, proporcionaria uma construção mais centralizada no lote, evitando a possibilidade da “rua corredor”, com fachadas junto ao alinhamento dos lotes, o que vinha ocorrendo no centro da cidade, próximo à Estação Rodoviária. A ideia da verticalização da cidade já era uma premissa dos pré-urbanistas, como Fourier (1848, p. 71 – tradução do autor<sup>142</sup>), que defendia:

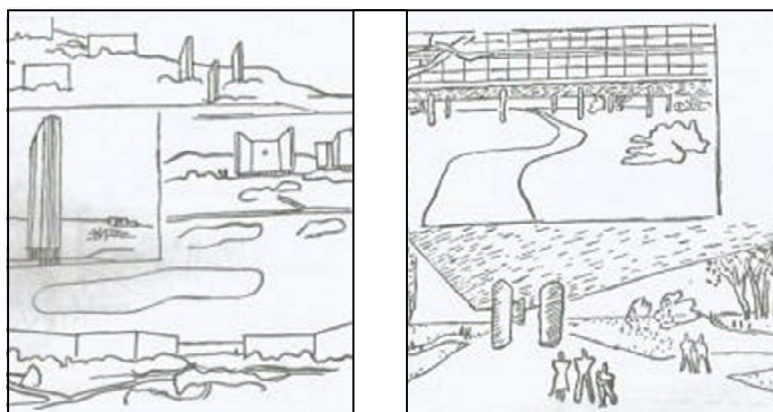
[...] em primeiro lugar que não se poderiam mais construir casas pequenas; ficariam muito caras. Assim, como é difícil a limpeza em casas apertadas e obstruídas, como as de nossas capitais, ela é fácil num edifício onde os espaços vazios mantêm correntes de ar. Ali seriam evitados; pois, de fato, os males da insalubridade, vantagem de grande importância.

O pensamento da época era o de transformar Belo Horizonte em uma cidade jardim e, para tanto, tornou-se obrigatório o uso dos pilotis. A ideia era transformar os pilotis em um grande jardim suspenso, que uniria todos os prédios, tornando um grande espaço livre da cidade, separado do uso conflitante da circulação viária (FIG. 92).

---

<sup>142</sup> [...] *D'abord, nous ne pouvions pas construire plus de petites maisons; Donc, il serait très coûteux, car il est difficile à nettoyer dans les endroits étroits et obstrué, comme notre capitale, il est facile dans un bâtiment où les vides restent projets. Il seraient évités; car en effet, les maux de malsain, avantage d'une grande importance.*

Figura 92 - Desenhos de Le Corbusier, referentes ao uso dos Pilotis



Foram inspiradores para as premissas da LPOUS de Belo Horizonte

Fonte: Le Corbusier (1925/ 2000b, p. 89), adaptado pelo autor, 2014.

A figura 92 mostra a fonte inspiradora da concepção das edificações e uso do solo da LPUOS. Tal premissa era um dos princípios da arquitetura de Le Corbusier, embora, para este, o pilotis ficava junto ao solo, liberando-o para as pessoas e grandes áreas verdes.

As contradições de organização do uso e ocupação do solo, decorrentes da falta de controle do uso individual dos lotes, foram enfrentadas, tanto na cidade Industrial de Garnier, como na Contemporânea e Radiante de Le Corbusier, por um zoneamento de uso e ocupação do solo que pretendia ser corretivo e disciplinador. Mas esses zoneamentos demonstraram que não queriam contrariar certas deficiências decorrentes de interesses imobiliários, muitas vezes confirmando-os e consolidando-os, sob a justificativa de que eles contribuem para o desenvolvimento econômico e social do lugar.

Com relação à legislação de parcelamento do solo de Belo Horizonte, conforme os dados do Plambel (1987), os percentuais de reservas de áreas para a criação de equipamentos públicos e áreas verdes, além de exigir a instalação da infraestrutura urbana e de procedimentos de caucionamento das obras, com o objetivo de garantir a implantação correta do loteamento, acabaram estimulando a retração do número de aprovações de loteamentos e o aumento do número de loteamentos ilegais, bem como a diminuição da oferta de lotes para a população de baixa renda.

Com relação ao parcelamento do solo de Belo Horizonte, a LPOUS definiu regras de aprovação e parâmetros urbanísticos mínimos, como áreas a serem destinadas ao uso público, tamanho mínimo dos lotes, extensão de quarteirões de 200 metros, dentre outros, visando à proteção dos futuros adquirentes de lotes e assegurando-lhes um padrão para a área urbana da cidade. Algumas dessas premissas foram nitidamente baseadas em Le Corbusier, que, no memorial justificativo da sua Cidade Contemporânea, definiu, que:

Essa medida média de 400 metros proporciona a distância normal das ruas, padrão das distâncias urbanas. Minha cidade é traçada sobre um quadriculado regular de ruas espaçadas de 400 metros e cortadas às vezes a 200 metros (1925/2000b, p.160).

A seguir, um parcelamento aprovado na década de 1980, de acordo com os parâmetros estabelecidos pela legislação municipal (FIG. 93).

Figura 93 - Bairro Castelo, implantado de acordo com a LPUOS de 1976



Observe as quadras com extensão de 200 metros e as áreas destinadas a equipamento comunitário, assinalada pelo círculo em marrom

Fonte: Belo Horizonte, 2012, adaptado pelo autor.

A aprovação da Lei nº 2662/76 foi uma tentativa de ordenação da produção do espaço urbano na cidade. A nova legislação causou certa tensão frente às inovações que trazia, porém isso não impediu que, apesar de uma retração nos parcelamentos, ocorresse uma aceleração do crescimento outras das atividades imobiliárias, como de construções verticalizadas (PLAMBEL, 1985).

O favorecimento ao uso do automóvel previsto na LPUOS aproxima essa legislação das concepções da Cidade Contemporânea ou Radiante, bem como da *Broadacre City*. Porém, quando esse favorecimento implica em fortalecer a região central de Belo Horizonte, a LPUOS afasta-se do modelo naturalismo. Em *Broadacre*, não existia o núcleo urbano. Wright considerava que o centro velho fosse gradualmente desaparecer, entretanto, ele não propôs a destruição da cidade tradicional. Pelo contrário, Wright exaltava a beleza das cidades tradicionais europeias. Ele argumentava que na América as pessoas eram livres para escolher como e onde viveriam e para adquirir os meios para se mover livremente e rapidamente com o automóvel. Para ele, os novos meios de eletrônica de comunicação acabariam com a necessidade da proximidade física (WRIGHT, 1958).

Com relação aos demais municípios da RMBH, a falta de uma legislação urbanística mais abrangente deu margem a que fossem implantados projetos de parcelamento, com a evidente preocupação de produzir o maior número possível de lotes para venda, com falta de critérios adequados aos parâmetros viários, no dimensionamento de lotes, na avaliação das condições físicas e bióticas do terreno, na adequação do projeto ao sítio natural, na previsão adequada de áreas de domínio público e na prevenção ou mitigação de impactos ambientais, sem correspondência com a demanda social e economicamente justa da sociedade. Isso afetou principalmente o desenho da cidade e contribuiu para aumentar a sua fragmentação, desarticulação e os conflitos com as características naturais do terreno.

Antes de 1979, nas esferas federal e estadual, foi o Decreto-Lei nº 35/40 que regulamentava os parcelamentos do solo (BRASIL, 1940). Entretanto, o decreto determinava apenas os procedimentos administrativos acerca do registro imobiliário do projeto de parcelamento e a necessidade da sua apresentação à Prefeitura. Com a promulgação da Lei Federal nº 6.766/79, o instituto do parcelamento do solo passou a ter normas gerais em esfera federal e abrangia não só regras no âmbito do direito civil, mas também regras de ordem urbanística e penal. É importante esclarecer, que tal modelo legal de parcelamento do solo veio regular, tão somente, o parcelamento para fins

urbanos, pois não tratava sobre o solo rural, que possuía outra legislação e que basicamente não exigia mais do que o registro dos módulos rurais (BRASIL, 1979).

Um dos avanços mais consideráveis da Lei nº 6766/79 foi a atribuição concedida aos Estados e aos Municípios para estabelecerem normas complementares relativas ao parcelamento do solo urbano, acrescidas do controle direto, tanto na aprovação, quanto na fiscalização dos projetos e das definições peculiares locais. Entretanto, a limitada capacidade de gestão, a estrutura administrativa deficiente e a falta de normativa específica na maioria dos municípios no Brasil acabaram por contribuir à ineficácia da legislação no controle da produção do espaço e a consequente proliferação de loteamentos irregulares e clandestinos.

Os estudos realizados pelo Plambel (1986) indicam que, a partir dos anos 1980, em Belo Horizonte e municípios vizinhos, em função das exigências de infraestrutura e das penalidades impostas aos novos parcelamentos pela Lei nº 6.766/79, verificou-se um arrefecimento da produção de novos parcelamentos populares. Por outro lado, na década de 1980, o mercado imobiliário privado intensificou a oferta de loteamentos para a população de maior poder aquisitivo. As regiões de Belo Horizonte, próximas à sua área central e que ainda não haviam sido ocupadas nessa época passaram a ser parceladas para os segmentos de renda alta. Dava-se início à expansão da zona Sul e o espraiamento da população de maior poder aquisitivo belo-horizontina. Segundo tese de Jupira Mendonça (2002) houve, naqueles anos, um considerável movimento populacional desse segmento social.

Os parcelamentos mais próximos ao centro, principalmente na zona Sul, renovam-se e consolidam-se em espaços de classes de maior renda. Com o encarecimento dos terrenos e o esgotamento de áreas para as classes sociais mais privilegiadas, em bairros como Lourdes e Sion, tem início a produção de espaços elitizados, mais distantes da avenida do Contorno, configurando o eixo Sul de expansão da cidade. Com a criação do primeiro shopping center da cidade, no final da década de 1970, no limite entre Belo Horizonte e Nova Lima,

aparece, pela primeira vez na cidade, uma estratégia de produção e de expansão, com origem na iniciativa privada. Lefébvre ressalta que a disseminação da mercadoria pelo processo de industrialização subordina o uso aos imperativos da lógica capitalista, ao domínio do valor de troca e à consequente destruição da realidade urbana. A centralidade<sup>143</sup>, assim, na forma de centro de consumo, é inserida no contexto de produção e de reprodução das relações de produção, pela mediação do consumo, seja através da circulação de mercadorias (processo de venda), seja pelo consumo do centro urbano como obra. Segundo o autor, “é o lugar do encontro, a partir do aglomerado das coisas. Aquilo que se diz e se escreve é, antes de mais nada, o mundo da mercadoria, a linguagem das mercadorias, a glória e a extensão do valor de troca” (LEFÉBVRE, 1968/1991b, p.21).

A (des)centralização geográfica do comércio, assumida depois por outros empresários e com o apoio do Estado, cria corpo e passa a determinar o estímulo a investimentos semelhantes, funcionando como centros secundários ou até mesmo como o principal centro para as classes mais privilegiadas da cidade. A professora Lemos (1994, p.44) afirma que:

Nota-se claramente que houve um declínio da oferta de espaços públicos destinados ao lazer e à cultura, à medida que a cidade se metropolizou. Ao mesmo tempo proliferou pelo centro urbano uma variedade de lugares privados destinados ao mesmo fim. Ainda que havendo uma redução qualitativa desses, proporcionalmente em relação às primeiras décadas da Capital, eles se tornaram referência na vida cotidiana atual.

Um exemplo desse processo de espraiamento de Belo Horizonte é o bairro Belvedere, que se localiza na região Centro-Sul, limite com o município de Nova Lima. A interferência do Estado muda a legislação e, assim, permite transformações na lei de zoneamento, dirigindo o processo de desapropriação do solo urbano e aumentando o coeficiente edificável, pois permite a verticalização, o que criará mudanças significativas em Belo Horizonte.

A primeira planta de parcelamento do bairro Belvedere foi aprovada na década de 1970, mas sua ocupação se deu nas décadas de 1980 e 1990. Com a

---

<sup>143</sup> Para aprofundar no tema de centros de consumo e centralidades urbanas, ver as pesquisas da professora Celina Borges Lemos.



implantação de um *shopping center* no bairro, a região ganhou maiores visibilidade e investimentos, o que provocou um adensamento populacional. A ideia inicial do bairro Belvedere - hoje subdividido em I, II e III - era que fosse uma continuação dos bairros de classes média e alta, Savassi e Sion. No início, constituía em um espaço para os que não conseguiam adquirir um imóvel nos bairros citados anteriormente (ARREGUY; RIBEIRO, 2008) (FIG. 94).

Figura 94 – Bairro Belvedere



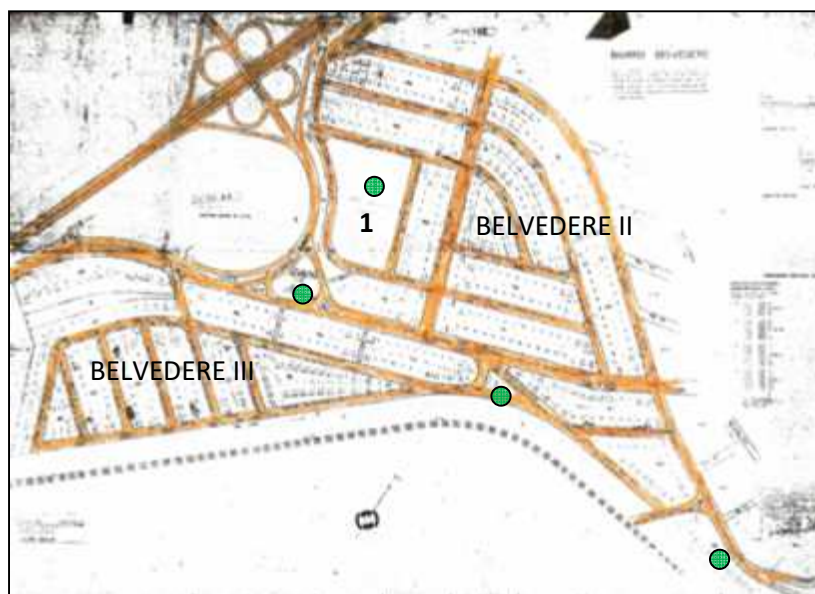
Nas duas fotos da figura, ao fundo os bairros Belvedere II e III e à frente, o bairro Belvedere I

Fonte: do autor, 2007.

A verticalização que se verifica no bairro, e que começou no final da década de 1980, foi permitida pela Administração Municipal, seguindo os interesses econômicos dos proprietários dos terrenos e empresários, bem como das empresas de construção civil voltadas para a classe de maior poder aquisitivo (BELO HORIZONTE, 2013b). Nos anos 1980, a área sofrera intensa especulação imobiliária. Iniciava-se, então, um conflito entre interesses privados e públicos, devido às restrições na legislação que impediam a criação de um bairro vertical. Em 1985, fruto de uma aliança entre os empreendedores urbanos e o Estado, fez-se uma revisão da Lei, permitindo alguns usos na região e, em 1988, a Prefeitura aprovou o parcelamento do restante do bairro, com a respectiva alteração do seu zoneamento, o que permitiu, com a alteração no coeficiente de aproveitamento do bairro, a sua rápida verticalização e a consequente aferição de grandes lucros imobiliários por proprietários de terrenos e construtoras da região.

No Belvedere I, o primeiro a ser urbanizado, predominam lotes unifamiliares de 450 m<sup>2</sup> e casas de padrão médio a alto, ocupados principalmente por profisionais liberais (BELO HORIZONTE, 2013b). Parte do Belvedere II, aprovado posteriormente e o Belvedere III é ocupado por unidades multifamiliares. As pequenas praças existentes nos bairros aconteceram ao acaso. As quadras, quando foram parceladas, acabaram por deixar algumas “pontas” (devido à sua forma), que hoje são chamadas de praças, mas jamais poderiam ter esse tipo de uso devido à localização. O espaço público de maior uso no bairro é uma área denominada como Lagoa Seca, que constitui em uma bacia de detenção de águas pluviais e que se transformou em uma área de lazer, ponto de encontro entre os moradores do bairro (FIG. 95).

Figura 95 – Planta cadastral do parcelamento dos bairros Belvedere II e III



O traçado dominante é o ortogonal, com pequenas áreas verdes (demarcadas na planta com um círculo) em parte das quadras onde a destinação para lotes torna-se comercialmente menos atrativa. A interrupção da continuidade de parte das vias é uma tentativa de criar áreas interiorizadas, entretanto hoje, devido à expansão da região, algumas ruas tem-se se tornado vias de passagem. O número um corresponde a Lagoa Seca

Fonte: Belo Horizonte 2012, adaptado pelo autor.

O bairro Belvedere II possui um traçado mais orgânico e lotes mínimos de 1000 m<sup>2</sup>, cuja maior parte deles é ocupada por unidades unifamiliares, conforme a concepção inicial. Observa-se também, uma preocupação de interromper as

continuidades do sistema viário nas quadras internas, o que acaba gerando um tráfego mais local. Tal concepção vicinal do tráfego, aliada aos lotes de maiores dimensões e ao uso unifamiliar, aproxima a proposta das concepções culturalistas. Já o Belvedere III, caracterizou-se como uma área de intensa verticalização, alta densidade demográfica e construtiva, o que o aproxima das concepções progressistas. Segundo o IBGE, em 2000, 80% da área já estava ocupada e 90% dos apartamentos habitados (AMORIM, 2007).

O intenso, acelerado e descontrolado adensamento populacional contribuiu para a saturação das vias arteriais da região e, no final do século XX, para o extrapolamento do alto padrão de ocupação para o município de Nova Lima. Nesta, conforme se verifica nas legislações de uso e ocupação do solo do município, os parâmetros urbanísticos são historicamente mais permissíveis, o que vem contribuindo para a forte atuação do mercado imobiliário, para o aumento da densidade demográfica e construtiva da região, para a alta verticalização, além da saturação das vias em Belo Horizonte (FIG. 96).

Figura 96 - Verticalização da região pertencente ao município de Nova Lima, lindeira ao bairro Belvedere



Implantação de condomínios residenciais de classe alta

Fonte: do autor, 2001.

Como resultado das LPUOS, o modelo que privilegia a verticalização, tanto em relação às dimensões dos lotes, quanto aos modelos de assentamento, chegou a várias regiões da cidade. Este modelo concentra atividades econômicas e aumenta os problemas de transporte e tráfego. Em nome de um sistema viário

mais eficiente e mais adequado, “a cidade se defende mal”, no dizer de Lefébvre (1970/1999a). As necessidades do trânsito (do circular) substituem as necessidades do imóvel (do habitar).

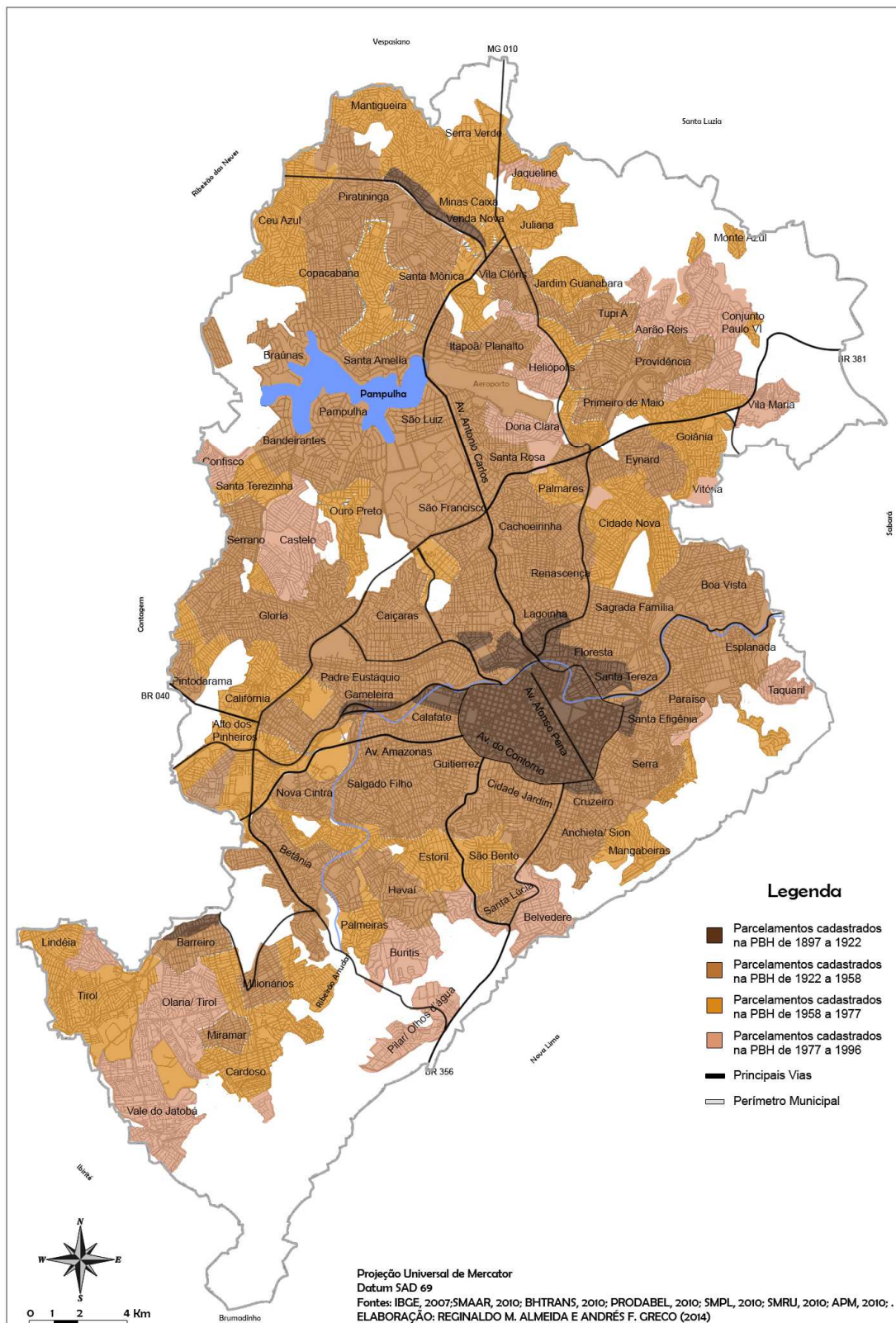
Reforçada pela LUOS, consolida-se a tendência espontânea de adensamento, ao longo de eixos que saem do centro, em todas as direções, de modo a mudar radicalmente a identidade dos lugares; verticaliza-se o eixo da avenida Prudente de Moraes/Santa Lúcia e os bairros Luxemburgo e Santo Antônio. A cidade passou nesse período, por um intenso processo de reestruturação de seus espaços. Devido às possibilidades que a lei permitia, segundo o ideário presente na Cidade Contemporânea e Radiante de Le Corbusier, parte da área central e da área pericentral, bem como os principais corredores viários, que saem do centro da cidade, adensaram-se muito, com edifícios verticais residenciais, comerciais e de serviços.

Entretanto, essa verticalização ocorreu em desacordo com muitos parâmetros previstos por Le Corbusier, como a projeção sobre o terreno de forma bem mais intensa, impermeabilizando-o, e com os afastamentos entre as edificações menores. Em outros espaços, não muito distantes do núcleo central, consolidam-se bairros típicos da classe média, como Cidade Nova, Novo São Lucas, Coração Eucarístico, Caiçara, e outros que se expandem, como a região dos bairros Alto Barroca e Santa Lúcia.

A figura a seguir mostra a ocupação de Belo Horizonte, até meados da década de 1990. Observa-se na região da Pampulha os parcelamentos que deram origem aos atuais bairros Castelo e parte do Dona Clara; na região Noroeste, os conjuntos populares implantados pelo Estado que acabaram tornando-se assentamentos precários, como Paulo VI, Vila Maria, Taquaril. Nestes o Estado implantou parte dos conjuntos habitacionais, com lotes em torno de 125 m<sup>2</sup> e ruas com menos de 10 metros, posteriormente as áreas vazias do entorno sofreram um forte processo de ocupação e os conjuntos foram em termos urbanos e de edificação, totalmente descaracterizados (FIG. 97).



Figura 97 - Novos parcelamentos, entre 1977 e 1996



Nesse período ocorre um processo de verticalização nos parcelamentos existentes e a implantação de novos parcelamentos entre vazios e regiões próximas à divisa municipal. No ano de 1996, foi aprovada uma nova LPUOS. De acordo com a figura, restam aproximadamente 66 km<sup>2</sup> de terrenos não parcelados.

Fonte: Almeida, Greco, 2014.

Na região Sul destaca-se o bairro Belvedere, com o transbordamento para o município de Nova Lima e as ocupações na região Olhos D'água, ao pé da Serra do Curral; na região do Barreiro destaca-se a expansão do Vale do Jatobá, os bairros Olaria/Tirol e parte do Lindéia, consolidando a conurbação com os municípios de Contagem e Ibirité (FIG. 97).

Em 1996, entram em vigor o Plano Diretor da Cidade e a nova LPOUS, com características diferentes das leis anteriores, por exemplo, permitir maior flexibilidade em relação à utilização do solo urbano, questionar a rigidez da cidade, a falta de políticas ambientais e de regularização fundiária. As LPUOS de 1976 e a atualização aprovada em 1985 foram influenciadas pelo pensamento progressista de Le Corbusier, que propôs o zoneamento funcional de atividades urbanas (residencial, comercial, etc.) voltado ao uso do automóvel, enquanto a de 1996 baseia-se na capacidade de suporte do meio físico e da infraestrutura existente, através de novos instrumentos urbanísticos como o Macrozoneamento, mais flexível que o zoneamento da lei anterior.

Em relação aos parâmetros relacionados ao parcelamento do solo, pouca modificação houve relativa à Lei nº 2262/76. Porém, foi criada uma nova modalidade de parcelamento do solo, o vinculado. Segundo a Lei citada:

Art. 35 - Parcelamento vinculado é aquele em que ocorre aprovação simultânea do parcelamento e da edificação em função da necessidade de análise e de estudos detalhados da repercussão do empreendimento sobre o meio urbano.

Art. 36 - É obrigatório o parcelamento vinculado:

I - em empreendimentos que originem lotes com dimensões superiores às previstas no art. 17 [...] (BELO HORIZONTE, 1996a).

O artigo 17 da Lei nº 7166/96 estabelece que são admitidos na cidade lotes com área superior a 5.000 m<sup>2</sup>, observados os critérios estabelecidos para o parcelamento vinculado, ou seja, qualquer parcelamento com área superior a 5.000 m<sup>2</sup> será classificado como vinculado e, assim para sua aprovação deve-se apresentar os projetos do parcelamento do solo e das edificações sobre o respectivo parcelamento. Tal procedimento permite um controle maior das repercussões dos impactos do empreendimento na estrutura urbana da cidade, já que, segundo a mesma lei, os parcelamentos vinculados são obrigados a

passar por um licenciamento ambiental e, portanto, deve-se elaborar todo um estudo relativo aos impactos que poderá causar e as medidas mitigadoras e compensatórias, além de passar por audiências públicas.

Pode-se considerar que, se os anos 1970 e início dos 80 foram de produção do espaço metropolitano, a virada para os anos 1990 caracteriza-se pela apropriação desses mesmos espaços pela população e pelas atividades que caracterizam a cidade, rumo a um redesenho de sua espacialidade (COSTA, 1994, p.67). Observa-se que as taxas de crescimento da cidade reduziram, quando em comparação com a década de 1980, estabilizando-se na faixa de 1,15 a 1,17 % (QUADRO 6).

Quadro 6 – Percentuais de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da região metropolitana a.a

| <b>Período</b> | <b>Belo Horizonte -<br/>Crescimento populacional a.a</b> | <b>Municípios da RMBH -<br/>Crescimento populacional a.a</b> |
|----------------|--|--|
| 1980           | 6,34%  | 4,52%  |
| 1991           | 1,15%  | 4,82%  |
| 2000           | 1,17%  | 3,97%  |

Fonte: Instituto..., 2010, adaptado pelo autor.

As décadas de 1970 e 1980 vieram com grandes obstáculos para a indústria nacional. Com os choques do preço do petróleo, o aumento dos juros internacionais e as conseqüentes crises econômicas mundiais, a indústria nacional viu sua dependência externa impactar seu desempenho negativamente. Enquanto isso, o setor de serviços manteve seu crescimento, devido ao surgimento de novos produtos e segmentos e ao processo de terceirização das empresas. Belo Horizonte também sofreu esse impacto. Desde esses anos, o setor industrial vem perdendo participação no PIB municipal e no emprego total, enquanto o setor terciário vem ampliando rapidamente sua contribuição, tanto em termos de valor agregado, quanto em número de pessoal ocupado (BELO HORIZONTE, 2013b).

Nas últimas décadas do século XX, a metrópole de Belo Horizonte torna-se uma realidade socioespacial. Os processos especulativos de valorização da

terra, sob a tutela do Estado, proporcionaram uma conformação socioespacial desigual e segregadora. Os espaços médios e superiores passaram a ocupar um território maior. Já os segmentos populares, de um modo geral, foram “empurrados” para as periferias mais distantes. Essas transformações têm relação direta com o mercado imobiliário: de expansão da produção imobiliária, por um lado, com imóveis residenciais para as classes médias, nas áreas pericentrais e periféricas do município de Belo Horizonte e, por outro, através de loteamentos populares, nas periferias mais distantes da Região Metropolitana. Nesse momento, o espaço, produto da reprodução da sociedade, entra em contradição com as necessidades do desenvolvimento do próprio capital: a “raridade” (LEFÉBVRE, 1973/2008).

Belo Horizonte, que fora projetada para ser a capital administrativa do Estado, tornou-se um grande centro industrial e terciário do Brasil. Com a implosão da região central e a explosão da área entre o centro e as divisas municipais, através do parcelamento sistemático dos terrenos livres, a cidade entra no século XXI apresentando uma escassez de áreas para a expansão do capital imobiliário. Esse capital encontra-se, assim, em Belo Horizonte, diante de uma contradição para a sua expansão, produzida por ele próprio. Entretanto, como revelou Lefébvre, o espaço valorizado e raro continuará ainda mais para o avanço das forças capitalistas. Tal processo torna-se cada vez mais visível em Belo Horizonte e será analisado na próxima seção, que corresponde à primeira década do século XXI.

#### 4.1.4 A primeira década do século XXI – a raridade do espaço para novos parcelamentos do solo.

Se tradicionalmente modernizar a cidade tinha a intenção de expansão social e urbana, este século significa que concentração e exclusão não é a oposição entre o Norte rico e o clássico Sul pobre, mas sim o desenvolvimento de uma modernização através de enclaves, bolsões de bem-estar, riqueza e acima de tudo, segurança. (GORELIK, 1999 p. 87 – tradução do autor<sup>144</sup>).

---

<sup>144</sup> *Si tradicionalmente la modernización en la ciudad había significado expansión urbana y social, en este fin de siglo significa concentración y exclusión; ya no es la clásica oposición entre el norte rico y el sur pobre, sino el desarrollo de una modernización a través de enclaves, bolsones de bienestar, riqueza y, sobre todo, seguridad.*



Belo Horizonte chega ao século XXI com um espaço cada vez mais ligado à lógica capitalista, transformado ele mesmo em uma mercadoria, na qual o valor de troca e as relações socioespaciais subordinam-se ao valor de uso. Um espaço passível de ser fragmentado, homogeneizado e hierarquizado e fonte de alienação do modo capitalista. A produção social do espaço belo-horizontino, sob o domínio dessas características, é a busca incessante de produção do espaço abstrato. Nesse processo de abstração do espaço, a legislação urbanística continua, como no século XX, cumprindo um papel importante.

Conforme analisado nas subseções anteriores, no processo de produção do espaço de Belo Horizonte, as diversas legislações urbanísticas criaram as bases para o avanço do capital imobiliário, através de parâmetros que favoreceram a fragmentação, homogeneização e a hierarquização do espaço, como a demarcação de áreas, da regulação do uso do solo, criando áreas para as classes mais privilegiadas, estabelecendo regulamentos que visam a proteger e a garantir a reprodução do capital, e, em alguns momentos, a liberação de uma permissividade de uso e ocupação em áreas de interesse do capital imobiliário.

No início do século XXI, é sancionada em Belo Horizonte a LPUOS n° 8137/00, que veio a atualizar a anterior. Basicamente, a nova lei continuou a ser baseada no modelo progressista, com forte influência das premissas corbusianas, como o zoneamento, altos coeficientes construtivos, hierarquia viária, dentre outros (BELO HORIZONTE, 2000a). A LPUOS n° 8137/00 modificou alguns zoneamentos da legislação anterior que provocaram um grande adensamento, como o bairro Buritis, e aumentou outros percentuais, abrindo novas frentes de expansão imobiliária para as classes média e alta, em bairros localizados na região da Pampulha, como o bairro Castelo.

Apesar de certa dispersão espacial dos empreendimentos comerciais e de serviços, provocada pela LPUOS n° 7166/96 e suas alterações posteriores, a concentração do potencial construtivo maior permaneceu no Centro e Sul de Belo Horizonte, regiões onde se consolidou a atuação do mercado de alta

renda. O setor imobiliário, nessas regiões, desde então, vem atuando mediante a adoção de produtos imobiliários com grandes áreas, direcionados ao segmento de média-alta renda da população, com altos índices de concentração construtiva e populacional. Já com relação ao parcelamento do solo, a LPUOS n° 8137/00 não apresentou modificações, pois se mantiveram os mesmos parâmetros das legislações anteriores, como a determinação da extensão máxima de quarteirão, dimensões mínimas e máximas de lotes, percentuais de áreas públicas, comunitárias e espaços livres de uso público.

A cidade de Belo Horizonte, com taxas decrescentes de crescimento populacional, já no final do século XX, deixou de ser o núcleo de concentração do crescimento populacional na RMBH, que passou a ser conduzido por municípios periféricos, como Contagem, Betim, Ribeirão das Neves, Ibituripe, Santa Luzia e Vespasiano. Observa-se que, de acordo com o Censo de 2010 (QUADRO 7), a taxa de crescimento de Belo Horizonte, em 2010, foi inferior a um ponto percentual ao ano, enquanto nos demais municípios da RMBH as taxas mantiveram-se acima de três pontos percentuais.

Quadro 7 – Percentuais de crescimento populacional de Belo Horizonte e dos demais municípios da região metropolitana a.a.

| <b>Período</b> | <b>Belo Horizonte -<br/>Crescimento populacional</b> | <b>Municípios da RMBH -<br/>Crescimento populacional</b> |
|----------------|--|--|
| 1990           | 1,15%  | 4,82%  |
| 2000           | 1,17%  | 3,97%  |
| 2010           | 0,87%  | 3,80%  |

Fonte: Instituto..., 2010, adaptado pelo autor, 2014.

Mesmo decrescentes no total, algumas regiões de Belo Horizonte apresentaram um significativo crescimento. As regiões de Belo Horizonte que mais cresceram em termos demográficos, entre 2000 e 2010, segundo o Censo do IBGE, foram Barreiro, ao Sul; Pampulha e Venda Nova, situadas na porção Norte do município (INSTITUTO..., 2010). Por sua vez, verificou-se um incremento da pobreza em áreas mais periféricas, como Furquim, Werneck, Olhos d'água, Baleia e Capitão Eduardo (BELO HORIZONTE, 2013b). Embora

o índice de crescimento populacional de Belo Horizonte tenha sido inferior aos censos anteriores, o crescimento da população de vilas e favelas ficou em torno de 6,7%, demonstrando a grande dinâmica que essas áreas da cidade ainda apresentam (INSTITUTO..., 2010). Importante resaltar que este índice não refletiu em uma expansão territorial dessas áreas, mas, sim, no aumento da densidade populacional (URBEL, 2014).

