

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo



Dissertação de Mestrado

**O bairro Simões Lopes, Pelotas/RS:
morfogênese e planos urbanos (1914-1972)**

Renan Rosso Bicca

Pelotas, 2021

BICCA, Renan Rosso

**O bairro Simões Lopes, Pelotas/RS:
morfogênese e planos urbanos (1914-1972)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) da Universidade Federal de Pelotas (UFPel), como requisito à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Dra. Ana Lúcia Costa de Oliveira

Coorientadora: Dra. Laura Lopes Cezar

Pelotas, 2021

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas Catalogação na
Publicação

B583b Bicca, Renan Rosso

O bairro Simões Lopes, Pelotas/RS : morfogênese e planos urbanos (1914-1972) / Renan Rosso Bicca ; Ana Lúcia Costa de Oliveira, orientadora ; Laura Lopes Cezar, coorientadora. — Pelotas, 2021.

153 f.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2021.

1. Morfologia urbana. 2. Análise urbanística. 3. Morfogênese. 4. Fato urbano. 5. Palimpsesto. I. Oliveira, Ana Lúcia Costa de, orient. II. Cezar, Laura Lopes, coorient. III. Título.

CDD : 711.4

Renan Rosso Bicca

O bairro Simões Lopes, Pelotas/RS: morfogênese e planos urbanos (1914-1972)

Dissertação aprovada, como requisito parcial, para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas.

Data da Defesa: 23 de novembro de 2021

Banca examinadora:

.....
Profa. Dra. Ana Lúcia Costa de Oliveira (Orientadora)

Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

.....
Profa. Dra. Laura Lopes Cezar (Coorientadora)

Doutora em Comunicación Visual en Arquitectura y Diseño pela Universidade Politécnica da Catalunha

.....
Profa. Dra. Aline Montagna da Silveira

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo

.....
Profa. Dra. Magali Nocchi Collares Gonçalves

Doutora em Arquitetura pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

.....
Prof. Dr. Sylvio Arnaldo Dick Jantzen

Doutor em Educação pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul

AGRADECIMENTOS

Ao longo de minha trajetória acadêmica dentro do curso de arquitetura e urbanismo, no Centro Universitário da Região da Campanha (URCAMP), em Bagé/RS, estive envolvido em projetos de extensão como a elaboração dos planos diretores para as cidades de Candiota/RS e Hulha Negra/RS. Durante a graduação, tive a oportunidade de analisar objetos em diferentes escalas e compreender a marca de fatores históricos, sociais, físicos e estéticos na produção do espaço construído. Após a conclusão do curso, em 2018, entendi que precisava aprofundar essas perspectivas analíticas no curso de pós-graduação. Esta dissertação é fruto dessas motivações e de quem acompanhou a evolução deste trabalho.

Agradeço, primeiramente, a Deus por me guiar espiritualmente nos percalços e dúvidas que esta investigação encontrou ao longo do caminho. A minha família, em especial, meus pais Eliane e Luiz Roberto por sonharem junto comigo e pelo apoio incondicional. Aos meus avós (*in memoriam*) por me ensinarem a ser perseverante. Minha gratidão à professora e amiga Magali Gonçalves pela condução da minha formação crítica em arquitetura, e por sonhar junto comigo com o ingresso no mestrado.

Agradeço à Universidade Federal de Pelotas (UFPEl) e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU) pelo espaço e ensino de qualidade, em um contexto em que a produção do conhecimento é constantemente atacada. Agradeço à professora Laura Cezar por acreditar no meu projeto de pesquisa, ainda muito incipiente. À professora Ana Lúcia Oliveira, Ana Ó, por assumir a condução deste trabalho com maestria e generosidade. Ao Núcleo de Estudo de Arquitetura Brasileira (NEAB), em especial à professora Aline Silveira, pelo acolhimento e pela oportunidade de integrar diferentes campos de pesquisa. Ao amigo, inenarrável, Guilherme Almeida pela parceria, amizade e por colocar suas fontes de pesquisa a nossa disposição. Enfim, a todos os que, de alguma maneira, contribuíram para a realização deste trabalho, meu muito obrigado.

“Da rua a análise passa ao solo urbano, e o solo urbano, que é um dado natural, mas também uma obra civil, está ligado à composição da cidade. Na composição urbana, cada coisa deve exprimir com a maior fidelidade possível a própria vida daquele organismo coletivo que é a cidade. Na base deste organismo temos a *persistência do plano* ” (ROSSI, 2001, p.38)

Resumo

BICCA, Renan Rosso. **O bairro Simões Lopes, Pelotas/RS: morfogênese e planos urbanos (1914-1972)**. Orientadora: Ana Lúcia Costa de Oliveira. 2021. 152 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

Este estudo tem como objetivo contribuir para a leitura morfológica da produção do espaço urbano do bairro Simões Lopes em Pelotas/RS, em diferentes camadas temporais, desde a sua gênese até a implementação do segundo loteamento do bairro. O recorte temporal vai de 1914 a 1972. A morfologia urbana é o campo do conhecimento que permite interpretar as formas urbanas em diferentes escalas, abordagens conceituais e metodológicas do objeto. A pergunta inicial parte da análise da forma urbana e tenta compreender em que medida as práticas tradicionais de agenciamento urbano, presentes no traçado de Pelotas, persistem no espaço urbano do bairro Simões Lopes. O recorte espacial compreende o bairro Simões Lopes, na faixa limítrofe com a linha férrea e a sua conexão com o traçado da cidade. O trabalho foi delineado a partir de uma pesquisa teórica e de uma análise da produção cartográfica e de imagens em meio digital, buscando a reflexão sobre as formas de agenciamento do espaço urbano e da morfologia urbana com a óptica das vertentes Inglesa, Italiana e Francesa. O procedimento metodológico adotado segue o viés de Conzen, preceptor da escola Inglesa de morfologia urbana, no estudo da forma pelo palimpsesto, que são as camadas de leitura ao longo do tempo. A definição dessas camadas deu-se pelos períodos morfológicos, uma síntese entre o período histórico e o evolutivo. A partir disso, definiu-se três períodos morfológicos para serem analisados. O primeiro período morfológico (1815-1927) traz a gênese do traçado urbano de Pelotas, primeiro e segundo loteamento até os planos urbanos e sanitaristas da década de 1920, e reforça a atuação do corpo de engenheiros militares na disseminação das práticas urbanísticas portuguesas. O segundo período morfológico (1914-1947) traz a expansão do traçado de pelotas em direção à ferrovia, limite físico com o bairro Simões Lopes, e o primeiro projeto de loteamento. O terceiro período morfológico (1948-1972) traz o segundo projeto de loteamento do bairro, com a análise das permanências e persistências, fatos urbanos e tipologia. A análise morfogênica do traçado de Pelotas evidencia a persistência das práticas urbanísticas portuguesas que se estendem ao bairro Simões Lopes, mesmo ele tendo projetos de planificação urbana. A leitura tipo-morfológica dos fatos urbanos possibilitou aproximações que evidenciam a persistência das formas tradicionais de ocupação do espaço.

Palavras-chave: Morfologia Urbana. Análise Urbanística. Morfogênese. Fato Urbano. Palimpsesto.

Abstract

BICCA, Renan Rosso. **The Simões Lopes neighborhood, Pelotas/RS: morphogenesis and urban plans (1914-1972)**. Advisor: Ana Lúcia Costa de Oliveira. 2021. 152 f. Dissertation (Master's in Architecture and Urbanism) - Graduate Program in Architecture and Urbanism, Faculty of Architecture and Urbanism, Federal University of Pelotas, Pelotas, 2021.

This study aims to contribute to the morphological reading of the production of urban space in the Simões Lopes neighborhood in Pelotas/RS, in different temporal layers, from its genesis to the implementation of the second subdivision of the neighborhood. The temporal cut goes from 1914 to 1972. Urban morphology is the field of knowledge that allows the interpretation of urban forms at different scales, conceptual and methodological approaches to the object. The initial question starts from the analysis of the urban form and tries to understand to what extent the traditional practices of urban assemblage, present in the Pelotas layout, persist in the urban space of the Simões Lopes neighborhood. The spatial cut comprises the Simões Lopes neighborhood, on the border with the railway line and its connection with the city layout. The work was designed based on a theoretical research and an analysis of cartographic production and images in digital media, seeking to reflect on the forms of agency of urban space and urban morphology from the perspective of the English, Italian and French strands. The methodological procedure adopted follows the bias of Conzen, preceptor of the English school of urban morphology, in the study of form through the palimpsest, which are the layers of reading over time. The definition of these layers was given by the morphological periods, a synthesis between the historical and evolutionary periods. From this, three morphological periods were defined to be analyzed. The first morphological period (1815-1927) brings the genesis of the urban layout of Pelotas, first and second subdivisions to the urban and sanitary plans of the 1920s. It reinforces the role of the military engineers in the dissemination of Portuguese urban practices. The second morphological period (1914-1947) brings the expansion of the pellet route towards the railroad, physical limit with the Simões Lopes neighborhood, and the first allotment project. The third morphological period (1948-1972) brings the second project of subdivision of the neighborhood, with the analysis of permanence and persistence, urban facts and typology. The morphogenic analysis of the Pelotas layout shows the persistence of Portuguese urban practices that extends to the Simões Lopes neighborhood, even though it has urban planning projects. The type-morphological reading of urban facts allowed approximations that evidence the persistence of traditional forms of space occupation.

Keywords: Urban Morphology. Urban Analysis. Morphogenesis. Urban Fact. Palimpsest.

Lista de Figuras

Figura 1: Macrolocalização com inserção das zonas centrais delimitadas pelo III Plano Diretor de Pelotas.....	18
Figura 2: Delimitação da área de estudo.....	19
Figura 3: Planta do primeiro loteamento de Pelotas, em 1815.....	58
Figura 4: Planta do segundo loteamento de Pelotas, em 1835.....	59
Figura 5: Planta da cidade de Pelotas em 1909.....	64
Figura 6: Mapa de Evolução Urbana da cidade no III Plano Diretor de Pelotas.....	66
Figura 7: Proposta de ampliamiento da cidade de Pelotas.....	72
Figura 8: Anteprojeto de Extensão de Pelotas.....	76
Figura 9: As linhas da Viação férrea sul-rio-grandense em 1898.....	80
Figura 10: Largo Rio Branco e Estação férrea em construção 1884.....	82
Figura 11: Estação ferroviária em 1905; ao fundo, o largo de Portugal.....	82
Figura 12: Ampliação do mapa de Pelotas em 1909.....	83
Figura 13: Rua 7 de Abril; ao fundo, a Estação Ferroviária em 1920.....	84
Figura 14: Planta da cidade de Pelotas em 1922.....	85
Figura 15: Loteamento do bairro Simões Lopes.....	87
Figura 16: prédios da vila operária construídos pelo Dr. Augusto Simões Lopes.....	88
Figura 17: Praças do bairro Simões Lopes.....	90
Figura 18: Ocupação ao longo da avenida Brasil no bairro Simões Lopes.....	91
Figura 19: Vila D. Noêmia no bairro Simões Lopes, em 1918.....	92
Figura 20: Castelo Simões Lopes fotografado pouco após a construção.....	93
Figura 21: Bairro Simões Lopes em 1926, ampliação do mapa, ver anexo 1.....	94
Figura 22: Bairro Simões Lopes em 1934, ampliação do mapa, ver anexo 2.....	95
Figura 23: Bairro Simões Lopes em 1947, ampliação do mapa.....	96

Figura 24: Foto postal com destaque para o bairro Simões Lopes na década de 1940..	96
Figura 25: Loteamentos Aprovados na década de 1950.....	97
Figura 26: Ampliação dos loteamentos aprovados na década de 1950.....	98
Figura 27: Segundo Loteamento do bairro Simões Lopes.....	99
Figura 28: Bairro Simões Lopes em 1967, ampliação do mapa, ver anexo 3.....	101
Figura 29: Projeto de loteamento do bairro Simões Lopes em 1972.....	102
Figura 30: Projeto de loteamento para o bairro em 1972.....	103
Figura 31: Mapa Mental do bairro Simões Lopes.....	105
Figura 32: Exemplo de divisão do quarteirão alongado.....	106
Figura 33: Persistência do quarteirão retangular alongado.....	108
Figura 34: Elevação de um sobrado com varanda e duas casas térreas.....	110
Figura 35: Características tipológicas.....	111
Figura 36: Núcleo de prédios operários na Av. Brasil em 1917.....	112
Figura 37: Casa de porta e janela e <i>Chalet</i> , ao fundo, na Av. Brasil, em 1917.....	113
Figura 38: Vista ao sul da Av. Brasil na década de 1950.....	113
Figura 39: Villa D.Nôemia em 1918. Castelo Simões Lopes em 1925.....	114
Figura 40: Mapa de usos do bairro Simões Lopes.....	116
Figura 41: Classificação das tipologias tradicionais.....	117
Figura 42: Classificação segundo as formas de associação.....	117
Figura 43: Espacialização das tipologias tradicionais encontradas.....	119
Figura 44: Mapa síntese da evolução do bairro Simões Lopes.....	121