Por sua vez, o Cadastro Econômico da Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação, realizado em 2007, revela a permanência na capital dos setores de metalurgia, têxtil, alimentos e bebidas e, por outro lado, a diversificação, com incremento das áreas de Informática e Biotecnologia (BELO HORIZONTE, 2007). Também indica a forte concentração das atividades no Hipercentro e no bairro Funcionários, com a permanência do centro tradicional da cidade como polo principal de atração de comércio e serviços urbanos, a concentração da atividade comercial nas avenidas Pedro II, Antônio Carlos e Carlos Luz, e regiões dos bairros Belvedere, Estoril/Buritis, Padre Eustáquio, Caiçara e Ouro Preto, na Pampulha. Por outro lado, revela a carência de atividades de comércio e serviço em áreas mais periféricas, como nos bairros Aarão Reis e Capitão Eduardo; e o transbordamento do setor terciário próximo ao bairro Belvedere, na direção do município de Nova Lima.

Já os Cadastros do Imposto Territorial Urbano da SMAAR, realizados em 2000 e 2010<sup>145</sup>, indicam que as regiões com maior aumento do percentual de construções de apartamentos, tipologia dominante nos grandes centros urbanos, foram Pampulha, Norte e Venda Nova, suplantando as regiões centro Sul e Oeste. Indica também a saturação, com a ocupação dos poucos terrenos ainda vagos nos bairros Belvedere, Luxemburgo, Santa Lúcia, São Bento e Estoril. Outro dado que os cadastros demonstram é a concentração de aproximadamente 62% dos novos apartamentos de mais alto padrão, nos bairros de Lourdes, Funcionários, Santo Agostinho e Belvedere II e III, com uma baixa produção de apartamentos para as camadas mais populares, que

---

<sup>145</sup> O cadastro imobiliário apresenta algumas imprecisões nos dados de imóveis muito antigos. Ele é mais preciso na identificação de tipos de apartamento, usos e lotes vazios.

têm renda entre um e três salários mínimos (BELO HORIZONTE, 2000c, 2010c).

A economia de Belo Horizonte continua baseada no setor de comércio e serviços, que, desde 2000, vem representando aproximadamente 85% do PIB da cidade (INSTITUTO..., 2010). Mesmo com o crescimento do setor terciário em Belo Horizonte, no período, houve um aumento percentualmente maior desse ramo de atividade nas cidades vizinhas, com grande número de equipamentos de serviços sendo instalados nos demais municípios da RMBH (SIMÕES, 2004; INSTITUTO..., 2010).

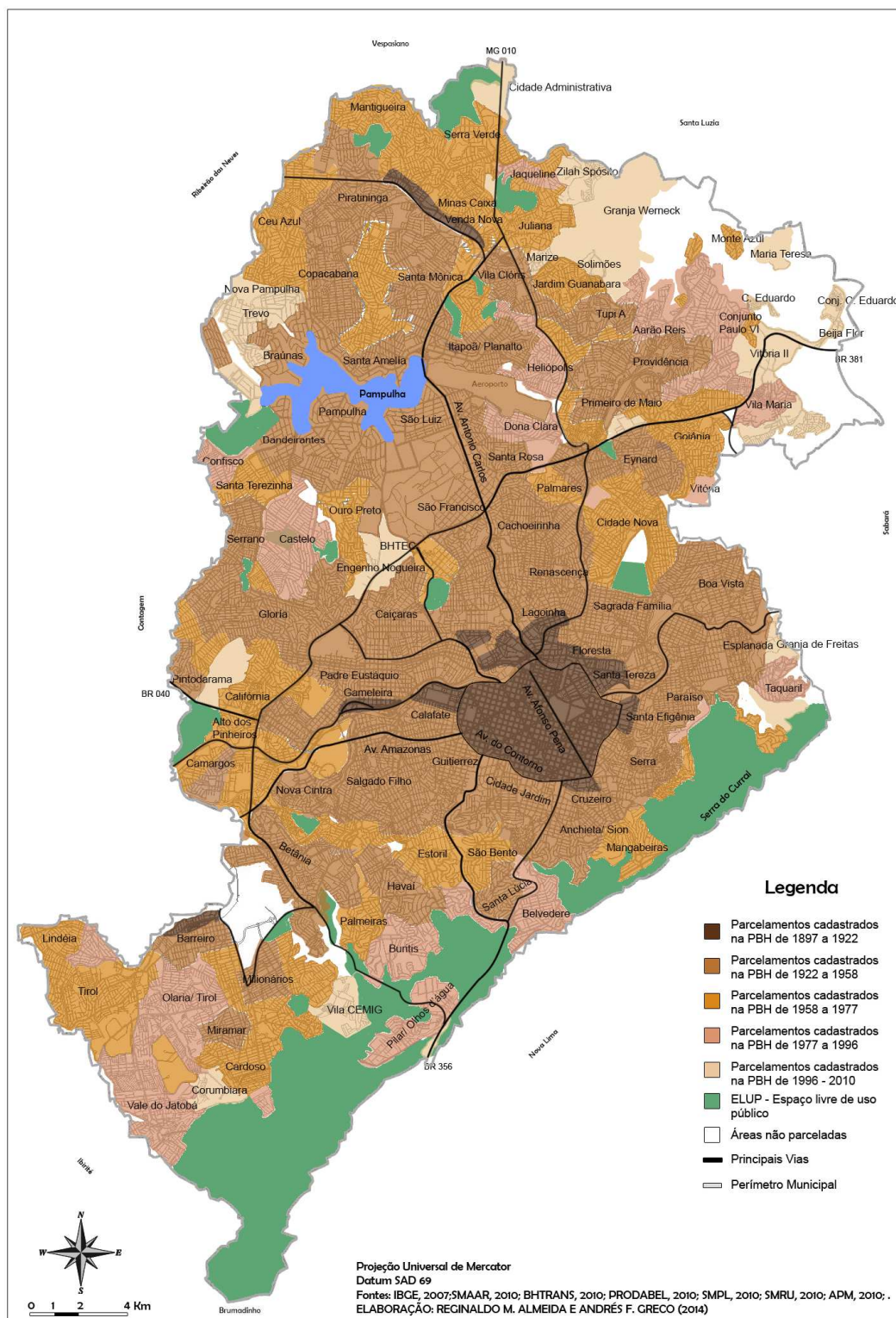
Enfatizando o papel de polo de Belo Horizonte, quanto ao setor terciário, no documento realizado pela PBH, como preparação para a revisão da LPOUS de 2010, denominado “Estudos urbanos: Belo Horizonte 2008”, foram identificadas, baseado em índices do IBGE entre 2000 e 2006, as transformações que ocorreram na estrutura urbana da cidade. Ao analisar a estrutura de serviços na cidade, os estudos realizados demonstraram o grande potencial de Belo Horizonte como polo de serviços tecnológicos de ponta, em razão da sua infraestrutura viária e da existência de várias instituições de ensino. O estudo realizado pela PBH ressalta que:

O crescimento dos setores intensivos em tecnologia em Minas Gerais, altamente concentrados em Belo Horizonte e sua região metropolitana, principalmente nas áreas de Informática e Biotecnologia, e o esforço iniciado recentemente pelo poder público no direcionamento do rendimento advindo do crescimento das exportações para o desenvolvimento destes setores intensivos em tecnologia e conhecimento científico criado de forma autônoma (BELO HORIZONTE, 2008, p.45).

Confirmando essa tendência, foi licenciado pela SMMA um empreendimento denominado BHTEC, destinado a abrigar empresas de alta tecnologia. O projeto urbanístico dessa concepção voltada para alta tecnologia será analisado no próximo capítulo.

A figura a seguir, dos parcelamentos cadastrados até 2010, considera, além das plantas cadastrais de 1996 e 2010, os Cadastros do Imposto Territorial Urbano da SMAAR de 2000 e 2010.

Figura 98 - Mapa da expansão urbana de Belo Horizonte, entre 1996 e 2010.



Ressalta-se que, com relação a “Áreas não parceladas” ou livres não foram considerados terrenos com área inferior a 10.000m<sup>2</sup> e/ou com restrições ambientais perante a legislação municipal. Consideraram-se como expansão urbana os parcelamentos regulares, irregulares e clandestinos cadastrados - que podem conter áreas não loteadas -, e também as áreas de vilas e favelas que também já estão cadastradas

Fonte: Almeida, Greco, 2014.

A Figura 98 demonstra o esgotamento de áreas livres passíveis de novos parcelamentos do solo em Belo Horizonte. Esse esgotamento de terrenos indica que o capital imobiliário deverá buscar novas alternativas locacionais para permitir a reprodução de sua atividade na cidade. De acordo com a figura anterior, restam em 2010, apenas 5% da área total do município de Belo Horizonte, ou aproximadamente 15 km<sup>2</sup>, com a possibilidade de receber novos parcelamentos.

Percebe-se que o percentual maior de áreas livres de Belo Horizonte, passíveis de parcelamento do solo, situam-se, principalmente, na região Norte da cidade, onde o Estado vem investindo na melhoria da infraestrutura ou implantação de grandes equipamentos.

Belo Horizonte possuía, no início da década de 2000, 60 mil lotes vagos cadastrados em condições de receber novos empreendimentos e, em 2010, esse número passou para cerca de 20 mil lotes (BELO HORIZONTE, 2000c, 2010c). Programas habitacionais como o PMCMV<sup>146</sup> enfrentam fortes problemas para aumentar a participação em BH, em função da escassez de terrenos. Isto, aliado ao alto preço dos terrenos e às condições físicas e ambientais mais restritivas, acaba por provocar uma fuga do capital imobiliário para outros municípios da RMBH, embora o maior déficit habitacional esteja na capital (URBEL, 2014). No período de 2000 a 2010, em Belo Horizonte, somente foi licenciado um empreendimento do PMCMV, para a faixa de um a três salários mínimos, o Bairro Vitória II. No próximo capítulo, pretende-se examinar essa concepção de interesse social.

---

<sup>146</sup> Lançado pelo governo federal brasileiro em março de 2009, o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) tem como finalidade criar mecanismos de incentivo à produção e à aquisição de novas unidades habitacionais pelas famílias com renda de até dez salários mínimos. O programa apresenta quatro modalidades de financiamento para construção de moradia: uma voltada às famílias com renda de até 10 salários mínimos, por intermédio do Programa Nacional de Habitação Urbana (PNHU), cujo percentual de subsídio depende do nível de renda familiar; uma segunda linha, subsidiada, destinada às famílias com renda de até três salários mínimos, a serem indicadas pelos governos locais; uma voltada às operações coletivas urbanas e rurais (mutirões autogestionários); e quarta, a oferta de crédito para infraestrutura de empreendimentos habitacionais, para o caso de habitações financiadas pela Caixa Econômica Federal. Os projetos desses empreendimentos são apresentados pelas construtoras, em parceria (ou não) com estados, municípios, cooperativas e movimentos sociais, analisados e contratados pela Caixa Econômica Federal (CEF), instituição bancária e agente fiscalizador das políticas habitacionais brasileiras, que recebe os recursos alocados pela União (MARICATO, 2009).

Percebe-se que o espaço, produto da reprodução da sociedade belo-horizontina, cada vez mais raro, entra em contradição com as necessidades do desenvolvimento do próprio capital. O que significa dizer que essa "raridade" torna-se, ao mesmo tempo, produto do próprio processo de produção do espaço, configurando-se como uma contradição do espaço. O Cadastro do Imposto Territorial Urbano da SMAAR indica que, das aproximadamente 670 mil guias de IPTU emitidas em Belo Horizonte, no ano de 2010, apenas 13% correspondem a terrenos não parcelados.

A expansão do setor de serviços encontra uma barreira à sua realização nas áreas centrais de Belo Horizonte em razão, principalmente, da raridade de áreas livres, obrigando a atividade a migrar para outras áreas. Os dados da Secretaria Municipal de Arrecadação demonstram essa tendência de desconcentração dos serviços na cidade (BELO HORIZONTE, 2000c, 2010c). Atuações do poder público (estadual e municipal) e do setor imobiliário, em momento recente nas regiões Pampulha, Norte e Venda Nova, vêm reforçando a tendência de crescimento da ocupação, ao longo dessas regiões, e uma pressão para um maior adensamento.

Diante dessa realidade exposta nos parágrafos anteriores, em 2010, foi sancionada a Lei nº 9.959/10 que, embora fosse considerado um novo Plano Diretor e uma nova LPUOS de BH, trata-se mais de uma adequação às leis nº 7166/96 e nº 8137/00, com o principal objetivo de regular os mecanismos que possibilitem a implantação de grandes empreendimentos imobiliários. Questões importantes da cidade ficaram de fora, como a autonomia dos órgãos gestores da política urbana municipal, a mobilidade urbana, a expansão imobiliária para bairros tradicionais da cidade como a Pampulha, Cidade Jardim, Santa Efigênia e o símbolo da cidade, a Serra do Curral. O principal objetivo da Lei nº 9.959/10 é o de ordenar a expansão dos grandes empreendimentos imobiliários (BELO HORIZONTE, 2010e).

Boa parte da lei trata da regulamentação das diversas propostas de operações urbanas na cidade. A operação urbana trata-se de um procedimento que o

Estado flexibiliza parâmetros urbanísticos para viabilizar a aprovação e a implantação de grandes empreendimentos imobiliários privados, que são obrigados a fornecer contrapartidas para minimizar os impactos gerados e favorecer o desenvolvimento urbano. A operação urbana constitui um instrumento urbanístico de parceria entre o Estado e o capital imobiliário. Nesse processo político, a ação do Estado no espaço não vai produzir a infraestrutura necessária à nova atividade produtiva, mas, sim, abrir brechas na legislação urbanística para viabilizar determinado empreendimento e acirrar ainda mais a hierarquização da cidade, já que a sua ação vai privilegiar estratégias burguesas de (re)produção do espaço.

Na LPUOS n° 9959/10 de Belo Horizonte estão previstas quatro grandes operações urbanas: a revitalização da Praça da Savassi, na região Centro-Sul; a construção de um estacionamento subterrâneo, na Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG); a criação de área de reserva ambiental, no bairro Braúnas, região da Pampulha; a ampliação da avenida Barão Homem de Melo; e a operação urbana da região conhecida como Isidoro, localizada na região Norte de Belo Horizonte, onde se pretende construir um empreendimento residencial e comercial de grande complexidade, denominado Granja Werneck, o qual será analisado no próximo capítulo. A recente LPUOS de Belo Horizonte, n° 9959/10, apresenta um capítulo específico que trata sobre a Operação Urbana do Isidoro, uma das últimas grandes áreas privadas não ocupadas da cidade passível de parcelamento (BELO HORIZONTE, 2010e).

A nova lei pretendia ordenar o crescimento da capital nos próximos anos, diminuindo o adensamento imobiliário, por meio de medidas que restringem o potencial construtivo. O coeficiente de aproveitamento – parâmetro que indica o quanto pode ser construído em determinado terreno – foi reduzido em média 10% em toda a cidade. Em alguns bairros, como Buritis e Castelo, a redução chegou a quase 50%. Na prática, os proprietários poderão edificar menos andares em seus empreendimentos e os apartamentos vão ficar menores, a não ser que se pague mais pelo excedente construído. Trata-se da "outorga onerosa do direito de construir", instrumento previsto no Estatuto das Cidades (Lei n° 10257/01), o que vai significar na verdade a possibilidade de chegar aos



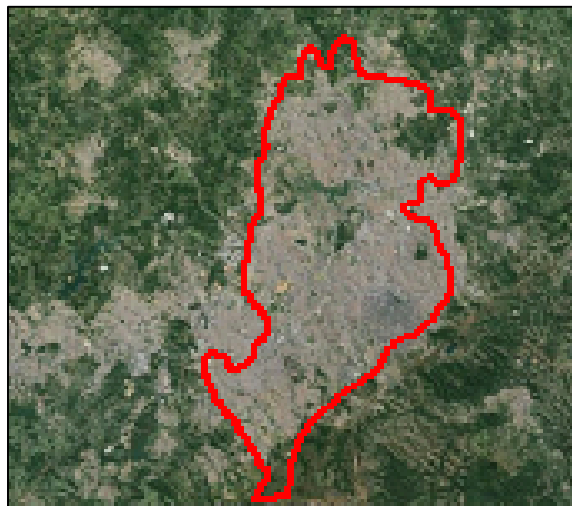
coeficientes anteriores (BRASIL, 2001). Com relação aos parcelamentos do solo, aumentou-se a área mínima dos que são obrigados a ser vinculados, de 5.000 m<sup>2</sup> para 10.000m<sup>2</sup>. Os demais parâmetros urbanísticos necessários para elaboração e aprovação de um parcelamento foram mantidos.

Em Belo Horizonte, a primeira década do século XXI é marcada pela ação cada vez maior do Estado e do capital imobiliário na produção do espaço. Conforme demonstrado nos estudos de Lefébvre e em intervenções urbanas como a de Paris, realizada por Haussmann e analisada no Capítulo 3 desta tese, para que as camadas mais privilegiadas continuem a dominar a produção do espaço, é necessária uma estratégia de aliança com o Estado, na medida em que só ele pode atuar em grandes parcelas do espaço, produzindo a infraestrutura necessária à reprodução e liberando as áreas ocupadas para novos empreendimentos.

A complexidade que esse processo de atuação do Estado, estratégia de classe, sobrevivência e ampliação do capital envolve pode ser aferida nas expansões de Belo Horizonte, nos últimos 20 anos. A análise da Planilha de Processos de Licenciamento da Gerência de Licenciamento Ambiental da Secretaria Municipal de Meio Ambiente (BELO HORIZONTE, 2010a) permite identificar quatro segmentos principais da produção e da reprodução do espaço da cidade que retratam as contradições inerentes a esse processo: um segmento, na forma de residências unifamiliares, em bairros mais distantes do centro e em aglomerados; outro, na forma de apartamentos, em bairros onde prevalece um zoneamento mais permissivo; o terceiro consiste em serviços de grande porte, distribuídos nas regiões central e da Pampulha; e o quarto, são os grandes parcelamentos vinculados, principalmente, nas regiões Leste, Nordeste, e Norte da cidade (BELO HORIZONTE, 2013b). No rumo desses grandes empreendimentos na cidade, são anunciados megaprojetos imobiliários, implementados pela iniciativa privada, que chegam a combinar em um só empreendimento edifícios de escritório de alto padrão, shopping centers, hotéis, dentre outros.

O processo de reestruturação do espaço belo-horizontino, resultante da fragmentação, homogeneização e hierarquização promovidas pelo modo de produção capitalista, desde sua gênese até o século XXI, conforme analisado nas seções anteriores desta tese, vem transbordando para além das fronteiras municipais, dando origem a uma estrutura socioespacial metropolitana cada vez mais descontínua, denominada por Soja (1993), como uma *Exopolis*<sup>147</sup>. Esse processo não é novo, pois Belo Horizonte, desde a sua gênese, já influenciava os municípios limítrofes, com resquícios de uma produção que ultrapassava suas fronteiras legais (FIG. 99).

Figura 99 – Mancha de ocupação da RMBH



Em vermelho, o perímetro urbano de Belo Horizonte. Mostra o transbordamento de ocupações de Belo Horizonte para os municípios limítrofes

Fonte: Google Earth 7.1(h), adaptado pelo autor, 2014.

Porém, outra característica, também dada por Soja para as cidades em processo de reestruturação, que emerge e se consolida cada vez mais em Belo Horizonte é a fractalidade. Ainda segundo Soja (2000/2008, p. 78 – tradução do autor<sup>148</sup>), “A posmetrópolis se transforma em uma *Ciudad Fractal*<sup>149</sup>,

<sup>147</sup> *Exopolis* (do grego exo "fora" e polis "cidade") é um dos muitos nomes dados pelos gregos antigos para a deusa Atena, devido à localização de uma estátua em sua honra fora das muralhas da cidade de Atenas. Em estudos urbanos, Edward Soja usou *Exopolis* para se referir à cidade de ponta e outros desenvolvimentos que ocorrem fora da cidade, o que costumava ser chamado de franja suburbana, mas também se refere ao que vem depois da cidade (assim ex "depois" e polis "cidade").

<sup>148</sup> *La postmetrópolis se transforma en una Ciudad Fractal, fragmentada y polarizada, un mosaico distribuyendo por lo territorio.*

fragmentada e polarizada, um mosaico espalhado pelo território”. Segundo Monte- Mór (2006), “a exópolis e/ou a metrópole fractal se delineia entre nós a cada dia com maior clareza e força, na medida em que a reestruturação do espaço econômico e social se aprofunda”. A Exopolis, como a Fractal, constitui uma inspiração do pensamento lefebvriano de fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço abstrato, do modo capitalista de produção do espaço.

Em Belo Horizonte, o Estado, na defesa dos interesses das classes mais privilegiadas, desde à gênese da cidade, tem proporcionado, ao longo da produção do seu espaço, a valorização dos espaços urbanos e transformando-os estrategicamente em lucrativas mercadorias. As operações urbanísticas – regulamentadas pelo arcabouço legal, vêm instituir e impor padrões urbanísticos, com seus gabaritos e posturas urbanas, parcelando o solo urbano e selecionando seus proprietários para atender aos interesses do capital imobiliário. Os padrões urbanísticos participam decisivamente nos processos de isolamento e de distanciamento entre as pessoas, cujas consequências perceptíveis em Belo Horizonte são a exacerbação do individualismo e a segregação socioespacial, sutis formas de violência urbana. Estes processos de urbanização do sistema capitalista não permitem que vetores fundamentais à construção de solidariedades sejam materializados, portanto, esteticamente devem ser produzidas as formas espaciais que promovam a segregação, a homogeneidade e a monotonia.

A fragmentação do espaço urbano produz inúmeros territórios com características próprias e excludentes. Formas que promovem o afastamento entre territórios e que aprofundam o processo de segregação socioespacial. Percebe-se, na estrutura de Belo Horizonte, uma distribuição de verdadeiros guetos sociais, como os bairros destinados às classes mais privilegiadas, como o Belvedere, a Cidade Jardim e parte da Pampulha, entremeados por áreas de grande carência social e de equipamentos urbanos, como as favelas e a

---

<sup>149</sup> A palavra fractal vem do Latim *fractus*, que quer dizer fragmentado, fracionado. Fractais são formas geométricas elementares, cujo padrão se replica indefinidamente, gerando complexas figuras que preservam, em cada uma de suas partes, as características do todo. Por isso, podem apresentar dimensão espacial inclusive fracionária.

procura por *edge cities*<sup>150</sup>, que se transformam, segundo Soja (2000/2008), em verdadeiras “*Ciudades Carcelarias*”, espaços que se assemelham a fortalezas, contando com sofisticadas tecnologias de vigilância. Compreende-se, aqui, que o processo de (re)produção do espaço de Belo Horizonte é cada vez mais complexo e não pode ser reduzido a uma única dimensão.

O processo de expansão urbana da RMBH vem assumindo a seguinte forma: o núcleo (Belo Horizonte) atua como gerador de serviços de alta renda; o Vetor Norte (em especial, Ribeirão das Neves, Santa Luzia e Vespasiano) aparece como área de indústrias intermediárias e como receptor da população de baixa renda; o Vetor Leste (Sabará), caracterizado pela população de baixa renda; o Eixo Sul (Nova Lima e Brumadinho), que reúne tradicional polo de mineração, surge como área residencial da população rica; finalmente, o Vetor Oeste (Contagem e Betim) mantém-se como espaço de concentração de grandes indústrias fordistas, como a Fiat Automóveis e a Refinaria Gabriel Passos, da Petrobrás.

No entanto, ampliando as contradições, o Vetor Norte tem sido alvo de grandes projetos públicos e privados. Com a construção do Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, em 1984, a região Norte da RMBH embarcou em um processo de franco desenvolvimento. Este processo foi intensificado em 2004, com o direcionamento dos voos regionais para o aeroporto internacional, a revitalização da infraestrutura e o anúncio de construção da Linha Verde, juntamente ao conjunto de obras viárias, com o objetivo de incrementar a qualidade da ligação entre BH e o aeroporto internacional. São percebidas, assim, alterações mais expressivas na estrutura urbana e econômica do Vetor Norte. Em 2006, o Governo do Estado de Minas Gerais anunciava a intenção de centralizar as atividades administrativas do Estado e foi escolhido o Vetor Norte para abrigar a sede do futuro Centro Administrativo, mais especificamente, o terreno do antigo Jockey Club, no limite entre os municípios de Belo Horizonte, Santa Luzia e Vespasiano.

---

<sup>150</sup> *Edge city* é um conceito desenvolvido por Joel Garreau, em seu livro, “*Edge City - Life on the New Frontier*” de 1991. Segundo Garreau (1991), trata-se de grandes áreas que têm a mesma função de uma cidade, com residências, comércio, prédios de escritório e serviços. Trata-se de uma forma dos tempos contemporâneos que ficam no entorno das metrópoles.

A região Norte de Belo Horizonte, que historicamente aparece no contexto metropolitano como periferia, nesse novo contexto, torna-se um polo de desenvolvimento e de superação daquela condição. A expansão metropolitana na direção do Vetor Norte vem ocorrendo de forma muito rápida e outros grandes empreendimentos começaram a ser implantados. Ao longo do processo de expansão urbana, tanto o setor imobiliário, quanto o poder público imprimem uma permanente dinâmica de valorização-desvalorização de algumas áreas ou bairros da RMBH (FIG.100).

Figura 100 - Cidade Administrativa



Projeto segundo o modelo progressista implantado no Vetor Norte de Belo Horizonte, nova frente de expansão imobiliária da RMBH

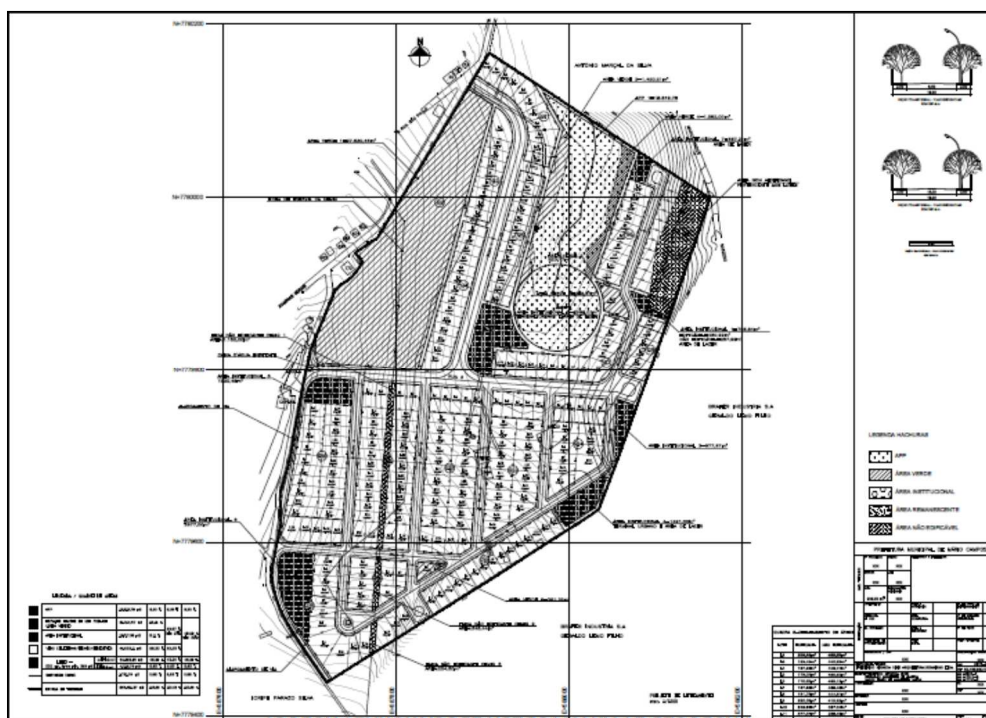
Fonte: do autor, 2010.

No entanto, o planejamento para a implantação desses grandes equipamentos é orientado por relatórios que minimizam ou até desconsideram os impactos socioespaciais. Tem resultado em agravamento ou surgimento de novos conflitos entre os processos econômicos e funcionais e aqueles relacionados à habitação, especialmente para os segmentos de baixa renda da população. Os investimentos do Estado nesses grandes empreendimentos têm significado, de fato, a produção de um espaço de suporte ao processo de acumulação, sem levar em conta as suas consequências em termos de impactos negativos para a reprodução social.

Em 2001, a Lei Estadual nº106 criou a Secretaria de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRUR), que, dentre outras, possui a função de regular a expansão urbana e emitir anuência prévia de projetos de parcelamentos desenvolvidos na RMBH, com área superior a 1.000.000 m<sup>2</sup> (um

milhão de metros quadrados) (MINAS GERAIS, 2001). A anuência prévia e os parâmetros urbanísticos têm sido regulamentados pelo Decreto nº 44.646/2007, que é basicamente uma compilação da parte referente ao parcelamento da Lei nº 7166/96 de Belo Horizonte (MINAS GERAIS, 2007). Os parâmetros urbanísticos de parcelamento basicamente são os mesmos previstos na legislação urbanística de Belo Horizonte, ou seja, baseados em princípios dos modelos do urbanismo moderno (FIG. 101).

Figura 101 - Exemplo de um parcelamento aprovado pelo SEDRUR, em 2010



As áreas hachuradas em preto correspondem às áreas de equipamentos comunitários que são, junto com o traçado viário, definidas e distribuídas ao critério do loteador

Fonte: do autor, 2013.

A atuação do SEDRUR, de certa forma, tem representado um avanço na regulação dos parcelamentos desenvolvidos na RMBH, em razão do total despreparo dos municípios para a aprovação e o controle dos parcelamentos. Entretanto, o órgão sofre interferências políticas, bem como o alto nível de terceirização e rotatividade dos funcionários.

Uma análise cuidadosa e objetiva do modelo urbano praticado nessas expansões revela que o espaço urbano conformado por esse mercado

imobiliário é totalmente imprevisível em relação à estética a ser produzida e às emoções ali provocadas, já que tudo pode acontecer em um modelo de apropriação do solo, no qual os únicos fatos que são efetivamente previsíveis (ou que interessariam prever) são os relativos ao número de lotes produzidos, aos custos de realização do empreendimento, aos preços de venda e ao lucro a obter. Ou seja, com resultados muito diversos dos pretendidos pelos especialistas dos modelos do urbanismo moderno.

Também, o modelo de urbanização que, por extensão da cidade, produz uma conformação urbana, onde o espaço efetivamente público reduz-se ao mínimo legalmente exigido, sem qualquer preocupação com questões relevantes para a estética e a ambientação humana, como as relativas à adequação harmoniosa ao sítio natural, à obtenção de um *design* que inove e tencione o belo, à configuração de um paisagismo complementar bem planejado e à interação esteticamente adequada com as edificações fronteiras.

Outro aspecto que diferencia a produção dos modelos é que, particularmente em relação às praças públicas, consideradas fundamentais no espaço do modelo culturalista, o que prevalece no mercado, em geral, é o acaso e não a intenção, com a maioria das praças ocorrendo de forma aleatória ou acidental. Estas surgem, frequentemente, por aproveitamento de rebarbas de espaço, resultantes do cruzamento indiscriminado de vias. Não surpreende, neste sentido, a ocorrência frequente de pracinhas triangulares nos cruzamentos de vias, fenômeno muito comum nos loteamentos tradicionais.

À medida que o processo de (re)produção socioespacial de Belo Horizonte avança, fazem-se mais presente na cidade a fragmentação, a homogeneização e a hierarquização do seu espaço. Esta última não consiste em fato recente no processo de produção da cidade. Historicamente, tanto as cidades do mundo antigo clássico, quanto as medievais e as do século XIX eram segmentadas espacialmente. Em seções anteriores desta tese, Engels (1880/1984), em Manchester, e Benevolo (1960/1998), em Paris, descreveram com apuro as condições de vida da burguesia e da classe operária.

A fragmentação, a homogeneização e a hierarquização fizeram parte de Belo Horizonte, desde a sua concepção, no final do século XIX. Foram premissas utilizadas por Aarão Reis e que depois foram se consolidando, com a contribuição do Estado na defesa dos interesses de classes mais privilegiadas. Vislumbra-se na cidade um processo de produção que reproduz interesses das classes dominantes, em parceria com as diferentes esferas do poder público. Nesse sentido, a configuração da cidade revela-se muito mais como produto da necessidade de reprodução do capital do que como produto da manifestação espontânea da população. Cada vez mais, em Belo Horizonte se expressa um planejamento urbano definido de acordo com os diferentes interesses e necessidades do capital, de um pequeno segmento da sociedade com o suporte do Estado.

Vale destacar que, com o passar dos anos e desde a sua criação pelos seus mentores intelectuais, os modelos do urbanismo moderno foram amplamente apropriados pelo mercado imobiliário, sobretudo nas expansões urbanas de Belo Horizonte. Algumas de suas características formais adotadas nos parcelamentos do solo, assim, deixaram de lado o sentido social. E é compreensível essa apropriação, a partir do momento quando se verifica que estas características formais podem associar valor ao imóvel, em função de um mercado fracamente potencializado pelo marketing e por modismos impostos.

No próximo capítulo, pretende-se desenvolver uma crítica de singulares concepções de parcelamentos de Belo Horizonte de grande diversificação e complexidade, realizadas na primeira década do século XXI. Aspira-se aferir se, ainda, essas produções contemporâneas do espaço belo-horizontino continuam a ter influência das ideais-chave dos modelos do urbanismo moderno.



## 5 ALGUMAS CONCEPÇÕES CONTEMPORÂNEAS DA (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM BELO HORIZONTE NA MODALIDADE DE PARCELAMENTOS DO SOLO

Do espaço abstrato já sabemos várias coisas. Produto da violência e da guerra, ele é político e instituído por um Estado, portanto institucional. Numa primeira abordagem, ele parece homogêneo; e realmente, ele serve de instrumento àqueles poderes que fazem *tabula rasa* daquilo que lhes resiste e os ameaça, - brevemente, as diferenças. [...] Esta homogeneidade instrumental provoca ilusões, e a descrição empírica do espaço a consagra, aceitando o instrumental como tal (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p.285 - tradução do autor<sup>151</sup>).

No processo de (re)produção do espaço belo-horizontino, de sua gênese até a primeira década do século XXI, diversas concepções de parcelamentos do solo tornaram-se significativas. Essas concepções tiveram início com o projeto da “Cidade de Minas”, coordenado pelo engenheiro Aarão Reis, e depois continuaram com outras de iniciativa do próprio Estado, como a Cidade Industrial, o bairro Cidade Jardim, a Pampulha, os bairros e conjuntos populares, complementados com os parcelamentos do solo executados pela iniciativa privada, nas antigas áreas suburbana e rural de Belo Horizonte.

Nessas representações do espaço, que concretizam a (re)produção do espaço belo-horizontino, em algumas mais em outras menos, verificou-se a apropriação, consciente ou não, das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno, progressismo, culturalismo e naturalismo. Essas representações presentes no espaço abstrato de Belo Horizonte, baseadas no ideário do urbanismo moderno, serviram como estratégia para classes que almejavam tanto o ideal de modernidade da cidade, quanto a defesa de seus interesses capitalistas.

A (re)produção do espaço em Belo Horizonte, na primeira década do século XXI, continua a apresentar uma riqueza de processos e de contradições, como

---

<sup>151</sup> *We already know several things about abstract space. As a product of violence and war, it is political; instituted by a state, it is institutional. On first inspection it appears homogeneous; and indeed it serves those forces which make a tabula rasa of whatever stands in their way, of whatever threatens them – in short, of differences. [...] The notion of the instrumental homogeneity of space, however, is illusory – though empirical descriptions of space reinforce the illusion – because it uncritically takes the instrumental as a given.*

nas décadas anteriores. A consequência dessa (re)produção do espaço, devido, em parte, à expansão urbana através dos parcelamentos do solo, é o aprofundamento da fragmentação, homogeneização e hierarquização do espaço belo-horizontino. Importante ressaltar que essa tríade que caracteriza o espaço abstrato lefebvriano vem ocorrendo desde a gênese de Belo Horizonte, conforme revelado no capítulo anterior desta tese.