Lista de Tabelas

Tabela 1: Quadro-contexto.....	45
--------------------------------	----

Lista de Siglas

FAUrb	Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
ISUF	International Seminar on Urban Form
MUB	Modelo Urbano Básico
NEAB	Núcleo De estudos de Arquitetura Brasileira
PROGRAU	Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
SGCMU	Secretaria de Gestão da Cidade e Mobilidade Urbana
SECULT	Secretaria Municipal da Cultura
UFPeI	Universidade Federal de Pelotas

SUMÁRIO

Introdução.....	14
1. Espaço Urbano e suas diferentes formas de abordagem.....	23
1.1. Morfologia Urbana.....	26
1.2 Três vertentes de Morfologia Urbana.....	32
1.2.1 Escola Inglesa de Morfologia Urbana.....	33
1.2.2 Escola Italiana de Morfologia Urbana.....	37
1.2.3 Escola Francesa de Morfologia Urbana.....	42
2 Morfogênese do traçado urbano em Pelotas 1815-1927.....	46
2.1 O Traçado Regular herança Portuguesa.....	46
2.2 O Traçado Urbano de Pelotas.....	55
2.2.1 Planos Urbanístico e Sanitarista.....	67
2.2.2 Plano Geral de Pelotas 1924.....	69
2.2.3 Plano de Ampliação e Expansão de 1927.....	73
3 Morfogênese do bairro Dr. Augusto Simões Lopes 1914-1947.....	78
3.1 A Urbanização no entorno do bairro Simões Lopes.....	78
3.2 O bairro Simões Lopes.....	86
3.3 O Segundo loteamento, as permanências e persistências do bairro Simões Lopes..	97
Considerações finais.....	122
Referências	126
Anexos.....	132

Introdução

Esta dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo está inserida na linha de pesquisa Teoria, História, Patrimônio e Crítica do PROGRAU da UFPel e foi desenvolvida junto ao grupo de pesquisa *Forma Urbana* no NEAB da FAUrb. A motivação de investigação deste trabalho está encaixada na produção do espaço urbano e em como ele pode ser lido e interpretado sob a ótica da morfologia urbana, que apresenta diferentes abordagens de apreensão da forma urbana. A produção do espaço urbano é condicionada por fatores multidisciplinares, como socioeconômicos, culturais e políticos que constituem a forma física do espaço, bem como a produção voluntária desse espaço.

A pesquisa pauta-se, também, na motivação de ampliar as discussões do campo do conhecimento, buscando compreender a forma urbana em relação à ferrovia, e como esse tecido se articula em relação à formação de um novo bairro. Esta pesquisa analisou o estudo de caso do bairro Simões Lopes em Pelotas/RS.

O estudo de caso é uma entre as diversas estratégias de investigação do campo das ciências sociais, sendo que, geralmente, recorre-se a esse método quando se evidenciam questões do tipo “como” e “por que”. Utiliza-se, também, o estudo de caso em situações que incluem a “pesquisa de planejamento regional e municipal, como estudos de plantas, bairros ou instituições” (YIN, 2001 p. 20). O estudo de caso é uma investigação empírica, pois estuda um fenômeno dentro do seu contexto, ainda que não estejam definidos os limites entre o contexto e o fenômeno. Baseia-se em fontes de evidências convergentes que apontam para o resultado ou fato em comum, apoia-se nas proposições teóricas que conduzem, bem como na coleta e na análise dos dados (YIN, 2001).

O estudo multidisciplinar da forma urbana da cidade realiza-se pelo campo de atuação da morfologia urbana que, evidentemente, estuda a forma das cidades, dos processos e pessoas que formam e desenvolvem o espaço urbano. Nesse sentido, a concepção de que a organização do tecido da cidade acontece em diferentes períodos, não aleatórios, mas sim resultante de uma série de fatores sociais, históricos, econômicos, políticos e legais (REGO e MENEGUETTI, 2011).

A leitura e a análise dessas ambiências motivadas por diferentes fatores perpassa pela ótica da morfologia urbana, que é definida por Lamas como:

o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objeto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenómenos que lhes deram origem. A morfologia urbana estudará essencialmente os aspectos exteriores do meio urbano e as suas relações recíprocas, definindo e explicando a paisagem urbana e a sua estrutura (LAMAS, 1993, p. 37).

Segundo Lamas, a leitura do espaço urbano, pela abordagem da morfologia, deve considerar “os instrumentos de leitura urbanísticos e arquiteturais — partindo do princípio de que as disciplinas de concepção do espaço têm instrumentos de leitura que lhes são próprios: a leitura da cidade como facto arquitetural” (LAMAS, 1993, p. 41). O autor define essa abordagem de interpretação do espaço como a mais coerente e propõe analisar a cidade como um fato arquitetônico, estruturado por meio da articulação dos elementos morfológicos (rua, praça, lote, quarteirão, etc.) que conferem forma e função à cidade.

Aldo Rossi (2001) em “A Arquitetura da Cidade” propõe analisar a cidade a partir de sua arquitetura, definindo os fatos urbanos juntamente com as teorias da cidade, como conceitos básicos para se compreender a dinâmica dela. Além disso, reforça que o espaço urbano deve ser entendido como um artefato, sendo o seu entorno gerador da forma urbana.

Sobre a análise desses aspectos exteriores, é importante destacar que o espaço urbano não deve ser compreendido como resultado de um estudo histórico, mas sim como um estudo de **permanências e persistências**. Apesar disso, entende-se que a cidade é o resultado de sistemas sociais, políticos e funcionais, geradores da arquitetura e do espaço urbano (ROSSI, 2001).

Para Rossi (2001), as **permanências** referem-se aos “sinais físicos do passado” que são perceptíveis nas **persistências** dos planos, traçados e edifícios. Remetem aos fatos urbanos antigos que se perpetuam ou a fragmentos de fatos urbanos que já se extinguíram na cidade.

Para Panerai (2006), na formação do espaço urbano tudo está interligado, ou seja, a cidade e sua inserção no território geográfico, a escolha da forma, o traçado das vias, o tecido que organiza, as relações entre seus bairros, nada é independente dos grupos sociais que a constroem, vivem nela, produzem seu sustento e a transformam. A partir de uma leitura morfológica, importa lembrar as práticas da população e a materialização no espaço edificado, já que as disposições materiais que configuram o contexto, o suporte

ou o estímulo para as ações dos habitantes são, da mesma forma, produto dessas práticas.

Para Costa e Netto (2015), a forma urbana caracteriza o registro da história das ações civis e públicas, especificando os aspectos ideológicos que norteiam a ocupação do solo através do tempo. Nesse sentido, a forma urbana é estabilizada por fatos históricos que se entrecruzam e se interpõem como um acúmulo de camadas, sendo que esse depósito da história é denominado como "palimpsesto" (COSTA e NETTO, 2015).

Nas cidades, estão inscritos e materializados o passado e o presente, remetendo aos aspectos cronológicos das construções e das modificações acumuladas em camadas sob o solo edificado. A utilização da identificação como entidade física não tem tido um emprego correto, sendo que o fenômeno temporal é discutido e apresentado como a ação do tempo sobre o espaço urbano e por meio da instrumentalização usada para sua identificação. Essa instrumentalização caracteriza a morfologia urbana, na sua aplicabilidade com a possibilidade de dissecação das camadas (entendida como palimpsesto) da forma urbana e os múltiplos aspectos da estrutura de ações sociais ao longo do tempo a fim de estabelecer um produto específico, sua forma urbana e sua dinamicidade (COSTA e NETTO, 2015).

Sobre o estudo da forma, destaca-se o **estudo morfogênico** que requer uma estrutura temporal que referencia os esquemas dos períodos morfológicos, que são definidos como parte de processos contínuos de transformação cultural, em que a história geral e regional, a história do planejamento urbano, o urbanismo, a arquitetura, a tecnologia, a economia e outros aspectos importantes da cultura estão presentes. O estudo morfogênico refere-se aos processos morfológicos da paisagem urbana histórica, com consequências dos **movimentos de transformação e de permanência**, sustentados pelas necessidades de evolução das redes urbanas e da sociedade ao longo do tempo (COSTA e NETTO, 2015). Ou seja, o período morfológico é a síntese dos períodos histórico e evolutivo.

Nesse contexto, o problema de pesquisa buscou identificar em que medida as práticas tradicionais de agenciamento urbano, presentes no traçado de Pelotas, persistem no espaço urbano do bairro Simões Lopes.

A delimitação espacial desta pesquisa é a morfogênese¹ do bairro Dr. Augusto Simões Lopes, chamado popularmente de Simões Lopes, oriundo de uma charqueada, sendo que foi do interesse privado lotear a área às margens da ferrovia, a partir de 1914. O bairro planejado, foi ao encontro da expansão do centro da cidade de Pelotas para a periferia, rompendo a barreira física da ferrovia. O recorte temporal delimitado para fazer a análise do bairro, entre 1914 e 1972, compreende a formação e a estruturação do traçado urbano do bairro, primeiro e segundo loteamento até o projeto de loteamento em 1972, único que consta no acervo digital da SGCMU.

Já as ferrovias são resultado de determinados fatores socioeconômicos, sociais e políticos que fomentaram a sua implantação, além de serem consideradas o saldo da industrialização. Em Pelotas/RS, a ferrovia foi oriunda do traçado do Plano Geral vias férreas no estado, que previu a conexão entre as regiões Sul e Campanha do estado do Rio Grande do Sul. Essa inserção foi motivada pelo caráter econômico e comercial da região proveniente das charqueadas e da produção agropastoril. A linha Rio Grande x Bagé passou a conectar o porto de Rio Grande com o interior do estado por intermédio da conexão com Santana do Livramento e São Gabriel (DIAS,1986). Do ponto de vista urbanístico, a ferrovia em Pelotas trouxe significativas transformações em diferentes escalas, destacando a construção da estação ferroviária em um local não urbanizado. Fomentou a expansão do traçado da cidade, superou limites físicos, como o arroio Santa Bárbara, para contemplar a estação ferroviária e gare com a alcunha de progresso e modernidade, chegando até a formação do bairro Simões Lopes.

O município de Pelotas, localizado na região sul do estado do Rio Grande do Sul, está situado às margens do arroio Pelotas, do canal São Gonçalo, que liga as lagoas dos Patos e Mirim. No final da década de 1880, era uma das cidades mais desenvolvidas e urbanizadas do estado, juntamente com Rio Grande e a capital Porto Alegre. Além do planejamento urbano e do crescimento populacional para o período, o município de Pelotas diferenciava-se pelos imponentes casarões, heranças pela promoção da cultura e da educação. Cabe ressaltar ainda que Pelotas foi o centro da economia no sul do estado, em razão da exploração das charqueadas.

¹ A terminologia Morfogênese incorpora a ideia de origem, de gênese da forma, compreendendo a configuração inicial das paisagens urbanas, vista de maneira ampliada nos centros históricos (COSTA e NETTO, 2015).

A cidade de Pelotas está localizada na região sul do estado do Rio Grande do Sul, cerca de 260 km até a capital Porto Alegre, e aproximadamente 60 km até a cidade de Rio Grande. A configuração urbana do município (Figura 1) segue o traçado regular do núcleo central, estendendo-se até as margens do canal São Gonçalo.

Por meio do modelo urbano proposto pelo III Plano Diretor de Pelotas (2008)², consegue-se visualizar a zona central da cidade, classificada em: cidade histórica (em rosa), expansão da centralidade (em laranja) e consolidação da cidade construída (em amarelo). Essa consolidação do ambiente construído é marcante, pois tanto a ferrovia configura-se como limite de expansão e crescimento da cidade quanto como propiciadora de outras formas de ocupação do espaço, refletida, por exemplo, no traçado e no gabarito das quadras.