Na Figura 98 (Capítulo 4) sobre os parcelamentos cadastrados pela PBH até o ano de 2010, destaca-se a redução das áreas livres para a implantação de novos empreendimentos imobiliários na cidade. Essa situação vem acirrando ainda mais as contradições na cidade, já que a raridade de espaços livres, que é consequência do próprio processo de produção capitalista do espaço, torna-se um limitador para a expansão do próprio capital. Entende-se que, historicamente, o capital exige, a cada momento, condições para a sua produção e reprodução. Na cidade do século XIX, conforme analisado anteriormente, quando o espaço físico tornou-se um empecilho para a expansão capitalista, o Estado, com o apoio da classe burguesa, promoveu grandes transformações urbanas para proporcionar, dentre outras, melhores condições para a re(produção) do espaço capitalista.

Como resultado da (re)produção capitalista da cidade, na primeira década do século XXI em Belo Horizonte, podem-se destacar, como realizado no Capítulo 4 desta tese, diversos parcelamentos do solo. Entretanto, desde 1996, os parcelamentos do solo que são licenciados pela PBH são considerados como empreendimentos de impacto pela legislação urbanística municipal. Empreendimentos de impacto são aqueles definidos pelo Plano Diretor de Belo Horizonte, Lei nº 7165/96, como causadores de grandes repercussões na infraestrutura urbana, para os quais são obrigatórios o seu licenciamento ambiental e o desenvolvimento de estudos aprofundados, como o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA) e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)<sup>152</sup> (BELO HORIZONTE, 1996c).

---

<sup>152</sup> O EIA e o RIMA são instrumentos da política Nacional do Meio Ambiente, instituídos pela Resolução Conama Nº 001/86, de 23/01/1986. Atividades que utilizam Recursos Ambientais, consideradas de significativo potencial de degradação ou poluição, como o parcelamento do

A LPUOS nº 8137/00, que vigorou até 2010, especifica que os empreendimentos que se enquadram na modalidade de impacto são os que possuem área construída superior a 5.000m<sup>2</sup>, mais de 150 unidades habitacionais, ou que, por algum motivo, geram grandes impactos na estrutura física e ambiental da cidade, independentemente da área, como é o caso dos parcelamentos vinculados, que causam, dentre outros impactos, a supressão da vegetação, a movimentação de terra, a impermeabilização do solo, a geração e a atração de tráfego (BELO HORIZONTE, 2000a).

A “Planilha de Processos de Licenciamento da Gelin”<sup>153</sup> (Gelin) (BELO HORIZONTE, 2010a) contém o cadastro dos empreendimentos de impacto licenciados na cidade, do ano de 1997 até o final do ano de 2010, e exclui os de uso exclusivo comercial ou de serviços. A Gerência de Licenciamento (Gelin) está vinculada à Secretaria Municipal de Meio Ambiente da PBH, responsável por emitir os pareceres técnicos, a partir dos processos administrativos, sobre a viabilidade da implantação de empreendimentos causadores de impactos. O parecer técnico elaborado pela Gelin é utilizado como referência para a emissão pelo Conselho Municipal de Meio Ambiente (COMAM) da licença ambiental que autoriza a elaboração dos projetos executivos, a implantação e a operação dos empreendimentos de impacto, como os parcelamentos vinculados.

O processo administrativo é um procedimento institucional que oficializa a resposta da administração pública sobre alguma solicitação do cidadão ou mesmo do próprio Estado, desde a revisão da cobrança de um tributo até a autorização de operação de um grande empreendimento. No licenciamento

---

solo, dependerão do EIA e do RIMA para seu licenciamento ambiental. Neste caso o licenciamento ambiental apresenta uma série de procedimentos específicos, inclusive realização de audiência pública, e envolve diversos segmentos da população interessada ou afetada pelo empreendimento. O EIA e o RIMA são disponibilizados ao público, abertos à pesquisa e consulta da população e apresentados de acordo com o termo de referência, que constitui um documento de orientação sobre os procedimentos a serem seguidos na elaboração do mesmo, previamente acordado entre o órgão ambiental e a equipe contratada pelo empreendedor para a elaboração deste (BELO HORIZONTE, 1997).

<sup>153</sup> Essa planilha apresenta algumas deficiências. Alguns empreendimentos, que foram licenciados entre 1997 e 2000, não foram incluídos, devido ao desaparecimento dos processos e a própria deficiência técnica no cadastro realizado pela PBH. Entretanto, isso não prejudica o levantamento em razão do grande número de empreendimentos.

ambiental, todos os documentos incluídos nos processos administrativos, segundo a Lei Municipal nº 7277/96 e Resoluções do Conama, têm garantido o princípio da publicidade, ou seja, são de livre consulta e referência pela população. Segundo a interpretação do jurista Helly Lopes de Meirelles (1917-1990), “a não serem aqueles em que a justiça determine o seu sigilo, permite-se a publicação de todos os atos do processo administrativo, desde que citada a fonte” (1980/2006, p. 46).

O processo administrativo de licenciamento dos empreendimentos de impacto, que se inicia com o protocolo do pedido da licença ambiental feito pelo empreendedor privado ou mesmo pelo Estado, é constituído por diversas pastas, nas quais são arquivadas cópias dos projetos urbanísticos e executivos dos empreendimentos licenciados, estudos diversos, relatórios ambientais, pareceres dos diversos setores da PBH e demais órgãos públicos e relatórios síntese das audiências públicas, de quando os projetos foram apresentados à população. O número de pastas e documentação depende das características e do porte dos empreendimentos a serem licenciados. Essas pastas são guardadas em caixas, os arquivos (FIG. 102).

Figura 102 - Vista do processo administrativo do parcelamento do BHTEC



Fonte: do autor, 2014.

Na planilha da Gelin foram cadastrados 282 empreendimentos de impacto. De acordo com o Quadro 9 (a seguir) esses empreendimentos podem ser organizados em cinco grandes grupos: o primeiro grupo, referente aos

“Conjuntos Habitacionais”, que não envolvem parcelamento do solo; o segundo, referente aos “Projetos de Infraestrutura”, correspondendo à abertura de ruas, drenagem, canalização, etc.; o terceiro, referente à “Intervenção em ZP” (ZP corresponde à Macrozona de Preservação, definição dada pelo Plano Diretor da Cidade, Lei nº 7166/96, para as áreas da cidade onde existem vegetação, área de preservação permanente ou alguma significância cultural; o quarto, referente aos “Parcelamentos do Solo”, vinculados ou não; e o quinto grupo, referente a “Outros Empreendimentos” que não se encaixam nas tipologias anteriores, por exemplo, urbanização de vilas e favelas, rodoviária, aterro sanitário, centro empresarial ou administrativo, etc. (BELO HORIZONTE, 2010a) (QUAD. 8).

Quadro 8 - Distribuição dos empreendimentos de impacto de Belo Horizonte, licenciados entre 1997 e 2010, segundo grupos

| <b>Grupos</b>           | <b>Conjuntos Habitacionais</b> | <b>Projetos de infraestrutura</b> | <b>Intervenção em ZP</b> | <b>Parcelamentos do Solo</b> | <b>Outros</b> |
|-------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------|
| Quantidade              | 45                             | 62                                | 21                       | 62                           | 92            |
| Percentual do total (%) | 15,96                          | 21,99                             | 7,44                     | 21,99                        | 32,62         |

Fonte: BELO HORIZONTE, 2010a, adaptado pelo autor, 2014.

Para os objetivos desta tese, interessam os empreendimentos de impacto do grupo “Parcelamentos do Solo”, que representam 21,99% dos empreendimentos constantes na planilha da Gelin, licenciados entre 1997 e 2010 (QUAD. 8). Nesse grupo, encontram-se desmembramentos, pequenos parcelamentos com área inferior a 10.000 m<sup>2</sup> e parcelamentos vinculados, que, segundo a LPUOS nº9959/10 em vigor, são uma modalidade de parcelamentos com área de terreno superior a 10.000 m<sup>2</sup> e que, para seu licenciamento, é necessária a aprovação tanto do projeto urbanístico, quanto do projeto de edificação (BELO HORIZONTE, 2010e).

No grupo de “Parcelamentos do Solo”, foram identificados 45 parcelamentos vinculados que podem ser subdivididos em três subgrupos, quanto ao porte e tipo do empreendedor: o primeiro subgrupo é referente aos parcelamentos desenvolvidos pelo poder “Público” (ou Estado), os outros dois subgrupos são

referentes aos parcelamentos desenvolvidos pela iniciativa “Privada”, que podem ser os destinados para a classe média/alta ou do “PMCMV”. O quadro a seguir mostra essa classificação e apresenta a quantidade e o percentual de cada um (QUAD. 9).

Quadro 9- Distribuição dos parcelamentos vinculados segundo subgrupos, entre 1997 e 2010

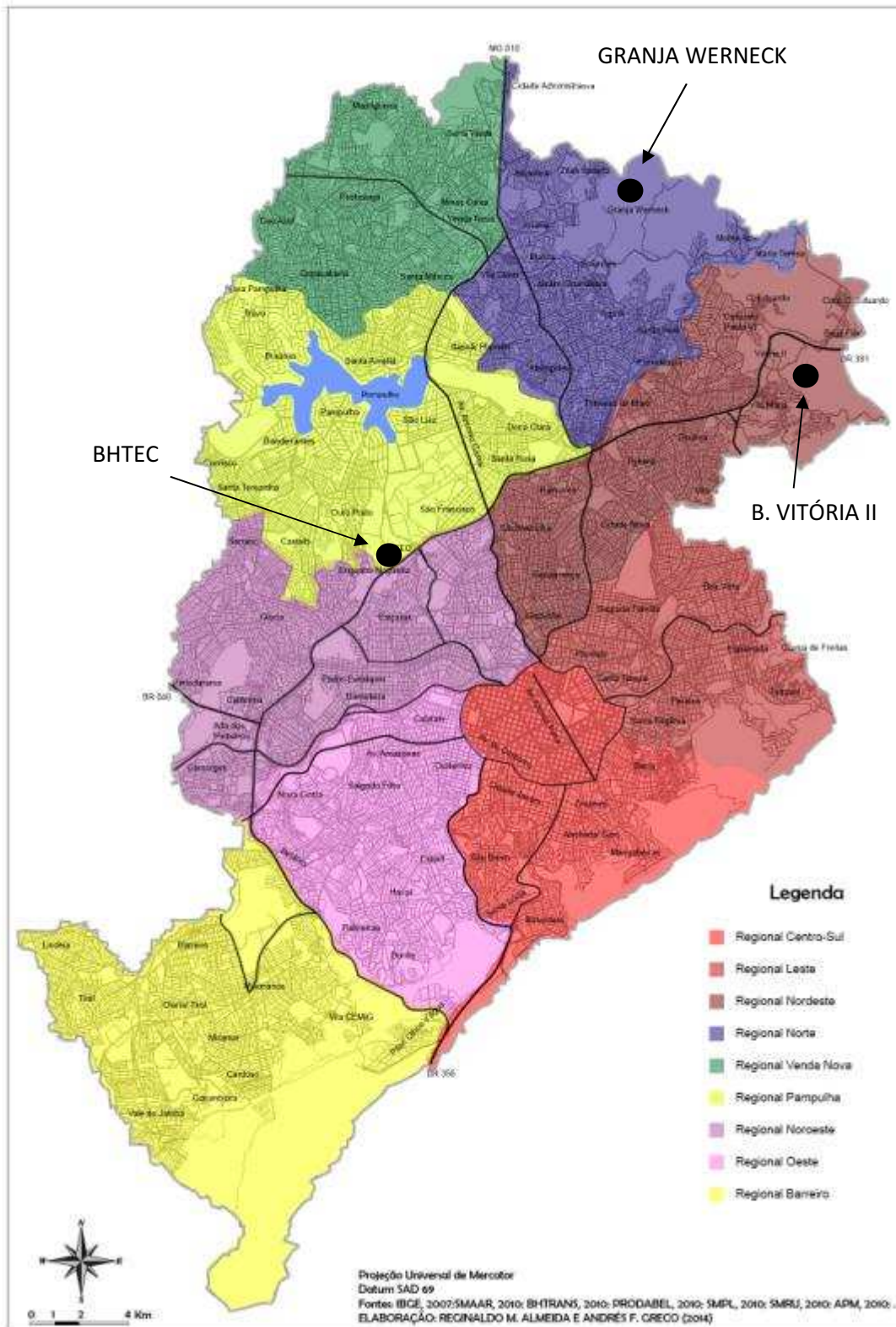
| <b>Parcelamentos Vinculados licenciados (total = 45)</b> | <b>Público</b> | <b>Privados destinados à classe média/alta</b> | <b>Minha Casa Minha Vida</b> |
|--|----------------|--|------------------------------|
| Quantidade   | 3              | 11   | 31                           |
| Percentual do total (%)                                  | 6,66           | 24,46  | 68,88                        |

Fonte: BELO HORIZONTE, 2010a, adaptado pelo autor, 2014.

De cada subgrupo, selecionou-se para análise uma amostra, tendo em vista o caráter qualitativo que envolve o objetivo desta tese que é o de desenvolver uma crítica sobre a influência dos Modelos do Urbanismo Moderno nas concepções urbanas de Belo Horizonte. O critério adotado para a definição da amostra foi o de selecionar as concepções com maior área de terreno a ser parcelado de cada subgrupo, o que poderia significar uma maior riqueza de dados para a investigação. Selecionaram-se, assim, os seguintes parcelamentos:

- Do subgrupo Público, o Parque Tecnológico BHTEC - concepção que simboliza a tentativa da cidade de se inserir no mercado tecnológico globalizado;
- Do subgrupo Privados, o parcelamento Granja Werneck - concepção destinada à classe média/alta, uma mega produção capitalista da produção do espaço em Belo Horizonte;
- Do subgrupo do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), o parcelamento Bairro Vitória II – concepção que consiste em uma velha estratégia de atender as demandas de habitação de interesse social (FIG. 103).

Figura 103 – Em preto, localização das concepções selecionadas para análise crítica e que foram licenciadas na primeira década do século XXI



Fonte: Almeida; Greco, 2014.

Nas próximas seções, pretende-se verificar criticamente, com base nos arranjos dos espaços público e privado de cada amostra selecionada, em que medida, em pleno século XXI, continua a ter referências com as ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno, como em algumas concepções singulares do século passado analisadas no capítulo anterior.

Adotam-se como espaço público aquelas áreas definidas pela Lei nº 6.766/79 de “Parcelamento do Solo Urbano”, no inciso I do artigo 4º, como “as áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público - ELUP”. Equipamentos comunitários são constituídos por escolas, creches, posto médico, etc. Equipamentos urbanos são, segundo a Lei nº 6.766/79, “destinados ao escoamento das águas pluviais, iluminação pública, redes de esgoto sanitário, abastecimento de água potável e de energia elétrica”. Já os ELUP são as praças e os parques (BRASIL, 1979). Tendo em vista a classificação dada pela legislação de “Parcelamento do Solo Urbano”, e excluindo as áreas que não podem ser parceladas, APP ou com declividade superior a 47% ou com outras restrições ambientais, consideram-se como o espaço privado as áreas que não estão incluídas como público, ou seja, as quadras de uso residencial, comercial e de serviços.

### **5.1 Concepção um: Parque Tecnológico de Belo Horizonte- BHTEC**

Eu acredito que muitas das complexidades da vida, das quais nos orgulhamos em demasia, em parte porque são uma novidade, em parte porque acompanharam a aquisição de coisas melhores, serão postas de lado, uma vez desempenhado o seu papel e perdida a sua utilidade (MORRIS, 1888 - tradução do autor<sup>154</sup>)

O Parque Tecnológico de Belo Horizonte (BHTEC) é um parcelamento vinculado de caráter científico e econômico. Trata-se de uma iniciativa conjunta da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), da PBH, em parceria com o Governo do Estado de Minas Gerais, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG) e o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de

---

<sup>154</sup> *I believe that many of the complexities of life, including the Too much pride, partly because they are a novelty, in part because the acquisition followed better things will be set aside, since performed their role and lost its usefulness.*



Minas Gerais (SEBRAE-MG), e conta com a participação da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) (BELO HORIZONTE, 2009). O objetivo do BHTEC é buscar o estreitamento dos laços das universidades e dos centros de pesquisa de Belo Horizonte e da RMBH com o setor empresarial. A base dessa articulação é promovida por meio do apoio ao surgimento e desenvolvimento de pequenas empresas inovadoras em tecnologias de ponta em setores já reconhecidos, o abrigo de laboratórios de pesquisa e desenvolvimento de empresas inovadoras de médio e grande porte, de empresas de serviços de apoio tecnológico, além de infraestrutura para os negócios (BELO HORIZONTE, 2009). Desta forma, o BHTEC visa atuar como elemento dinamizador da atividade empresarial em geral e de maneira específica como instrumento para a criação de novas empresas de base tecnológica. Destaca-se na figura a seguir a maquete virtual do BHTEC (FIG. 104).

Figura 104 - Maquete virtual do BHTEC



Fonte: Belo Horizonte, 2009.

Projetos como o parque tecnológico propagaram-se pelo mundo, a partir da década de 1990 (FERREIRA, 2012). São empreendimentos administrados por profissionais especializados, com o objetivo de proporcionar a promoção da cultura da inovação e competitividade de suas empresas e instituições de pesquisa. Um parque tecnológico caracteriza-se pela presença de instituições de ensino – geralmente universidades públicas, incubadoras de negócios, centros de pesquisa, laboratórios e grandes empresas que são referências em

sua área de atuação. Este tipo de empreendimento inspira-se em grandes polos tecnológicos de repercussão mundial, como o Vale do Silício, na Califórnia (EUA), que surgiu na década de 1950 e hoje conta com empresas de ponta no cenário mundial, como Google, Facebook, Intel, IBM e Apple.

No Brasil, as empresas instaladas nos parques tecnológicos normalmente recebem facilidades e apoio de políticas públicas locais para desenvolvimento de seus produtos e pesquisas que envolvem alta tecnologia. Normalmente, situam-se próximos à universidade, para facilitar a capitação da capacidade científica e técnica dos pesquisadores e laboratórios dessas instituições. A localização estratégica desses empreendimentos é importante, como era para a Cidade Industrial de Garnier (1917/1989), que foi idealizada próxima às áreas de extração minerária, de núcleos urbanos que poderiam fornecer mão de obra e de vias para o escoamento da produção. Essas premissas, posteriormente, passaram a ser consideradas fundamentais para a viabilidade de concepções industriais, como foi na CIJD (FIG. 105).

Figura 105- Maquete da Cidade Industrial de Garnier



Fonte: foto do autor, 2014 - Musée d'Architecture Paris.

No Brasil, existem diversas iniciativas como a do BHTEC, por exemplo, Porto Digital, no Recife; o Parque Tecnológico do Rio, no Rio de Janeiro; o

Tecnopuc, em Porto Alegre; o Sapiens Parque, em Florianópolis; e o Parque Tecnológico de São José dos Campos. Esse tipo de empreendimento vem a substituir os modelos de distritos industriais, das décadas de 1940 a 1970, como estimuladores do desenvolvimento econômico e, como tal, da reprodução do capital e da ideia de modernidade.

A concepção do BHTEC foi desenvolvida para ser implantada em um terreno não parcelado, com uma área total de 535.000 m<sup>2</sup>, contíguo e remanescente do Campus da UFMG, na região da Pampulha. Cerca de 350.000 m<sup>2</sup> da área são constituídos por uma floresta estacional semidecidual em estado de regeneração, por uma área de preservação permanente (APP) ao longo do córrego do Mergulhão, e um brejo localizado próximo à região da floresta. Boa parte do entorno é antropizado, excluindo o Campus da UFMG, que constitui uma área com significativa vegetação. Na Figura 97 (Capítulo 4), que mostra os parcelamentos cadastrados e implantados na cidade de Belo Horizonte em 1996, pode-se observar como o terreno do BHTEC era uma das últimas grandes áreas remanescentes da região passíveis de parcelamento.

O parcelamento do solo do BHTEC é limitado por três vias. A primeira é a av. Presidente Carlos Luz, importante via arterial da cidade, entre a região da Pampulha e o centro de Belo Horizonte e que apresenta um grande volume de tráfego. A segunda é a rua Prof. Vieira de Mendonça, caracterizada pela legislação municipal como coletora e liga a av. Presidente Carlos Luz ao Anel Rodoviário. E a terceira via que o limita em sua porção Norte, é o Anel Rodoviário, que interliga importantes rodovias da RMBH, como a BR-262 e a BR-381.

Conforme figura a seguir, observa-se a posição estratégica que o BHTEC possui, pois está próximo a grandes equipamentos da cidade, distante cerca de 8 km do centro, 4.6 km do aeroporto da Pampulha e próximo a importantes vias da cidade (FIG. 106).

Figura 106 - Localização geral do BHTEC



Observa-se próximo ao BHTEC grandes equipamentos como o Campus da UFMG, a Lagoa e o Mineirão, além de importantes vias de ligação regional

Fonte: Belo Horizonte, 2009.

O terreno possui uma declividade suave, em torno de 5%, e é atravessado, no sentido Norte-Sul, pelo córrego do Mergulhão, que tem a nascente localizada no Campus da UFMG. As duas margens do córrego são definidas como áreas de preservação permanente e não possuem vegetação expressiva. Próximo à região do córrego e à área de vegetação mais densa existe um pequeno brejo, com alguns afloramentos de água. Parte do terreno, com uma vegetação mais densa que margeia o Anel Rodoviário, durante o licenciamento, foi excluída do projeto, devido a pendências relativas à propriedade do terreno.

O início da aprovação dos projetos na PBH deu-se em Junho de 2005, através da abertura do processo administrativo nº 01.16.7621.11.23. Em Março de 2006, começou a execução das obras de infraestrutura, que continuou após 2010. Nesse ano, iniciou-se a construção da primeira edificação, o prédio administrativo.

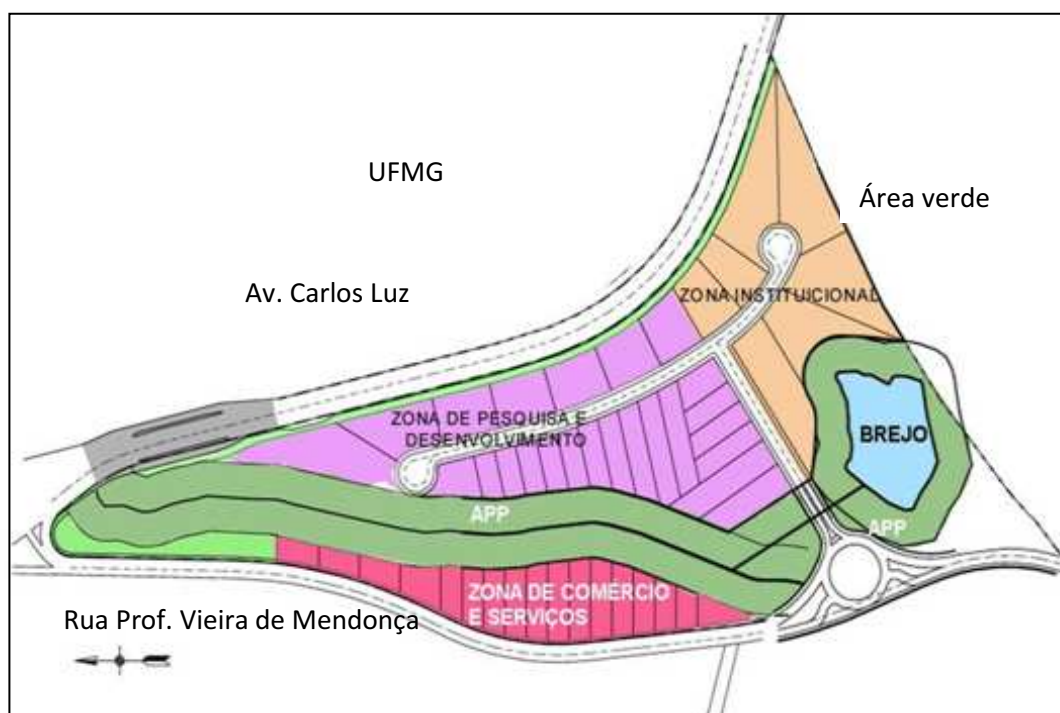
### 5.1.1 O BHTEC e os modelos do urbanismo moderno

Cidade Ideal! Centro de negócios modelo! Brinquedo fútil de um doentio sonhador de velocidade! A velocidade não está aquém de um sonho, é uma brutal necessidade. Julgo por isto: a cidade que dispõe

de velocidade dispõe do sucesso – verdade dos tempos (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 180).

A escolha do projeto de parcelamento do solo do BHTEC realizou-se por meio de concurso público, o qual foi vencido por um escritório formado por jovens arquitetos mineiros. A banca examinadora do concurso foi composta por profissionais externos ao Estado de Minas Gerais, das áreas de arquitetura, urbanismo e gestão tecnológica (BELO HORIZONTE, 2009). A figura a seguir apresenta o projeto de parcelamento do solo do BHTEC, que está em processo de implantação.

Figura 107 – Concepção urbanística do BHTEC, com a ideia da setorização



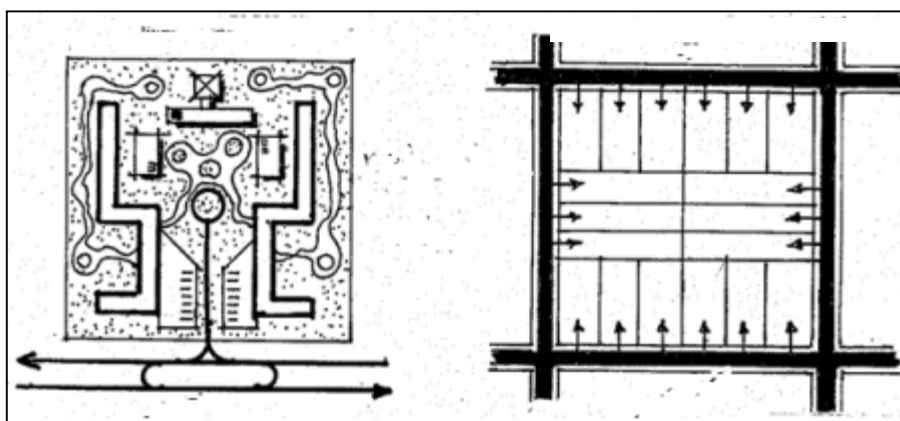
Fonte: Belo Horizonte, 2009.

Com relação ao ordenamento do espaço público do BHTEC, verifica-se, conforme a Figura 107, que o seu sistema viário tem um traçado simples, basicamente composto por um grande eixo constituído por uma via de penetração, com largura de 18 metros, que se bifurca perpendicularmente em duas vias de 15 metros, finalizadas, cada uma, com um *cul-de-sac*. A importância do eixo para a concepção progressista é destacada por Le Corbusier (1923/2000a, p. 45), que afirma: “o eixo é talvez a primeira

manifestação humana; é o meio de todo ato humano [...] A arquitetura se estabelece sobre eixos [...]”.

O ponto de contato do sistema viário do BHTEC com o sistema externo ocorre em um único ponto, especificamente onde se situa a rotatória prevista pelo projeto de parcelamento, na rua Prof. Vieira de Mendonça. Segundo o “Plano Diretor do BHTEC” (BELO HORIZONTE, 2009), elaborado pela UFMG para direcionar o seu processo de ocupação, pretende-se com um único acesso evitar o aumento dos conflitos no nó viário de acesso à UFMG, localizado no entrelaçamento da av. Carlos Luz com a rua Prof. Vieira de Mendonça, junto à extremidade Norte do BHTEC. Porém, a implantação da rotatória pode não implicar na redução de conflitos, dependendo do volume de tráfego na via principal. Essa ideia de único acesso, com uma via de penetração que distribui o tráfego interno na quadra, possui referências com a concepção das superquadras progressistas que procuram minimizar os contatos viários com o entorno através de poucas interseções, reduzindo as interferências e distribuindo o tráfego internamente por vias com um caráter mais vicinal. (FIG.108).

Figura 108 – Desenho esquemático de uma das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno



À esquerda, o modelo progressista de divisão de quadras denominado superquadras, com uma via de penetração, a arquitetura livre das amarras do lote, em meio ao verde e, à direita, o modelo culturalista que preserva o parcelamento da cidade tradicional, porém possibilita múltiplos acessos

Fonte: do autor, 2014.

O traçado com uma via de penetração e a separação do tráfego de passagem, como idealizado no BHTEC, cria um caráter de interioridade, que era desejado por progressistas e culturalistas em suas concepções. Entretanto, a divisão de lotes individuais com área em torno de 3.000 m<sup>2</sup>, tanto na parte interna, quanto os localizados na rua Prof. Vieira de Mendonça, geram, como mostra a Figura 107, vários acessos veiculares, o que era combatido pelos progressistas como Le Corbusier, por ampliarem os conflitos de acesso aos lotes ou às vias e prejudicar a mobilidade. Por outro lado, concepções que utilizam o *cul-de-sac* no final de vias de penetração e a divisão das quadras em vários lotes, como a do BHTEC, foram amplamente utilizadas pelos arquitetos culturalistas, como Sitte (1889/1992) e Unwin (1909), por proporcionarem uma descontinuidade do tráfego de passagem e causar menos impacto nos usos lindeiros (FIG.108).

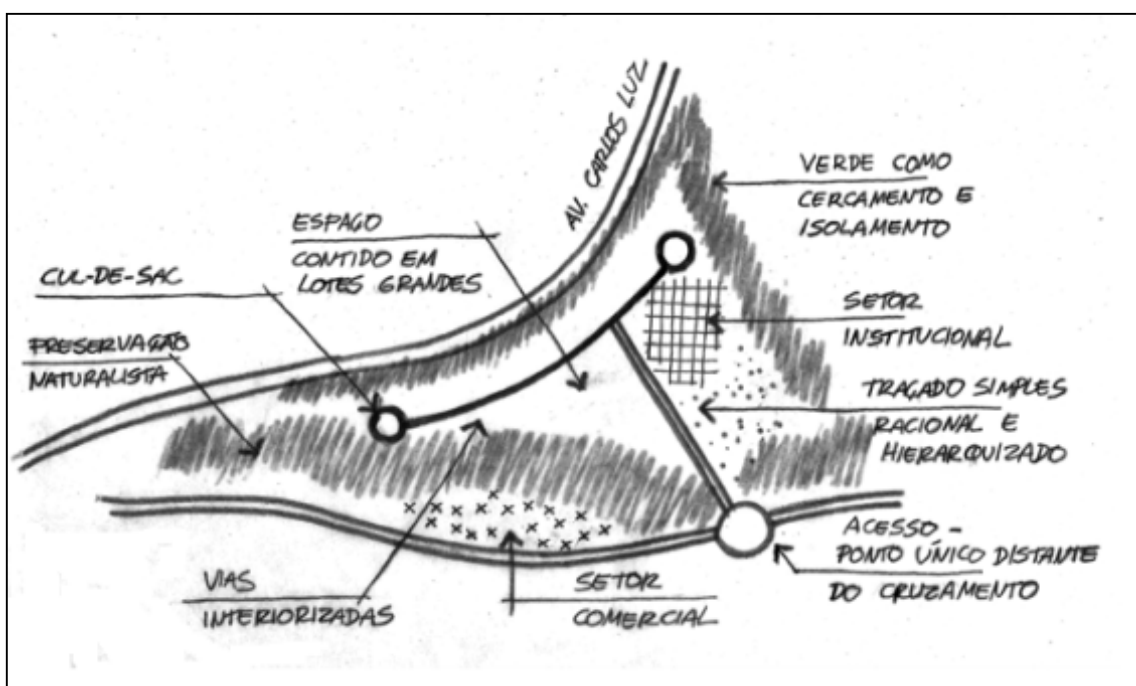
No extremo Leste da concepção do BHTEC (FIG. 107), uma faixa de vegetação impede que os lotes tenham frente para a Avenida Presidente Carlos Luz. A pequena área verde, à Oeste, lindeira à rua Prof. Vieira de Mendonça, terá um tratamento que visa proporcionar uma continuidade das margens ajardinadas do córrego do Mergulhão. Essas duas iniciativas, vislumbradas no projeto de parcelamento do solo, proporcionam, além de uma contenção da expansão do empreendimento, um isolamento dos setores internos, o que permite um maior controle sobre a concepção. A ideia básica do culturalista Sitte, baseada em seus estudos das cidades antigas, era a de que o espaço urbano, para atender de forma eficaz às necessidades dos habitantes, deveria ser fechado. Segundo o autor, “o principal requisito para uma cidade, é o caráter fechado do espaço” (SITTE, 1889/1992, p. 68). O espaço urbano desejado pelos culturalistas, seja o de Sitte, o de Howard ou o de Unwin, era reduzido e concentrado. Essa era uma ideia-chave também do modelo pré-culturalista que se baseia nas características medievais de cidade, com suas dimensões modestas e bem delimitadas, com seu traçado urbano, suas ruas orgânicas, suas edificações únicas, que não se repetem.

De certa forma, no BHTEC pode-se observar a tentativa de criar um espaço fechado, uma estrutura espacial contida, com a delimitação proporcionada por vias e áreas verdes. Os culturalistas procuravam idealizar um espaço



comunitário interiorizado, com o controle da densidade construtiva e demográfica para preservar essas características. Embora presente essas ideias no BHTEC, o fechamento do espaço através do verde cercado pode proporcionar principalmente, como em condomínios residenciais, uma segurança maior para os empreendimentos individualizados que serão construídos. O croqui a seguir foi baseado no projeto disponível no processo administrativo do BHTEC e apresenta algumas das ideias utilizadas em sua concepção (FIG. 109).

Figura 109 – Croqui temático



Aqui estão algumas das ideias-chave do BHTEC, como o traçado simples e racional do sistema viário e a estrutura contida, que preserva os usos internos do contato com as áreas lindeiras

Fonte: do autor, 2014, baseado no projeto proposto.

As margens do córrego do Mergulhão, de acordo com a concepção do BHTEC, deverão ser renaturalizadas. A Figura 109 mostra a faixa verde, compreendida ao longo da avenida Carlos Luz, que irá receber um tratamento paisagístico de modo a configurar uma cortina verde pela avenida, protegendo o empreendimento do impacto, devido ao grande número de veículos que circulam pela via. O artigo 1º do Plano Diretor (BELO HORIZONTE, 2009, p.452) demonstra a preocupação quanto à natureza e sua preservação:



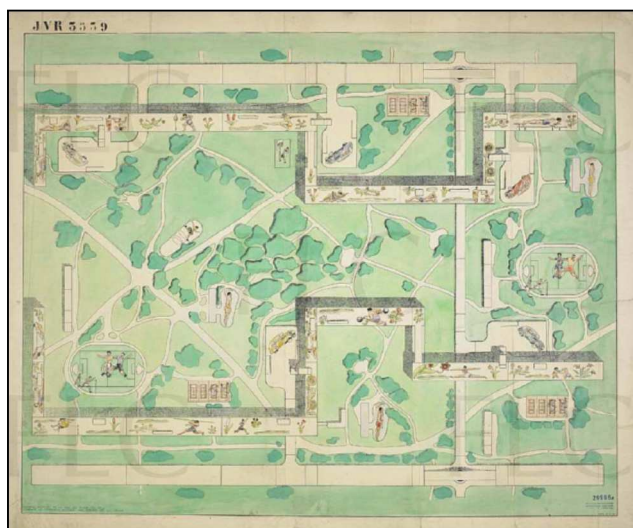
Constituir intervenção de caráter exemplar, buscando propor soluções de ordenação do espaço que pressupõem uma abordagem ecologicamente correta, ao mesmo tempo em que tem um rigoroso compromisso com a definição e caracterização dos espaços públicos e abertos, de modo a preservar o vazio urbano, a flora e a fauna do lugar.