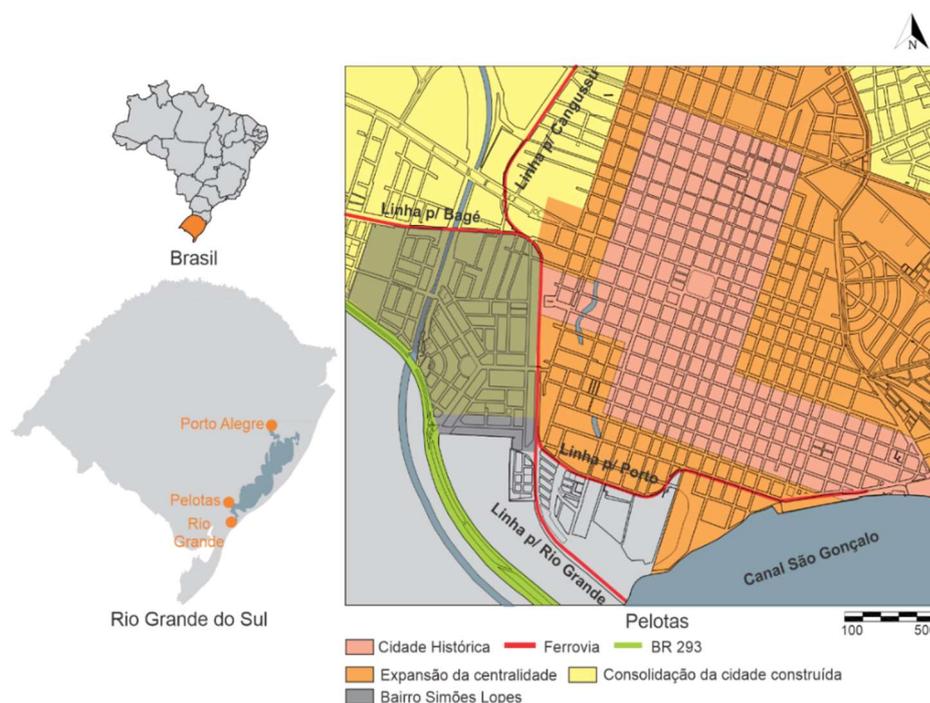


Figura 1: Macrolocalização com inserção das zonas centrais delimitadas pelo III Plano Diretor de Pelotas.

Fonte: MUB (2017) com sobreposição do autor.

² Capítulo 1 art. 15 destaca as zonas que compõem o modelo urbano do município. “XI - CENTRO URBANO AMPLIADO: Ampliação da urbanidade do Centro Histórico para o Centro Urbano, através da canalização positiva da tendência decrescimento do citado Centro Histórico no sentido Norte da cidade, bem como incentivar a expansão da centralidade até o Canal São Gonçalo, produzindo atrativos fora destes limites de maneira a aliviar a pressão sobre o cenário de valor histórico existente; XII - A CIDADE HISTÓRICA: Manejo do patrimônio urbano, oferecendo dimensões urbanas e não exclusivamente arquitetônicas ao patrimônio construído, com vistas a aportar a conservação e a preservação das edificações com valor histórico.” (PELOTAS, 2008)

Observa-se que a ferrovia (linha vermelha), neste trecho do mapa (Figura 1) é composta pelas linhas Pelotas x Bagé; Pelotas x Rio Grande; Pelotas X Cangussu e o trecho que conecta a região do porto às demais linhas. O acúmulo de formas é visível não só na escala da cidade, mas também na escala do bairro Simões Lopes.

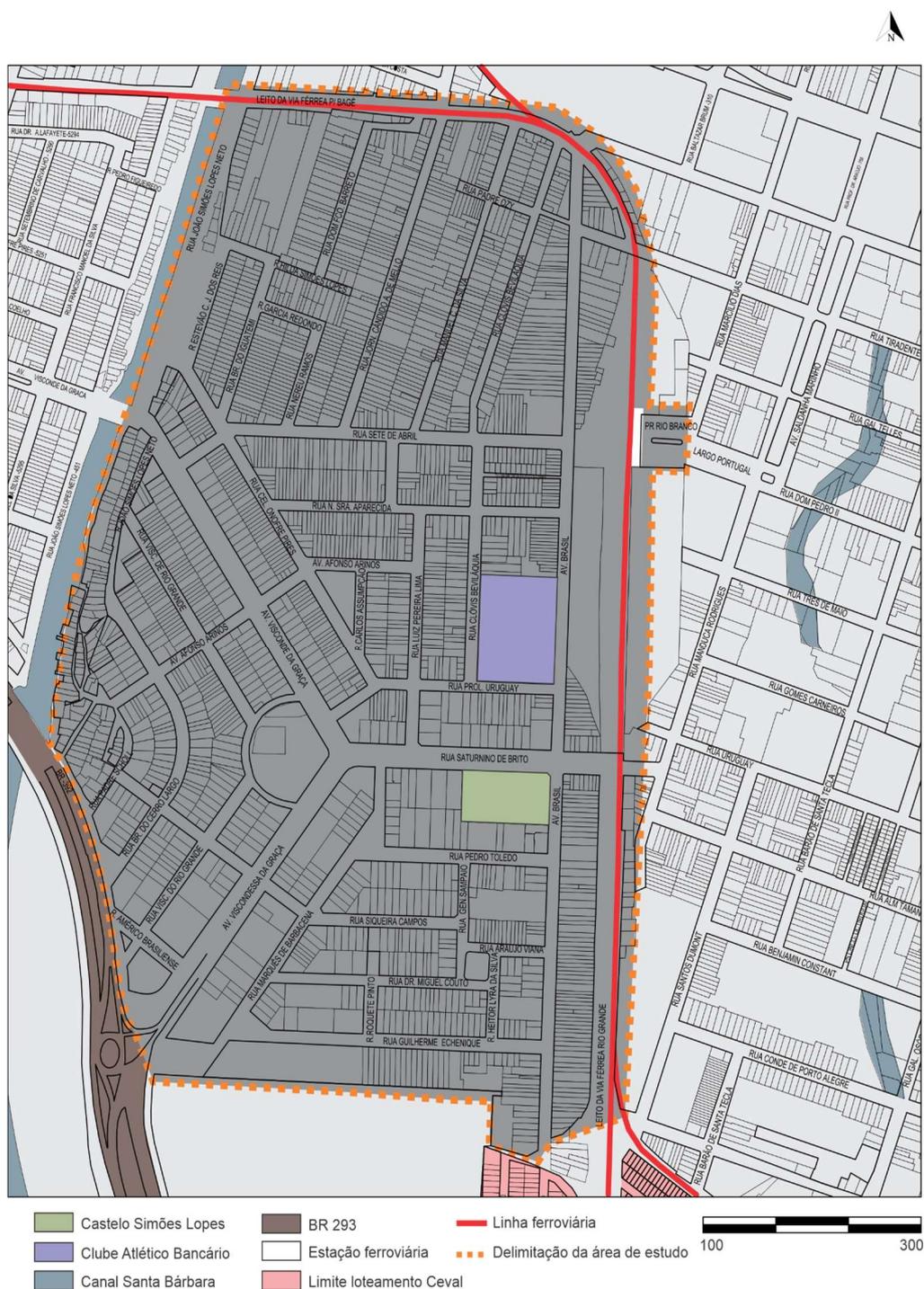


Figura 2: Delimitação da área de estudo.

Fonte: MUB (2017) com sobreposição do autor.

O recorte físico da área de estudo (Figura 2) foi selecionado pelos limites do canal Santa Bárbara (oeste), da ferrovia (norte-leste) e do loteamento Ceval (sul). Nessa área delimitada, existem fortes referenciais como: a barreira do complexo da estação ferroviária, o castelo Simões Lopes e tridente como marco estruturador viário do bairro Simões Lopes, aqui entendido como fatos urbanos condicionadores de uma imagem mental do bairro.

Diante disso, este trabalho teve como objetivo geral contribuir para a leitura morfológica do tecido/espço urbano do bairro Simões Lopes nos períodos morfológicos a) 1914-1947, b) 1947-1972 com a interlocução das permanências urbanas presentes na forma da cidade de Pelotas/RS.

Quanto aos objetivos específicos, destacam-se:

- explorar as possibilidades de compreender as formas de agenciamento urbano sob a ótica das três vertentes da morfologia urbana: Escola Inglesa, Escola Italiana e Escola Francesa;
- estudar as ressonâncias das práticas urbanísticas que foram encontradas na cidade por outros autores, buscando identificar a manutenção dessa maneira de projetar a cidade.
- analisar as permanências e as persistências tipo-morfológicas da forma urbana do bairro Simões Lopes.

A pandemia do novo coronavírus (Covid-19), decretada em março de 2020, e ainda vigente, alcançou proporções globais e impôs barreiras físicas e sanitárias, gerando um comportamento de precaução, cautela e prevenção em toda a população. As medidas sanitárias adotadas visam diminuir a taxa de transmissão do vírus, com isso a restrição ao acesso e à circulação de pessoas foi inevitável. Sendo assim, esta pesquisa foi desenvolvida em meio a um cenário de incertezas, angústia e medo de contaminação, inviabilizando a realização de pesquisas em acervos públicos. A solução encontrada foi realizar a discussão com ênfase nos materiais disponíveis em acervos digitais e com o auxílio de sites como o *Google Street View*.

Os caminhos metodológicos adotados consistem, primeiramente, na revisão teórica da literatura sobre morfologia urbana, sob a ótica das três principais vertentes da morfologia urbana: Escola Inglesa, Escola Italiana e Escola Francesa, com base nos

escritos de LAMAS (1993); ROSSI (2001); PANERAI (2006); PANERAI, CASTEX e DEPAULE (2013); e COSTA e NETTO (2015).

A metodologia de análise proposta teve como ponto de partida a contribuição da escola Inglesa com base nos escritos de Conzen, como a sobreposição das camadas de leitura ou os períodos morfológicos, entendidos como a síntese entre o período histórico e o evolutivo, tanto da cidade de Pelotas quanto do bairro Simões Lopes. Diante disso, delimitou-se os três períodos morfológicos:

- a) **morfogênese do traçado urbano em Pelotas 1815-1927**, que engloba a contribuição portuguesa no modo de fazer a cidade, o primeiro e o segundo loteamento até os planos urbanos da década de 1920;
- b) **morfogênese do bairro Simões Lopes 1914-1947**, que compreende a expansão da cidade de Pelotas em direção à ferrovia, o primeiro loteamento do bairro, em 1914, até a estruturação em meados da década de 1940;
- c) **o segundo loteamento, as permanências e as persistências do bairro Simões Lopes 1948-1972**, que abrange o segundo loteamento proposto para o bairro, em meados da década de 1950 até a planta formal em 1972, e identifica os elementos que permanecem desde a morfogênese até a implantação do segundo loteamento.

A análise desses períodos morfológicos contempla, também, outra ferramenta de análise da escola inglesa: a visão tripartite, ou seja: o traçado urbano, o plano, o uso e a ocupação. Essas duas ferramentas de leitura do espaço, como ponto de partida, foram essenciais. A partir disso, conseguiu-se aproximar as discussões da escola francesa sobre o tecido urbano, e os elementos de análise da escola italiana, como o fato urbano (castelo Simões Lopes), as permanências e persistências, como, por exemplo, a prática de urbanização regular, ocupação e tipologias tradicionais.

A partir desse caminho, analisou-se a cidade de Pelotas e, posteriormente, o bairro Simões Lopes. As análises dos elementos urbanos foram elaboradas por meio da sobreposição de mapas, com destaque para as transformações dos tecidos. As análises das ambiências foram feitas por meio da iconografia e da coleta de dados do site *Google Street View*.

A estrutura da dissertação está distribuída em introdução, três capítulos, considerações finais, referências e anexos. No primeiro capítulo é discutido o referencial teórico de morfologia urbana, diferenciando os conceitos de espaço, forma e traçado urbano, também são abordadas as três escolas de Morfologia Urbana: Inglesa, Italiana e Francesa.

No segundo capítulo, é feita a análise do traçado urbano de Pelotas, passando pela contribuição da coroa portuguesa na definição dos traçados regulares no Brasil, o primeiro e o segundo loteamento da cidade de Pelotas até os planos urbanístico/sanitarista em meados da década de 1920. No terceiro capítulo, são abordadas: a urbanização do entorno da área de estudo e a relação com o fato urbano ferroviário, a morfogênese do bairro Simões Lopes e as permanências e persistências do bairro. Por fim, as considerações finais, referências e anexos.