A proposta de tratamento das áreas verdes do BHTEC, como a recuperação do leito do córrego Mergulhão, através da renaturalização do seu leito com a manutenção das suas condições naturais, constitui uma das ideias-chave das *homesteadings* de Wright (1958). O autor entendia que a natureza deveria ser cuidadosamente preservada e paisagisticamente tratada. Porém, ele avançava mais, pois explorava a natureza como inspiração para as suas representações do espaço. Essa atitude, que Wright procurava à exaustão, gerava a organicidade das suas propostas urbanas e arquitetônicas.

O tratamento dos espaços verdes no BHTEC aproxima-o do modelo do urbanismo moderno naturalista e, por outro lado, distancia-se do modelo da *Broadacre City*, ao representar um empreendimento que centralizará toda uma estrutura de servidões de âmbito metropolitano. Wright criticava a centralidade como umas das causas da degradação das cidades, o que provocava uma série de problemas urbanos e sociais, como o congestionamento, a forte hierarquização das classes, a homogeneização da paisagem, a violência, etc. A proposta do autor era de uma produção do espaço acêntrica e dispersa (WRIGHT, 1958). A única centralidade que aceitava era a casa unifamiliar, que na sua visão era o ponto de fixação das pessoas e a expressão da sua individualidade.

O grande percentual de áreas verdes, que serão transformadas em parques e praças ressaltadas como espaço de lazer e contemplação, destaca-se na concepção do BHTEC e proporcionará a existência de grandes vazios compartimentados em áreas bem definidas, como praças e parques. Isto proporciona como nas ideias-chave progressistas certo grau de autonomia relativa à natureza, porém sem a amplitude social almejada (FIG. 110).

Figura 110 – Planta da Cidade Verde



Proposta dos grandes espaços verdes progressista como uma função autônoma. Arquitetura livre das restrições de lotes tradicionais. Caminhos para pedestres separados do tráfego veicular. Pequenos equipamentos sociais e esportivos implantados de forma a tornar uma unidade autônoma e junto com o verde propiciar áreas para o convívio das pessoas e para saúde mental

Fonte: Le Corbusier (1935/1964, p. 280).

No modelo progressista, Le Corbusier (1935/1964) reivindicava a importância do verde na cidade por razões pragmáticas, como a ventilação e a iluminação, que eram postulados higienistas da época, mas também acreditava que a presença do meio natural e as atividades ao ar livre contribuiriam para a saúde mental e social das pessoas.

O uso do solo no BHTEC é controlado através de uma legislação interna do empreendimento, denominada Plano Diretor, que define de três zonas, sendo duas delas destinadas ao uso privado e uma destinada ao uso institucional (BELO HORIZONTE, 2009). Essas zonas são: Zona 1 (Z1) de comércio e serviços, destinada à implementação de apoios às empresas e aos usuários do Parque, definida pelos lotes 1 a 17, com frente para a rua Prof. José Vieira de Mendonça; Zona 2 (Z2), institucional, destinada à implementação de incubadoras, condomínios de empresa, laboratórios e administração do Parque, definida pelos lotes 18 a 24; e a Zona 3 (Z3), de pesquisa e desenvolvimento, destinada à implementação de unidades de empresas de base tecnológica, laboratórios e instituições de pesquisa, definida pelos lotes 25 a 48 (FIG. 107). Esse controle rígido e racional dos usos é uma ideia-chave

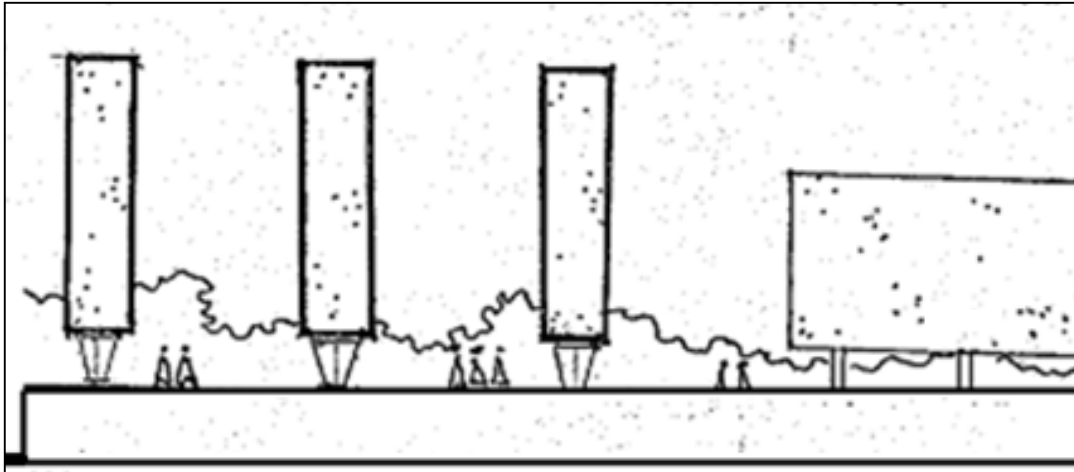
utilizada no modelo progressista, que preconizava a definição de uma representação do espaço com funções especializadas e compartimentadas, pretendendo com isso, um melhor desempenho e um menor impacto entre elas. Nos modelos pré-progressistas e progressistas existe a preocupação em setorizar os projetos das novas cidades, proporcionando-as, com isso, uma maior hierarquização dos espaços e assim criando as zonas para o comércio, para as habitações, para os operários, para verticalização, etc., como uma grande estratégia de proteção ou para expansão do capital. Essa hierarquização é nítida, desde os modelos da Cidade Industrial de Tony Garnier aos modelos de cidades Contemporânea e Radiante de Le Corbusier, bem como Brasília de Lúcio Costa. Percebe-se que ordenar o espaço em zonas, impondo-lhe homogeneidade quanto ao uso, revelou-se um veículo crucial para a reprodução do espaço abstrato.

O Plano Diretor do BHTEC definiu que a ocupação dos terrenos deverá respeitar “integralmente” aos parâmetros urbanísticos e arquitetônicos da LPUOS de BH (BELO HORIZONTE, 2009, p.419) e demais parâmetros estabelecidos exclusivamente para o empreendimento, como o uso obrigatório dos pilotis. Segundo o Artigo 14 do Plano diretor do Parque Tecnológico, “Fica obrigado o uso de pilotis nas edificações implantadas na Zona 3, devendo ainda ser atendidos os seguintes parâmetros: I – o pé-direito mínimo livre é de 5 (cinco) metros” (BELO HORIZONTE, 2009, p.427). A ideia do uso dos pilotis em Belo Horizonte surgiu na LPOUS n° 2662/76, com a intenção de separar o uso de lazer da circulação das ruas e de realizar a concordância com os pilotis dos edifícios adjacentes, a fim de promover a livre circulação de pessoas entre os pilotis dos diversos edifícios.

Para Le Corbusier, os pilotis era parte não só da edificação mais do urbano, preponderante para proporcionar a autonomia das funções da cidade sem que se perdesse a coesão entre as mesmas. O parque nas cidades Contemporânea e Radiante, como uma entidade estruturante, estabelecia relações de interdependência com o sistema viário e com os edifícios através dos pilotis. Este era idealizado por Le Corbusier para descolar e/ou desdobrar os vários níveis da cidade, obtendo múltiplos solos ou entidades formalmente

autônomas. Essa era a ideia corbusiana de separação das funções da cidade (FIG. 111).

Figura 111 - Desenho esquemático de uma ideia-chave do modelo progressista



O uso de pilotis como espaço de lazer e circulação de pedestres. As funções separadas – a rua para veículos (parte inferior na figura); pilotis para as pessoas; primeiro pavimento para o uso comercial; demais residenciais

Fonte; do autor, 2014.

Até o final de 2010, o único prédio em construção no BHTEC era o denominado “Centro Administrativo”. Essa edificação utiliza sistemas industrializados, com materiais com capacidade de desmonte e reutilização. Esse sistema é especificado através do “Plano Diretor”, que, em seu Artigo 23, define: “todas as edificações do Parque Tecnológico de Belo Horizonte devem aplicar, nos seus processos de construção, sistemas industrializados ou semi-industrializados [...]” (BELO HORIZONTE, 2009, p.425). A adoção dos novos recursos construtivos da época foi utilizada, tanto por pré-progressistas, quanto por progressistas. Observa-se na arquitetura dos edifícios do BHTEC a rigidez proporcionada pela normatização das possibilidades construtivas, em uma tentativa de estabelecer, embora não explícita, certa padronização edilícia, ideia essa presente no modelo progressista e que proporciona a homogeneização do espaço (FIG. 112).

Figura 112 - Prédio em construção em 2010, denominado Centro Administrativo



Fonte: do autor, 2014.

Le Corbusier exalta as vantagens da industrialização que, através da exatidão das medidas e no encaixe perfeito das partes no canteiro de obras, aceleraria a montagem e baixaria o custo da mão-de-obra, diminuindo a perda de tempo e minimizando os custos. Uma das referências da utilização de elementos standartizados é o protótipo *Dom-ino* de Le Corbusier, de 1915, que utilizava pisos, colunas, escadas e esquadrias industrializadas e padronizadas, com interiores compostos por divisórias leves e por portas e armários produzidos em série pela indústria (FIG. 113).

Figura 113 - Maquete do protótipo *Dom-ino* de Le Corbusier, de 1915



Fonte: foto do autor, 2014 - Musée d'Architecture Paris.

Afirmava Le Corbusier, “[...] chegaremos à Máquina de Morar, a casa produção em série, saudável e bela como são as ferramentas e os instrumentos que

acompanham nossa existência” (1923/2000a, p. 57). Mais tarde, desenvolveu a casa *Citrohan*, seguindo os mesmos preceitos de industrialização e possibilidade de produção em série (FRAMPTON, 2003). Essa ideia-chave será utilizada posteriormente em suas propostas de cidades, comungando com o princípio da racionalização do espaço.

Ao comparar as ideias-chave do urbanismo moderno analisadas no Capítulo 3 desta tese, com as observadas no projeto do BHTEC, encontram-se similaridades e divergências. Destacam-se como pontos em comum: um traçado viário simples e hierarquizado, a existência de uma setorização de usos rígida, grandes espaços verdes e vazios, a exaltação no uso dos pilotis para separar funções, a utilização de elementos industrializados e a padronização nas formas das edificações.

Já com relação ao modelo culturalista, pode-se considerar que a grande influência é a da contenção do projeto e a impossibilidade de expansão, proporcionada pelas vias do entorno, pelas vias terminadas em *cul-se-sac's* e o uso do verde. Entretanto, difere-se desse modelo que manifesta a ideia do anti-industrialismo e o culto à diversidade, ideias não explícitas na concepção do BHTEC. Por fim, com relação ao urbanismo naturalista idealizado por Wright, destaca-se a similaridade no cuidado de se manter as áreas de preservação permanente e de vegetação mais significativa, aproveitando-as como parte do parcelamento.

Outro parcelamento destaca-se na produção do espaço de Belo Horizonte, na primeira década do século XXI, identificado pela planilha da Gelin (BELO HORIZONTE, 2010a). Trata-se do parcelamento vinculado de uma das últimas grandes áreas livres da cidade, a Granja Werneck. Na subseção a seguir, pretende-se desenvolver uma crítica dessa representação do espaço.

## **5.2 Concepção dois: Operação Urbana Granja Werneck**

O espaço, considerado como produto, resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante. Os urbanistas parecem ignorar ou desconhecer que eles próprios figuram nas relações de

produção, que cumprem ordens. Executam quando acreditam comandar o espaço. Obedecem a uma *commande* (encomenda) social que não concerne a este ou àquele objeto, nem a este ou àquele produto (mercadoria), mas a um objeto global, esse produto supremo, esse último objeto de troca: o espaço (LEFÉBVRE 1970/1999, p:142).

O parcelamento vinculado denominado Operação Urbana Granja Werneck, ou Granja Werneck, trata-se de um grande empreendimento imobiliário destinado às classes média e alta de Belo Horizonte, que contará com edificações verticalizadas, padronizadas, um centro de comércio e serviços, escolas municipais e estaduais, da educação infantil ao ensino médio, um núcleo profissionalizante do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), quatro centros de saúde, um posto policial, parques públicos e novas vias de acesso (BELO HORIZONTE, 2011).

A Granja Werneck está inserida na região denominada como Isidoro, situada na região Norte de Belo Horizonte, próxima ao limite com o município de Santa Luzia. Abrange uma área total de 9,5 km<sup>2</sup> (maior que a área interna à avenida do Contorno, a qual possui 8,9 km<sup>2</sup>) (FIG. 114).

Figura 114 -- Localização da Operação Urbana do Isidoro e da Granja Werneck



Fonte: Belo Horizonte, 2011.

A região do Isidoro passou por um forte processo de urbanização, a partir da década de 1950, fato que pode ser observado no mapa do processo de expansão da cidade entre 1922 a 1958 (FIG. 85 – Capítulo 4). É uma região muito fragmentada, devido aos vazios proporcionados por uma vegetação expressiva, topografia acidentada e uma ocupação de bairros de classe média e baixa, com deficiências de infraestrutura urbana e de equipamentos comunitários. Conforme assinalado no Capítulo 4 desta tese, a região Norte de Belo Horizonte passa por um forte processo de expansão imobiliária devido às intervenções patrocinadas pelo Estado.

Metade dos terrenos da região do Isidoro apresenta declividade superior a 47%, e, portanto, é caracterizada como área não edificante (BELO HORIZONTE, 2012). Considerando a classificação da Embrapa (1979), as áreas passíveis de parcelamento do Isidoro e da Granja Werneck são classificadas como relevo fortemente ondulado (20 a 45%), o que indica que será necessária grande demanda de movimentação de terra para a abertura de ruas e implantação de edificações. As maiores declividades, associadas aos maiores riscos, estão situadas nas áreas de preservação permanente (APPs), em torno de córregos e nascentes. Mais de 70 % da área são ocupadas por expressiva Mata Atlântica em avançado estágio de recuperação.

A propriedade do Isidoro é dividida entre poucos proprietários que, possivelmente devido aos altos custos para urbanização e às restrições ambientais, acabaram por deixar a área intacta. Atualmente, a região vem sofrendo um processo de degradação, devido a processos erosivos, de incêndios em áreas próximas aos bairros existentes e de ocupação por movimentos populares.

Frente às características ambientais, as LPUOS n° 7166/96 e 8137/00 definiram zoneamentos mais restritivos para a região do Isidoro, como ZP2 (zoneamento para regiões, predominantemente ocupadas, de proteção ambiental, histórica, cultural, arqueológica ou paisagística ou em que existam condições topográficas ou geológicas desfavoráveis, onde devem ser mantidos baixos índices de densidade demográfica) e ZPAM (zoneamento para regiões



que, por suas características e pela tipicidade da vegetação, destinam-se à preservação e à recuperação de ecossistemas). Esses zoneamentos inviabilizariam uma ocupação maior da área, já que seus coeficientes de aproveitamento são baixos. Por isso, a fim de atender aos interesses dos proprietários para parcelar a região do Isidoro, foi necessário aprovar uma operação urbana, que introduziu parâmetros mais permissíveis para ocupação da área. A operação urbana, conforme referido no capítulo anterior desta tese, foi inserida na LPUOS n° 9959 de 2010, sobrepondo-se aos zoneamentos de ZP2 e ZPAM. (BELO HORIZONTE, 1996a, 2000a, 2010e).

Para viabilizar a operação urbana, a PBH delimitou as áreas passíveis de ocupação, dividindo-as de acordo com graus de conservação, como as áreas de proteção máxima, destinadas à preservação permanente de nascentes e as áreas de proteção moderada, nas quais poderiam ser estabelecidos parâmetros de ocupação e adensamento menos restritivos. Também foram incluídas na operação urbana do Isidoro vias que farão a interligação entre importantes eixos viários da cidade, de forma a promover a melhoria da articulação interna da região Norte do município.

A PBH também definiu os equipamentos urbanos e comunitários previstos para a área da operação urbana no seu total, cuja implantação a ser feita pelos empreendedores deverá ocorrer progressivamente, de acordo com o número de unidades habitacionais existentes. Além dos equipamentos, é prevista a implantação de um parque público, com área total estimada de 300 hectares, superior a um dos maiores parques da cidade de Belo Horizonte, o das Mangabeiras, que é de 280 hectares.

O terreno total da Granja Werneck possui cerca de 350 hectares, que corresponde a cerca de 1/3 da área da Operação Urbana do Isidoro. Faz limite, ao Norte, com o município de Santa Luzia, ao Sul e Sudeste, com os bairros de Belo Horizonte, Tupi e Ribeiro de Abreu e, ao Leste e Oeste, com terrenos livres do restante da região do Isidoro (FIG. 115).

Figura 115 - Vista das ocupações no entorno da Granja Werneck



Fonte: Google Earth 7.1 2013i, adaptado pelo autor.

O projeto de parcelamento foi desenvolvido por um grande escritório de arquitetura e urbanismo para empresas que firmaram parceria com os proprietários do terreno e que possuem a tradição na construção de grandes conjuntos habitacionais em diversos estados para as classes média e baixa. A concepção da Granja Werneck prevê bolsões de ocupação que terão um mix de usos que, segundo relatório descritivo desenvolvido pelo empreendedor, “visa trazer diversidade e animação ao projeto” (BELO HORIZONTE, 2011, p. 301). Próximo a cada área voltada ao uso habitacional, estarão localizadas atividades complementares de comércio, serviços e institucionais. (FIG. 116).

Figura 116- Perspectiva de parte do bolsão da Granja Werneck, denominada Aldeia



Nesse bolsão, a proposta prevê uma ocupação constituída pelos usos residencial e comercial distribuídos em grandes edifícios

Fonte: Belo Horizonte, 2011.

O início da aprovação dos projetos na PBH da Operação Urbana da Granja Werneck, que faz parte da Operação Urbana Isidoro, deu-se em maio de 2010, com o pedido de licença prévia para o licenciamento ambiental. Em fevereiro de 2014, a PBH aguardava a apresentação dos projetos executivos para a emissão da licença de implantação, autorizando, assim, o início das obras. Na SMMA, consta o processo administrativo nº 01.16.7621.11.23, com cerca de oito caixas arquivos.

### 5.2.1 A Granja Werneck e os modelos do urbanismo moderno

Não quero com isto dizer que esta cidade tenha alguma vez existido, porque na antiguidade e na época medieval as cidades eram fortalezas, cercadas por muralhas. Mas o que nos impede de ver nesta cidade o modelo para os conjuntos habitacionais do futuro? (MORRIS, 1877– tradução do autor<sup>155</sup>)

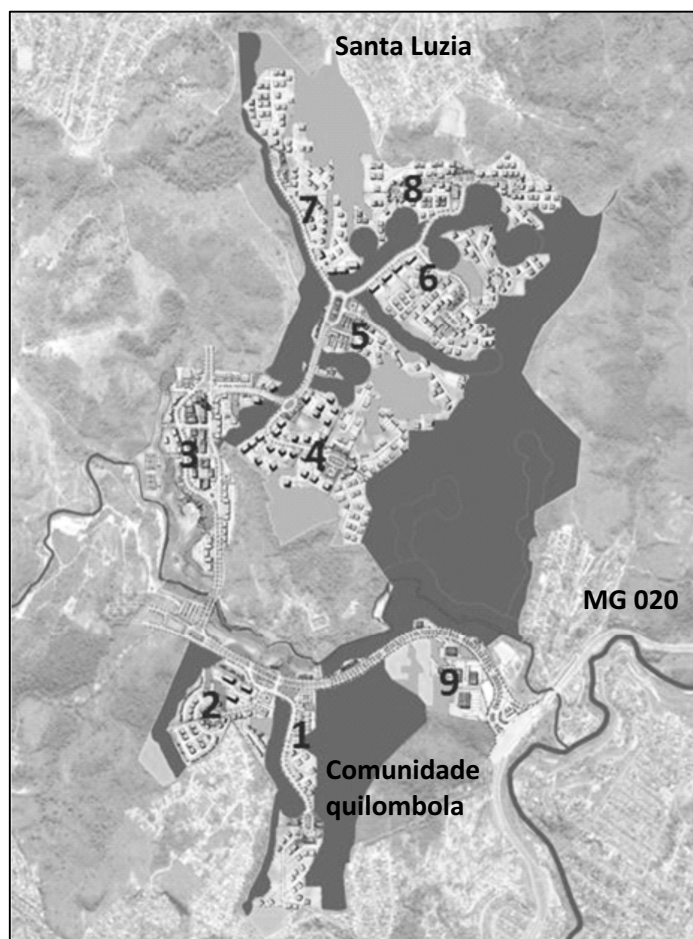
A área onde se pretende implantar o parcelamento Granja Werneck é composta por vegetação nativa, onde haverá desmate correspondente a 8,52 ha, ou seja, aproximadamente 2,42% da área total do empreendimento. Desse total, 6,4 ha correspondem à Floresta Estacional Semidecidual, em estágio inicial de regeneração (BELO HORIZONTE, 2011). Entretanto, apesar do pequeno percentual de supressão da vegetação em relação à área total, para a implantação do projeto, sabe-se que tal iniciativa, além de diminuir a disponibilidade de hábitat para espécies, contribui para o aumento dos efeitos negativos da fragmentação de hábitats naturais e para o isolamento de populações silvestres. Os parques a serem criados estão concentrados em duas áreas e constituem espaços verdes. Em todos os modelos do urbanismo moderno, o verde exerce um importante papel na composição urbanística. Para Howard, o verde deveria estar ao alcance do caminhar, por isso a sua concepção de cidade jardim possuía um limite máximo de extensão. O verde, ao estar diluído na Granja Werneck, pode permitir que tal ideia-chave culturalista ocorra. Entretanto, esse verde será formado por áreas de grande declividade e de difícil acesso, tornando-se espaços mais de contemplação do que de uso efetivo.

---

<sup>155</sup> *I do not want to say that this city has ever existed, because in ancient and medieval cities were fortresses surrounded by walls. But what prevents us from seeing this city the model for residential households of the future?*

O parcelamento da Granja Werneck é subdividido em nove grandes áreas urbanizadas ou bolsões, que compreendem 32% da área total do terreno que é 350 hectares, os restantes 68% serão preservados. A expectativa é da construção de 75 mil apartamentos (FIG. 117).

Figura 117 – A ideia-chave de bolsões da concepção da Granja Werneck que serão urbanizados



Cada número representa um bolsão de ocupação. O número 9 será o primeiro a ser urbanizado

Fonte: Belo Horizonte, 2011, adaptado pelo autor.

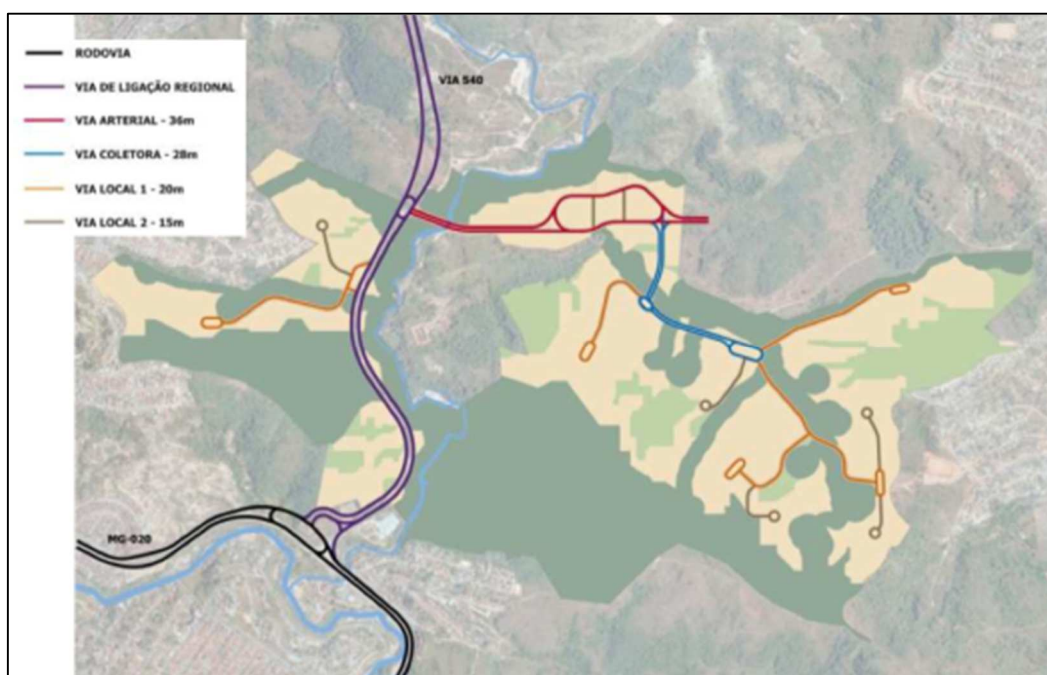
Segundo cronograma apresentado, o parcelamento da Granja Werneck será implantado em diversas fases divididas em bolsões residenciais e comerciais. O primeiro bolsão a ser realizado é indicado na Figura 117 com o número 9, situado entre a MG-020 e a comunidade quilombola, denominada como Mangueiras<sup>156</sup> (BELO HORIZONTE, 2011). Essa comunidade, devido à sua

<sup>156</sup> O quilombo Mangueiras tem sua origem, no final do século XIX. Atualmente, a área ocupada pela comunidade na capital mineira possui grande valor imobiliário. A comunidade quilombola

proximidade, sofrerá impactos com a implantação do parcelamento. Algumas medidas mitigadoras são previstas no licenciamento ambiental, que poderão ou não minimizar esses impactos.

O empreendimento irá dispor de uma grande estrutura viária composta por trevos em desníveis nas interseções e vias de variadas hierarquias e dimensões. Foram realizados estudos viários e de acessibilidade que prevêem a implantação de grandes vias estruturantes da cidade, a Via 540 e a Norte-Sul, que serão construídas por meio de uma parceria entre a PBH e os empreendedores. O sistema viário da Granja Werneck é constituído por vias arteriais com pistas duplas e amplos canteiros centrais arborizados, que interligam importantes regiões da cidade e ruas coletoras de penetração, finalizadas com grandes retornos ou *cul-de-sac's* (FIG. 118).

Figura 118 - Traçado viário e hierarquia, ideias da concepção da Granja Werneck



Todas as vias assinaladas na figura, exceto a MG-020, fazem parte da concepção da Granja Werneck e serão implantadas

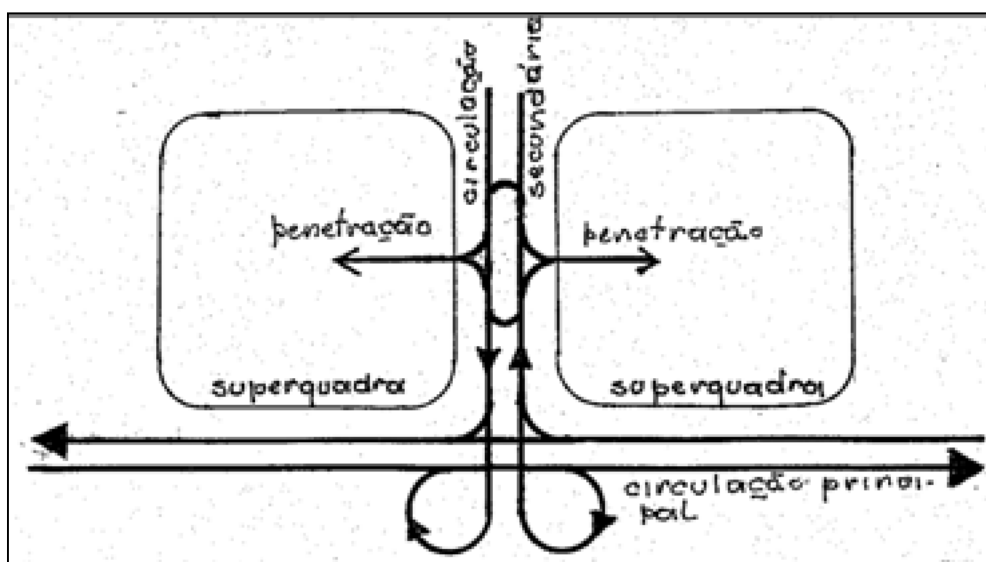
Fonte: Belo Horizonte, 2011.

tem pressionado o Incra para que seja oficialmente decretada a titulação da terra, que fica em uma das últimas áreas de Mata Atlântica da capital. Oficialmente, a Prefeitura reconhece que o território tem apenas dois hectares, dez vezes menos do que estimam os quilombolas, que reivindicam 20 hectares. O quilombo Mangueiras, além de conviver com a incerteza sobre o futuro - são 12 famílias que vivem no local, ao todo 57 pessoas - é obrigado a conviver com a degradação ambiental provocada pelas ocupações irregulares no entorno e as pressões por invasão.

Pode-se dizer que, como no sentido adotado na Cidade Jardim de Howard (1898/2002) e Unwin (1909), o traçado adotado na Granja Werneck tem um papel diferenciado a cumprir, quer na definição de uma circulação estrutural de conjunto, quer na definição de um conjunto de pequenas comunidades, de vida interiorizada. Embora as vias da Granja Werneck dificilmente apresentariam a dimensão e a presença do verde natural, como as concebidas para a Cidade Jardim.

Nos cruzamentos das principais vias da Granja Werneck, são previstas interseções em desnível. Tal ideia-chave, Le Corbusier preconizava nos projetos da Cidade Contemporânea e Radiante em nome da eficiência da função circulação. Segundo o autor, “na cidade moderna a circulação deve ser eficiente e assim os cruzamentos em nível devem ser evitados” (LE CORBUSIER, 1925/2000b, p. 138). Conforme Figuras 118 e 119, percebe-se uma clara hierarquia viária na Granja Werneck, como assim é nos modelos progressistas, com dimensões das vias de acordo com o fluxo do tráfego que deverão absorver.

Figura 119 - Desenho esquemático da ideia de circulação do modelo progressista



Circulação viária autônoma, com cruzamentos tridimensionais e com poucos acessos marginais

Fonte: do autor, 2014.

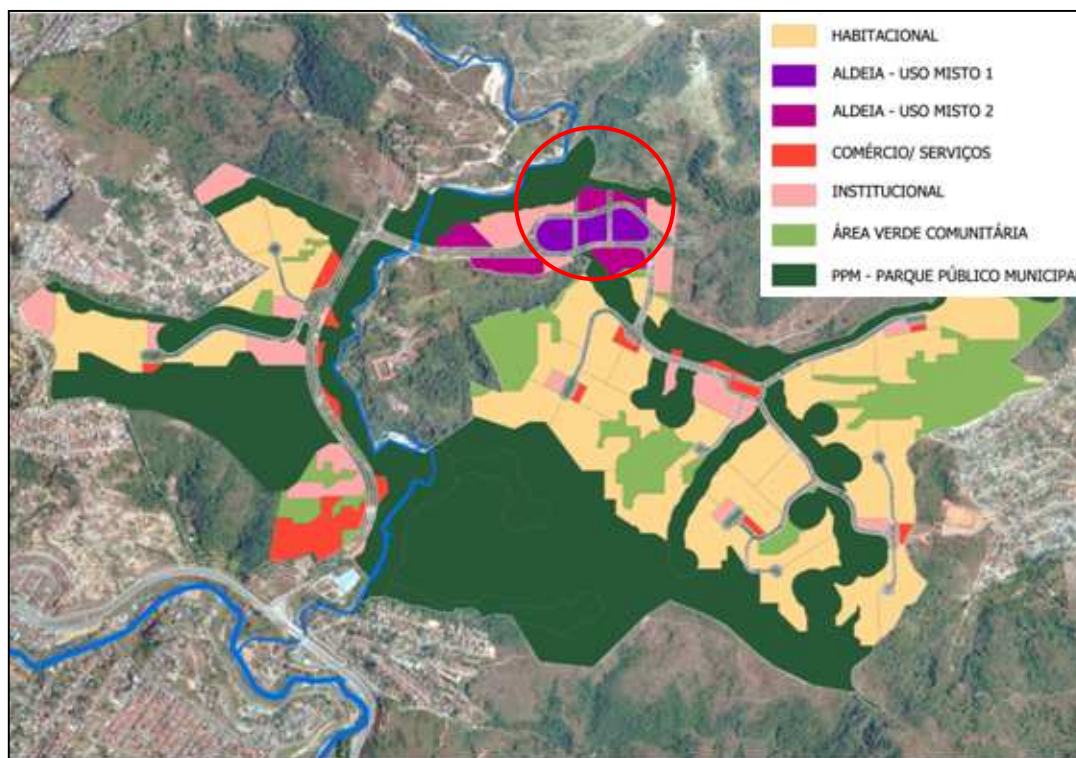
Com relação aos espaços privados, a infraestrutura projetada para a Granja Werneck prevê grande adensamento residencial e não residencial, que poderá ser atingido, a partir da utilização dos parâmetros urbanísticos excepcionais estabelecidos na Operação Urbana. Para Le Corbusier, a alta densidade proporcionaria uma economia na implantação da cidade, de infraestrutura urbana. Para o autor (1925/2000b, p.158) “quanto maior é a densidade da população de uma cidade, menores são as distâncias para percorrer, ao mesmo tempo em que aumenta consideravelmente as superfícies arborizadas”. No caso da Granja Werneck, a alta densidade visa aumentar os ganhos do empreendimento, em razão dos altos custos de implantação, devido à urbanização espalhada e do pequeno percentual de áreas possíveis de construção.

A ocupação proposta também prevê a criação de centralidades, em diferentes escalas e níveis hierárquicos, dependendo de sua localização e dos usos e equipamentos que irão abrigar. O bolsão denominado como “Aldeia” (FIG. 117) constitui a principal centralidade do projeto e terá abrangência maior, tanto pela sua localização próxima às vias que fazem ligações regionais, quanto por seus usos, que compreendem comércio, serviços e equipamentos comunitários de maior porte e com maior público, mesclados ao uso habitacional.

Na representação do espaço da Granja Werneck, os dois polos secundários projetados oferecem atividades comerciais, de serviço e institucionais de apoio ao uso habitacional proposto, e localizam-se em áreas próximas às confluências de acessos para os bolsões de ocupação. Já os polos de vizinhança atendem a um bolsão de ocupação específico e possuem uma menor gama de equipamentos comunitários e comerciais. Além das centralidades descritas acima, o projeto prevê a destinação de áreas institucionais para atender às ocupações do entorno, localizadas na borda do empreendimento. (FIG. 120).