1 Espaço Urbano e suas diferentes formas de abordagem

O Espaço urbano também pode ser entendido como cidade, sendo que ele abarca a atividade social e histórica da humanidade, reflexo da ação aglutinada de gerações que age sobre ele, transformando-o, modificando-o e humanizando-o e tornando-o cada vez mais distanciado do meio natural. (CANSI, 2016). “Nessa perspectiva, a produção do espaço urbano, da cidade, resulta da dinâmica de determinada sociedade que, ao reproduzir-se, imprime na organização espacial e na paisagem urbana suas marcas correspondentes” (CANSI, 2016, s/p).

Lamas (1993), ao se referir à cidade como espaço urbano, destaca os vários fatores socioeconômicos, políticos e culturais da sociedade, os quais configuram uma importante parte para a construção da forma física do município, bem como o cômputo da produção voluntária desse mesmo espaço, levando em conta os objetivos de um bom planejamento que utiliza os conhecimentos da arquitetura e da cultura para sua materialização.

A respeito da leitura e da interpretação das formas urbanas no espaço, Lamas (1993) destaca que elas estão inseridas de uma forma estrutural e hierarquicamente articuladas, cujas partes estruturadoras são chamadas de elementos morfológicos organizados em sequência.

A leitura do espaço faz-se ao nível direto da percepção dos seus elementos morfológicos, organizados em sequências. É através da sucessão e estruturação de formas de dimensões setoriais que compreendemos as formas à dimensão urbana, e pela articulação destas que passamos à dimensão territorial. (LAMAS, 1993, p. 76)

Além dos elementos morfológicos (traçado, quarteirão, lote), a forma da cidade está composta por unidades espaciais (ruas, praças, jardins) e também da escala que essas unidades possuem (bairros, vias, nós, parques). O desenho urbano, que intervém na forma da cidade, é uma das maneiras de intervir em determinadas escalas da urbe e trabalha com a articulação desses elementos morfológicos.

A decomposição da forma é um processo que se relaciona quer com a análise quer com a concepção do espaço. O desenho urbano — por necessidades da estrutura mental e operativa humana organiza a forma pela adição e composição dos elementos morfológicos, ou formas de escalas inferiores (LAMAS, 1993, p. 76).

Segundo Lamas (1993) e Rossi (2001), as diferentes abordagens sobre a constituição física e espacial é discutida por razão de ser, para cada localidade que ocupa,

uma posição adequada em um esquema de conjunto, com estabilidade suficiente para que o crescimento da cidade não o abale. Aldo Rossi, em “A Arquitetura de Cidade”, destaca que não é possível apreciar a análise e o estudo da cidade unicamente como estudo histórico, mas sim considerar o estudo das **permanências**³, sabendo-se que os elementos permanentes também podem ser tomados como elementos patológicos. Considerando a permanência da cidade sob dois vértices, a cidade como resultado de sistemas funcionais, geradores da sua arquitetura e do espaço urbano, e o que a considera como uma estrutura espacial. Nesse primeiro vértice, a cidade desponta da análise dos sistemas sociais, políticos, econômicos, sendo tratada sob a abordagem dessas disciplinas. Em contrapartida, o segundo vértice interpreta essas diferentes abordagens e as relaciona com a arquitetura e a geografia (ROSSI, 2001).

Rossi descreve a ocupação de uma cidade, considerando que ela é composta de artefatos urbanos - ou fatos urbanos - que se dividem em dois grandes grupos: grandes artefatos (obras de engenharia e arquitetura) e os formados por arquitetura própria que caracterizam o espaço urbano. Esses grupos de artefatos constituem o ponto de vista mais concreto e verificável por onde se pode estudar essa questão. Por exemplo, as cidades de Atenas, Paris e Roma podem ser entendidas por meio dessa forma de leitura (ROSSI, 2001).

Ao refletir sobre um **fato urbano** determinado, surge uma série de inquietações ao observar que sua percepção será diferente do tipo de conceito de quem vivencia esse fato. Além disso, há uma série de questões imbricadas relacionadas aos fatos urbanos, como a Individualidade, o “locus”, desenho e memória apontando para um tipo de análise dos fatos urbanos de forma mais completa e abrangente, levando-se em consideração seu caráter e origem. Entretanto, a descrição da forma compõe o conjunto dos dados empíricos do estudo e da análise, a partir dos termos de observação. Isso leva a considerá-la como não mais que um instrumento momentâneo (ROSSI, 2001).

A produção da cidade não pode ser limitada a solucionar problemas de funcionalidade, possibilitando condições e alternativas para um bom desenvolvimento econômico. Ou ainda cercar-se de uma compreensão de ser somente um processo de distribuição de prédios em um território, a despeito do entendimento de que é a arquitetura

³ A definição de permanência, segundo o dicionário Houaiss (2001), refere-se à continuidade, premissa ou qualidade do que é contínuo, ação de permanência, de durar.

que compete o espaço construído pelo ser humano e habitado por ele. Compreender a totalidade da forma urbana e a singularidade de seu processo de formação com a finalidade de explicar a cidade como um fenômeno físico e construído. A cidade é constituída de muita complexidade e existem fenômenos preeminentes na produção das formas urbanas, o que pode ser evidenciado na análise da produção do arquiteto. A respeito disso, Lamas destaca que o meio urbano pode ser objeto de leituras múltiplas, mas esse estudo, através de instrumentos de análise vão possibilitar o entendimento dos “fenômenos implicados na produção do espaço” (LAMAS, 1993).

Nas conferências do ISUF, pode ser percebido que as participações de estudiosos brasileiros na apresentação de trabalhos demonstra um considerável interesse no assunto, mesmo que com algumas críticas com relação às reflexões quanto aos aspectos econômicos e sociais, pois muitos consideram que eles não se encontram contemplados na morfologia urbana e seus conteúdos, revelando assim uma certa falta de conhecimento acerca dos conceitos quanto ao papel interativo, função, tridimensional, tripartite da forma e desenvolvimento inseridos nos métodos da **Morfologia Urbana**. A **forma urbana** emerge no decorrer do tempo como reflexo das ações sociais, econômicas e políticas, como decorrência de um amplo processo de ajustes e adaptação realizados pelos agentes da transformação, e essa análise se mostra relevante na paisagem urbana contemporânea atual (COSTA e NETTO, 2015).

Panerai destaca que a representação da cidade é resultado de um longo período histórico que se constituiu gradativamente por acúmulos, adições e densificações. Confunde-se o centro, que abarca as instituições do poder e as funções simbólicas, com o núcleo histórico, a parte mais antiga, de onde a cidade se originou. Os subúrbios ficam distantes, porém permanece uma relação forte com o centro, assegurada pela amarração feita pelas vias principais. Esse sistema possibilita uma cidade dominada pelo centro e que domina o território em seu entorno, arrabaldes, subúrbios próximos ou assentamento mais distantes, que organizam, dirigem e recolhem a produção do campo. Existe um esquema, um organograma do poder da sociedade, e a cidade constitui-se de acordo com essa imagem e semelhança. Embora, em alguns momentos, seja expressa alguma forma de oposição, existe uma estrutura hierarquizada e centralizada, um poder que domina (PANERAI, 2006).

É importante destacar que nenhuma leitura disciplinar dará explicações suficientes quanto ao processo de formação ou à configuração do espaço urbano. Cabe destacar que a cidade é heterogênea, com a influência de distintos fatores que são expressos na produção das formas urbanas.

Surge, de modo mais conciso, a necessidade de desenvolvimento e de transmissão de conhecimentos acerca do meio urbano, a fim de que seu crescimento aconteça da melhor forma possível para todos à medida que a cidade se desenvolve e se transforma, sendo que essas mudanças são frutos da ação do ser humano, não importando se individuais, governamentais ou da iniciativa privada.

Diante disso, esse capítulo discutirá as diferentes abordagens de leitura e interpretação do espaço urbano físico materializado sob o viés da abordagem, primeiramente, dos **conceitos de morfologia**; e, posteriormente, da contribuição das vertentes Inglesa, Italiana e Francesa sobre Morfologia Urbana. Vale ressaltar que as questões sociais são pulsantes no espaço urbano, não sendo o objeto desse estudo traçar narrativas sociais, mas entender, por meio da morfologia urbana, como esse espaço se constituiu.

1.1 Morfologia Urbana

A palavra “**morfologia**” deriva do termo grego (*morphé* “forma” + *logia* “estudo”) e quer dizer o “estudo da forma” ou a “parte da ciência que estuda a forma”. Na concepção urbanística, a morfologia pode ser entendida como o “estudo da forma urbana ou o estudo dos aspectos exteriores do meio urbano, por meio do qual se coloca em evidência a paisagem e sua estrutura” (ARAGÃO, 2006, p. 30).

Lamas (1993), em seu livro “Morfologia Urbana e Desenho da Cidade”, define morfologia como a ciência que estuda as formas, utilizando-se da configuração e do estudo da estrutura exterior de um objeto, fazendo a interligação dos fenômenos que compuseram sua origem. Já a morfologia urbana se incumba, fundamentalmente, das variáveis exteriores ao meio urbano, fazendo a definição da paisagem urbana e sua estrutura.

O livro “**Fundamentos de Morfologia Urbana**”, de Staël Costa e Maria Manoela Netto (2015), traz a discussão consistente sobre as diferentes abordagens que o termo

morfologia suscita, sendo que várias definições são relacionadas, com mais frequência, à biologia⁴, mas também o termo em si se refere ao estudo da forma. Nos estudos da **forma urbana**, o termo passa a ser denominado de morfologia urbana e percebe-se que não há concordância geral sobre o tema. As autoras citam Levy e Lavedan como autores que consideram a apreensão da forma urbana por meio do tecido ou traçado urbano e as relações de seus elementos, que podem ser analisados ou identificados isoladamente ou relacionados entre si.

Para Staël e Maria Manoela, a Morfologia Urbana é o estudo da **forma urbana**, levando em consideração as ações sociais sobre o meio físico produzido, construído através do tempo. Essa caracterização aponta os principais critérios de investigação da Morfologia Urbana, pois essa associação ao solo edificado relaciona-se às construções, edificações, parcelamentos e espaços livres. As edificações e sua implantação no solo urbano são um dos aspectos destacados na análise morfológica, ocorridos em virtude de uma relutância de uma ação social, por meio do seu parcelamento e também dos vários tipos de combinações implicadas, não só no traçado das vias e praças, como também no traçado das quadras e sua subdivisão em quarteirões e lotes. Essa apropriação do solo, a fim de usá-lo para edificação humana, traz junto uma intenção específica, ou pelo parcelamento, ou destinação que, no percurso da evolução humana, são administrados por legislações que regulam o uso e a ocupação do solo, refletindo a demanda social materializada no traçado urbano, por meio de normatizações organizadas pelos órgãos públicos e, em alguns casos, por incorporadores privados (COSTA e NETTO, 2015).

A morfologia urbana também pode ser apreendida pelo processo de compreensão histórica e pela evolução constante das modificações dos componentes urbanos, possui como premissa identificar o melhor mecanismo de intervenção urbana, que exerce influência na morfologia urbana. De acordo com Butina (1988 apud XIMENES, 2016), a morfologia urbana é uma metodologia de análise investigativa dos componentes físico-espaciais, que são os lotes, as ruas, as tipologias edilícias e as áreas livres, e socioculturais, a saber, os usos, a apropriação e a ocupação, da forma urbana e como eles mudam em função do tempo.

⁴ No campo da biologia, o termo morfologia é empregado nos estudos da forma ou partes dos seres vivos. Pode ser dividido em partes anatômicas (macroscópica) e histológicas (microscópica).

Além das discussões sobre a abrangência da morfologia, Lamas (1993) destaca três conceitos essenciais na compreensão da morfologia urbana, sendo o primeiro a abrangência do estudo da forma do ambiente urbano em seus aspectos físicos e suas transformações através do tempo, sendo esses, políticos, sociais e econômicos, fazendo parte do processo de urbanização de um meio. São considerados como possibilidades de motivação para a produção da forma urbana, mas não como objetos de estudo em si. Já o segundo conceito é que o estudo da morfologia urbana divide o espaço urbano conforme seus elementos morfológicos, querendo a articulação desses entre si e com o conjunto que compõem. O terceiro conceito corresponde à necessidade de se levar em conta as épocas de produção do ambiente urbano, juntamente com as estratégias políticas usadas em sua concepção.