Figura 120 – Detalhamento dos bolsões de implantação e setorização pretendida na concepção da Granja Werneck



O bolsão circulado em vermelho compreende o bolsão denominado Aldeia

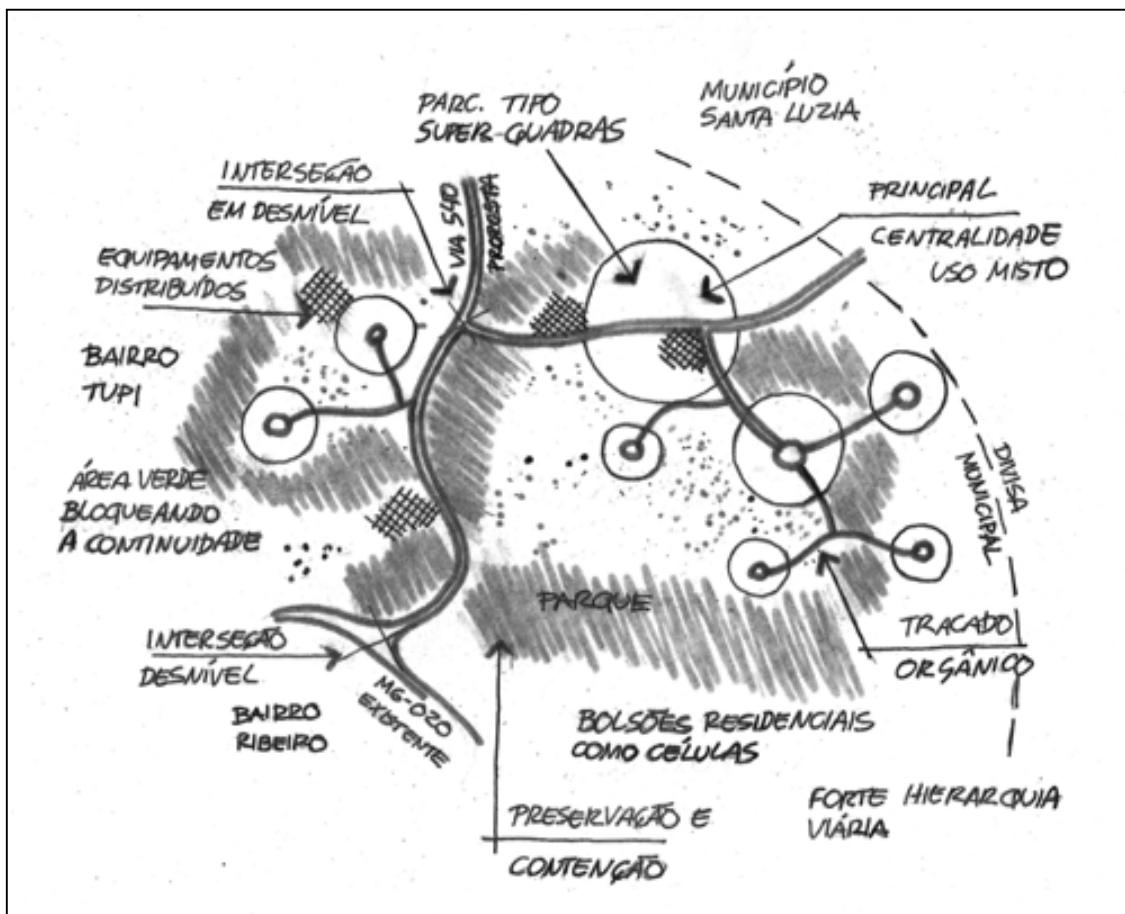
Fonte: Belo Horizonte, 2011.

Nas propostas progressistas e culturalistas, a centralidade foi uma preocupação dos principais mentores intelectuais. Haussmann remodelou o centro de Paris, ao abrir grandes boulevares melhorando as condições físicas e ambientais para a burguesia francesa. Nas concepções progressistas das Cidades Industrial, Contemporânea e Radiante, e culturalista de Howard, o centro era o espaço destinado ao comércio ou grandes empreendimentos e o ponto de irradiação das principais vias. Entretanto, cabe destacar que o centro para Howard não possuía a densidade construtiva e demográfica proposta por Le Corbusier. Entretanto com relação às centralidades proporcionadas por serviços e comércio, Wright entendia que, como eram comuns nas grandes cidades, deveriam ser diluídas pelo espaço, em unidades reduzidas, pois isso iria garantir a simbiose entre o campo e a cidade. Logo, a concepção pretendida na Granja Werneck distancia-se do ideário naturalista quando estipula as centralidades como uma das ideias-chave da concepção.



A Figura 121, a seguir, apresenta algumas ideias dos Modelos do Urbanismo Moderno identificadas na concepção da Granja Werneck.

Figura 121 – Croqui temático com ideias-chave identificadas na concepção da Granja Werneck



Observa-se uma estrutura de bolsões intercalada com espaços verdes, a qual acaba criando pequenos condomínios autônomos

Fonte; do autor, 2014 – baseado no projeto proposto.

Segundo consta no relatório descritivo, “a intenção do projeto é implantar moradias com diferentes tipologias, voltadas principalmente para famílias com diferentes perfis e, em segundo plano, considerando-se as faixas de renda” (BELO HORIZONTE, 2011, p.255). As famílias que ocuparem os imóveis terão, dentro do próprio projeto, alternativas de comércio, serviços, equipamentos comunitários e de lazer, que atenderão também aos moradores do entorno. No que diz respeito às edificações, o número de pavimentos é diversificado, mas os apartamentos terão dois e três quartos, além da adoção de diferentes tipologias de construção com diferentes gabaritos (por exemplo, quatro, oito e

doze pavimentos). Essa padronização dos edifícios residenciais justificada, dentre outros, pelo processo construtivo, comunga com os princípios modernistas da produção em série, da eficiência, sem importar com as características locais ou mesmo geográficas (FIG. 122).

Figura 122 – Modelo de implantação das edificações na Granja Werneck



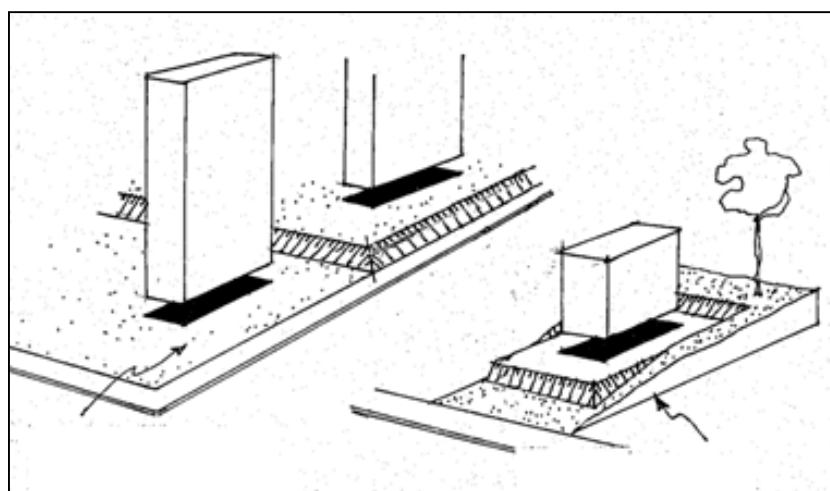
Fonte: Belo Horizonte, 2011.

No relatório presente no processo administrativo afirma-se que o projeto “[...] resgata de certa forma a vida em comunidade, essa relação com os vizinhos, reduzindo aqueles problemas aqueles transtornos do deslocamento diário entre casa e trabalho” (BELO HORIZONTE, 2011, p.265). Entretanto, entende-se que não há garantias de que os moradores conseguirão trabalhar próximo do local. Existem outros fatores que proporcionam esse sentido de comunidade, nos quais o planejamento e a higiene física não estão presentes, como defende Jacobs (1961/2000b). Observa-se que os espaços residenciais criam um ambiente de isolamento ainda maior, não bastasse a distância da cidade, pois o ambiente do edifício possibilitará todas as comodidades, como fazer ginástica ou praticar um esporte favorito, relaxar e promover reuniões. Na verdade, esse isolamento nas unidades habitacionais não deixa de ser uma das consequências do controle progressista das funções urbanas. Controle este também, com menor intensidade, presente no ideário da Cidade Jardim.

A ideia das superquadras faz-se presente também na concepção da Granja Werneck. Essa forma de ocupação espacial, que teve início com os socialistas

utópicos Owen e Fourier, foram propostas pelo movimento modernista como um novo módulo de organização espacial urbana e, ao se apresentarem indivisas, coletivas, funcionalmente especializadas e com macro escala física, confrontariam claramente as quadras do modelo, tradicionalmente limitadas na escala, divididas em lotes individuais e indefinidas quanto a formas de uso e ocupação do solo. (FIG. 123).

Figura 123 – Desenho esquemático que destaca a forma de ocupação progressista do lote

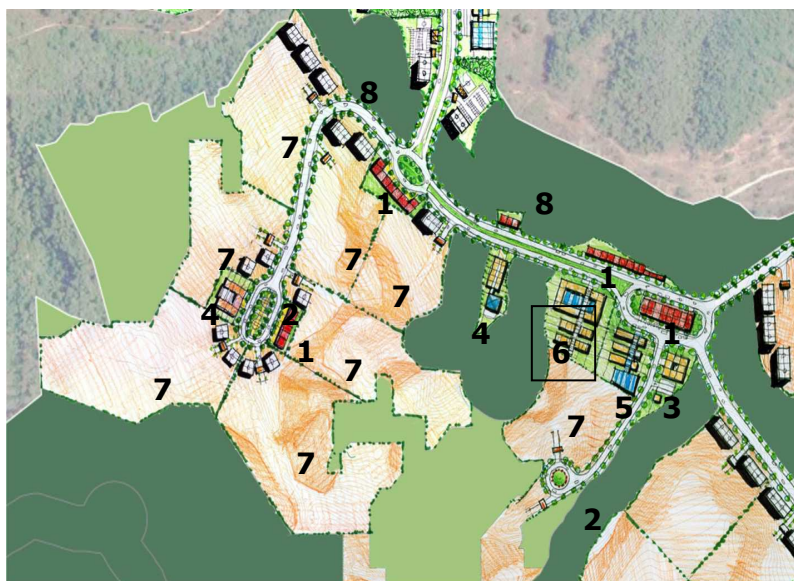


À esquerda, a eliminação do lote permite mais liberdade de nivelamento do terreno, de relação entre altura e taxa de ocupação e de composição das fachadas. À direita, uma ocupação tradicional, com a arquitetura prisioneira do lote, nivelamento do terreno limitado ao lote e composição limitada à fachada frontal

Fonte: do autor, 2014.

A eliminação do lote individual permitiria uma liberdade maior para a composição da edificação. Além disso, com as quadras condominiais, como da Granja Werneck e as superquadras modernistas, diminuem os problemas dos múltiplos acessos marginais das quadras parceladas tradicionais. Colabora com tal característica também as suas grandes dimensões, sem a multiplicidade de vias e cruzamentos que caracterizam fisicamente o modelo tradicional. A figura a seguir mostra a forma do parcelamento dos lotes na Granja Werneck, formada por grandes áreas condominiais (FIG. 124).

Figura 124 – Parcelamento das áreas residenciais da Granja Werneck



O número 1 corresponde setor residencial multifamiliar; os 2 e 3, parque; o 4, equipamentos, o 5 e 6, setor comercial; o 7, as quadras multifamiliares

Fonte: Belo Horizonte, 2011.

Lefébvre revela que o espaço abstrato tende para a homogeneidade, porque ele reduz as diferenças (particularidades), separa as funções da prática social. Esse espaço abstrato apoia-se em uma ordenação funcional que proporciona essa homogeneidade. Segundo relatório descritivo da Granja Werneck, o objetivo principal do empreendimento é propor “uma ocupação ordenada”, que traga “melhorias ambientais, sociais, econômicas e de infraestrutura para todo o entorno” (BELO HORIZONTE, 2011, p. 488), onde a “Aldeia” será o grande centro de comércio e serviços do bairro, com o objetivo de reduzir a dependência de toda a região em frequentar o centro de Belo Horizonte. Um projeto que, segundo seus realizadores, “[...] vai trazer mais do que sonhos de educação, saúde e transporte: valorização dos imóveis, atração de novos empreendimentos” (BELO HORIZONTE, 2011, p. 489) (FIG.124).

Há um discurso em relação ao planejamento, no sentido dele também gerar segurança. “Todos poderão morar em um bairro planejado, bonito, com estrutura completa e segurança 24 horas” (BELO HORIZONTE, 2011, p.269). Isto significa, na visão de Soja, morar em verdadeiras Cidades Carcerárias, “[...] espaços que se assemelham a fortalezas e que contam com sofisticadas tecnologias de vigilância e detenção, respondendo a uma ecologia do medo”

(2000/2008, p.234 – tradução do autor<sup>157</sup>). Em reforço a esse ideário de segurança, o desenho urbano da Granja Werneck acaba por utilizar padrões de arruamentos sem conexão ou continuidade com a malha viária externa, mesmo que o discurso seja de aparente integração com o entorno. Assim “[...] observa-se uma inédita tendência a mesclar o desenho urbano, a arquitetura e a maquinaria policial em uma estratégia de seguridade global” (SOJA, 2000/2008, p. 238 – tradução do autor<sup>158</sup>). Por exemplo, na organização do sistema viário, foi criado um sistema de ilhas, isto é, cada residencial é provido de um único acesso, embora não seja controlado por portaria, acabando por favorecer a segurança. Dentro das ilhas, existirão pequenos condomínios, onde o acesso será rigidamente controlado. Essas ilhas não deixam de ser uma apropriação formal e incompleta dos esboços da Cidade Jardim de Howard, como foram os bairros Jardins, analisados no capítulo anterior desta tese, e os subúrbios criticados por Mumford (1961/1998). Essa apropriação acaba por se tornar uma estratégia de proteção contra parte dos problemas urbanos.

Esse processo espraiado e polinuclear que proporciona a concepção da Granja Werneck, típico da geografia das grandes cidades capitalistas desde o século XIX, vem sendo substituído por um processo ao mesmo tempo descentralizador e recentralizador, no qual simultaneamente observa-se tanto a ascensão da “cidade externa” – vide as assim chamadas *edge cities* (ou “cidades de contorno”), quanto o “renascimento do centro da cidade” (SOJA, 1994, p. 252-258), em meio a um processo de reestruturação do espaço das cidades, fruto, dentre outros, do processo de globalização. Soja ressalta como o processo de reestruturação urbana tem resultado, no caso de Los Angeles, na acentuação de uma descentralização, que se expressa em forte segregação e segmentação urbana em termos de etnia, classes e mesmo de categorias ocupacionais. O que, de certa forma, pode ser transportado para Belo Horizonte e para o empreendimento Granja Werneck.

---

<sup>157</sup> [...] espacios que se asemejan a fortalezas y dependen de tecnologías sofisticadas de vigilancia y arresto, en respuesta a una ecología del miedo

<sup>158</sup> [...] Se observa una tendencia sin precedentes de combinar el diseño urbano, la arquitectura y la maquinaria policial en una estrategia global de seguridad.

A análise do processo de ocupação da Granja Werneck, como também de outras produções, como o bairro Cidade Jardim, revelada na seção anterior, ou os recentes *Alphavilles* da RMBH, apresenta vários dos estereótipos observados em outros condomínios brasileiros e nos subúrbios norte-americanos. Isto se observa especialmente naqueles vinculados à ideia de *status* social, simbolicamente expresso em componentes de paisagem, arquitetura das edificações, mobiliário urbano, enfim, nos elementos gerais de utilização cotidiana do espaço condominial. Isto acaba por se tornar uma forma de regulação social e uma estratégia de classe dos detentores do capital referentes às maneiras pelas quais a população relaciona suas imagens com a própria realidade.

Em sentido amplo, esta reestruturação por que passam as grandes metrópoles é marcada pelo crescente poder político e das simulações que invariavelmente evocam uma vida ideal, sonho ou melhores condições e até condições ideais, que possam ser expressos em modelos espaciais que se tornarão objetos de desejo e verdadeiras ideologias, como as expressas no parcelamento vinculado da Granja Werneck.

Como alertava Lefévre, assim, o urbanismo acaba operando com uma estratégia de classe e reproduz seus interesses, o que aliena as outras classes e impede que estas tomem consciência de tal processo. Essas ideologias alienam, pois “[...] quebram a unidade dialética do pensar e do atuar” (ARANHA; MARTINS, 1993). Almejar padrões externos significa desejar objetos que reproduzem todo um processo de alienação. Estudos de antropologia consideram que a alienação é o estado de uma população forçada a abandonar seus próprios valores culturais para assumir os do colonizador. Em sociologia e comunicação, muito se discute a alienação que a publicidade e os meios de comunicação suscitam ao tentar dirigir a vontade das massas, com a criação de necessidades de consumo artificiais e desviando o interesse das pessoas para atividades passivas e não participativas. Segundo Lefévre:

Esse espaço abstrato funciona *positivamente* em relação à suas implicações: técnicas, ciências aplicadas, saber ligado ao poder. Ele é mesmo identicamente o lugar, o meio, o

instrumento dessa “positividade”. Como é possível? Definir-se-ia pela alienação (LÉFEBVRE, 1970/1999a, p.i18).

O parcelamento da Granja Werneck procura ser concebido com a ideia da eficiência e isto ocasiona, assim, a alienação da própria existência humana, que passou a ser constrangida a se adequar à nova dinâmica urbana, organizada de forma lógica e matemática. Isto condiz com o discurso dos arquitetos modernos, para os quais as cidades configuradas de acordo com uma lei geral, com uma organização global, constituídas segundo a racionalidade industrial, deveriam formar um todo ordenado, uma unidade coerente, com funções bem definidas, assumindo a estrutura de uma grande máquina industrial (TAFURI,1985). Adorno e Horkheimer apontaram a submissão das heterogeneidades ao princípio de igualdade como pertencente ao próprio pensamento de identidade prescrito pelo esclarecimento à sociedade ocidental (ADORNO; HORKHEIMER, 1947/1985). A indústria cultural, por trás desse processo, está presente na vida cotidiana da população e exerce uma forte influência sobre ela. O seu caráter manipulador (e conservador) já foi denunciado inúmeras vezes. Os discursos, como produto desta indústria cultural, não deixam de ser uma fábrica de ilusões e de consumo superficial. Como veículos da indústria cultural, produzem uma padronização e racionalização da produção cultural e, ao mesmo tempo, conservam também “formas de produção individual” (ADORNO, HORKHEIMER, 1947/1985). Trata-se, no entanto, de um pseudoindividualismo, no qual a propaganda e a manipulação possuem papel fundamental.

Percebe-se, assim, que neste processo de exaltação da urbanização, as lutas, a sua autonomia e as formas organização de vida cotidiana dessa população não são levadas em consideração. Existe uma reprodução de fórmulas de uma sociedade. Essa forma de dominação das classes mais privilegiadas sobre o restante da população, sua lógica e sua história, sobre todos os membros da sociedade é, na perspectiva do “pensador radical”<sup>159</sup> Guy Debord (1931-1994), caracterizada como “espetáculo”, com toda uma história de relacionamento com o poder e a política, que se confunde com a existência dessas

---

<sup>159</sup> Era assim que Guy Debord gostava de ser referenciado (NEGRINI, 2014).

modalidades de organização social e do agir humano. O espetáculo para o autor consiste, então, não em um conjunto de imagens de prédios ou casas precárias, mas numa relação social entre pessoas, mediada por imagens. O espetáculo na sociedade corresponde segundo Debord (1967/1997, p. 32) “[...] concretamente uma fabricação de alienação”. Embora a política de erradicação dos males seja, pelo menos no discurso dos especialistas, algo a ser conquistado, as intervenções podem causar a desestruturação das condições de vida da população afetada. Embora não explícitas nos seus discursos, essas condições de controle eram perseguidas pelos teóricos do progressismo e manifestadas no controle rígido dos usos do solo, em uma arquitetura com unidades funcionais autônomas, concebida dentro das condições de padronização da construção, dispostas livremente em meio a um verde coletivo e implantação mais livre no terreno em função da eliminação dos lotes. No projeto da Granja Werneck isto se faz presente.

De qualquer forma, é fundamental observar que, desde a gênese do urbanismo de modelos, até a sua consolidação, o modelo de cidade tinha por base a visão rígida de um conjunto organizado em compartimentos especializados de espaço, que tivesse por base as funções diretoras estabelecidas. Pretendia-se, assim, o máximo de eficiência no desempenho de cada função, seja ao considerar a organização do espaço em conformidade com suas características e necessidades, seja ao evitar conflitos com as demais funções. A organização do espaço da cidade passa a ser, assim, extremamente simplista, ao reduzir toda a complexidade da estruturação urbana, com suas inúmeras interações, a um sistema de circulação automotora – em si mesmo uma função - que articularia compartimentos rigidamente reduzidos a funções especializadas.

Analisando o parcelamento Granja Werneck, sob a ótica do culturalismo, podem ser considerados alguns pontos comuns, como o traçado viário proposto, que embora concebido com o objetivo de criar áreas para comercialização, tem um papel diferenciado a cumprir, quer na definição de uma circulação estrutural de conjunto, quer na definição de um conjunto de pequenas comunidades, de vida interiorizada e autônoma. Porém, os lotes produzidos abrem-se invariavelmente para vias indiferenciadas de circulação,



não apresentando as formas de relacionamento viário próprias das Cidades Jardins, que proporcionam a valorização de espaços vicinais, a mitigação do tráfego automotor por áreas verdes e uma circulação de pedestres em vias próprias, articulando a habitação com áreas verdes internas e áreas de interesse comunitário. A posse da terra no modelo da Granja Werneck é essencialmente privada, o que impede o controle de todo o processo urbano pelo poder público e a coletividade, atributos importantes na concepção das cidades jardins.

Na visão dos empreendedores, a proposta da Granja Werneck é que esse empreendimento traga, além das questões ambientais como numa diretriz prioritária, a oportunidade de trabalhar e viver, sem ter certo transtorno com o deslocamento, devido ao trânsito diário. Os pilares deste projeto, na versão dos empreendedores, são a vida em “comunidade e a preservação ambiental onde montamos uma espécie de uma cabala aonde a gente tem uma infraestrutura completa, comércio e serviços, uma associação comunitária, lazer e bem estar, segurança, saúde, educação [...]” (BELO HORIZONTE, 2011, p.300). Para Jacobs (1961/2000b), certos pensamentos dominantes sobre uma vida com mais qualidade na cidade estão ligados a ter nesses espaços, escolas, parques, moradias mais limpas e organizadas. Porém, não existe nenhuma relação entre uma boa moradia e um bom comportamento e mais, “[...] um bom abrigo é um bem útil em si enquanto abrigo, quando tenta-se justificar um bom abrigo com o pretense argumento de que ele fará milagres sociais e familiares estamos enganando a nós mesmos” (JACOBS, 1961/2000b, p.125). Um prédio escolar funcional, novo, com salas confortáveis, não garante uma educação exemplar. Da mesma maneira não existem garantias de que famílias de classe média ou classe alta possam constituir bons bairros e famílias pobres das favelas não consigam fazê-lo. E, não é por ter certa ordem espacial que não possam existir espaços que venham a satisfazer muito bem.

Vale destacar que os modelos progressista e culturalista foram amplamente utilizados pelo mercado imobiliário, sobretudo na expansão urbana. Assim, sem se configurar cidades finitas e autônomas, fundamentais para a ideia do modelo, foram apropriadas pelo mercado imobiliário algumas de suas

características formais, principalmente, a concepção viária diferenciada, o respeito à escala da vivência humana e a forte presença do verde coletivo. É compreensível essa apropriação, ao se verificar que estas características formais podem passar a agregar valor ao imóvel, em função das expectativas de um mercado de estratégias e modismos impostos pelos meios de comunicação de massa, em especial o cinema e a televisão no imaginário das pessoas.

Como no discurso do modelo naturalista, a concepção da Granja Werneck propõe como as *homesteadings* o envolvimento dos bolsões por grandes áreas verdes, com o estabelecimento de limites entre as diferentes áreas urbanizadas, procurando resgatar a noção espacial das pequenas vilas e cidades rurais. Tal iniciativa cria uma barreira entre o empreendimento e a cidade à sua volta e contribui para a separação interna entre os ambientes projetados. Porém, a setorização combinada com a densidade habitacional nos mega edifícios propostos poderá gerar dificuldades na mobilidade urbana interna ao condomínio, uma vez que as classes média e alta utilizam o automóvel como principal meio de locomoção.

A terceira e última concepção de parcelamento vinculado a ser analisada criticamente na próxima seção consiste em um conjunto habitacional do PMCMV, o Bairro Vitória II. Trata-se do maior empreendimento imobiliário destinado para uma população com renda entre zero e três salários mínimos, da primeira década do século XXI, em Belo Horizonte.

### **5.3 Concepção três: Bairro Vitória II**

Nesse espaço o vivido se esmaga. “O concebido o assalta” (LEFÉBVRE, 1974/1991c, p. 45 - tradução do autor<sup>160</sup>).

O parcelamento vinculado Bairro Vitória II constitui um grande conjunto habitacional do PMCMV, programa do Governo Federal gerido pelo Ministério das Cidades, operacionalizado pela Caixa Econômica Federal (CEF),

---

<sup>160</sup> *In this space the lived smashes. The designed assaults.*

direcionado para a população com renda de até três salários mínimos. A escolha, a compra do terreno e as construções do conjunto foram executados por uma empresa privada (FIG. 125).

Figura 125 - Visão do conjunto habitacional Bairro Vitória II, em 2013



Percebe-se a ideia de diversos condomínios, circundados por vias. Ao fundo, o entorno imediato com um aglomerado em formação

Fonte: Belo Horizonte, 2013a.

O projeto de parcelamento do solo vinculado do Bairro Vitória II também foi desenvolvido pela empresa responsável pela construção do empreendimento e aprovado pela CEF. Ao todo foram previstos seis condomínios, com 1.990 apartamentos residenciais, distribuídos em 59 blocos e 297 lotes residenciais e não residenciais (comércio e serviços), em torno de 360m<sup>2</sup>, além dos percentuais públicos de área legalmente exigidos para transferência ao Município (ELUP, sistema de circulação viária e áreas para equipamentos urbanos e comunitários). Parte da infraestrutura urbana ficou por conta da PBH e o custo de sua execução entrou como subsídio para os futuros moradores. Os lotes comerciais e de serviços não estão incluídos no PMCMV.

Os critérios para a escolha dos moradores foram definidos pelo Conselho Municipal de Habitação de Belo Horizonte, que priorizou: a) famílias participantes das entidades de moradia (Núcleos) devidamente cadastradas na PBH; b) famílias indicadas pelas entidades de moradia (Núcleos) para atendimento aos benefícios conquistados por meio dos Fóruns do Orçamento Participativo da Habitação (OPH); c) famílias residentes em Belo Horizonte há

pelo menos dois anos antes da data do preenchimento do formulário para levantamento da demanda do Programa Minha Casa, Minha Vida ou aquelas reconhecidas pelo Conselho Municipal de Habitação.

A Portaria nº 139, de 13 de abril de 2009, do Ministério das Cidades, fixou em 46 mil reais o valor máximo de aquisição da unidade habitacional verticalizada do PMCMV para Belo Horizonte e cidades da RMBH – esse era o valor de venda das unidades do Bairro Vitória II (URBEL, 2014). Uns dos objetivos dos empreendimentos de interesse social, financiados e construídos pela iniciativa privada, é obter, em uma mesma área, o maior número de moradias com o menor custo possível. Para tanto, o conjunto Bairro Vitória II foi inserido em um terreno de baixo custo, localizado na periferia da cidade. O terreno possui uma área de aproximadamente 490.000 m<sup>2</sup>. Está localizado no bairro Vitória, Regional Nordeste de Belo Horizonte. Esta região possui significativas diferenças quanto ao tipo, a época e a forma de ocupação de seus bairros. É caracterizada por grandes diferenças sociais e econômicas, com bairros de classes média e alta, como Cidade Nova e outros com os menores IDHs de Belo Horizonte, como a Vila Maria, próxima ao Bairro Vitória II (URBEL, 2014) (FIG. 126).

Figura 126 - Localização do Bairro Vitória II



Em amarelo, a área referente ao Bairro Vitória II; A linha vermelha (tracejada) corresponde à linha de transmissão da CEMIG

Fonte; Google Earth 7.1, 2013j, adaptado pelo autor, 2014.

A região Nordeste teve participação fundamental na industrialização do município, com fábricas têxteis nos bairros Cachoeirinha e Renascença, na década de 1930. Possui significativas diferenças quanto ao tipo, a época e a forma de ocupação de seus bairros. Na Figura 98 (Capítulo 4), observam-se as diversas épocas de expansão de parcelamentos na região Nordeste.

O terreno do Bairro Vitória II era propriedade da Cooperativa Habitacional Metropolitana Ltda (Cohabita), inscrita nos programas municipais de habitação de interesse social. A cooperativa não conseguiu viabilizar a implantação da infraestrutura urbana para a construção de habitações, em razão da falta de financiamentos nacional, estadual e municipal para a produção de habitações por intermédio de cooperativas e em razão dos recursos para habitação serem praticamente concentrados no PMCMV. A Cooperativa, assim, doou parte do terreno à PBH que repassou à construtora, fato que contribuiu também para diminuir o custo final da obra. Como contrapartida, a PBH e a cooperativa receberiam parte dos apartamentos.

O relevo da região onde se insere o Bairro Vitória II é moderado, com declividades entre 10 a 20%. Nas encostas mais inclinadas na direção Sul, próximo à área onde se localiza o Bairro Vitória II, são observados alguns focos de “favelização”. No terreno estão dois córregos, que recebem os esgotos dos bairros localizados a montante. Ao longo desses córregos, observam-se alguns maciços de floresta estacional semidecidual, em estágio inicial e médio de regeneração, o que torna a área de importante relevância ambiental. O principal acesso ao terreno é feito pela BR 381.

Observa-se, de acordo com a Figura 126, que a linha de transmissão, a topografia acidentada e a existência de muita vegetação acabam fragmentando o terreno. Além disso, percebem-se cursos d’água que definem algumas áreas de preservação permanente dentro do terreno. A região do entorno do Bairro Vitória II, possui áreas ainda não urbanizadas, e apesar delas terem muitas restrições ambientais, vem passando por um forte processo de ocupação por famílias de menor poder aquisitivo, o que tem gerado muitos loteamentos clandestinos, sem infraestrutura urbana e equipamentos comunitários.

O início da aprovação dos projetos na PBH deu-se no princípio de 2010 e, em Setembro de 2010, começou a execução das obras de infraestrutura e das edificações. Em abril de 2013, começaram a ser entregues os primeiros apartamentos. O processo administrativo nº 01.053.016.10.41 disponibilizado na SMMA contém cinco caixas arquivos.

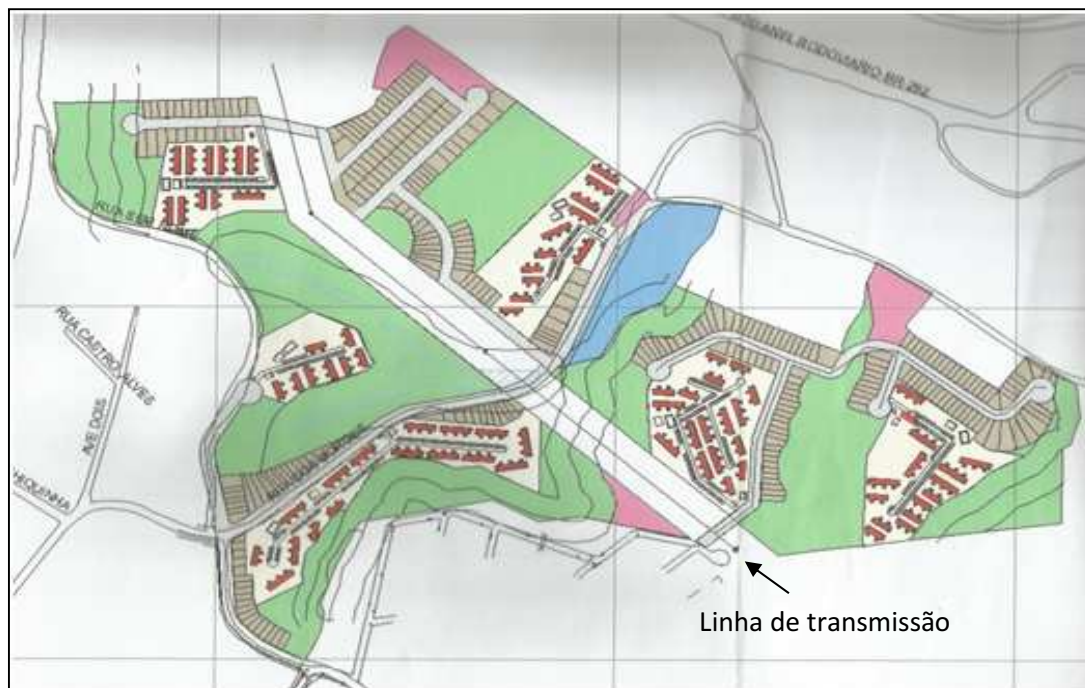
### 5.3.1 O Bairro Vitória II e os modelos do urbanismo moderno

Uma grande época começa. Um espírito novo existe. A indústria, exuberante como um rio que rola para seu destino, nos traz os novos instrumentos adaptados a esta época nova animada de espírito novo. A lei de economia gere imperativamente nossos atos e nossos pensamentos. O problema da casa é um problema de época. O equilíbrio das sociedades hoje depende dele. A arquitetura tem como primeiro dever, em uma época de renovação, operar a revisão dos valores, a revisão dos elementos constitutivos da casa. A série está baseada sobre a análise e a experimentação. A grande indústria deve se ocupar da construção e estabelecer em série os elementos da casa. É preciso criar o estado de espírito da série. (LE CORBUSIER 1923/2000a, p. 159)

O espaço público do projeto de parcelamento do bairro Jardim Vitória é subdividido no sistema viário, nas áreas destinadas a equipamentos comunitários e ELUP. Com relação ao sistema viário, verifica-se que ele é composto por uma via arterial existente e que foi alargada, denominada rua dos Borges, via que, junto com a linha de transmissão, fragmenta o terreno em quatro partes. A seguir, a Figura 127 mostra, no lado Leste do parcelamento, a proposta de ruas de penetração sem saída (*cul-de-sac*), duas quadras multifamiliares destinadas à implantação das unidades residências do MCMV, lotes unifamiliares de uso misto e grandes manchas verdes entre as áreas. No lado Oeste, repete-se a mesma proposta com uma única diferenciação: os conjuntos de quadras multifamiliares são localizados mais periféricos, que os do lado Leste. As ruas coletoras do parcelamento do Bairro Vitória II, devido à topografia mais acidentada e às áreas de APP, são interrompidas e não interligam diretamente os conjuntos. Para passar de um conjunto para outro é necessário usar o sistema viário existente e que faz parte dos bairros limediros (FIG. 127).



Figura 127 - Planta do parcelamento do Bairro Vitória II



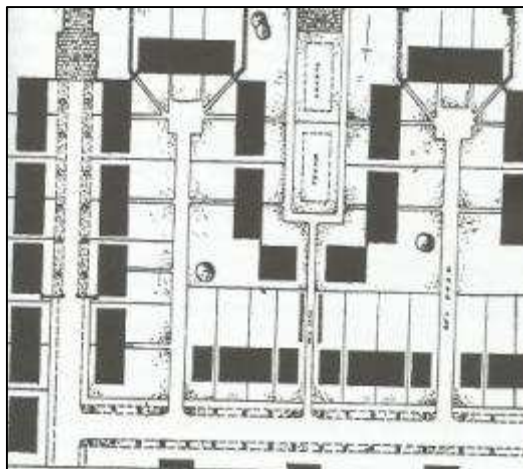
As cores indicam: rosa, as áreas destinadas aos equipamentos comunitários; azul, área remanescente; verde, área verde; marrom claro, lotes de uso misto; branco com blocos vermelhos, as quadras multifamiliares

Fonte: Belo Horizonte, 2013a.

Segundo a Figura 127 do projeto implantado do Bairro Vitória II, o acesso principal ocorre através da antiga estrada dos Borges, que interliga os bairros lindeiros com a rodovia 381. A partir desse acesso, bifurcam-se acessos secundários que terminam em *cul-de-sac's* e que permitem acesso aos diversos condomínios do empreendimento. A única ligação, assim, com o entorno é feita pela rua dos Borges.