Ximenes (2016), ao abordar os elementos morfológicos destaca que os edifícios, ruas, parques e monumentos, estão em permanente evolução ao longo do tempo, se relacionando dando forma e transformando o meio urbano conforme são modificados. Então, a forma como se relacionam os edifícios e espaços abertos ao redor dele contribui para a caracterização da morfologia de um meio.

A análise morfológica precisa clarificar os níveis de produção da forma urbana e as suas inter-relações, levando em conta, dentro da disciplina urbanístico-arquitetônico, os níveis de produção do espaço urbano, articulados sobre as estratégias político-sociais. À morfologia urbana interessa, em primeiro lugar, os instrumentos de leitura urbanísticos e arquitetônicos — partindo do princípio de que as disciplinas de concepção do espaço têm instrumentos de leitura que lhes são próprios: a leitura da cidade como fato arquitetônico (LAMAS, 1993).

Podemos definir, a partir das discussões a Morfologia urbana é a disciplina que estuda a forma urbana produzida pelo homem, por meio de sua evolução temporal, política e social, refletindo essa temporalidade no meio urbano por meio das características físicas e exteriores de um determinado espaço. Cabe ressaltar o caráter multidisciplinar do campo da morfologia urbana, utilizando conteúdos de variadas disciplinas como: sociologia, arquitetura, geografia, história, economia, entre outras.

A **forma urbana** é o montante de elementos morfológicos do meio urbano, suas tipologias e características diversas, em um processo evolutivo constante de

transformação, originado por intervenções das pessoas, de empreendedores e do governo também. O estudo da forma urbana é necessário então para a busca da forma mais apropriada de intervenção no meio urbano, assim como no planejamento de novos espaços.

A forma urbana é compreendida de acordo com a disposição e a apresentação de seus elementos, dando a definição do tipo de utilização do solo para cada espaço, sua densidade populacional, fluxos, dimensões, estado de cada componente urbanístico, o conforto e a comodidade nos ambientes, a estética, entre outros. Portanto, a forma de uma cidade está intimamente ligada ao desenho dela, bem como sua definição de espaços, volumes, traçados, etc. A fim de fazer a leitura da forma de uma cidade é preciso realizar uma avaliação de seus aspectos arquitetônicos e urbanísticos, já que o meio urbano é constituído por elementos da arquitetura.

Lamas define forma urbana como o

aspecto da realidade, ou modo como se organizam os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano, relativamente à materialização dos aspectos de organização funcional e quantitativo e dos aspectos qualitativos e figurativos. A forma, sendo o objetivo final de todo a concepção, está em conexão com o desenho, quer dizer, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores, a fim de definir um modo de utilização e de comunicação figurativa que constitui a “arquitetura da cidade” (LAMAS, 1993, p. 44).

A **forma urbana** é o produto da ação dos seres humanos e resultado da constante transformação de uma forma anterior já existente. Encontra-se, entretanto, diretamente relacionada à vida dos indivíduos que a ocupam. É fruto de sua apropriação, sua cultura e a ação comunitária. A escala do impacto das modificações sobre a cidade se alterna de acordo com a sua vastidão ou com o número das modificações. As distintas ações modificantes da forma urbana podem ter diversas origens, sendo fruto de ações do governo, da iniciativa privada ou ainda de pessoas civis (XIMENES, 2016).

Em outros tempos, a noção de **forma urbana** estava ligada a um sítio e hoje a um território, possibilitando à cidade uma permanente evolução para um montante de formas inter-relacionadas entre si e com o território-suporte e não mais uma forma marcada e definida. Não obstante, a mobilidade deve ser vista como algo que não pode ser ignorado, pois os meios de transporte possibilitam novas oportunidades de crescimento e maneiras distintas de compreensão do espaço. A mobilidade precisa ser avaliada tanto na leitura

como na composição do espaço. A concepção de forma urbana foi se modificando, bem como a intervenção do arquiteto dentro de seu espaço de atuação, atingindo todo o território como lugar de arquitetura (LAMAS, 1993).

A respeito da leitura e da interpretação das formas do espaço, Lamas destaca que a própria arquitetura terá, inevitavelmente, que buscar uma nova orientação, a partir da percepção da paisagem como arquitetura, como conjunto total construído. A partir da sucessão e da estruturação das formas de dimensões setoriais é que entendemos as formas à dimensão urbana e também pela sua articulação à dimensão territorial. Essa leitura do espaço acontece em nível da percepção dos seus elementos morfológicos, sequencialmente organizados. A escala de organização de bairros e cidades é logicamente diferente, e o desenho urbano, por contingência da estrutura mental e operativa humana, organiza a forma pela adição e composição dos elementos morfológicos, sendo a decomposição da forma um processo que se relaciona com a análise e com a concepção do espaço (LAMAS, 1993).

Dentre a análise dos elementos morfológicos abordadas por Lamas, estão as partes físicas que, relacionadas e organizadas, compõem a forma. São eles: o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, as fachadas, os logradouros, o traçado, as ruas, as praças, os monumentos, a vegetação e o mobiliário (LAMAS, 1993). Esses elementos morfológicos, quando vinculados e estruturados entre si, dão forma ao espaço urbano.

É importante distinguir as relações dos elementos morfológicos com as dimensões ou escalas do espaço urbano: quanto à dimensão setorial, os elementos morfológicos identificáveis são predominantemente os edifícios, o traçado e a estrutura verde, o desenho do solo e o mobiliário urbano. Na dimensão urbana, são os traçados e praças, os quarteirões e monumentos, os jardins e as áreas verdes, que constituem os elementos morfológicos. Já na dimensão territorial, os elementos morfológicos são identificados nos bairros, nas grandes infraestruturas viárias e nas grandes zonas verdes, relacionados com o suporte geográfico e as estruturas físicas da paisagem.

Panerai, ao se referir à apreensão da forma urbana pelo "tecido urbano", abarca dois enfoques: uma visão local que pode vir a esquecer a estruturação do conjunto e de esqueleto, para focar no interesse por seu preenchimento; e uma organização que mostra coesão entre seus elementos e uma potencialidade de adaptação, de ajuste e

modificação. Se for aplicado à cidade, o vocábulo "tecido" declara a ideia de continuidade e renovação, permanência e variação, explicando como se constituíam as cidades mais antigas e respondendo a questões levantadas pela análise das urbanizações mais recentes. A expressão pressupõe uma atenção às ruas e edificações comuns e também às regulamentações e aos monumentos. Dentre a variedade de definições de tecido urbano, o autor opta pela definição mais simples, na qual ele constitui-se pela superposição ou pela imbricação de três conjuntos, a saber: a rede de vias, os parcelamentos fundiários e as edificações (PANERAI, 2006).

O estudo do tecido urbano é realizado por meio da identificação de cada um desses conjuntos e pela análise de sua lógica e suas relações, para além do que diz Carlo Aymonino, ao observar "a relação entre a tipologia dos edifícios e a forma urbana" e pesquisar sobre suas variações. Se for importante e útil para o estudo, convém isolar provisoriamente cada um deles, levando em consideração as articulações entre eles. Dessa forma poderá haver a compreensão das lógicas que acontecem na constituição dos tecidos e em suas transformações (PANERAI, 2006).

Costa e Netto (2015), ao abordarem a caracterização da forma urbana pela sobreposição de camadas, chamam a atenção para a denominação de palimpsesto proposta por M.R.G. Conzen.

A forma urbana caracteriza o registro da história das ações civis e públicas, especificando os aspectos ideológicos que norteiam a ocupação do solo através do tempo. Pensando-se assim, a forma urbana é estabilizada através de fatos históricos que se entrecruzam e interpõem como um acúmulo de camadas. Esse depósito da história é o que é denominado como "palimpsesto" (COSTA e NETTO, 2015, p. 32).

Costa e Netto mencionam também a ideia de cidade apresentada por M. R. G. Conzen, em 1962, no artigo intitulado Urban Morphology. O autor destacou que as camadas sobrepostas acumuladas em um contínuo processo no qual as mais antigas substituem as mais novas, ligando a formação da cidade às gravações em camadas acumuladas no mesmo sítio natural. Também ressalta que quanto maior for o número de períodos morfológicos destacados nos centros históricos, mais sucessivos períodos registram suas formas na paisagem urbana, fazendo desaparecer o registro dos períodos mais antigos por meio de processos morfológicos (COSTA e NETTO, 2015).

1.2 Três Vertentes de Morfologia Urbana

Desde o século XIX, há um crescente interesse acerca dos assuntos inerentes à forma da cidade por parte de estudiosos europeus, tornando possível, por meio de trabalhos e estudos, o surgimento das bases do campo de estudo da morfologia urbana. Isso possibilitou o desenvolvimento de diferentes escolas de pensamento, dentre elas, destacam-se: a Escola Inglesa a Escola Italiana, a Escola Francesa.

Dois estudiosos, por meio de seus trabalhos e suas linhas de pensamento, destacaram-se e acabaram por dar origem às escolas que levam seus nomes, Michael Robert Gunther Conzen (1907-2000), geógrafo alemão que tem em seus estudos a base da Escola Inglesa, conhecida também, como Escola Conzeniana e Saverio Muratori (1910-1973), arquiteto italiano, que é um dos principais representantes da Escola Italiana, também chamada de Escola Muratoriana, fundada com base em seus trabalhos, estudos e pensamentos (XIMENES, 2016).

A Escola de pensamento inglês, também chamada de Escola Conzeniana, busca a avaliação da evolução das formas urbanas por meio da identificação dos três elementos da paisagem urbana, o plano da cidade, os edifícios e espaços livres e o padrão de uso e ocupação do solo, bem como as transformações ao longo do tempo. Essa avaliação é essencialmente geográfica, tendo como maior preocupação a forma como as coisas se adequam ao sítio.

A abordagem da Escola Italiana, tipológica-projetual, é assim chamada, em virtude de sua caracterização, a investigação no estudo da forma, objetivando o desenvolvimento de uma teoria projetual. O plano arquitetônico era projetado conforme as características históricas das edificações mais antigas, especialmente as italianas e também a forma como estão inseridas no espaço urbano. Detém uma preocupação especial com o destino das cidades históricas do país por causa das intervenções modernistas no espaço urbano.

Philippe Panerai, Jean Castex e Jean-Charles DePaule fundaram, em 1969, na França, a Escola de Arquitetura de Versalhes, impulsionada por causa do discurso intelectual acerca da vida urbana da época. A escola conquistou o interesse de importantes pensadores e críticos da área da arquitetura e da sociologia. A Escola Francesa se concentrava nas interferências modernistas na forma urbana e, em

determinado momento, recebeu influência dos estudos de Muratori, a fim de definirem as próprias teorias e metodologias.

A partir dessa breve contextualização das escolas de morfologia urbana, a seguir é discutida cada uma separadamente, com o objetivo de compreender as metodologias de análise utilizadas por elas.

1.2.1 Escola Inglesa de Morfologia Urbana

A Escola inglesa de morfologia urbana ergueu-se com base nos estudos de M. R. G. Conzen, também conhecida como escola conzeniana. O estudo da forma urbana, para Conzen é: designado por Morfologia Urbana, é um campo de pesquisa que envolve uma ampla diversidade disciplinar, linguística e cultural, sendo que a primeira necessidade na pesquisa morfológica urbana é reforçar a cooperação interdisciplinar em temas relevantes e, assim, criar a mais ampla base geográfica para comparação (CONZEN, apud LARANJEIRA, 2011).

De acordo com Conzen, a paisagem cultural é o produto das múltiplas transformações no espaço urbano, ocorridas ao longo do tempo, recebendo influência de fatores climáticos e geográficos, assim como de momentos e épocas históricos, motivados pelas demandas da população que se encontra em processo constante e evolutivo de crescimento.

M. R. G. Conzen analisa o espaço urbano por meio de uma descrição geral da sua imagem, com destaque ao planejamento viário, o padrão das edificações semelhantes formando uma unidade de tipologia, sendo exemplos os presentes em partes da cidade, bem como o contraste entre o centro histórico e outras partes periféricas. Desta forma, ele destaca que a cidade foi mudando, e as modificações da forma, explicam o desenvolvimento das cidades juntamente com a história cultural da região onde foi assentada, o que pode ser visto nos arranjos físicos e nas edificações e nas sobreposições dos padrões de uso do solo, ruas, lotes e edificações de um período sobre o outro (COSTA; NETTO, 2015).

A área edificada e sua organização funcional, bem como a sua paisagem urbana, são o registro do desenvolvimento cultural de uma cidade, embora alguns períodos gerais de transformações sejam pouco visíveis, por não apresentarem mudanças relevantes a

serem observadas nos padrões de uso do solo. Então, a fim de identificá-las, análises dos planos urbanos e das vias são utilizadas, pois o plano urbano e as vias são os que apresentam o menor grau de modificação, isso ocorre porque transformações nesses elementos urbanos são mais caras, envolvendo tratativas sobre limites. As transformações nas construções deixam marcas visíveis nas formas urbanas, portanto, as mais fáceis de serem identificadas. O modo de interpretação dos elementos e das formas existentes que originaram e evoluíram no processo acontece pela indicação dos processos que deram origem ao desenvolvimento econômico e social e as transformações posteriores que geraram formas materiais, sendo esses processos temporais destacados como períodos morfológicos, pois deixam resíduos identificáveis na paisagem urbana (COSTA; NETTO, 2015).

Essas qualidades se fazem presentes, sendo que essa estrutura vincula-se ao espaço físico que abrange o passado e as futuras possibilidades de mudanças. Esses aspectos demonstram a subdivisão do plano urbano nos traçados viários e quadras, a subdivisão das quadras em lotes, que contêm as edificações, tornando-se o padrão utilizado a fim de traduzir a realidade a bases compreensíveis. A isso Conzen chamou de visão tripartite da Morfologia Urbana, pois o plano urbano tem sua conceituação na estrutura formal da cidade (COSTA; NETTO, 2015).

Os escritos de Conzen descrevem o plano urbano como o traçado original da cidade, cujo estudo fundamenta-se na relação entre o lugar, o sistema viário, o padrão de parcelamento dos lotes e a implantação das edificações neles. Segundo o autor, o tecido urbano estabelece agrupamentos de quarteirões com características assemelhadas, no que se refere ao padrão de uso e também à ocupação do solo. A utilização determina a forma da edificação e suas dimensões no tecido urbano (XAVIER, 2018).

De acordo com Conzen (1960 apud XAVIER, 2018), as formas apresentam características morfológicas demonstradas pelo contexto histórico e cultural do período a que pertencem, aliadas às adaptações subsequentes, períodos esses relacionados aos momentos históricos, evolutivos e morfológicos. O estudo da evolução das formas é pautado pelos períodos históricos e evolutivos, sendo o período morfológico a síntese entre os dois.

Entende-se por períodos morfológicos o recorte onde aconteceram as mudanças definidas em virtude de uma época histórica cujos reflexos econômicos e culturais produziram modificações no espaço da cidade (WHITEHAND, 2001 apud XAVIER, 2018). O reconhecimento das inovações materializadas na paisagem urbana caracteriza as formas na estrutura urbana, a delimitação de datas e o reconhecimento dos fatos fazem parte da análise para delimitar um período morfológico. Para Costa e Netto (2015), cada período imprime a sua marca no tempo, sendo passível de ser identificado como período morfológico. Portanto, o estudo evolutivo por períodos morfológicos estabelece a estrutura temporal de um assentamento urbano específico.

Assim, o período morfológico é a síntese entre os períodos histórico e evolutivo. Vale ressaltar, que os períodos históricos fazem parte da realidade dos fatos cronológicos e dos períodos evolutivos, assim como as divisões da história geral e a periodização de diferentes ramos da história social, econômica, política e cultural e têm sua origem nos seus conteúdos históricos, ocorrendo por meio de instituições, processos, ideias e formas materiais, originando as fontes indefinidas de delimitação temporal (COSTA e NETTO, 2015).

Este estudo revela sua importância na compreensão da formação da paisagem urbana histórica, sendo que a terminologia **Morfogênese** incorpora a ideia de origem, de gênese da forma, compreendendo a configuração inicial das paisagens urbanas, vista de maneira ampliada nos centros históricos. Já a paisagem urbana apresenta historicidade, na medida em que revela um número crescente de períodos morfológicos envolvidos na sua composição, sendo o conceito de historicidade entendido como um atributo da paisagem capaz de refletir o acúmulo das formas ao longo do tempo (COSTA; NETTO, 2015).

Os estudos de Conzen tornaram-se uma ferramenta de grande importância para a compreensão e a gestão do espaço urbano, cujas obras possuem características marcantes. Suas análises foram realizadas por meio das conceituações utilizadas por ele e que, posteriormente, foram incorporadas na linha de pesquisa da Escola Inglesa (XIMENES, 2016).

Dentre esses estudos, destaca-se que o acúmulo de períodos é capaz de produzir a sobreposição de várias camadas constituídas por elementos e fatos que introduzem a noção do conceito de palimpsesto no solo urbano. Sobre isso Conzen destaca que

quanto maior for o número das camadas envolvidas maior será a quantidade de períodos sucessivos que inscreveram suas formas na paisagem urbana, como um palimpsesto. [...] Historicidade e palimpsesto são conceitos complementares para a compreensão da paisagem urbana (COSTA e NETTO, 2015, p.65).

Além disso, é importante destacar outro conceito da escola inglesa: a região morfológica, que é definida com base em características urbanas, plano urbano, tipologia de edificações, uso e ocupação do solo, distinguindo-as das áreas circundantes, o que as torna visivelmente distintas das demais. Para o estudioso Conzen, a culminância da exploração do desenvolvimento físico de uma área urbana era a divisão dessa área em regiões morfológicas. A partir dessa divisão era criado um mapa que serviria tanto para revelar seu desenvolvimento histórico, quanto para planejar e definir o futuro gerenciamento da paisagem urbana e seu desenvolvimento (XIMENES, 2016).

Conforme as dinâmicas urbanas, podem ser percebidos períodos de crescimento ou de estagnação de formas resultantes de momentos econômicos, políticos e sociais. Usos institucionais na periferia da área construída são acolhidos entre esses períodos onde manifestam-se faixas de áreas irregulares, e esses elementos são denominados por Conzen como *fringe belts*, representando uma forma de ocupação associada ao crescimento externo das cidades, com baixa densidade e estruturados de forma dispersa em zonas de uso do solo misto, intercaladas por zonas residenciais (COSTA; NETTO, 2015).

Segundo Conzen, os *fringe belts* têm sua definição como elementos morfológicos, de origem relacionada à oscilação da dinâmica econômica e a demanda de usos institucionais por uma extensa população urbana implantada nas bordas da ocupação formal. Essa formação tem início na periferia da área urbana, com uma linha de fixação, rodoviária e ferroviária. A pressão do crescimento urbano e as grandes plantações ocupadas são indexadas ao contexto urbano, dando origem a um *fringe belt* interno, que tem a sua posição na malha urbana em relação ao seu entorno. Os *fringe belts* são constituídos de limitações físicas à expansão residencial, exigindo que o sistema viário contorne a sua extensão, sem prejuízo da sua forma ou limites (COSTA; NETTO, 2015).

Os estudos da Escola Inglesa encontram-se entremeados pelas raízes da morfologia urbana trazida da Alemanha por Conzen, considerando que os conceitos e as linhas de pensamento dessa escola estão mais ligados à tradição germânica, em razão da influência sofrida por Conzen nos anos de estudo em seu país de origem. Em sua vivência na Inglaterra, desenvolveu diversos procedimentos valiosos para os estudos com referência à morfologia urbana e à análise histórica territorial. Suas obras servem de referência para os diversos profissionais interessados em pesquisas relativas à forma.

1.2.2 Escola Italiana de Morfologia Urbana

A escola italiana de morfologia urbana é também conhecida como Muratoriana, pois baseia-se nos estudos de Saveiro Muratori. Dentre suas conceituações, destaca-se a busca pela visibilidade do desenho urbano no planejamento das cidades e suas construções, planejamento esse perdido ao longo do século XX com o avanço crescente do movimento modernista e o evolutivo enaltecimento do aspecto individualista do edifício. Muratori, em sua graduação, foi grandemente influenciado pelos pensamentos de seus professores, especialmente de Gustavo Giovannoni, que é chamado de “o pai da tradição do urbanismo italiano”, absorvendo seus ensinamentos e o conceito de arquitetura contextualizada. Esse conceito foi posteriormente desenvolvido e utilizado em suas obras (XIMENES, 2016).

Após sua formação, em 1933, Muratori buscou o aprofundamento de seus conhecimentos com referência à arquitetura moderna, escrevendo artigos para uma revista italiana, que inspiraram trabalhos seguintes, executados em parceria com Ludovico Quaroni e Francesco Farinello. A partir de projetos posteriores, passou interessar-se pelas praças italianas e sua composição. Foi em ensaios realizados na época da Segunda Guerra Mundial, que ele apresentou a conceituação de cidade como um organismo vivo e como obra de uma arte coletiva. Também a ideia de planejar novos edifícios, continuando com a cultura de edificações no lugar (CATALDI; MAFFEI; VACCARO, 2002). Ou seja, desenhar os edifícios a partir da tipologia do lugar, seguindo os mesmos alinhamentos/recuos, proporção, etc.

Muratori, após a guerra, se envolveu na reconstrução de algumas cidades devastadas e, por meio dessa experiência adquirida, sente a ausência de uma relação entre os planos urbanos e os edifícios e monumentos. Os conhecimentos foram

gradativamente dando origem à linha de pensamento da Escola Italiana e contribuíram para a elaboração das técnicas e dos conceitos utilizados pelos seguidores de Muratori na análise urbana do território. O estudioso ficou conhecido como o criador da base teórica do design urbano, elaborada por meio de seus estudos com referência ao processo construtivo das cidades históricas italianas. Muratori acreditava que era trabalho do arquiteto a organização do espaço urbano por meio da compreensão histórica da sua forma e que ela só poderia ser compreendida historicamente, tendo na tipologia dos prédios a base da análise urbana (XIMENES, 2016).

Muratori acreditava que, por meio dos estudos acerca da tipologia, era possível a realização da análise morfológica da cidade. Essa abordagem tipológica era usada pela escola italiana, tendo como principal característica a concepção de que os materiais a serem classificados e as formas inerentes a eles, deveriam ser encontrados na cidade, considerando, assim, a relação direta entre a tipologia edilícia e a morfologia urbana. Essa Escola reconhecia a forma e a estrutura urbana como um conjunto de ideias, escolhas e ações materializadas em edificações e espaços públicos. Esse conceito de paisagem construída, muito utilizado pelos estudiosos da Escola Italiana, é composto pelas edificações e espaços públicos, classificados de acordo com seu tipo (XIMENES, 2016).

Xavier (2018) destaca a atuação do arquiteto italiano Saverio Muratori e seu discípulo, Gianfranco Caniggia, que propuseram, a partir de 1954, uma nova abordagem de interpretação da cidade, cujo destaque era o estudo da forma com o objetivo de estabelecimento de uma teoria de projeto da cidade, que analisa a morfologia urbana na escala arquitetônica, e procura a forma como esses espaços deveriam ser construídos e projetados. Sendo assim, essa pesquisa possibilita uma definição de como deveria ser o traçado urbano, tendo como padrão as características das edificações vernáculas italianas.

Para Muratori, as cidades estão conectadas por uma rede de caminhos e todas se ajustam às destinações e se adaptam às possibilidades do melhor uso do território, da paisagem e da superfície da terra. As aglomerações compactas são um todo, compostas por partes orgânicas, que se desenvolvem ao longo do tempo como parte de um processo contínuo, adaptado às modificações internas e externas. Percebe-se que a cidade é uma parte integrante da evolução e do desenvolvimento da vida humana, observando-a no amplo processo de formação e transformação (COSTA; NETTO, 2015).

A **análise tipo-morfológica** da Escola Italiana está estruturada na definição do tipo. A interpretação do tipo edifício difere-se do modelo da edificação mais comum da cultura. Os tipos básicos têm sua representação nas residências. Os tipos edifícios especializados são aqueles que possuem funções específicas e têm diferenciações na malha urbana da cidade pelas características mais complexas e suas proporções. As igrejas, os palácios e as instituições públicas são exemplos de tipos especializados, tornando-se marcos de referência na paisagem urbana, por causa da sua função, proporcionalidade e localização geográfica (COSTA; NETTO, 2015).