O sistema viário do parcelamento, desta forma, é formado basicamente por vias de penetração, a partir do acesso principal. Em empreendimentos que exigem a redução dos custos de execução de infraestrutura, é indispensável ter extensões menores de vias para diminuir os custos finais. Como em *Hampstead Garden Suburb*, no parcelamento do Bairro Vitória II, coexistem as ruas com um traçado em curvas que se adaptam ao relevo com ruas retas. Unwin defendia essa combinação de vias retas e curvas, implantadas de acordo com a topografia. (FIG. 128).

Figura 128 - Concepção de Unwin para *Hampstead Garden Suburb*



Nítida a preocupação do arquiteto em relação a criar áreas mais interiorizadas, sem a presença do tráfego de passagem

Fonte: Unwin, 1909, p.135.

Segundo Unwin (1909, p.323 – tradução do autor<sup>161</sup>), “o traçado mais proveitoso ao planejamento urbano é a combinação de ambos, a melhor resposta, adaptando o desenho das vias à topografia do local”. Tal ideia-chave foi utilizada por ele em Hampstead que, ao priorizar as ruas sem saída, aumentou o rendimento de áreas destinadas aos lotes residenciais. A terminação em *cul-de-sac* permite, então, economia do sistema viário e maior aproveitamento da área para o uso residencial, porém dificulta a ligação da área com o entorno e, assim, pode aumentar a fragmentação do espaço.

Os especialistas culturalistas Sitte, Howard e Unwin entendiam que o traçado urbano deveria seguir a sinuosidade natural do terreno e criticavam a monotonia proporcionada por traçados que proporcionavam uma repetição indefinida de quadras retangulares.

Por sua vez, a circulação pública de pessoas no modelo progressista, foi concebida para ser desenvolvida em espaços próprios, separada do tráfego automotor e em meio ao verde, para que isto permitisse maior segurança e melhor ambientação humana. Em contraposição, a circulação de pessoas em

<sup>161</sup> *The route is more beneficial to urban planning is the combination of both, the best answer, by adapting the design of the routes to the topography of the site.*



modelos como o Bairro Vitória II, limitadas a calçadas frequentemente estreitas, torna a ambientação humana deficiente e insegura, em meio ao barulho, à poluição e à agressividade do tráfego automotor. Esta forma de ambientação poderia ser considerada por alguns especialistas da vertente humanista, conforme a classificação defendida por Choay (1965/1998), como animada, dinâmica e que predispõe à sociabilidade e convivência.

Ao estabelecer os grandes condomínios, a circulação do Bairro Vitória II assemelha-se à circulação automotora modernista, como função urbana autônoma, que pretendia ser mais segura e eficiente, não só em função da adoção da superquadra indivisa como novo módulo de organização espacial urbana, eliminando a multiplicidade de acessos marginais e reduzindo consideravelmente as interseções viárias, que passam a ser mais espaçadas (FIG. 129).

Figura 129 - Vista de um condomínio do Bairro Vitória II



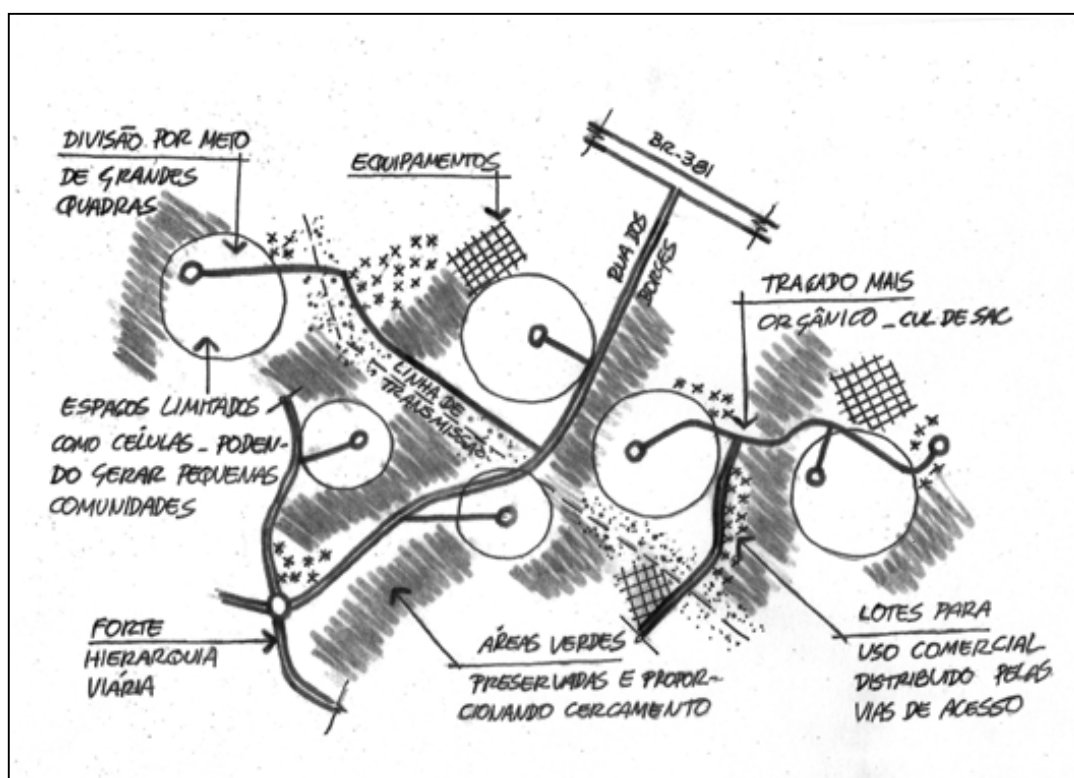
A circulação envolve as quadras condominiais

Fonte: Belo Horizonte, 2013a.

O programa básico do Bairro Vitória II consiste em grandes parcelas destinadas para os condomínios com edificações verticalizadas, lotes individuais ao redor dos acessos principais, destinados ao comércio e aos serviços, áreas institucionais e ELUP, correspondente aos percentuais exigidos pela legislação municipal. O ônus referente à implantação desses equipamentos bem como o tratamento das áreas verdes caberão à PBH. Como

a prioridade são as unidades habitacionais, as áreas públicas, como as áreas de equipamento público acabam por serem aquelas que, pelas declividades, não se prestam para a implantação de casas, ficando, na concepção do bairro Vitória, localizadas em extremos do projeto e de não, como preconizava Howard, na Cidade Jardim, e Unwin, em Hampstead, situá-las em locais centrais e de fácil alcance do caminhar humano. Na Figura 130, destacam-se algumas das ideias da concepção do Bairro Vitória II.

Figura 130 – Croqui temático do Bairro Vitória II



Observa-se a dominância de uma estrutura viária mais orgânica com espaços fechados – condomínios - circundados pelas áreas de APP ou ELUP

Fonte: do autor, 2014, baseado no projeto proposto.

Verifica-se que não existe uma concentração na distribuição das áreas destinadas aos equipamentos comunitários. As quatro áreas destinadas aos equipamentos comunitários situam-se na borda do parcelamento, equidistantes dos condomínios. Tal ideia-chave proporciona melhor acessibilidade aos equipamentos, que podem ser alcançados pelo caminhar, como é a ideia defendida e aplicada nas propostas culturalistas de Howard e Unwin. Porém, a

forma irregular dessas áreas e a declividade acentuada dificultarão a implantação dos equipamentos, o que é da responsabilidade do Estado.

A ideia da contenção do espaço, que impossibilite sua expansão, ideia dos especialistas do modelo culturalista, é alcançada, como assim ocorreram nos parcelamentos BHTEC e na Granja Werneck, com o envolvimento de áreas verdes nos diversos condomínios. Entretanto, essa contenção não significa que os condomínios possuam todos os equipamentos necessários para os seus moradores, ou seja, uma estrutura autônoma, como assim havia sido a ideia de Howard com sua Cidade Jardim e Wright com a *Broadacre City*. No Vitória II, cada um possui guarita, depósito de lixo, um pequeno salão de festas e uma área de lazer com uma quadra poliesportiva (FIG. 130).

A edificação padrão ocupa, na concepção progressista, um lugar importante e privilegiado. Para Le Corbusier, a criação de padrões era necessária para se atingir a perfeição:

O padrão é uma necessidade de ordem trazida para o trabalho humano [...] Todos os homens têm o mesmo organismo, mesmas funções. Todos os homens têm as mesmas necessidades.[...] Estabelecer um padrão é esgotar todas as possibilidades práticas e razoáveis, deduzir um tipo reconhecido conforme as funções, com rendimento máximo, com emprego mínimo de meios, mão-de-obra e matéria, palavras, formas, cores, sons. (LE CORBUSIER, 1923/2000a, p. 89)

As edificações multifamiliares do Bairro Vitória II possuem cinco pavimentos, com uma variação de quatro a seis unidades por pavimento. Os apartamentos seguem um padrão de dois quartos, sala, banho social, cozinha e área de serviço, com uma área total de 47,00 m<sup>2</sup>. O progressismo cria um modelo para o homem/tipo: como adequar as suas necessidades e desejos a um sistema construtivo apropriado à sua natureza – como em um cálculo matemático. Por isso, as edificações, que têm também de se adequarem aos processos industriais, tornam-se modelo rígido, que inviabiliza variações ou adaptações, para atender às especificidades de cada família, ou seja, a necessidade individual fica em segundo plano (FIG. 131).

Figura 131 – Vista das edificações do Bairro Vitória II



Padronização dos apartamentos e edifícios, não considerando as especificidades das famílias.

Fonte: do autor, 2014.

Em razão da padronização, as referências dos moradores do Bairro Vitória II, que muitos deles vêm de áreas precárias da cidade, como favelas, não são consideradas. Isso iria demandar uma diversidade de habitações que afetaria os custos e processos construtivos. Isto recorda Lefévre, que alerta que o espaço abstrato nega as diferenças. O autor revela que o espaço abstrato vai debilitando os espaços de representação – o vivido. O espaço abstrato homogeneiza, através de um conjunto de elementos que o autor denominou como “coisas-signos”, por um lado, materiais como o vidro, o aço, etc., por outras estratégias de projeto, como os ângulos e as curvas, o vertical, dentre outros, os quais se vêem presentes nas estruturas construídas do Bairro Vitória II.

Segundo análise anterior, percebe-se que, na concepção do Bairro Vitória II, busca-se a padronização das unidades residenciais. Essa ideia é base do modelo pré-progressista e progressista. A padronização das unidades habitacionais desconsidera as necessidades de cada família e a característica de cada indivíduo. Le Corbusier defendia a habitação padronizada, baseada no seu conceito de que todos os homens têm as mesmas necessidades e, portanto, não haveria a necessidade de habitações diferenciadas. Outra característica que evidencia a influência da urbanização progressista no bairro analisado é a combinação de elevadas densidades demográficas e de baixas taxas de ocupação do solo, que proporciona significativa economia de escala.

O modelo de urbanismo culturalista contrapõe-se à regularidade e à simetria. Ao se observar a concepção do bairro Vitoria II, verifica-se que a assimetria está presente. Não existe um parcelamento regular dos condomínios. Cada um possui um formato, o que confere certa diversidade à composição. Considerando a distribuição espacial do projeto, é possível observar que a localização das áreas de APPs teve forte influência, o que contribui para que houvesse uma delimitação das quadras e que fossem valorizadas as áreas verdes existentes, preservando-as. Sua implantação deu-se de forma ortogonal, sem obedecer a um traçado rígido, contrapondo a regularidade e a simetria, conciliando com os princípios defendidos por Sitte:

É justamente a repetição contínua de um único modelo de parcelamento que deve ser evitada por princípio, pois a reprodução mecânica de um padrão de ruas, não importa qual seja, é por si própria monótona e insuportável a sensibilidade. (SITTE, 1889/1992, p..142).

Em termos mais gerais, entende-se que o preço da terra e da infraestrutura tem fomentado a reprodução de assentamentos periféricos, como os que foram construídos pelo BNH, na década de 1970, em Belo Horizonte, e agora os PMCMV, como o bairro Jardim Vitória II. Tanto os parcelamentos atuais, quanto os antigos, apresentam carência de diversos equipamentos comunitários, como é o caso do Bairro Vitória II. Verifica-se nos projetos, até agora contratados pelo PMCMV, uma periferização cada vez maior das ofertas. Isso acaba por estimular ainda mais a fragmentação e a hierarquização do tecido urbano da cidade. Como em décadas anteriores, com os famosos bairros populares, o Estado continua a incentivar a periferização dessa produção de habitação. Ainda que estes conjuntos possam resultar em um importante valor de uso para os beneficiários dos subsídios, a tendência é que a expansão geográfica da urbanização capitalista em Belo Horizonte mantenha o padrão de segregação socioespacial.

Por fim, as análises das três concepções urbanas desenvolvidas neste capítulo, o BHTEC, a Granja Werneck e o Bairro Vitória II, indicam que, como no século XX, na produção do espaço belo-horizontino, concepções de

parcelamento do solo continuam a apresentar pontos em comum com as ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno. Encontram-se, em uma mais e outras menos, referências principalmente no desenho e estruturação do sistema viário, na hierarquização do espaço privado e público, na divisão e uso das quadras residenciais e lotes, na contenção da expansão, na distribuição do verde e nas tentativas de interiorização. Entretanto, ao mesmo tempo, essas concepções afastam-se dos modelos do urbanismo moderno por não apresentarem o sentido revolucionário e de mudança social que consistia na base dos utópicos modelos do urbanismo moderno.

A situação atual de Belo Horizonte, quando os espaços livres para novos parcelamentos do solo tornam-se raros, pode representar um empecilho para a expansão capitalista ou imobiliária, entretanto, as classes que comandam esse modo de produção procuram novas formas de expansão da cidade. Isso reflete na implantação de novos empreendimentos imobiliários, na remodelação do espaço da cidade, no acirramento das diferenças entre centro/periferia, nas parcerias público/privado e na pressão sobre o Estado para que este execute grandes projetos de intervenção urbana. O Estado assume papel norteador no processo de (re)produção do espaço, que contribui com concepções que envolvem desde a execução de infraestrutura urbana até o planejamento territorial e as legislações que provocam a valorização do território e o surgimento de novas frentes de expansão imobiliária.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Brasília, edificada segundo regras mais exatas do urbanismo progressista, é o grandioso manifesto de certa vanguarda, mas de modo algum é a resposta aos problemas sociais e econômicos. O arbitrário desse tipo de modelo e de soluções vai ser plenamente percebido diante do espetáculo do arquiteto urbanista brincando de deslocar em suas maquetes. (CHOAY, 1965/1998, p. 50).

E agora, José?  
A festa acabou,  
a luz apagou,  
o povo sumiu,  
a noite esfriou,  
e agora, José? [...]

Se você gritasse,  
se você gemesse,  
se você tocasse  
a valsa vienense,  
se você dormisse,  
se você cansasse,  
se você morresse...  
Mas você não morre,  
você é duro, José!

Sozinho no escuro  
qual bicho-do-mato,  
sem teogonia,  
sem parede nua  
para se encostar,  
sem cavalo preto  
que fuja a galope,  
você marcha, José!  
José, pra onde?  
(ANDRADE, 1985, p. 56).

Considerando as possibilidades da representação do espaço, essa tese procurou analisar criticamente a influência de algumas das principais ideias-chave do urbanismo moderno de modelos, na produção do espaço de Belo Horizonte, uma cidade resultante do modo de produção capitalista. As discussões limitaram-se ao espaço denominado por Lefébvre como concebido, que compreende, na dimensão que engloba as diversas teorias referentes ao urbano, desenvolvidas por especialistas e reproduzidas nos projetos de expansão das cidades.

Neste sentido, foram identificados três eixos de análise para a compreensão do tema que, ao mesmo tempo, consistiram na empiria da tese e restringiram o

universo da pesquisa: a (re)produção capitalista do espaço e as relações que essa produção promove; as ideias-chave, que conforme Choay, são como atributos de grandes temas que fazem parte e diferenciam cada projeção, possibilitando a reprodutividade dos modelos do urbanismo moderno; e, por fim, as expansões urbanas belo-horizontinas na modalidade de parcelamentos do solo, vinculados ou não.

Com relação aos dois primeiros subtemas, foram fundamentais as contribuições teórico-conceituais relativas à (re)produção do espaço, reveladas por Lefébvre, e as relativas às principais vertentes ou modelos do urbanismo moderno, classificadas por Choay. Deve-se ressaltar também as contribuições de outros autores, como Soja, Mumford, Benevolo e Hall. Os estudos desses três últimos autores, embora tenham sido realizados no século XX, ainda podem constituir em significativas empirias teórico-conceituais para a compreensão da cidade contemporânea. No sentido de realizar um trabalho de síntese teórica, que possibilitasse uma análise crítica mais abrangente dos casos selecionados, procurou-se construir um diálogo entre esses autores e os idealizadores das principais vertentes do urbanismo moderno, como Owen, Fourier, Howard, Sitte, Unwin, Garnier, Le Corbusier e Wright.

Nesta tese, a obra de Lefébvre, relacionada aos meandros da produção capitalista, agregou importantes reflexões à análise de Choay. O autor sintetiza que, antes, durante e depois da elaboração e da implantação das concepções urbanísticas pelos especialistas, está o processo de dominação do capital. Este as utiliza como estratégia, tanto para a sua sobrevivência, quanto para a sua expansão. As concepções urbanísticas consolidam-se, assim, como ideologia do capital, uma estratégia de dominação de determinadas classes mais privilegiadas da cidade, na produção do espaço urbano.

Apesar de o enfoque nesta tese ser na dimensão do concebido, viu-se que, de acordo com Lefébvre, para se obter um entendimento mais amplo a respeito da produção e da reprodução do espaço, o seu estudo deve abranger também as dimensões do percebido e o vivido. O espaço concebido refere-se ao mundo mental, empiricamente mensurável, objetivo, dos conhecimentos teóricos da



ciência do urbanismo e dos especialistas revelados, alguns, pela Choay. O espaço percebido é subjetivo e está relacionado com as representações cognitivas e simbólicas, ideológicas e altamente manipuláveis. Finalmente, o espaço vivido, espaço da experiência, de troca, onde se desenvolvem as relações sociais, podendo ser opressivo ou libertador. Destaca-se que o espaço urbano é político, ideológico, nunca passivo e imóvel; é expressão das relações sociais que se desenvolvem nele, em relação dialética com a sociedade e, portanto, com capacidade para transformá-la.

Sobre a (re)produção capitalista do espaço, algumas compreensões foram fundamentais para seu entendimento: como o conceito de (re)produção do espaço para além da materialidade, os reflexos dessa produção no espaço e as dimensões espaciais lefebvrianas, que possibilitam uma leitura mais ampla desse processo, em especial, o espaço concebido ou das representações do espaço. Considerou-se que a produção do espaço é condição, meio e produto da reprodução da sociedade, que a utiliza para atender às suas necessidades, aos seus desejos, para a sua própria sobrevivência e dos processos pelos quais o modo capitalista amplia seus domínios e sua existência.

Percebeu-se como o desenvolvimento do capitalismo industrial transformou ainda mais a cidade tradicional, que explodiu em um tecido urbano constituído por espaços fragmentados, homogêneos e hierarquizados, em “plantas em grade”, periferias, subúrbios, cidades-satélites, etc. A cidade, em um processo que vem desde tempos passados, é convertida em mercadoria, produto com valor de troca, em um espaço para realização do lucro. Neste processo, a cidade perde os traços anteriores de organicidade e da diversidade, que foram substituídos pela racionalidade e uniformidade da “planta em grade”, que serve aos propósitos da eficiência e do lucro, sem quaisquer preocupações com a qualidade do espaço. Neste contexto, as concepções urbanas, como ideologia e estratégia de classe, intensificam as segregações por meio da separação funcional das atividades urbanas e da sociedade no espaço.

Com a industrialização, ocorre a generalização da mercadoria, em que a troca passa a ser o sentido e o fim de tudo. Não só as relações que existiam com as

mercadorias são deturpadas, mas também as relações sociais, as relações com a cidade. O domínio do valor de troca e a consequente disseminação da mercadoria trazem em si a tendência de destruir a cidade e a realidade urbana, já que subordina o uso aos imperativos da lógica capitalista, que fragmenta, homogeneiza e hierarquiza o espaço urbano. Este, produzido na cidade capitalista e denominado como abstrato, também emana de práticas executadas pelo Estado, muitas delas a serviço de estratégias de grupos poderosos.

Momento relevante do domínio do capital sobre a produção do espaço foi ressaltado primeiramente por Lefébvre e depois por Choay, como a gênese das práticas do urbanismo moderno: as intervenções realizadas sobre a administração do prefeito do Sena em Paris, em meados do século XIX. A burguesia francesa via-se cercada pela classe operária, que se instalou no centro e nas periferias imediatas da cidade. Uma das estratégias dos detentores do capital para dominar a cidade e permitir a circulação das tropas foi a de patrocinar as reformas de Haussmann, que resultaram, dentre outras, na expulsão do proletariado para fora do centro da cidade.

Décadas mais tarde, Le Corbusier, especialista expoente do modelo progressista, que transparecia admiração pela haussmannização de Paris, aborda, na proposição denominada Cidade Contemporânea, o mesmo discurso de modernização e da consequente mudança dos operários para a periferia. Em outra concepção, propõe, como assim o fez Haussmann, a destruição de parte da cidade de Paris para a implantação de uma sofisticada infraestrutura urbana e modernos edifícios. Entretanto, as práticas como os boulevares e os espaços vazios criados em Paris em nome do embelezamento e do saneamento da cidade, muito mais do que a questão física, proclamaram o poder do Estado Burguês. As camadas mais privilegiadas das cidades perceberam que a organização espacial também era importante como estratégia para atender aos seus interesses.

É consenso entre os autores do urbanismo moderno estudados nesta tese que o processo de desenvolvimento industrial provocou grandes e irreversíveis

impactos na cidade tradicional. Essa situação da cidade estimulou o surgimento de contrapartidas de práticas urbanas, modelos que poderiam ser reproduzíveis, oriundos do saber de especialistas. Essas contrapartidas, decorrentes da crítica à cidade industrial, estariam situadas no campo da reorganização física-espacial do meio urbano, reunindo desde os livres pensadores dos primeiros momentos de consciência e crítica do século XIX, até os chamados especialistas da questão urbana, já nos momentos de consolidação do fenômeno, em fins do século XIX e princípio e meados do século XX.

Os modelos do urbanismo moderno tiveram expressiva influência sobre a ação de planejadores e agentes estatais, pois exprimiam suas ideias-chave por meio de estruturas de organização espacial reproduzíveis, ricamente ilustradas, de fácil entendimento, assimilação e de grande força emblemática. Os especialistas propuseram desenhos de ideais de cidade que seriam verdadeiras utopias urbanas, representando a contrapartida em termos físico-espacial adequada a tudo aquilo que pudesse ser classificado como presumivelmente anômalo e insatisfatório à qualidade de vida humana. Não importariam, neste caso, as diferenças de conceito que pudessem ter sobre a forma de organização das cidades. Importava apenas o envolvimento com a ideia de que poderia existir um protótipo ideal de cidade que fosse capaz de atender, adequadamente, aos aspectos que cada um dos autores entendesse com relevantes e justos para a qualidade de vida humana.

Pelas análises desenvolvidas nessa tese, pode-se considerar que as diferenças entre os modelos do urbanismo moderno referem-se, fundamentalmente, à forma como se relacionam com o passado e com a natureza. Especialistas do modelo classificado como progressista, liderados por Le Corbusier, assim, defendem o domínio sobre a natureza e o rompimento com o passado, pois consideravam que a revolução industrial e os fatos que a geraram representavam um decisivo ponto de inflexão na história da humanidade e, portanto, não havia sentido que se adotassem formas antigas de cidade, consideradas como anacrônicas em relação às necessidades e às possibilidades da Era Industrial.

Os especialistas do modelo culturalista, Ebenezer Howard, Camilo Sitte e Raymond Unwin, argumentavam que um dos problemas causados pela revolução industrial tinha sido justamente o rompimento inconsequente com o passado, o que havia levado as cidades a extrapolarem a escala humana, com a destruição do arcabouço cultural que dava a elas identidade, coerência e significado e suas relações com a natureza. O estudo do legado cultural das cidades antigas e de suas relações com a natureza impunha-se, portanto, como base para a concepção de uma contrapartida válida à cidade da Era Industrial. A cidade, dessa forma, poderia retomar as proporções, a beleza e o ambiente perdido com o seu crescimento desproporcional ocorrido na Era Industrial.

Os naturalistas, liderados principalmente pelas reflexões de Frank Lloyd Wright, por sua vez, eram simpáticos ao progresso tecnológico e à relação de inteira indiferenciação entre o urbano e o rural proporcionada pela simbiose entre os dois. Para eles, os avanços tecnológicos, como os do setor de comunicação ou de transporte, permitiriam a tão desejada liberdade do ser humano para que pudesse desenvolver suas necessidades em grandes parcelas territoriais que absorveriam a expansão do tecido urbano sem provocar os fortes impactos que causaram nas grandes cidades. A ideia-chave era a organicidade, considerada como a adequação do construído à natureza, fonte principal de inspiração para as concepções. Esta ideia era diferente, assim, dos progressistas, pois estes defendiam a adequação da natureza ao construído.

Na visão do modelo progressista, a cidade industrial, como lugar de realização e concentração de pessoas e atividades na era contemporânea, apresentava, entre outros aspectos negativos, desordem e irracionalidade na distribuição espacial de suas funções sociais básicas, elevadas densidades de ocupação do solo, inadequação e obsolescência no seu sistema de circulação, pouca higiene, insalubridade, carência de espaços livres e de áreas verdes, bem como degradação estética generalizada. Além disso, poder-se-ia acrescentar (para configurar coerentemente o conjunto da crítica) que a cidade da Era

Industrial apresentava ainda forte caráter especulativo, distribuição socialmente injusta dos espaços e características perdulárias e onerosas de funcionamento.

A crítica do modelo progressista estendia-se também às condições de ocupação do solo, ou seja, à forma como o espaço estava sendo apropriado pelos assentamentos urbanos. Relacionada diretamente com os lotes tradicionais, dispostos ao longo das vias de circulação, esta forma de apropriação não propiciava um conjunto edificado de desempenho satisfatório, quer pela estética, com horizontes e ângulos de visão limitados (vide a crítica de Le Corbusier às ruas corredores), quer pelas condições de higiene, pois se considerava a insuficiência ou mesmo a ausência de parâmetros e critérios de ocupação adequados.

O adepto do progressismo, ao procurar conciliar a ideia da cidade verde, higiênica e estética, com as altas densidades demográficas, necessárias à racionalidade da economia de escala, acabou por desenvolver um sentido coletivo das edificações. Para que esta verticalidade não anulasse, paradoxalmente, o sentido de higiene e estética que o modelo impunha radicalmente ao urbano, havia de se controlar também radicalmente o arquitetônico. E isto foi feito através da combinação de altos índices de construção com baixos índices de ocupação do solo, de forma a assegurar que a obtenção de densidades demográficas mais elevadas se fizesse sem prejuízo do verde, da higiene e da estética.

A ideia-chave da especialização de áreas ou setorização, por sua vez, tivera forçosamente que se basear em uma definição clara e lógica das funções urbanas, já que não era possível ordenar o indefinido. O espaço urbano bem organizado, assim, seria aquele que tivesse as funções diretoras da cidade, ou seja, a habitação, o trabalho, a circulação e o cultivo do corpo e do espírito como referências básicas. Pretendia-se, portanto, o máximo de eficiência no desempenho de cada função, seja considerando a organização do espaço em conformidade com as suas características e necessidades, seja evitando conflitos com as demais funções.

A organização do espaço da cidade modernista era extremamente simplista, pois reduzia toda a complexidade da estruturação urbana, com suas inúmeras interações, a um sistema de circulação automotora – em si mesmo uma função – que viesse a articular compartimentos rigidamente reduzidos a funções especializadas. Entretanto, embora se considere superada a tese progressista como responsável por um modelo apriorístico e utópico de cidade, rigidamente totalizante e generalizante, muitas das ideias eleitas por seus autores, resultantes da sensibilidade deles em relação aos problemas gerados pela Era Industrial, permanecem como fortes referências conceituais para o planejamento e para os projetos urbanos contemporâneos, como as preocupações com a higiene e o conforto ambiental urbano, a presença do verde, a organização da circulação motorizada, o ordenamento das funções sociais urbanas, o controle das densidades construtiva e demográfica e a estética do meio urbano.

O modelo culturalista desenvolve uma visão mais social e humana da cidade, na qual se devem prevalecer fatores como o respeito à escala humana, a organização espacial harmoniosa e a retomada da convivência com a natureza, apesar do enfoque mais estético, praticado por Sitte e Unwin.

Ao se considerar a perspectiva do tempo decorrido, verifica-se a problemática do modelo culturalista em relação às realidades que a evolução da técnica e das relações humanas impôs às cidades da Era Industrial, sobretudo, a questão da escala. Tendo em vista os interesses capitalistas que passaram a dominar as cidades modernas ocidentais, desde o momento em que estas se transformaram nas principais concentrações de produção e negócios da humanidade, percebem-se a dispendiosa e complexa manutenção das proporções dos espaços, da limitação da expansão física e demográfica da cidade, da posse comunitária do solo e da captura da valorização do solo para benefício da comunidade, propostas dos principais especialistas do movimento.

Essas ideias encontram resistência para serem aplicadas à luz da realidade capitalista que se desenvolveu e se consolidou nos últimos dois séculos, embora elas possam ser consideradas como compreensíveis à luz das críticas

mais severas à cidade da Era Industrial, como a expansão, o rompimento da escala humana, a falta do verde, o congestionamento dos espaços, a especulação com a terra e o divórcio com o campo. Algumas delas, como a limitação da expansão física e demográfica são utilizadas em empreendimentos imobiliários como forma de proteção e de não permitir a sua desvalorização.

Ainda no modelo culturalista, o especialista Sitte, com sua ordem espacial modelo baseada em uma atitude quase mimética do passado, revelou-se como discutível, sobretudo porque ignorava as cruciais questões sociais, econômicas e funcionais do novo tipo de cidade que surgia, ao reduzir a questão urbana a problemas de estética e de proporções. Apesar disso, é inegável que o autor tenha levantado questões importantes para a discussão do ambiente urbano, especialmente relativas à importância da estética, da preservação da memória urbana e da conservação de uma escala compatível com o ser humano.

O terceiro modelo, o naturalista, revela-se como uma associação de ideias-chave entre os modelos progressista e culturalista. Entretanto, era nítida a premissa antiurbana que refletia em uma estrutura diluída pelo território em unidades agrárias, com baixíssima densidade e dependente do uso de sistemas tecnológicos inacessíveis à grande parte da população mundial. A previsão dessa vertente fora a de que o urbano viesse a se tornar uma realidade do processo de desenvolvimento humano e que inevitavelmente se espalhasse pelo mundo, o que de certa forma é também apresentado por autores como Lefébvre. Para os naturalistas, isso não seria algo negativo desde que ocorresse de modo a preservar certas características do ambiente rural e que se mantivesse a harmonia com a natureza.

As teses culturalistas e naturalistas, sobretudo em relação à limitação física e demográfica, à autonomia integral do seu modelo de cidade - em termos de habitação, trabalho e consumo - à presença do verde e à integração com o campo, revelaram-se discutíveis, em relação às realidades da produção da cidade capitalista e, especialmente, do processo de valorização da terra. Tiveram, no caso da Cidade Jardim, contudo, inegável importância histórica na

formação da urbanística contemporânea, especialmente pelas experiências realizadas em alguns núcleos urbanos e pelos aspectos formais desenvolvidos por Sitte e Unwin e adotados em alguns bairros, destinados às classes mais privilegiadas.

Em relação aos modelos do urbanismo moderno, podem ser considerados como grandes contribuições ao urbanismo a crítica que desenvolveram à cidade capitalista e o despertar de consciências, sobretudo em relação à importância básica da memória urbana, do aproveitamento para a melhor qualidade de vida, do progresso tecnológico, da escala humana, das relações com os sítios naturais, da estética urbana, do sentido que deveriam ter as áreas de uso coletivo, bem como a integração dessas áreas com o verde.

Destaca-se também que, com o passar dos anos e desde a sua criação pelos seus mentores intelectuais, parte das ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno foram reduzidas a aspectos simplesmente formais, sendo apropriadas especialmente nas expansões urbanas de Belo Horizonte. Muitas das características formais adotadas nos parcelamentos do solo e que foram baseadas nos modelos, assim, deixaram de lado o sentido social. E é compreensível essa apropriação pelo mercado já que estas características formais podem agregar valor ao imóvel, em função de um mercado dominado por marketing e por modismos impostos.

Além da contribuição de Lefévre e Choay, também se revelou importante para o desenvolvimento da problemática desta tese, a análise dos documentos arquivados em órgãos públicos sobre os parcelamentos do solo da cidade, principalmente as plantas cadastrais e os processos administrativos. Estes, e juntamente com informações contidas em outros documentos públicos, possibilitaram realizar um mapeamento das expansões urbanas da cidade, com a identificação dos parcelamentos mais significativos. Entretanto, constatou-se, durante a realização da pesquisa documental, que muitas informações históricas sobre os parcelamentos do solo estão fragmentadas em diversos órgãos públicos, o que dificulta a sua consolidação; já outras estão



indevidamente arquivadas, o que poderá causar a perda de importantes dados sobre o processo de produção do espaço da cidade.

Ao utilizar Belo Horizonte como estudo, procurou-se verificar, desde a sua concepção ao longo do século XIX até a primeira década do século XXI, como as questões identificadas no repertório teórico dos especialistas do urbanismo moderno foram explicitadas. A partir do desenvolvimento dos eixos teóricos que embasam a discussão sobre a produção do espaço urbano e as teorias do urbanismo moderno, assim, elaborou-se um estudo crítico sobre as expansões urbanas de Belo Horizonte, na modalidade de parcelamentos do solo. O esforço de reflexão empreendido buscou respostas para algumas das questões formuladas no início do trabalho, com relação às possíveis influências das teorias do urbanismo moderno na concepção dos projetos.

A escolha de Belo Horizonte justificou-se como significativa, seja por constituir-se, no contexto brasileiro, um projeto urbano singular com a marca da modernidade, seja pelas relevantes realizações urbanas que ocorreram até a primeira década do século XXI, período que limitou os estudos. A capital de Minas acumula um palimpsesto de representações do espaço marcadas por singularidades, as quais particularizam a sua produção e a estruturação de seu espaço urbano.

No Brasil, a partir do final do século XIX, o espírito de modernidade, relacionado ao progresso técnico, foi incorporado no imaginário urbano. A capital de Minas nasce, assim, como uma estratégia da oligarquia mineira de inserção do Estado na modernidade. Em sua gênese, a haussmannização se fez presente, seja no traçado urbano hierarquizado, na forte intervenção do Estado, que defendia os interesses de uma classe social, seja na destruição de áreas tradicionais, com a expulsão dos antigos moradores. A cidade nasce progressista no rompimento com o passado, em seu desenho racional e na hierarquização do espaço. Também é marcante a ideia da contenção do espaço dentro da avenida do Contorno e o tradicional parcelamento das quadras em lotes unifamiliares com expressiva presença do verde, ideias essas que marcaram o modelo culturalista. E, como no ideário de Owen, Fourier e

das três vertentes do urbanismo moderno, a estética veio a ser uma das ideias-chave norteadoras do projeto da cidade, conforme revelado no memorial descritivo apresentado por Aarão Reis.

A primeira planta cadastral elaborada após a inauguração de Belo Horizonte já indicava o transbordamento de parcelamentos para outras regiões, com um traçado diferenciado da região central, flutuando entre a regularidade progressista e a organicidade culturalista e naturalista. Entretanto, esses parcelamentos, concebidos apenas com o objetivo de criar áreas para comercialização, não corresponderam aos anseios dos modelos do urbanismo moderno, nos quais o sistema viário tem um papel norteador de estabelecer, além de uma circulação eficiente e menos impactante, a definição de um conjunto de estruturas urbanas.