A tipologia edilícia corresponde à classificação **tipo-morfológica**, na qual o conjunto formado por edificações e espaços componentes de um mesmo ambiente urbano é resultado de uma mesma motivação, de uma conceituação projetual da paisagem construída, dependendo da compreensão dos atributos em comum, inerentes ao grupo de edificações em estudo. Esse conceito foi aplicado pela escola italiana em diversas escalas componentes do tecido urbano da cidade, praças, ruas, quarteirões, bairros, etc.

De acordo com a Escola Italiana, o processo tipológico da cidade passa por quatro fases estruturantes: a) o material; b) a estrutura elementar; c) o organismo; e d) o nível de conexão individual. A metodologia de Muratori promove uma análise histórica ao longo dessas quatro fases a fim de encontrar indicações da direção a ser tomada pela pesquisa tipológica. Esses apontamentos são encontrados a partir de uma análise aprofundada do território pesquisado, podendo ser dividida em quatro etapas investigativas: a) análise topográfica das primeiras construções da área em questão; b) análise das estruturas técnico-econômicas; c) análise da estrutura e dos costumes sociais da cidade; e d) análise das características estilísticas (XIMENES, 2016).

A Escola Muratoriana utiliza duas especificações a fim de distinguir os edifícios: “*edilizia di base*”, que corresponde às edificações de uso residencial e “*edilizia specialistica*”, que corresponde às edificações de demais usos, comercial, industrial, etc. Essas construções podem ter suas características iniciais transformadas ao longo do tempo, por meio de reformas e ampliações, fato este que deve ser constatado e averiguado pelo pesquisador. O estudioso acreditava que, para a execução de projetos de intervenção nos sítios históricos, fazia-se necessária a realização de uma pesquisa e do estudo do processo construtivo e de seu desenvolvimento ao longo do tempo. Somente a partir dessa forma se obteria o conhecimento preciso para a elaboração de algo inovador

e que estivesse de acordo com a arquitetura encontrada no local onde seria implantado o projeto de intervenção (XIMENES, 2016).

Para Xavier, a pesquisa da Escola Italiana analisa as teorias de desenho urbano e arquitetônico em decorrência do estudo das tipologias edilícias, compreendidas como uma mudança dos tipos anteriores, a fim de compreender o processo evolutivo do sistema tipológico de formação do tecido urbano. O conhecimento da escola Italiana é desenvolvido a partir do tipo básico (micro) para o macro, associando o estudo das transformações e das permanências (XAVIER, 2018).

Para a escola italiana, os tecidos urbanos são a denominação das leis e categorias tipológicas existentes no conjunto dos tipos edilícios com conformação semelhante, sendo então a ampliação da conceituação do tipo e do conjunto de edificações numa concepção mais ampla. Quanto à distinção entre tecido urbano e tecido urbano básico, o primeiro refere-se ao conceito mental; já o segundo é o conceito materializado, como o exemplo de tipo e tipo básico. Porém, a terminologia tecido urbano já está consolidada como o tecido construtor (COSTA; NETTO, 2015).

A análise dos tecidos reúne o conjunto de edificações semelhantes que compõem os organismos urbanos, que são estruturados no decorrer do tempo e derivados de um sistema de leis de formação e de utilização progressiva. Organizado em um processo de transformação da estruturação prolongada de seu próprio processo histórico e para conseguir sua identificação e interpretação, é necessária a reconstrução dessas leis, modificando-as em categorias lógicas que possibilitem o estabelecimento de parâmetros e de critérios para a sua interpretação (COSTA; NETTO, 2015).

A análise das séries de edificações e dos tecidos urbanos, após a análise dos tipos básicos que leva em conta a sua posição na escala, os tipos e os seus limites, nas exemplificações apresentadas, utiliza a técnica da figura fundo, o que facilita a compreensão dos aspectos relatados. Há, portanto, a necessidade de reforçar que essa escala dimensional compreenda a inserção urbana identificada com as características comuns a outros objetos (COSTA; NETTO, 2015).

A metodologia utilizada por Muratori e pelos integrantes da escola italiana utilizava as informações adquiridas por meio da análise tipológica detalhada, realizada no território, para alcançar o objetivo de realizar um projeto de intervenção, que permitisse a sensação

de continuidade entre o ambiente já existente e a nova edificação a ser integrada na paisagem. Por meio das obras do autor, pode ser verificada a evolução de suas ideias e também o surgimento das bases da escola Muratoriana na década de 1950. Mesmo estando dentro do movimento modernista que surgia na Europa, Muratori considerava muito a conservação das obras históricas de seu país, bem como a manutenção e a continuidade do conceito que elas representavam no meio urbano onde se inseriam.

As ideias de Muratori iam contra os ensinamentos do movimento moderno e acabaram afastando estudantes e professores de Roma, motivando seu isolamento no meio acadêmico. Mesmo assim, o arquiteto manteve um grupo de assistentes e seguidores que muito o auxiliaram em suas pesquisas e estudos, e no desenvolvimento de suas ideias, dando, posteriormente, continuidade aos ensinamentos do arquiteto e divulgando seus métodos de pesquisa da escola Muratoriana pelo mundo, tornando-a uma das mais conhecidas e com mais relevância entre as escolas de morfologia urbana (XIMENES, 2016).

Mesmo depois de sua morte, seus seguidores continuaram utilizando os componentes da metodologia de Muratori: Gianfranco Caniggia trabalhou tecidos urbanos; Paolo Maretto dedicou-se aos aspectos da linguagem arquitetônica; Alessandro Giannini trabalhou a escala territorial; e Renato e Sergio Bollati e Caniggia dedicaram-se a trabalhar os tecidos urbanos. Há também a geração que não conviveu diretamente com Muratori, e que foram inspirados pelos ensinamentos do arquiteto na Escola Italiana e que comungam de seu pensamento e utilizam suas técnicas e metodologia para a elaboração de seus próprios projetos nas universidades de Gênova, Roma, Florença, Ferrara, Bari, etc.

Aldo Rossi e Carlo Aymonino, dois integrantes da Universidade de Veneza, destacam-se como os principais disseminadores do pensamento da Escola Italiana, apresentando relevantes apontamentos para o planejamento urbano. Os dois fizeram parte do corpo docente do Instituto de Arquitetura da Universidade de Veneza. Mesmo assim, ambos quase não mencionam Muratori em suas publicações, ao abordar a arquitetura da cidade, ainda que possam ser encontrados, em suas obras, os conceitos e as abordagens utilizados e defendidos pelo autor ao longo de sua vida profissional (XIMENES, 2016).

1.2.3 Escola Francesa de Morfologia Urbana

No final da década de 1960, os arquitetos Philippe Panerai e Jean Castex, e o sociólogo Jean-Charles DePaule fundaram a École d'Architecture de Versailles, onde iniciou a linha de pensamento da escola de morfologia urbana da França. Em suas formações, Panerai e Castex possuíam claro interesse nos assuntos relativos ao meio urbano. Foram alunos de diversos sociólogos e geógrafos franceses, inclusive de Henri Lefebvre, cujos ensinamentos exerceram larga influência no pensamento dos arquitetos. Lefebvre, Françoise Boudon e André Chastel, eram fervorosos críticos da arquitetura modernista e de suas intervenções na cidade (XIMENES, 2016).

Os fundadores da Escola Francesa tiveram contato com a obra de Muratori por meio de um livro encontrado de autoria do arquiteto italiano, que falava sobre Veneza (MOUDON, 2009), despertando grande interesse pela pesquisa e pela análise das técnicas e metodologias utilizadas por Muratori em seus trabalhos. A década de 1960 destaca-se pelo interesse e pelos discursos relativos à vida urbana, e a Escola Francesa surge como uma resposta contrária aos ideais do movimento moderno e sua aversão à história.

No livro “Elementos de Analisis Urbano”, de Philippe Panerai, publicado em 1980, o autor expõe sua visão sobre análise urbana discursando sobre técnicas de outros autores reconhecidos, como Kevin Lynch, e citando a metodologia e os ensinamentos de Saverio Muratori e da Escola Muratoriana, dando mostras de sua afinidade com o pensamento italiano acerca das questões urbanas. As primeiras publicações de Panerai e Castex exerceram bastante influência entre os pesquisadores de arquitetura da Europa (PANERAI et al, 1983).

Os escritos de Panerai demonstram a visão da arquitetura não limitada à cidade, aos monumentos e às obras, mas levando em consideração o tratamento dos valores estéticos, teóricos e culturais dos tecidos construídos, onde a vida das cidades tem as arquiteturas ordinárias que se materializam em toda a sua riqueza, constituindo uma forma permanente, porém sempre variável, de uma cidade histórica (PANERAI, CASTEX e DEPAULE, 2013).

Segundo Panerai, a análise tipológica dos tecidos urbanos e conjuntos de edificações componentes de um meio se dividiria em quatro etapas sucessivas: a)

definição da área estudada e das escalas a serem abordadas; b) classificação prévia dos objetos; c) definição e divisão dos tipos em grupos; d) identificação das semelhanças e diferenças entre os tipos e suas possíveis variações. O estudo dos tipos deve considerar o lote, a quadra, o entorno, o local, a história, o período e a sociedade (PANERAI, 2006).

A compreensão da cidade a partir do seu crescimento, como um organismo que se desenvolveu com o passar do tempo, possibilita a construção de uma imagem de conjunto, mais completa que a oferecida pela apreensão direta da paisagem. Essa imagem global é constituída devagar, relacionando as forças do território geográfico aos grandes traçados que organizam a aglomeração. Também identifica pontos fixos, como limites e barreiras, cujas modificações acontecem no entorno. Essa imagem contempla a questão do tecido urbano, agregando elementos que possibilitam sua análise (PANERAI, 2006).

As relações entre esses conjuntos constituem um sistema bastante complexo, à imagem e semelhança do tecido urbano. O desenho das vias correspondia ao mapa da cidade ou do bairro, até recentemente. O conjunto do sistema viário compreendia o espaço público, e os terrenos disponíveis para construção eram quase sempre privados. Essa distinção entre espaço público e terrenos privados pertence à área do direito, tomando forma jurídica diferente, de acordo com as épocas e as culturas. Esse conhecimento do contexto jurídico poderá evitar extrapolações prematuras ou enfoques sem profundidade. (PANERAI, 2006).

Em suma, a Escola Francesa encontra-se em algum lugar de análise entre as teorias da Escola Inglesa e a pró-atividade da Escola Italiana (MOUDON, 2009), e seus interesses aproximavam-se dos interesses da Escola Italiana a respeito da tipologia das edificações e da preservação dos sítios históricos, porém, ao contrário dela, não buscavam estabelecer um projeto conceitual das áreas que estudavam, permanecendo na elaboração de teorizações, na análise urbana dos sítios e no estudo das origens da teoria modernista, permanecendo próximos aos estudiosos da Escola Inglesa (XIMENES, 2016).

O estudo multidisciplinar da forma urbana é um importante campo do conhecimento que possibilita constatar o que é visível e invisível na estrutura da cidade. A análise dessa estrutura ocorre pela ótica da morfologia urbana, que possui diversas linhas de abordagem, atuação, terminologias e nomenclaturas distintas que designam algum

elemento ou fato presente no espaço urbano. A abordagem de análise da morfologia urbana entende que o espaço urbano é o reflexo das ações políticas, econômicas e sociais, e pode ser percebida como a sobreposição de camadas ao longo do tempo que, por meio das ações e também da produção voluntária desse espaço, atribuem à forma física da cidade caráter morfo-tipológico diferenciado.

O estudo das três vertentes da morfologia urbana foi essencial para a compreensão das diferentes perspectivas de análise da forma urbana. Pode-se destacar que o método de análise da escola Inglesa está centrado no campo da geografia, com sobreposição das camadas históricas “palimpsesto” e também na “visão tripartite” (traçado, plano, uso e ocupação), sendo que a leitura dessas análises acontece de uma escala macro para micro (morfo-tipológica). A escola Italiana centra as análises no estudo das “permanências e persistências” e “fatos urbanos”, fazendo a leitura do espaço urbano pelo estudo da tipologia, em uma escala de micro para macro (tipo-morfológicas). A escola Francesa foi influenciada pelas escolas Inglesa e Italiana, sendo que a metodologia de análise contempla tanto as tipologias quanto as análises geográficas e visuais (imagem mental) da forma.