Nas primeiras seis décadas do século XX, verifica-se uma expressiva produção de parcelamentos de iniciativas pública e privada. A diferença entre eles, basicamente, é que enquanto os primeiros possuem infraestrutura urbana, os demais necessitarão do Estado para fornecer a infraestrutura necessária. Já nas últimas décadas do século XX, a produção do espaço de Belo Horizonte, sob a tutela do Estado, promovera uma conformação urbana ainda mais fragmentada, homogênea e hierarquizada, com as classes média e alta passando a ocupar um território maior, e os segmentos populares ocupando as periferias mais distantes. Identificam-se ainda referências com as ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno, principalmente nas legislações e nos empreendimentos habitacionais destinados às classes de menor e maior poder aquisitivo.

Nesse processo de produção do espaço abstrato belo-horizontino, as diversas legislações urbanísticas se diluem e passam a disciplinar e homogeneizar, em termos de desenho urbano e ocupação, os parcelamentos do solo, ao estabelecer parâmetros gerais a serem seguidos pelos loteadores e para a proteção dos proprietários de lotes, relativos à presença próxima de usos e ocupações que pudessem desvalorizar seu imóvel. Notadamente, em uma tentativa de resolver os problemas causados pela expansão citadina, no final

da década de 1970, o Estado desencadeou a regulamentação de uma série de legislações urbanísticas que adotou muitas das ideias-chave progressistas. Entretanto, algumas dessas legislações, como a verticalização, foram apropriadas de maneira a privilegiar, primeiramente, o maior rendimento comercial da ocupação, distanciando do que defendia Le Corbusier, de gerar no solo, liberado das amarras construtivas, um imenso tapete verde para uso de toda a população, sem exclusividades.

Também, conforme demonstraram os mapeamentos realizados nesta tese com relação aos parcelamentos do solo, as legislações citadas foram implantadas em Belo Horizonte, quando boa parte do território da cidade já estava parcelada. Desse modo, os impactos maiores das regulamentações, desse período em diante, repercutiram mais no uso e ocupação dos terrenos já loteados, do que propriamente na forma de parcelar os terrenos.

A corporização da modernidade em Belo Horizonte, por meio da implantação de grandes projetos urbanos que refletissem os avanços tecnológicos e ideológicos da época, foi singular em dois momentos históricos da cidade: na sua gênese, através do projeto da cidade coordenado por Aarão Reis, e nas décadas de 1940 e 1950. Nesse período, o Estado implantou concepções como a da Cidade Industrial; de um conjunto obras destinadas ao lazer da população, baseado em um movimento de vanguarda das artes e da arquitetura, a Pampulha; um bairro singular, a Cidade Jardim, que se reveste de experiências urbanísticas e arquitetônicas inovadoras que estavam ocorrendo em outras grandes cidades do Brasil, baseadas no ideário culturalista (em parte não implantadas) e nos princípios progressistas; e por fim, os grandes conjuntos urbanos para a população de baixa renda.

As classes mais privilegiadas da cidade procuraram, para residir, regiões da cidade como a Pampulha e o bairro Cidade Jardim, e, décadas mais tarde, os condomínios, para além do perímetro municipal. Já as classes de menor poder aquisitivo ocuparam as áreas com restrições ambientais, próximas ao centro ou regiões mais distantes, onde foram (e estão sendo) implantados os conjuntos habitacionais.

No século XX, os parcelamentos do solo, que passaram a ser produzidos e reproduzidos pela iniciativa privada, contribuíram também para um espaço de Belo Horizonte cada vez mais subordinado à lógica do modo de produção capitalista, à reprodução do valor de troca. Tal processo submete o uso às necessidades do mercado e reforça o caráter de fragmentação, homogeneização e hierarquização da cidade, devido às morfologias dispersas no território, à dominação que exerce ao regular ocupação urbana, à produção de conjuntos destinados às classes populares ou mesmo para as de maior poder aquisitivo. Verificou-se que, o Estado, na defesa dos interesses da elite belo-horizontina, desde a gênese da cidade, vem proporcionando, ao longo da produção do seu espaço, a valorização de áreas, transformando-as estrategicamente em lucrativas mercadorias.

A análise crítica desenvolvida nesta tese de algumas concepções da (re)produção do espaço em Belo Horizonte, da primeira década do século XXI, aponta para a continuidade da implantação de experiências realizadas no século passado, como os antigos bairros populares, hoje, os conjuntos habitacionais para a população de baixa renda do PMCMV; os antigos distritos industriais e hoje os parques tecnológicos; e de bairros destinados às classes mais privilegiadas com estruturas urbanas diferenciadas, como a região da Pampulha ou o bairro Cidade Jardim.

Os casos selecionados e estudados, os parcelamentos vinculados do BHTEC, da Granja Werneck e do Bairro Vitória II, possibilitaram comprovar os argumentos de que parte significativa do espaço contemporâneo de Belo Horizonte continua sendo produzida com base em teorias do século passado (BELO HORIZONTE, 2010a).

Ao comparar as ideias-chave dos modelos do urbanismo moderno, identificadas nos primeiros capítulos desta tese, e as concepções contemporâneas de parcelamentos selecionadas - BHTEC, Granja Werneck e Bairro Vitória II -, observam-se ideias-chave em comum em algumas partes, por exemplo, que envolvem as definições do sistema viário e as

especializações pública e privada. Importante é que os pontos em comum não devam ser consideradas como uma separação rígida ou limitadora. Viu-se que os modelos do urbanismo moderno apresentam nuances, superposições no tocante à diferenciação de muitas das suas ideias-chave. A própria Choay (1965/1998) alerta que os modelos não se tratam de uma ciência rigorosa. Essas projeções racionalizadas de imaginários coletivos ou individuais gravitam na esfera do arbitrário. Percebe-se que algumas tentativas de descortinarem determinadas ideias desses modelos, seja por seus criadores ou estudiosos, transformando-as em verdadeiros axiomas, podem limitá-los e até afastá-los de sua origem, como ocorreu com o próprio modelo culturalista da Cidade Jardim ou Cidade Social. Entretanto, a análise dessas ideias-chave reveladas por Choay, que já foram tanto utilizadas e que ainda merecem mais estudos, pode proporcionar um expressivo instrumental para as reflexões e práticas urbanas, contribuindo para a crítica de uma produção capitalista que proporciona a fragmentação, a homogeneização e a hierarquização do espaço.

A categoria progressista de modelo fechado, como uma obra acabada, que não prevê a expansão e os imprevistos da dinâmica urbana fazem-se presentes no BHTEC, Granja Werneck e Bairro Vitória II, através, principalmente, de um controle rígido dos usos e ocupação do solo e da definição de áreas com funções especializadas e compartimentadas que, segundo os progressistas, proporcionaria um melhor desempenho de cada uma e um menor impacto entre elas. Entretanto, não se percebe nas três concepções a intenção do modelo culturalista das limitações demográfica e física, com o fim de estabelecer uma estrutura urbana em escala humana, com espaços de interesse comum e espaços individuais, organizados de forma equilibradamente articulada e em distâncias apropriadas ao caminhar humano.

Com relação ao traçado viário, observa-se nas três concepções uma composição racional e com forte hierarquização, como ideias-chave principalmente dos progressistas, embora também estivesse presente nos outros modelos. Isto se deve, principalmente, ao atendimento da LPUOS. Em alguns trechos, observa-se certo traçado mais orgânico, porém com um objetivo maior de adaptação do traçado à topografia do que a finalidade de

proporcionar perspectivas e ambientação diferenciadas, como foi idealizada pelos culturalistas. As concepções fazem uso de *cul-de-sac's* ou de vias interrompidas e vicinais, usados mais como alternativa de contenção de custos, sem a plenitude culturalista de estabelecer comunidades interiorizadas. Com relação ao traçado, em alguns trechos das concepções analisadas, eles são próximos ao ideário culturalista ao serem mais sinuosos ou orgânicos, embora a organicidade possa ser entendida também como uma adaptação à natureza e, como tal, dependendo do sítio, pode o traçado ser retilíneo, como foram alguns usados por Sitte e Unwin em suas publicações e concepções culturalistas.

Os parcelamentos BHTEC, Granja Werneck e Bairro Vitória II apresentam um meio amplamente ajardinado, ideário comum aos modelos do urbanismo moderno, porém, devido principalmente ao atendimento às legislações ambientais e às restrições topográficas, sem a articulação de vias parques de grandes dimensões, como previsto pelo modelo culturalista, de organicidade naturalista ou verde progressista.

A divisão tradicional das quadras em unidades unifamiliares, como preconizava as teses culturalista e naturalista, também consiste em uma ideia projetual adotada nos parcelamentos. Entretanto, do ponto de vista culturalista, não possuem uma rígida administração coletiva, em função de estar a manutenção das terras sob o controle do poder público. O ideário de Howard era que a expansão dar-se-ia por novas células, estas separadas entre si por campos e áreas verdes, integradas por um sistema de transporte, áreas de habitação e áreas de interesse comum, dispostas harmonicamente em meio ao verde, e uma circulação de pedestres em vias próprias. A arquitetura viria a ser, assim, mais livre em lotes grandes, interiorizados e separados do tráfego de passagem por faixas verdes, a articulação da habitação com áreas verdes internas e áreas de interesse comunitário. O processo de ocupação dos lotes e da articulação com o verde tornou-se uma referência do modelo de Howard, porém o seu uso exclusivo, em muitas experiências, acabou por

descaracterizar a amplitude social e de planejamento urbano que envolve a tese da Cidade Jardim.

Nas concepções da Granja Werneck e no Bairro Vitória II, fica nítido o uso das superquadras como módulo de organização espacial urbana. Essas se apresentam indivisas, coletivas, funcionalmente especializadas e com macro escala física, com a definição clara quanto às formas de uso e ocupação e sem a multiplicidade de vias que caracteriza fisicamente o modelo tradicional. Também o ideário progressista está presente na arquitetura, por meio da padronização das construções, do uso de materiais industrializados, com a combinação entre as elevadas densidades demográficas, com baixas taxas de ocupação do solo, não condicionada pela dimensão dos lotes, o que possibilita uma implantação livre no terreno em função da eliminação dos lotes.

Tanto no BHTEC quanto na Granja Werneck exalta-se o uso dos pilotis para separar funções nas edificações de uso misto e não para destinar a liberar o solo para o verde e a circulação das pessoas, como defendido pelo especialista progressivo Le Corbusier.

Por fim, com relação ao modelo do urbanismo naturalista preconizado por Wright, este é destacado nas três concepções, similaridade no cuidado da manutenção das áreas de preservação permanente e de vegetação mais significativa, aproveitando-as como uma ideia-chave da concepção urbanística. Entretanto, não se identifica a preocupação com o ideário naturalista de uma interação entre a arquitetura e a natureza, bem como de unidades autônomas com baixíssima densidade demográfica e com a centralidade baseada na habitação unifamiliar.

Os estudos desenvolvidos nesta tese possibilitaram identificar que o ideário dos modelos do urbanismo moderno ainda direciona alguns projetos contemporâneos de Belo Horizonte. Porém, percebe-se que as suas categorias teóricas ou são adaptadas ou não são apropriadas integralmente, como foram idealizadas por seus principais mentores. Embora se considerem superadas as teses progressistas, culturalistas e naturalistas como responsáveis por um

modelo apriorístico e utópico de cidade, rigidamente totalizante e generalizante, são perceptíveis que muitos dos valores eleitos por seus autores, frutos da sensibilidade deles relativa aos problemas sociais e ambientais gerados pela Era Industrial, permanecem como fortes referências conceituais para o planejamento urbano contemporâneo.

As preocupações que nortearam essas teorias, como a higiene e o conforto ambiental urbano, com a presença do verde, com a organização da circulação motorizada, com o ordenamento das funções sociais urbanas, com o controle das densidades construtiva e demográfica e com a estética do meio urbano, continuam a estimular a (re)produção capitalista do espaço de Belo Horizonte. O espaço como produto da reprodução da sociedade belo-horizontina, cada vez mais raro na cidade, entra em contradição com as necessidades do desenvolvimento do próprio capital.

Belo Horizonte apresenta uma escassez de áreas livres, produto do próprio processo de produção do espaço, para a expansão do capital imobiliário. Percebe-se, ao final da década de 2010, que o percentual maior de áreas livres da cidade, passíveis de parcelamento do solo, situam-se na região Norte, justamente onde o Estado vem investindo na melhoria da infraestrutura e na implantação de grandes equipamentos.

Entende-se que a crítica ao urbanismo, porém, não deve se reduzir à questão de transformar a realidade em uma prática racionalista, mas, sim, ao fato de o urbanismo aliar-se a questões econômicas e políticas de dominação e, assim, transforma os cidadãos em objetos e não sujeitos do espaço social. O Estado pode até eventualmente resolver necessidades materiais, como moradia e transporte, mas também priva as pessoas da condição de sujeitos da construção da sua própria cidade. O urbanismo surge, assim, como instrumento comprometido com a proteção do modo de produção e reprodução da sociedade capitalista sob a tutela do Estado.

Nesse trabalho foram analisados alguns parcelamentos de uma vasta produção em Belo Horizonte, porém há ainda um campo enorme para investigação



científica. A análise crítica que foi desenvolvida sobre tais concepções, baseou-se em uma pesquisa documental e nos pressupostos teóricos de Lefébvre e dos modelos do urbanismo moderno, apresentados por Choay. Essa análise poderá ser enriquecida por exemplo, caso sejam agregados outros dados, como entrevistas dos responsáveis pelas concepções e observações de cotidiano, ou seja, da apropriação dos espaços pelos usuários. Entende-se que muitas são as ressonâncias das concepções do urbanismo moderno na cidade. Aqui, algumas foram apontadas.

Um dos critérios utilizados para a seleção das três amostras de concepções realizadas na primeira década do século XXI em Belo Horizonte, cadastradas no licenciamento ambiental da PBH, foi o de maior área a ser parcelada. Entretanto, um avanço maior na pesquisa pode revelar outros parcelamentos, com áreas menores, que possam apresentar também uma riqueza de dados como as áreas que foram selecionadas. Isso abre a perspectiva, em próximas pesquisas, de se ampliar o número de amostras.

Além disso, em Belo Horizonte, novas centralidades são esboçadas. Os últimos espaços livres são ocupados, parcelamentos são implantados, outros novos vislumbram a possibilidade de aprovação e implantação, as contradições da cidade avançam pelos territórios limítrofes. A análise desses empreendimentos ou práticas pode indicar ou não relações com os modelos do urbanismo moderno ou até, ampliando o escopo, com outras vertentes da Ciência do Urbanismo, reveladas pela própria Choay. Por fim, conforme ressaltado, a dimensão de estudo desta tese foi a do espaço concebido, entretanto, o entendimento e a incorporação da análise das outras dimensões agregariam importantes questões para a reflexão e a atuação do arquiteto.

No momento atual em Belo Horizonte, continuam presentes os ideários dos antológicos modelos do urbanismo moderno, apropriados conscientemente ou não, que potencializam mais ainda a fragmentação, a homogeneização e a hierarquização do espaço belo-horizontino. Nesse processo de (re)produção do espaço que ocorre na cidade, o capital encontra uma barreira: a raridade de áreas para novos empreendimentos. Entretanto, diante dessa contradição,

abrem-se perspectivas de novas frentes para o seu desenvolvimento, com o estímulo ou a intervenção do Estado. Historicamente, assim ocorreu quando o espaço pariense, no século XIX, tornou-se um empecilho para a sua expansão e foi preciso intervir. Portanto, entende-se o que está acontecendo com Belo Horizonte: se as áreas livres para novos parcelamentos estão escassas, torna-se adequada a legislação, expande-se, por exemplo, para o reparcelamento do velho, como uma estratégia de manter o domínio e a expansão do modo capitalista de (re)produção do espaço.

## REFERÊNCIAS-

- ABIKO, Alex Kenya. *Urbanização de favelas: procedimentos de gestão*. Porto Alegre: Antac, 2009.
- ADORNO, Theodor W.; HORKHEIMER, Max. (1947). *Dialética do Esclarecimento: fragmentos filosóficos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1985.
- AGUIAR, Tito Flávio Rodrigues. *Vastos Subúrbios da Nova Capital: formação do espaço urbano da primeira periferia da capital*. 2006. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2006.
- ALFONSIN, Betânia de Moraes; SERPA, Claudia Brandão de; FERNANDES, Edésio. *Regularização da Terra e da Moradia – O que é e como implementar*. São Paulo: Instituto Polis, 2002.
- ALMADA, Toninho. Praças de BH ficam lotadas neste domingo em que se comemora o Dia Internacional da Brincadeira. Agência Estado. Imagens de Belo Horizonte, Uol Notícias. Cor. Belo Horizonte. 27 maio 2013. 1 fotografia. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/album/album-do-dia/2012/05/27/imagens-do-dia-27-de-maio-de-2012.htm>>. Acesso em: 20 abr. de 2013.
- ALMEIDA, Reginaldo Magalhães de. *Traçados Urbanos: Belo Horizonte*. Universidade FUMEC. Belo Horizonte, 2011. Notas de aula.
- ALMEIDA, Eneida. *Uma releitura das Cartas de Atenas*. Integração, São Paulo, n 60, jan. / fev. / mar, 2010, ano xvi, 5-14. Disponível em: <[ftp://ftp.usjt.br/pub/revint/5\\_60.pdf](ftp://ftp.usjt.br/pub/revint/5_60.pdf)>. Acesso em; 4 out. 2013.
- ALMEIDA, Reginaldo Magalhães de; GRECO, Andres. *Mapas das expansões urbanas de Belo Horizonte, baseado nas Plantas Cadastrais e outras fontes*. Belo Horizonte, 2014
- ALVARO, Ferreira. A produção do espaço: entre dominação e apropriação. *Scripta Nova - Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Universidad de Barcelona. Vol. XI, núm. 245 (15), 1 de agosto de 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24515.htm>>. Acesso em: 16 abr. 2013.
- AMORIM, Flávia Pereira. *Belvedere III: Um estudo de caso sobre a influência do mercado imobiliário na produção da paisagem e espaço urbanos, 2007*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, maio de 2007.
- ANDRADE, Carlos D. *Nova Reunião 2*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1985.
- ANDRÉ, M.E.D.A; LÜDKE, M. *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo, EPU, 1986.
- ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2010*. São Paulo: Automobilística Brasileira. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, 2010.
- ANTROPOLIS. In: *Urbandictionary. São Francisco (EUA): 2008*. Disponível em: <<http://www.urbandictionary.com/define.php?term=antropolis>>. Acesso em: 5 ag. 2013.

ARANHA, Maria Lúcia de A.; MARTINS, Maria Helena P. *Filosofando: Introdução à Filosofia*. São Paulo: Editora Moderna Ltda, 1993.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Inauguração da Cidade de Minas*. Belo Horizonte. Fotografia, 1987. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=88](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=88). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Igreja de São José*. Fotografia, 1893. [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=54](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=54). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Belo Horizonte*. Fotografia, 1900. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=64](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=64). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Vista aérea suburbana de Belo Horizonte em 1910*. Fotografia, 1910. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=94](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=94). Acesso em: 4 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Vista aérea suburbana de Belo Horizonte em 1920*. Fotografia, 1920. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=97](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=97). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Vista de Belo Horizonte 1948*. Fotografia, 1948. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=209](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=209). Acesso em: 15 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Vista do bairro do Mato em 1949*. Fotografia 1949. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=190](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=190). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. *Vista dos aglomerados de Belo Horizonte em 1950*. Fotografia, 1950. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=199](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=199). Acesso em: 5 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta geral da Cidade de Minas de 1897. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta, 1897. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=250](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=250). Acesso em: 20 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte de 1922. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital, 1922. Disponível em: [http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=257](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=257). Acesso em: 19 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital, 1928/1929.

Disponível em:  
<[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=259](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=259)>. Acesso em: 15 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital, 1940. Disponível em:  
[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=233](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=233). Acesso 14 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1942. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital. 1942. Disponível em:  
[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=300](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=300). Acesso 14 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1953. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital. 1953. Disponível em:  
[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=400](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=400). Acesso 14 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1958. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital. 1958. Disponível em:  
<[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=453](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=453)>. Acesso em: 16 ag. 2013.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Planta Cadastral de Belo Horizonte, 1977. *Coleção de Documentos Cartográficos do Arquivo Público Mineiro*. Planta meio digital. 1977. Disponível em:  
[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=453](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=453). Acesso em: 21 ag. 2013.

ARREGUY, Cintia Aparecida Chagas; RIBEIRO, Raphael Rajão (coord.). *Histórias de bairros [de] Belo Horizonte: Regional Centro-Sul*. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte, 2008.

ARRUDA, Rogério Pereira. *Cidades-capitais imaginadas pela fotografia: La Plata (Argentina) e Belo Horizonte (Brasil), 1880-1897, 2011*. Tese (Doutorado História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

AZEVEDO, Sérgio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. Dilemas da gestão metropolitana em Belo Horizonte. In: MENDONÇA, Jupira Gomes de; GODINHO, Maria Helena de Lacerda. *População, espaço e gestão na metrópole: novas configurações, velhas desigualdades. Belo Horizonte*: Editora Puc Minas / PRONEX-CNPQ/Observatório das Metrôpoles-Núcleo Minas Gerais, 2003.

AZEVEDO, Sergio de; MARES GUIA, Virgínia Rennó dos. O novo arranjo institucional da Região Metropolitana de Belo Horizonte: avanços e desafios. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n.119, p.41-64, jul./dez. 2010.

BAHIA, Denise Marques. *A arquitetura política e cultural do tempo histórico na modernização de Belo Horizonte (1940-1945)*. 2011. Tese (Doutorado História) -

Programa de Doutorado em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

BAIN, George Grantham. *Boulevard Haussmann*. Wikimedia. Fotografia. Disponível em: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rue\\_royale\\_\(Paris,\\_1900\).jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rue_royale_(Paris,_1900).jpg). Acesso em: 30 ag. 2013.

BAIRROS JARDINS. *Ciaty*. Disponível em: <http://www.ciacity.com.br/novo/index.php>). Consultado em setembro de 2013.

BARRETO, Abílio [1936]. *Belo Horizonte: memória histórica descritiva*. Belo Horizonte: Livraria Rex, 1995.

BARROS, José D'Assunção. Os falanstérios e a crítica da sociedade industrial: revisitando Charles Fourier. In: *Mediações*. Londrina, v. 16, n.1, p. 239-255, Jan./Jun. 2011.

BASTOS, R. D. O Ambiente construído e o Programa Minha Casa, Minha Vida. In: Seminário Política e Planejamento, 2, 2010, Curitiba. *Anais...*, Curitiba: Ambiens, 2010.

BAUDRILLARD, Jean [1970]. *A sociedade de consumo*. São Paulo: Edições 70, 2008.

BELLAMY, Edward [1888]. *Looking Backward: 2000-1887*. New York: Simon & Brown, 2011.

BELO HORIZONTE. *Lei n. 226 de 2 de outubro de 1922*. Modificada disposição do regulamento de construções. Belo Horizonte, 1922.

BELO HORIZONTE. *Decreto municipal nº 165 de 1 de Setembro de 1933*. Modifica a Lei n. 363, de 1930. Belo Horizonte, 1933.

BELO HORIZONTE. *Decreto Municipal nº 054 de 1935*. Exige a necessidade da licença prévia da Prefeitura para a comercialização dos lotes. Belo Horizonte, 1935.

BELO HORIZONTE. *Decreto municipal nº 0055 de 1º de abril de 1939*. Dispõe sobre construções nos terrenos marginais à represa da Pampulha. Belo Horizonte, 1939.

BELO HORIZONTE. *Decreto-Lei nº 724 de 1940*. Define novo perímetro urbano da cidade. Belo Horizonte, 1940.

BELO HORIZONTE. *Decreto nº 099 de 25 de agosto de 1941*. Dá nova redação e modifica o Decreto nº 55, de 1939, dispondo sobre a subdivisão de terrenos e construções particulares na faixa marginal à represa da Pampulha. Belo Horizonte, 1941.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 039, de 02 de agosto de 1948*. Regula as edificações no bairro Cidade Jardim. Belo Horizonte, 1948a.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 045, de 18 de setembro de 1948*. Autoriza o Prefeito a aprovar construções proletárias. Belo Horizonte, 1948b.

BELO HORIZONTE. *Estrutura Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: PBH, 1959.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 2662/76 de 10 de agosto de 1976*. Parcelamento, ocupação e uso do solo de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 1976.

BELO HORIZONTE. *Plano de Ação Municipal - Diagnóstico e Diretrizes*. Belo Horizonte, 1984.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.166/96 de 27 ago. 1996*. Estabelece normas e condições para o parcelamento e ocupação do solo de Belo Horizonte. Diário do Município, Belo Horizonte, 1996a.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Planta Cadastral de Belo Horizonte 1996*. Belo Horizonte, 1996. (1996b). Disponível em: <http://portal5.pbh.gov.br/plantacp/inicio.do>. Acesso em: 1 set. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 7165 de 27 de agosto de 1996*. Plano Diretor de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 1996c.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 7.177/97 de 4 ago. 1997*. Regulamenta o Licenciamento Ambiental de Belo Horizonte. Diário do Município, Belo Horizonte, 1997.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 8137 10 de dezembro de 2000*. Parcelamento, ocupação e uso do solo de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 2000a

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Planta Cadastral de Belo Horizonte 2000*. Belo Horizonte, 2000. (2000b). Disponível em: <http://portal5.pbh.gov.br/plantacp/inicio.do>. Acesso em: 1 set. 2013

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação. *Cadastro do Imposto Territorial Urbano*. Belo Horizonte, 2000c.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação. *Cadastro Econômico da PBH*. Belo Horizonte, 2007.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. *Estudos Urbanos Oficiais*. Belo Horizonte, 2008.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. *Processo administrativo nº 01.16.7621.11.23 do BHTEC*. Belo Horizonte, 2009.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Meio Ambiente. Gerência de Licenciamento de Empreendimentos de Impacto. *Planilha de Processos de Licenciamento, 2010*. Belo Horizonte, 2010a.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Regulação Urbana. *Parcelamentos do Solo*. Belo Horizonte, 2010b.

BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal Adjunta de Arrecadação. *Cadastro do Imposto Territorial Urbano*. Belo Horizonte, 2010-3. (2010c)

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Estatísticas e indicadores: Censo 2010*. (2010d) Disponível em: [http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=estatisticaseindicadores&tax=26720&lang=pt\\_BR&pg=7742&taxp=0&>](http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=estatisticaseindicadores&tax=26720&lang=pt_BR&pg=7742&taxp=0&>). Acesso em: 16 ag. 2013.

BELO HORIZONTE. *Lei nº 9959 12 de dezembro de 2010*. Parcelamento, ocupação e uso do solo de Belo Horizonte. Belo Horizonte, 2010e.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Planta Cadastral de Belo Horizonte 2010*. Belo Horizonte, 2010. (2010f). Disponível em: <http://portal5.pbh.gov.br/plantacp/inicio.do>. Acesso em: 1 set. 2013

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Processo administrativo nº 01.16.7621.11.23 da Operação Urbana da Granja Werneck*. Belo Horizonte, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, 2011.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Cadastro de Plantas Cadastrais on line*. Rede Intranet. Belo Horizonte, 2012.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Processo administrativo nº 01.053.016.10.41 do Bairro Vitória II*. Belo Horizonte, Secretaria Municipal de Meio Ambiente, 2013a.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal. *Estatística e informações históricas sobre Belo Horizonte, 2013*. (2013b). Disponível em: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/busca.do;jsessionid=A15B0FBFC32C147399CB98699D19F116.portalpbh1b?busca=informa%C3%A7%C3%B5es+hist%C3%B3ricas&evento=Ok>. Acesso em: 12 abr. 2013.

BELO HORIZONTE. Dados estatísticos sobre Belo Horizonte, 2014. *Portal Prefeitura de Belo Horizonte, 2014*. Disponível em: <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/busca.do;jsessionid=A15B0FBFC32C147399CB98699D19F116.portalpbh1b?busca=informa%C3%A7%C3%B5es+hist%C3%B3ricas&evento=Ok>. Acesso em: 03 mar. 2014

BELO HORIZONTE. SECOVIMG. Disponível em: <http://secovimg.com.br/home/novidades/detalhes/325/pbh-realiza-recadastramento>. Acesso em: 5 ag. 2014.

BENEVOLO, Leonardo [1960]. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1998.

BENEVOLO, Leonardo [1963]. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, 1994.

BERMAN, Marshall [1982]. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

BRASIL. *Decreto nº 7, de 1889*. Repassa para os governadores dos Estados a atribuição para, se necessário, providenciarem a mudança da capital do Estado “para o lugar que mais convier. Rio de Janeiro, 1889

BRASIL. *Decreto Lei nº 035 de 1940, regulamenta os parcelamentos do solo*. Rio de Janeiro, 1940.

BRASIL. *Lei nº 6766 de 19 de dezembro de 1979 e suas alterações posteriores*. Regulamenta os parcelamentos de solo urbano. Brasília, 1979.

BRASIL. *Lei nº 9785 de 21 de dezembro de 1999*. Regulamenta os parcelamentos de solo urbano. Brasília, 1999



BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências – Estatuto das Cidades*. Brasília, 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades (midades). *Informações Institucionais – O Ministério. Portal Cidades*. 2013. Disponível em: <[www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br)>. Acesso em: 5 fev. 2014.

BRASILIA 50 ANOS. Edição Comemorativa da Revista Veja. *Veja*. Disponível in: [http://veja.abril.com.br/especiais/brasil/50 anos-072.html](http://veja.abril.com.br/especiais/brasil/50%20anos-072.html), Consultado em agosto de 2010.

BRUANT, Catherine. *Donat Alfred Agache: urbanismo, uma sociologia aplicada*. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz, PECHMAN, Robert.(Org.) *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

BUONFIGLIO, L. V.; BASTOS, R. D. O lugar das políticas de habitação popular nas cidades brasileiras. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA (SIMPURB), 12, 2011, Belo Horizonte. 2011. *Anais...* Belo Horizonte: UFMG, 2011.

COMPANHIA URBANIZADORA DE BELO HORIZONTE - URBEL. *Dados sobre a Habitação em Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 2014

CAMPOS FILHO, Candido Malta. [1989]. *Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos*. São Paulo: Ed. Nobel, 1992.

CARLOS, Ana Fani A.; SOUZA, Marcelo L. & SPOSITO, Maria Encarnação B. (orgs.). *A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. SP: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007.

CASBAH. In: DICTONARIST, 2013. Disponível em: <[www.dictionarist.com](http://www.dictionarist.com)>. Acesso em 6 set. 2013.

CATALÃO, Igor de França. *Brasília: metropolização e espaço vivido – práticas espaciais e vida cotidiana na periferia goiana da metrópole*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

CEDRO, Marcelo de Araújo Rehfeld. *JK Desperta BH (1940-1945)*. 2002. Dissertação (Mestrado Ciências Sociais). Pós Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2002.

CERDÁ, Idelfonso. *Barcelona – Proyecto reforma y expansión*. Disponível em: <<http://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/05/29/>>. Acesso em: 5 maio 2013.

CERVANTES, Miguel de [1794]. *Dom Quixote de La Mancha*. Belém (Pará): NEAD – Núcleo de Educação a Distância, 1985.

CHANDIGARD. Fundação Le Corbusier. Paris. 1 fotografia. Disponível em: <<http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=65&=65&clearQuery=1>>. Acesso em: 20 abr. de 2013.

CHOAY, Françoise [1965]. *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1998.

CHOAY, Françoise. *City Planning in the XIXth Century*. New York: Brasiller, 1970.

CHOAY, Françoise [1980]. *A regra e o modelo: sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1985.

CHOAY, Françoise. *Destinos da Cidade Européia: Séculos XIX e XX*. Revista de Urbanismo e Arquitetura (RUA), Vol. 4, N°1, p. 6/21, 1996.

CHOAY, Françoise. *Pour une anthropologie de l'espace*. Paris: Seuil, 2006.

CIDADES do Distrito Federal. Jornal de Brasília. Disponível em: <<http://doc.brazilia.jor.br/Cidades-do-DF-e-Entorno.shtml>>. Acesso em: 12 jun. 2013.

CINTRA, Antônio Otávio. *A política do planejamento urbano compreensivo: notas sobre o caso da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. In: DINIZ, Eli. (Org.) . Políticas Públicas para Áreas Urbanas: dilemas e alternativas. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1982. p.23-41. 1988.

COKETOWN. *Cidade de Londres*. Disciplina Teoria da Arte do curso de Arquitetura da Universidade Federal de Uberlândia. 1 fotografia. Disponível em: <<http://thaa2.wordpress.com/302/06/45/coketown>>. Acesso em: 24 ag. 2013.

COLLINS, George, R. e COLLINS, Christiane C. *Camillo Sitte y el nacimiento del Urbanismo Moderno*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1980.

COMISSÃO CONSTRUTORA DA NOVA CAPITAL - CCNC. *Revista Geral dos trabalhos da Comissão Construtora da Nova Capital*. Rio de Janeiro: H. Lombaerts, agosto de 1895. Arquivo Público Mineiro. Disponível no. Formato digital.

CONDOMÍNIO Retiro do Chalé. Skyscrapercity. 1 fotografia. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=413460>>. Acesso em: 13 ag. 2014.

CONTINENTINO, Lincoln. Urbanismo. *Arquitetura*, n 2, vol.45, Belo Horizonte: 1935, pp.23-29, Conferência realizada no Rotary Club em 1934.

CONTINENTINO, Lincoln. *Saneamento e Urbanismo*. Belo Horizonte: Livraria Editora Médica, 1937.

CONTINENTINO, Lincoln. Monografia (GRADUAÇÃO). *Administração Municipal e Urbanismo*. Escola de Engenharia da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1939.

CONTINENTINO, Lincoln. Plano de Urbanização de Belo Horizonte. *Revista Mineira de Engenharia*, nº25-26, vol.3-4, 1941.

CONTINENTINO, Lincoln. Urbanização de Belo Horizonte e seu saneamento. *Arquitetura e Engenharia*, ano V, n 5-6, março e abril de 1954.

CORRÊA, Roberto Lobato de. *O Espaço Urbano*. Editora Ática, Série Princípios, 3a.ed., nº 174, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: Um texto para Discussão*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de;

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). *A Produção do Espaço Urbano: Agentes, Processos, Escalas e Desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

COSTA, Geraldo Magela. Teorias sócio-espaciais: diante de um impasse? *Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais*. ISSN 1981-3732. 15 de Julho de 2007, n° 2 (2), vol. 1. Disponível em: <[http://www.uff.br/etc/UPLOADS/etc%202007\\_2\\_2.pdf](http://www.uff.br/etc/UPLOADS/etc%202007_2_2.pdf)>. Acesso em: 29 abr. de 2013.

COSTA, Helóisa S. M. *Habitação e produção do espaço em Belo Horizonte*. In: MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo (coord). Belo Horizonte: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

COSTA, Heloisa S. M.; COSTA, Geraldo M. *Repensando a análise e a praxis urbana: algumas contribuições da teoria do espaço e do pensamento ambiental*. In: DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Org.). *Economia e território*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005. v. 1, p. 365-382.

COSTA. Lúcio. *Plano Piloto de Brasília*. Brasília: ArPDF, Codeplan e DePHA, 1991.

COSTA, Lúcio. *Registro de uma Vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

CRIAÇÃO DA Cidade Industrial alterou perfil de Contagem. Folha de Contagem, N 176, 2010. Disponível em: <http://www.folhadecontagem.com.br/portal/index.php/edicoes-especiais-2010/176-semana-da-industria-2010/1824-especial-da-semana-da-industria.html>. Acesso em: 20 jun. 2014.

DANTAS, Jorge. *Apresentação*. In: *Carta de Atenas*. Buenos Aires: [s.n], 1964.

DEBORD, Guy (1967). *A Sociedade do Espetáculo*. São Paulo: Contraponto Editora, 1997.

DEULCEUX, Sandrine; HESS, Remi. *Henri Lefébvre – vie – oeuvres – concepts*. Paris: Ellipses, 2009.

DIAS, Tiago. Disco de Bob Dylan que marcou a década de 60 com canções de protesto faz 50 anos. São Paulo: Entretenimento/música UOL. Disponível em: <<http://musica.uol.com.br/noticias/redacao/2013/05/27/freewheelin-de-bob-dylan-complea-50-anos-com-cancoes-de-protestos-e-retrato-de-amor.htm>>. Acesso em: 7 ag. 2013.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e Capital Estrangeiro na Industrialização Mineira*. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.

DUDLEY *Street London*. Stock Image. 1 gravura. Disponível em: <<http://www.istockphoto.com/stock-photo-13364890-dudleystret.php?st=39c6567>>. Acesso em: 19 abr. 2013.

EMBRAPA. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária *Evolução geomorfológica do Distrito Federal*. Disponível em: <http://url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cpac.embrapa.br%2Fdownload%2F342%2Ft&ei=mleEyJnoGxFnZ6LEN0xP1ViYg&bvm=bv.74649129,d.cWc>. Consultado em abril de 2012.

ENGELS, Friedrich [1845]. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1986.

ENGELS, Friedrich [1880]. *Do Socialismo Utópico ao Socialismo Científico*. São Paulo: Global, 1984.

EXPOSIÇÃO Universal London. Stock Image. 1 fotografia. Disponível em: <<http://www.istockphoto.com/stock-photo-133636679-exposiçãouniversal-hill.php?st=39c6567>>. Acesso em: 19 abr. 2013.

FERNANDES, Edésio. *Legalização de Favelas em Belo Horizonte: um novo capítulo na história?* In: FERNANDES, É.; ALFONSIN, B. A lei e a ilegalidade na produção do espaço urbano. Belo Horizonte: Del Rey, 2003.

FERREIRA, Afonso. *Parques tecnológicos disputam título de 'Vale do Silício brasileiro'*. UOL, São Paulo, 3 ag. 2012. Disponível em: <http://www.webcitation.org/6EhyoJ2uV>. Acesso em: 11 maio 2014.

FISHMAN, R. *Bourgeois utopias: visions of suburbia*. In: FAINTEIN, S.; CAMPBELL, S. (ed.). *Readings in urban theory*. Oxford, 1996. p.23-60.

FISHMAN, Robert. [1982]. *Urban Utopias in Twentieth Century*. London: MIT Press, 2000.

FLINT, Anthony. *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took on New York's Master Builder and Transformed the American City*. New York: Random House, 2009.

FOURIER, Charles. *Le Nouveau Monde Industriel et Sociétaire*. Paris: a La Librairie Locietaire, 1848.

FRAMPTON, Kenneth [1992]. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Fontes 2003.

FREDERICK Low Olmsted- the father of landscap Architecture. Geography. Disponível em: <<http://geography.about.com/od/historyofgeography/a/olmstead.htm>>. Acesso em: 6 jul. 2013.

FREITAG, Barbara. *Teorias da Cidade*. Campinas (SP): Papyrus, 2006.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). *Os Sanitaristas e Belo Horizonte: percursos na engenharia sanitária*. In: Saneamento Básico em Belo Horizonte: trajetória em 100 anos. Belo Horizonte: FJP, 1996.

GALVÃO, A.R.G.; FRANÇA, F.M.; BRAGA, L.C. *O território e a territorialidade: contribuições de Claude Raffestin*. In: SAQUET, Marcos Aurélio; SOUZA, Edson Belo Clemente de (org.). *Leituras do conceito de território e de processos espaciais*. 1ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2009.

GARNIER, Tony [1917]. *Une cité industrielle: étude pour la construction des villes*. New York: Princeton Architectural Press, 1989.

GARREAU, Joel . *Edge City: Life on the New Frontier*. Michigan, Universidade de Michigan, 1991.

GEDDES, Patrick. *Cities in Evolution - An introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London: Williams & Norgate, 1915.

GEDDES, Patrick [1915]. *Cidades em evolução*. Campinas: Papirus, 1994.

GOMES, Marco Aurélio Filgueiras; LIMA, Fábio José Martins de. *Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte 1895-1961*. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.) *Urbanismo no Brasil – 1895/1965*. São Paulo: Studio Nobel, Nobel, FAUUSP, FUPAM, 1999.

Google Earth 7.1 7.1. Familistério de Guise 49°54'39.17"N, 0°26'11.30"O, elevação 96m. 03 jun. 2010. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 05 ag. 2013a.

Google Earth 7.1 7.1. Bairro Estados Unidos, Lyon, 45°45'52.57"N, 4°50'03.16"O, elevação 184m. Data 03 abr. 2010. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 06 ag. 2013b.

Google Earth 7.1 7.1. Marienberg, República Tcheca, 50°39'03.57"N, 13°08'52.03"O, elevação 350m. Data layer: 12 mar. 2006. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 23 ag. 2013c.

Google Earth 7.1 7.1. Riverside, Illinois, 33°58'08.74"N, 117°21'10.20"O, elevação 291m. : 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 25 ag. 2013d.

Google Earth 7.1 7.1. Milton Keynes, 23°48'09.74"N, 0°67'16.20"O, elevação 540m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 26 ag. 2013e.

Google Earth 7.1 7.1. Granja Werneck, 34°55'07.74"S, 0°78'14.20"E, elevação 1540m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 10 out. 2013f.

Google Earth 7.1 7.1. Granja Werneck, 38°45'67.74"S, 0°98'56.60"E, elevação 740m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 10 out. 2013g.

Google Earth 7.1 7.1. RMBH, 38°45'67.74"S, 0°98'56.60"E, elevação 740m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 10 out. 2013h

Google Earth 7.1 7.1. Bairro Vitoria II, 48°35'67.54"S, 0°68'10.02"E, elevação 842m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 15 out. 2013i

Google Earth 7.1 7.1. RMBH, 28°45'27.24"S, 3°57'70.10"E, elevação 660m. 11 jun. 2012. Disponível em: <<http://www.google.com/earth/index.html>> Acesso em: 15 out. 2013j

GORELIK, Adrián. *O Modernismo em debate: cidade, modernidade e modernização*. In: MIRANDA, Wander Melo (org.). *Narrativas da modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica. 1999.

GROUP ON LAW AND URBAN STUDIES -RGLUS. Porto Alegre: 2002. Disponível em:

<[http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/Justa\\_indenizacao\\_nas\\_expropriacoes\\_imobiliarias\\_urbanas\\_-\\_Justica\\_social\\_e\\_o\\_enriquecimento\\_sem\\_causa.pdf](http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/Justa_indenizacao_nas_expropriacoes_imobiliarias_urbanas_-_Justica_social_e_o_enriquecimento_sem_causa.pdf)>. Acesso em: 06 maio 2013.

HABERMAS, Jürgen. *O discurso filosófico da modernidade*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1990.

HALL, Peter [1988]. *Cidades do Amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2011.

HARVEY, David. [1973]. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

HARVEY, David. [1989]. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2003.

HERRERA, Luz Marina García. *Elitización: propuesta en español para el término gentrificación*. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B. 21.742-98, Vol. VI, nº 332, 5 dez. 2001.

HOLSTON, James [1989]. *Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Editora Schwarcz, 2010.

HOWARD, Ebenezer [1898]. *Cidades-Jardins de Amanhã*. São Paulo: Editora Hucitec, 2002.

HOWARD, Ebenzer. Garden City. Library. Disponível em: <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard2.gif>. Acesso em: 5 jul. 2013.

IGLÉSIAS, Francisco. *Trajetória e significado de Belo Horizonte*. In: IGLÉSIAS, F.; PAULA, J. A. de. *Memória da Economia da Cidade de Belo Horizonte: BH 90 anos*. Belo Horizonte: BMG, 1987.

INAUGURAÇÃO da capital de Minas. O Estado de São Paulo. São Paulo, 04 jan. 1900. Disponível in: [http://acervo.estadao.com.br/paginas-da-historia/decada\\_1900.shtm](http://acervo.estadao.com.br/paginas-da-historia/decada_1900.shtm). Consultado em agosto de 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2000 e outros*. 2000. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: <<http://censo2000.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 20 jul, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Demográfico 2010 e outros*. 2010. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 20 jul, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Dados sobre Censo Demográfico – 2013 e outros*. 2013. Disponível em: <<http://censo2013.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10 ag. 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE COLONIZAÇÃO E REFORMA AGRÁRIA - INCRA. *Apostila do Programa QGIS-2.2.0*. Disponível em: [http://www.incra.gov.br/media/servicos/publicacao/manuais\\_e\\_procedimentos/Apostila\\_QGIS\\_INCRA\\_5a\\_versao.pdf](http://www.incra.gov.br/media/servicos/publicacao/manuais_e_procedimentos/Apostila_QGIS_INCRA_5a_versao.pdf). Acesso em: 5 abr. 2014.

JACOBS, Jane. Interviewed by Jim Kunstler: *Metropolis Magazine*, s/n, 6 set. 2000a. Toronto, Canadá. Disponível em: <<http://www.preservenet.com/theory/Jacobs.html>>. Acesso em: 9 ag. 2013.

JACOBS, Jane [1961]. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000b.

KONDER, Leandro. *Fourier, o socialismo do prazer*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

LA BIBLIOGRAPHIE. *Tony Garnier*. Musée Urbain Tony Garnier, Lyon (FR). Disponível em: <<http://www.museurbaintonygarnier.com>>. Acesso em: 31 maio 2013.

LA CONSTRUCTION DU QUARTIER DES ETATS-UNIS. Musée Urbain Tony Garnier, Lyon (FR). Disponível em: <<http://www.museurbaintonygarnier.com>>. Acesso em: 31 maio 2013.

LACERDA, Norma; MENDES ZANCHETI, Sílvio; DINIZ, Fernando. Planejamento metropolitano: uma proposta de conservação urbana e territorial. *EURE* (Santiago), Santiago, v. 26, n. 79, dez. 2000. Disponível em <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612000007900005&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612000007900005&lng=es&nrm=iso)>. Acesso em: 18 jan. 2011.

LE CORBUSIER [1923]. *Por uma Arquitetura*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000a.

LE CORBUSIER. [1925]. *Urbanismo*. São Paulo: Martins Fontes, 2000b.

LE CORBUSIER. [1935]. *La Ville Radieuse*. Paris: Vincent Fréa & Cie, 1964.

LE CORBUSIER. *A Cidade Contemporânea*. Fundação Le Corbusie, Paris. 1 desenho. Disponível em: <<http://www.fondationlecorbusier.fr>>. Acesso em: 05 abr. 2013.

LE CORBUSIER. *As Edificações para uma Cidade Contemporânea*. Fundação Le Corbusier, Paris. 1 esquema. Disponível em: <<http://www.fondationlecorbusier.fr>>. Acesso em: 18 abr. 2013. LE CORBUSIER. Plano Voisin de 1935. Fundação Le Corbusier, Paris. 1 fotografia de maquete. Disponível em: <<http://www.fondationlecorbusier.fr>>. Acesso em: 18 abr. 2013

LEÃO, Thiago (ed.). *Sete Segredos da Praça 7*. Café com notícias, 17 dez. 2008. 1 vídeo. Disponível em: <<http://cafecomnoticias.blogspot.com.br/2009/08/documentario-sete-segredos-da-praca-7.html>>. Acesso em: 20 abr. 2013.

LEFÉBVRE, Henri.[1968]. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Madrid: Alianza Editorial, 1972.

LEFÉBVRE, Henri. [1968]. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991a.

LEFÉBVRE, Henri [1968]. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991b.

LEFÉBVRE, Henri. [1970]. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península, 1973.

LEFÉBVRE, Henri [1970]. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999a.

LEFÉBVRE, Henri. *A Re-produção das relações de produção*. 1ª parte de *La survie du capitalisme*. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

LEFÉBVRE, Henri [1973]. *Espaço e Política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFÉBVRE, H [1974]. *The production of space*. Oxford, OX, UK ; Cambridge, Mass.,USA: Blackwell, 1991c.

LEFÉBVRE, Henri. [1974]. *La production de l'espace*. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LEFÉBVRE, Henri [1975]. *A cidade do capital*. Rio de Janeiro: DP&A, 1999b.

LEFÉBVRE, Henri [1976]. *The survival of capitalism: reproduction of the relations of production* (reprinted). London: Allison & Busby, 1978.

LEMOS, Celina Borges. *A construção simbólica dos espaços da cidade*. In: Monte-Mór, Roberto Luís de Melo et al. Belo Horizonte: espaços e tempos em construção. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte; CEDEPLAR, 1994.

LEMOS, Celina Borges; BAHIA, Denise Marques. A Pampulha na experiência estética e política de Belo Horizonte: do discurso à materialização da nação moderna imaginada. In: SEMINÁRIO DOCOMOMO MINAS GERAIS. ARQUITETURA E URBANISMO MODERNOS EM MINAS GERAIS: NOVAS FRONTEIRAS, NOVOS CENÁRIOS, 1, 2010, Uberlândia. *Anais...* Uberlândia: UFU, 2010. (meio digital).

LEMOS, Celina Borges. *Antigas e novas centralidades: a experiência da cultura do consumo no centro tradicional de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Editora da Escola de Arquitetura da UFMG, 2010.

LEMOS, Maurício Borges. *Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica do centro x periferia*. 1988. Tese (Doutorado Ciências Econômicas). Instituto de Economia, Universidade de Campinas. Campinas (SP): 1988. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000150067>>. Acesso em: 15 abr. 2014.

LETCHEWORTH Garden City. *Planta da cidade jardim de Letchworth*. Disponível em: <http://letchworthgardencity.com/>. Acesso em; 5 jul. 2013.

LIMA, Fabio Jose Martins de. *Por uma Cidade Moderna: Ideários de Urbanismo em jogo no Concurso para Monlevade e nos projetos destacados da trajetória dos técnicos concorrentes (1931-1943)*. 2003. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

LIMONAD, Éster; LIMA, Ivaldo G. *Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir da obra de Henri Lefébvre*. Grupo de Estudos de Cidade, Espaço e Lugar. Universidade Federal Fluminense, 2003. Disponível em: <<http://biblioteca.clacso.edu.ar/subida/uploads/FTP-test/Brasil/ppgeo-uff/20121204013217/dos.pdf>>. Acesso em: 23 abr. 2013.

LYNCH, Kevin [1964]. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1997.



MACHADO, Carlos Roberto. Momentos da obra de Henri Lefébvre: uma apresentação. *Revista eletrônica Ambiente & Educação*, ISSN 1413-8638, E-ISSN 2238-5533, Rio Grande do Sul, 2008. Disponível em: <<http://www.seer.furg.br/ambeduc/article/view/977>>. Acesso em: 08 abr. 2013.

MACHADO, Marília Pacheco de. 2007. *Superquadra: pensamento e prática urbanística*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo, UnB, Brasília, 2007.

MAGALHÃES, Beatriz de Almeida; ANDRADE, Rodrigo Ferreira. *A formação da cidade*. CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org.). *Arquitetura da modernidade*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1998.

MALTHUS, Robert Thomas. In: *ENCYCLOPEDIA BRITANNICA*. Londres. Disponível em: <<http://global.britannica.com/EBchecked/topic/360609/Thomas-Robert-Malthus>>. Acesso em: 6 set. 2013.

MANNHEIM, Karl. [1929.] *Ideologia e Utopia*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

MANTON, Kevin. The British Nationalization of Labour Society and The Place of Edward Bellamy's Looking Backward In Late Nineteenth-Century Socialism And Radicalism. *Revista History of Political Thought*, Vol. 25, N. 2, 2004, Disponível in: <http://www.ingentaconnect.com/content/imp/hpt/2004/00000025/00000002/art00007>. Acesso em: 5 abr. 2014.

MARICATO, E. O 'Minha Casa' é um avanço, mas segregação urbana fica intocada. In: *Carta Maior*, 27 maio 2009. Disponível em <http://www.cartamaior.com.br>. Acesso em: 5 Mar. 2013.

MARICATO, E. *Reforma urbana: limites e possibilidades: uma trajetória incompleta*. In: RIBEIRO, Luiz Cesar Queiroz; SANTOS JR., O. (Org.), *Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994.

MARICATO, Ermínia. *Morte e Vida do Urbanismo Moderno*. São Paulo: FAU/USP, Jan. 2001. Disponível em: <[http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato\\_resenhajacobs.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/maricato_resenhajacobs.pdf)>. Acesso em: 5 set. 2013.

MARICATO, Ermínia. *Urbanismo na periferia do mundo globalizado – Metrôpoles brasileiras*. São Paulo: Perspectiva. v.14, n.4, Oct./Dec. 2000. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392000400004&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-88392000400004&script=sci_arttext)>. Acesso em: 02 jan. 2013.

MARTINS, José de Souza. *Henri Lefébvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

MARTINS, Sérgio. O Urbanismo - Esse (Des) Conhecido Saber Político. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Rio de Janeiro, n. 3, Outubro 2000.

MASCARO, Juan Luís. *Desenho urbano e custos de urbanização*. Porto Alegre: Luzzatto, 1989.

MOISEI, Ginzburg; IGNATY, Milinis. *Narkomfin semi-collectivized housing comple. Moscov Architecture Maps Preservation Society. Moscou, 1928/1930.*

[http://www.mapsmoscow.com/index.php?chapter\\_id=181&data\\_id=30&do=view\\_single](http://www.mapsmoscow.com/index.php?chapter_id=181&data_id=30&do=view_single)  
 . Acesso em: 14 abr. 2014

MEIRELLES, Hely Lopes [1980]. *Direito administrativo brasileiro*. 32ª Ed., atualizada por Eurico de Andrade Azevedo, Délcio Balestero Aleixo e José Emmanuel Burle Filho. São PAULO: Malheiros Editores, 2006.

MENDES, Ricardo. *Modelando o República: década de 1920*. Informativo Arquivo histórico de São Paulo, 7 (30): jul/set.2011. Disponível em: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info30/i-estudos6.htm>. Acesso em: 24 abr. 2013

MENDONÇA, Jupira Gomes de. *Segregação e mobilidade residencial na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. 2002. Tese (Doutorado). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

MERLEAU-PONTY, Maurice [1945]. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 1962.

MERRIFIELD, Andy. *Henri Lefébvre: a critical introduction*. New York: Routledge, 2006.

MINAS GERAIS. *Decreto Municipal n° 036 de 1890*. Determina que a freguesia do Curral d'El Rei passe a denominar-se d'ora em diante Belo Horizonte. Belo Horizonte, 1890.

MINAS GERAIS. *Decreto-Lei n° 716 de 1891*. Autoriza ao engenheiro chefe da Comissão Construtora a promover a desapropriação amigável ou judicial no Arraial de Belo Horizonte.Ouro Preto, 1891.

MINAS GERAIS. *Decreto-Lei n° 770 de 1941*. Autoriza a criação do distrito industrial de Contagem.Belo Horizonte, 1941a.

MINAS GERAIS. *Decreto-Lei n° 778 de 1941*. Autoriza a alienação de lotes do distrito industrial de Contagem.Belo Horizonte, 1941b.

MINAS GERAIS. *Lei Estadual n°106*. Cria a Secretaria de Desenvolvimento Regional e Política Urbana (SEDRUR). Belo Horizonte, 2001.

MINAS GERAIS. *Decreto n° 44.646*. Diretrizes para o Parcelamento do Solo. Belo Horizonte, 2007.

MOISEI, Ginzdurg; IGNATY, Milinis. Narkomfin semi-collectivized housing comple. Moscov Architecture Maps Preservation Society. Moscou, 1928/1930. Disponível em: [http://www.mapsmoscow.com/index.php?chapter\\_id=181&data\\_id=30&do=view\\_single](http://www.mapsmoscow.com/index.php?chapter_id=181&data_id=30&do=view_single)  
 . Acesso em: 14 abr. 2014

MOL, Natália Aguiar. *Leis e Urbes: um estudo do impacto da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo de 1996 em Belo Horizonte*. 2004. Dissertação (Mestrado Geografia). Instituto de Geociências, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2004. Disponível em: [http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB-74EF4N/1/dissertacao\\_completa.pdf](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB-74EF4N/1/dissertacao_completa.pdf)>. Acesso em: 08 set. 2012.

MONFRÉ, Maria Alzira Marzagão. *Elementos de urbanização: Quintalões da Brasital e os modelos de composição urbana*. 2010. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MONTANE, Christian. *1960s NYC West Greenwich Village Bleecker And Christopher Street New York City*. New York: New York's flagship PBS station & public media provider, New York City Vintage photo, 9 jan. 2013.

MONTANER, Josep Maria. *Sistemas arquitetônicos contemporâneos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2009.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo (coord.). Belo Horizonte: *Espaços e Tempos em Construção*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/PBH, 1994.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. Belo Horizonte, Capital de Minas, século XXI. *Varia História*, Belo Horizonte, n. 18, p. 467-488, nov. 1997.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo.; CUNHA, Alexandre; CANUTO, Frederico; LINHARES, Lucas;.O Terror Superposto – *Uma Leitura Lefebvrina de Terrorismo na Sociedade Urbana Contemporânea*. IN: GOMES, Marco Aurélio A. de Figueira; ACSELRAD, Henri (eds.). *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, v.05, n.02, 2003.

MONTE-MÓR, Roberto Luis de Melo. *As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil*. In: DINIZ; CROCCO (Ed.). *Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes*. p. 61-85. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

MONTE MÓR, Roberto. L. M. ;PEREIRA, Fernando Batista; SOUSA, Julio Carepa de. *A reestruturação urbana e metropolitana do Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ANPUR), 12, 2007, Belém, Pará. *Anais...* Belém: ANPUR, 2007. Disponível em: <http://www.ufpa.br/xiienanpur/home.php?p=papers#>>. Acesso em 5 abr. 2013.

MORRIS, Willian. *The Decorative Arts*. London: Ellis and White, 1878.

MORRIS, William. *Art and Socialism*. Conferência em Leicester Secular Society, Inglaterra, 1884. Disponível em: <In: <http://www.marxists.org/archive/morris/works/index.htm>>. Acesso em: 25 maio 2013.

MORRIS, William. *Art, Wealth, and Riches*. Conferência em Manchester Royal Institution, Inglaterra, 1883. Disponível em: <http://www.marxists.org/archive/morris/works/index.htm>. Acesso em: 25 maio 2013.

MORRIS, Willian. *How I Became a Socialist*. Conferência pronunciada em 1888. In: <http://www.marxists.org/archive/morris/works/index.htm>. Acesso em: 25 maio 2013.

MORRIS, Willian. [1890]. *News From Nowhere*. New York: Oxford University Press Inc., 2003.

MUKAI, Toshio. *Direito urbano-ambiental brasileiro*. São Paulo: Dialética, 2002.

MUMFORD, Lewis. [1922]. *The Story of Utopias*. New York: Boni and Liveright, 1987.

MUMFORD, Lewis. [1961]. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NEGRINI, Michele. *O legado de Guy Debord: reflexões sobre o espetáculo a partir de sua obra*. Disponível in: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/negrini-augusti-2013-legado-guy-debord.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2014.

NEWLANARK. *New Lanark aerial view*. New Lanark Trust. 2005. A fotografia. Disponível em: < <http://www.newlanark.org/pressimages/aerialview.jpg>. Acesso em: 22 maio 2013.

NIEMEYER, Oscar. *As curvas do tempo: memórias*. Rio de Janeiro: Revan, 1998

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli, 1980.

OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek. *Meu caminho para Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch Editores S.A, 1974.

OLMSTED, VAUX & CO. General Plan of Riverside. *Riverside, Illinois, Frederick Law Olmsted Society*. 1869. 1 mapa. Disponível em: <<http://www.olmstedsociety.org/resources/maps-of-riverside/>> Acesso em: 6 set. 2013.

OWEN, Robert. *The Life of Robert Owen*. London: Effingham Wilson, 1858.

OXFORD England. Vintage Pictorial Map of Oxford England, OLDMAP 1850. Pintura no tamanho 47"x31", 1850. Autor desconhecido. Disponível em: <[http://www.zazzle.com/vintage\\_pictorial\\_map\\_of\\_oxford\\_england\\_1850\\_poster-2280301804560955332](http://www.zazzle.com/vintage_pictorial_map_of_oxford_england_1850_poster-2280301804560955332)>. Acesso em: 5 maio 2013

PAULA, João A. de; MONTE-MÓR, Roberto L. As três invenções de Belo Horizonte. In: Anuário Estatístico de Belo Horizonte 2000. Disponível em: <http://pbh.gov.br>. Acesso em: 31 dez. 2013.

PIMENTEL, Thaís Velloso Cougo. (1975). *A Torre Kubitschek: trajetória de um projeto em 30 anos de Brasil*. Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Cultura, 1993.

PLAMBEL. (Belo Horizonte, MG). *A estrutura urbana da RMBH Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 1985.

PLAMBEL. (Belo Horizonte, MG). *A Estrutura Urbana de RMBH- Diagnóstico e Prognóstico: o processo de formação do espaço urbano da RMBH 1897-1985*. Belo Horizonte, 1986. 3v.

PLAMBEL. (Belo Horizonte, MG). *A Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: 1994. 69 p.

PLAMBEL. *O desenvolvimento econômico e social da Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1974. 117 p., v. IV – Força de Trabalho.

PLAMBEL. *O mercado da terra na Região Metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Plambel, 1987..

PLAMBEL. *O processo de desenvolvimento de Belo Horizonte 1987-1970*. Belo Horizonte: Governo do Estado de Minas Gerais/SEPLAN/PLAMBEL, 1979. 112 p.

PLAMBEL. *Plano de ocupação do solo da aglomeração metropolitana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Plambel, 1976.

PLAMBEL/ SEPLAN. (Belo Horizonte, MG). *Estrutura Urbana: Unidades Espaciais*. Belo Horizonte, 1984.

PLAMBEL/SEPLAN. (Belo Horizonte, MG). *Estrutura Urbana: Acumulação*. Belo Horizonte, 1984. (versão preliminar).

PLAN OF CANBERRA. Global Security. Disponível em: <http://www.globalsecurity.org/jhtml/jframe.html#http://www.globalsecurity.org/military/world/australia/images/canberra-plan.jpg>|||Plan of Canberra. Acesso em: 5 jan. 2014.

POLANYI, K. [1944]. *A Grande Transformação: As origens da nossa época*. Editora Campus, Rio de Janeiro, 1985.

QUADRAS de Brasília. *Jornal de Brasília*. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Cidades-do-DF-e-Entorno.shtml>. Acesso em: 20 jun. 2013.

RABELLO, Sonia. *Justa indenização nas expropriações imobiliárias urbanas: justiça social e o enriquecimento sem causa*. Rio de Janeiro: Sonia Rabello – A Sociedade em Busca de seus direitos, 2002. Disponível em: [http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/Justa\\_indenizacao\\_nas\\_expropriacoes\\_imobiliarias\\_urbanas\\_-\\_Justica\\_social\\_e\\_o\\_enriquecimento\\_sem\\_causa.pdf](http://www.soniarabello.com.br/biblioteca/Justa_indenizacao_nas_expropriacoes_imobiliarias_urbanas_-_Justica_social_e_o_enriquecimento_sem_causa.pdf). Acesso em: 4 abr. 2014.

RED House. Disciplina Teoria da Arte do curso de Arquitetura da Universidade Federal de Uberlândia. 1 fotografia cor. Disponível em: <http://thaa2.wordpress.com/2009/07/24/william-morris>. Acesso em: 24 ag. 2013.

RIBEIRO, Raphael Rajão (coord.). *Histórias de bairros [de] Belo Horizonte: Regional Pampulha*. Belo Horizonte: Arquivo Público da Cidade, 2011.

RICHARDSON, Benjamin. *Hygeia, a City Health*. Hygeia, Uberlândia, v. 1, n. 1, 2005. ISSN:1980-1726. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/hygeia/article/view/16836/9263>. Acesso em: 13 jun. 2013.

ROCHA, Ana Cecília Nascimento. *Mapeamento urbanístico: a materialidade da dimensão intangível do patrimônio cultural urbano*. 2005. Dissertação (Mestrado). Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2005.

ROLNIK, Raquel, *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1999.

RUSKIN, John. [1849]. *Las Siete Lámparas de la Arquitectura*. Valencia (ES): F. Sempere, 1944.

RUTHERFORD, Alexandra; PICKREN, Wade. [1976]. *The History of Modern Psychology*. In: Context. New Jersey: John Wiley & Sons Inc, 2010.

SALGUEIRO, Heliana Angotti Salgueiro (org.). *Cidades capitais do século XIX*. São Paulo: Edusp, 2001.

SANTOS, Antonio Raimundo dos. *Metodologia Científica: a construção do conhecimento*. Rio de Janeiro: DP&A, 2000.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal Desenvolvimento Urbano - SMDU. Mapa Histórico Demográfico de 1924. São Paulo, 1924; Disponível em: [http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/img/mapas/1924.jpg](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/img/mapas/1924.jpg) - 2014. Acesso em: 4 abr. 2014.

SAGMACS. *Estrutura Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte, 1959.

SARTORI, Giovanni. *La comparación en las ciencias sociales*. Madrid: Alianza Editorial, 1994.

SEGAWA, Hugo. [1997]. *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*. São Paulo: EDUSP, 2000.

SELTZER, Ethan. Regional Planning in America: Updating Earlier Visions. *Land Lines*. Poenix, v. 12, n. 6, nov. 2000. Disponível em: <[http://www.lincolinst.edu/pubs/274\\_Regional-Planning-in-America--Updating-Earlier-Visions](http://www.lincolinst.edu/pubs/274_Regional-Planning-in-America--Updating-Earlier-Visions)>. Acesso em: 24 jul. 2013.

SILVA, Elenice Rachid da. *Mobilidade Urbana e o Automóvel*. Dissertação (Mestrado Engenharia de Transportes) Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Junho 2011.

SILVA, José Afonso da. *Direito Ambiental Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 2004.

SILVA, José Roberto Gomes da. *A construção de um quadro analítico sobre as significações de espaço no contexto das mudanças organizacionais*. *Cad.EBAPE.BR* [online].2007, vol.5, n.4, pp. 01-16.ISSN 1679-3951. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1679-39512007000400002>>. Acesso em: 20 abr. de 2013.

SIMÕES, Rodrigo (Coord). *Serviços e a rede urbana metropolitana*. In: LEMOS, Mauro Borges et al. Projeto PBH séc. XXI. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais/CEDEPLAR, 2004. Disponível em [http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/projeto\\_pbh\\_sec\\_xxi.php](http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/projeto_pbh_sec_xxi.php). Acesso em: 2006.

SIMON e GARFUNKEL, So Long, Frank Lloyd Wright. *Letras.music.br*, 1970. Disponível em: <<http://letras.mus.br/simon-e-garfunkel/311480/>>. Acesso em: 20 out. 2013.

SITTE, Camillo. [1889]. *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Editora Ática, 1992.

SITTE, Camillo: a visionary of modern Ostrava. *Ostrava – city of culture*. Disponível em: <<http://www.ostrava2015.cz/web/structure/camillo-sitte-a-visionary-of-modern-ostrava-67.html?lang=en>>. Acesso em: 5 jul. 2013.

SMITH, N. *The New Urban Frontier - Gentrification and the revanchist city*. Londres: Routledge, 1996.

SMOLKA, Martim O. *Regularização da ocupação do solo urbano: a solução que é parte do problema, o problema que é parte da solução*. In: Planejamento e território: ensaios sobre a desigualdade. Cadernos IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro: UFRJ/ DP & A, ano XV, n° 2, ago./dez., 2001 e ano XVI, n° 1, p. 207-225, jan./jul. 2002

SOJA, Ed. W. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (org.). Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec : Anpur, 1994.

SOJA, Edward W. [2000]. *Postmetrópolis-Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños, Madrid, 2008.

SOJA, Edward W. [1989]. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993

SOJA, Edward W. *Thirdspace*. Oxford: Blackwell, 1999.

SOJA, Edward. *El tercer espacio: Ampliando el horizonte de la imaginación geográfica*. IN: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 4,1997, Buenos Aires. Anais – conferências. Buenos Aires, 1997.

SOUND, Owen. *Ideas that Matter: the Worlds of Jane Jacobs*. New York: The Ginger Press, 1997.

SOUZA, Charles Benedito Gemaque. *A contribuição de Henri Lefébvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia*. Revista Franco-Brasileira de Geografia, Marselha (FR), n. 5, 20 Março 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/563>>. Acesso em: 05 Jul. 2012.

SOUZA, Nilson de. *Economia Brasileira Contemporânea de Getúlio a Lula*. São Paulo: Editora Atlas, 2008.

STEVENS, Garry. *O círculo privilegiado: fundamentos sociais da distinção arquitetônica*. Brasília: Ed. UnB, 2003.

SUPERQUADRA de Brasília. 1 fotografia. Disponível em: <<http://www.route777.com.br/2011/10/as-tais-superquadradas-em-brasilia.htm>>. Acesso em: 16 jun. 2013

TAFURI, Manfredo. *Projecto e Utopia – Arquitetura e desenvolvimento do Capitalismo*. Editora Presença, Lisboa, 1985

TERÁN, Fernando de (Org.). *La Plata ciudad nueva, ciudad antigua: historia, forma y estructura de un espacio urbano singular*. Madrid: Instituto de Estudios Locales, 1983.

TUAN, Yi-Fu [1977]. *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: Difel, 1983.

UNITED NACIONAL EDUCATIONAL SCIENTIFIC ANDE CULTURAL ORGANIZATION (UNESCO). New Lanark. Disponível em: <http://whc.unesco.org/en/list/429>. Acesso em: 22 maio 2013.

UNWIN, Raymond. *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*. London: Adelph Terrace, 1909.

URBEL. Companhia Urbanizadora de Belo Horizonte. Prefeitura de Belo Horizonte. *Relatório anual sobre os aglomerados de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 2014.

VANSPANCKEREN, Kathryn. *Panomaram da Literatura dos EUA*. Brasília: Morisson, Embaixada americana. <<http://www.embaixada-americana.org.br/HTML/literatureinbrief/chapter03.htm>>. Acesso em: 24 jul.2013.

VASCONCELOS, S. Como cresce Belo Horizonte. *Revista de Arquitetura e Engenharia*, Belo Horizonte, 1947, p151, In LeVen, 1977.

VELLOSO, Rita de Cássia Lucena. *Distração e choque: a experiência da arquitetura na vida cotidiana*. Tese (Doutorado). 353 p. Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Belo Horizonte, 2007.

VICTORIAN London. Ludgate Hill. Stock Image. 1 fotografia. Disponível em: <<http://www.istockphoto.com/stock-photo-13364887-victorian-london-ludgate-hill.php?st=39c6543>>. Acesso em: 19 abr. 2013.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra Urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1998.

WHITEHAND, Jeremy W. R. *The Changing Face of Cities: A Study of Development Cycles and Urban Form*. Oxford: Blackwell, 1987.

WRIGHT, Frank Lloyd. Plan Broadacre City. Frank Lloyd Wright Foudation: Spring Green. 2 Fotos de 1 maquete e 1 planta. Disponível em: <<http://www.franklloydwright.org/about/Overview.html> >. Acesso em: 20 out. 2013.

WRIGHT, Frank Lloyd. *The Living City*. Washington: Library of Congress, 1958.

ZUCCONI, Guido [1980]. *A cidade do Século XIX*. São Paulo: Perspectiva, 2009.