A partir disso, a definição dos três períodos morfológicos: a) Morfogênese do traçado urbano em Pelotas 1815-1927, b) Morfogênese do bairro Simões Lopes 1914-1947, c) O Segundo loteamento, as permanências e persistências do bairro Simões Lopes 1948-1972, direcionou-se as análises pelo viés da escola Inglesa de morfologia urbana, com o estudo dos outros elementos como tipologia, fatos urbanos, permanências e persistências e tecido urbano das escolas Italiana e Francesa, para complementar as reflexões sobre a apreensão da forma urbana do bairro Simões Lopes.

A elaboração do quadro-contexto (Tabela 1) sistematiza o marco temporal dos principais acontecimentos, que marcaram a forma urbana de Pelotas e do bairro Simões Lopes, promovendo, assim, a modificação da morfologia. Importante contextualização para guiar as análises e discussões.

“QUANDO? ” (Datas importantes/ marcos temporais)	“COMO?” (Acontecimentos históricos, sociais, políticos que marcaram a forma da cidade)	“O QUÊ?” (Modificações da morfologia)			
		Caracterização	Traçado	Fato Urbano	Tipologia Residencial
1815	Primeiro Loteamento de Pelotas	Gênese da cidade está ligada a economia do charque.	Segue as práticas urbanísticas portuguesas, forma regular ortogonal.	Charqueada	Tradicional
1835	Segundo Loteamento de Pelotas	Continuidade ao primeiro loteamento, expansão em direção ao porto.	Regular, ortogonal, parcelamento segue o padrão do quarteirão retangular alongado	Porto	Tradicional
1884	Ferrovia	Expansão do traçado de Pelotas em direção a ferrovia.	Ortogonal, perpassa barreiras físicas como o arroio Santa Bárbara	Ferrovia	Tradicional
1914	Primeiro Loteamento do bairro Simões Lopes	Gênese do bairro, características burguesas e boa infraestrutura	Ortogonal, toma como referência os limites da ferrovia	Ferrovia	Tradicional
1924/1927	Planos urbanos e sanitários de Rullman (1924) e Britto (1927)	Propostas de ampliação da cidade, a fim de sanar o déficit habitacional e insalubridade.	Setorização, orgânico, grandes eixos viários (Rullman). Intervenções pontuais com ênfase na higiene e estética (Britto)	Castelo Simões Lopes	-

1955-1972	Segundo Loteamento do bairro Simões Lopes	Sanar o déficit habitacional da cidade de Pelotas	Traçado orgânico, distribuído por eixo viário em “Y”, persistência da forma de parcelamento do quarteirão retangular alongado.	Castelo Simões Lopes e Traçado em Y	Tradicional
-----------	---	---	--	-------------------------------------	-------------

Tabela 1: Quadro-contexto.

Fonte: Elaborada pelo autor

2 Morfogênese do traçado urbano em Pelotas 1815-1927

2.1 O Traçado Regular herança Portuguesa

O traçado urbano resulta da implantação, padronizada ou não de vias que se entrecruzam, e, em consequência disso, delimitam espaços, fazendo a regulação da disposição das quadras e das edificações. O traçado urbano de uma região influencia grandemente, desde o tráfego de veículos até o melhor aproveitamento do solo no local, já que ele forma trajetos mais longos ou mais curtos e faz a delimitação dos quarteirões por meio de ruas e avenidas (XIMENES, 2016).

Para Yunes (1995) Portugal e Espanha são as fontes europeias que possibilitam a compreensão de que o processo de passagem do modelo de implantação urbana reticular não se refere apenas a uma transposição cultural, provocada pela função colonial, mas sim, deve-se destacar sua vinculação direta à finalidade primeira, ou seja, à posse e à administração de territórios, tendo sua concretização na edificação e na estruturação de novas cidades.

Gomes (2007) atribuiu aos romanos a primeira rede urbana hierarquizada e estruturada de forma consistente, embora a ocupação do território português seja bem mais antiga, com os fenícios, gregos e cartagineses. Braga, Santarém, Beja e Lisboa eram os núcleos mais importantes, seguidos por Chaves e Évora, na perspectiva das povoações fundadas ou reformadas. Os romanos utilizavam a retícula regular com origem nos dois principais eixos viários, ortogonais entre si. O fórum e a praça localizavam-se contíguos à intersecção desses dois eixos principais, bem como os prédios mais importantes e os equipamentos para o serviço público. Todas as vias tinham origem

circunvizinhas a esses dois eixos, formando quarteirões, geralmente de forma quadrada, embora acontecendo em algumas circunstâncias, a forma retangular. Tal estrutura ainda é percebida atualmente, na maioria das cidades portuguesas.

A partir do início do século XVIII, deu-se início às determinações com relação à escolha do sítio e o traçado das ruas e dos prédios, mesmo sem dar a ideia de homogeneização dos traçados das cidades, característica de Portugal e seu pensamento pragmático, o que acabou por dar origem a vários traçados e diferentes interpretações e adaptações. A atuação dos engenheiros militares portugueses espalhados pelo território brasileiro exemplificavam a nova ideia de espaço urbano português, principalmente com o traçado ortogonal das novas vilas.

A partir do conhecimento do plano de reconstrução de Lisboa, em 1756, a fama dos engenheiros militares portugueses cresceu ainda mais, corroborando para a afirmação da marca do urbanismo português, tendo no Brasil, e especialmente no Rio Grande do Sul, um terreno bastante fértil. Esses profissionais tiveram a incumbência de introduzir o modelo de habitação chamado 'casa em fita', muito popular entre os primeiros povoadores açorianos a se fixarem nos povoadamentos urbanos. Os colonizadores portugueses trouxeram para o Rio Grande do Sul seu modo de ser, falar, cantar e sua cultura típica e, no decorrer do século XVIII, a eles somaram-se os engenheiros militares, a elite intelectual da época, idealizadores da rede urbana gaúcha originária (RHODEN, 1999).

Um aspecto importante na ocupação do território brasileiro foi o processo de militarização, implementado pelos reis de Portugal, D. João V e D. José I, por meio de seus primeiros ministros, Alexandre de Gusmão e Sebastião José de Carvalho e Melo, o Marquês de Pombal, respectivamente, bastante intensificado pela política de expansão das fronteiras do Brasil, no século XVIII. Essa política urbana pombalina teve ressonância muito forte na reconstrução de Lisboa e também nas novas cidades brasileiras, no século XVIII (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Após a assinatura do Tratado de Madri (1750), o governo português contratou diversos engenheiros militares estrangeiros para que, junto com os de Portugal, integrassem as comissões de demarcação. As partidas, denominação dada às equipes dos dois países, estabeleceram os marcos de fronteira. Houve muitas conversas e

negociações a fim de interpretar melhor os pontos obscuros do tratado, haja vista as dificuldades de ordem política e diplomática. Os militares portugueses avançavam por meio dos rios no território brasileiro, estabelecendo fortificações e dando origem aos núcleos de apoio, às atividades e às guarnições militares (RHODEN, 1999).

Rhoden (1999) destaca a atuação da filosofia iluminista do século XVIII e a prática política dos "déspotas esclarecidos", tendo os engenheiros militares, nesse período, uma grande atuação no que se refere aos interesses governamentais de Portugal. Eram tidos como a elite intelectual, e racional e do pensamento técnico, e adeptos da filosofia ilustrada. Essa foi uma época de larga troca de informações e produção de novos conhecimentos a circularem no continente europeu, com a finalidade de melhorar a qualidade técnica. Nesse período, desenvolveu-se a ciência da matemática e da cartografia, essenciais para o estudo da engenharia militar.

Para Gomes (2007), os séculos XVI e XVII foram palco da racionalização e o ápice do século XVIII com o período iluminista. A política afirmativa do poder central desenvolvida por Pombal se faz perceber em Portugal e Brasil, onde as implantações são baseadas em princípios de absoluta regularidade e que a máxima tem na ortogonalidade e na geometria sua maior expressão. A praça ocupa uma posição central no traçado do povoamento, sendo ela o elemento estruturante. A ideia de conjunto da povoação é reforçada pela uniformização das fachadas. O Brasil é território do desenvolvimento urbano, com muitas povoações. Muitas aldeias jesuítas foram implantadas ou reformuladas, tendo os conceitos urbanos iluministas mais evidentes. A maior preocupação do momento era a ocupação efetiva do território. O plano formal urbano constituía-se na delimitação das fronteiras com a Espanha, assim como o desenvolvimento econômico do Brasil.

Esse processo de implantação regular deu-se pela expansão portuguesa, por meio de suas atividades ultramarinas, principalmente ao norte da África, da Índia, da Ásia e do Brasil. Isso exigiu condutas de conquista e colonização. No início, a Coroa Portuguesa pouco se preocupava com urbanismo, detendo-se em ações em terra e atenção na segurança do comércio marítimo e na instalação de feitorias, que eram depósitos de mercadorias e serviam como postos de abastecimento. Porém, foi preciso a construção de fortalezas para que se garantisse a soberania comercial portuguesa, já que crescia a

cobiça internacional, e o domínio desses pontos fixos tornou-se fundamental (RHODEN, 1999).

Para Fialho (2010), a política implementada no Brasil pela Coroa Portuguesa, durante o período colonial, teve como características básicas o estabelecimento de fortes e a organização de núcleos urbanos ao longo da costa. Em 1549, foram enviados ao Brasil mestres de obras e engenheiros militares, a fim de colocar essa política em ação. Eles ficavam a serviço dos governadores e administravam as obras de implantação de cidades e também obras de fortificação.

A política de construção do sistema de fortificação na costa brasileira teve início nos primeiros anos do século XVII, e consistia na implantação de fortes na costa, junto às cidades. A Coroa Portuguesa visava, assim, fortalecer as cidades sem um sistema de defesa adequado, ficando menos expostas aos ataques holandeses e franceses (VALLA, 1996).

Rhoden (1999) destaca que boa parte dos núcleos urbanos surgiu a partir das construções militares e foram se desenvolvendo no curso do domínio português. Os profissionais da engenharia militar foram responsáveis tanto pela urbanização colonial, quanto pelo urbanismo português da Idade Moderna e também pela associação entre cidades e fortalezas. Portugal precisou de apoio técnico de fora do país desses profissionais, em virtude da premente necessidade de proteger seus vastos domínios e de não ter tradição na construção de fortalezas e na proteção de suas colônias.

Na região do Rio Grande do Sul, a partir do século XVIII, depois da perda da Colônia do Sacramento para os castelhanos, um fator de muita relevância no processo de urbanização foi a disputa pelo domínio do território entre as duas Coroas Ibéricas, com invasões e recuos, fator esse que causou uma forte característica militar nesse lugar. A militarização da região sul do Rio Grande do Sul trouxe junto as ações dos engenheiros militares sobre as vilas da região, com base em sua formação, por meio de tratados de fortificações. Diversos povoados formaram-se a partir dos acampamentos militares ou próximos a eles. É importante observar a participação dos engenheiros militares que manifestaram a defesa e a ocupação da região em sua produção cartográfica, modificando o espaço e a forma urbana dessas cidades (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Para Valla (1996), a atuação dos engenheiros militares, no Brasil, surge com a necessidade da coroa portuguesa em destinar um profissional técnico responsável pela administração e supervisão das obras de fortificações e urbanismo. A partir do século XVII, foram denominados de “engenheiros militares”. O campo de atuação dos engenheiros abarcava as obras e os projetos de arquitetura civil e religiosa, atribuídas, também, todas as obras públicas do local onde eram nomeados.

Para Rhoden (1999), a atuação dos engenheiros militares, em território brasileiro, destinou-se à elaboração de planos para as novas povoações fundadas. Os técnicos transpuseram para os projetos o conhecimento aprendido em Portugal. É possível visualizar a aplicação dessas práticas, trazidas de Lisboa, nos traçados urbanos e na disposição hierarquizada dos principais prédios dentro da cidade.

Os engenheiros militares foram os responsáveis por grande parte da cartografia feita na colônia. Tavares afirma que muitas atividades de mapeamento, orientadas por técnicos estrangeiros, tinham como objetivo dar o suporte necessário de conhecimento acerca do território colonial do Brasil, procurando oferecer às administrações, metropolitana e colonial, todas as informações importantes e necessárias para o planejamento defensivo, as rotas de entrada, bem como a ocupação do espaço geográfico vazio (TAVARES, 1999 apud FIALHO, 2010).

Valla (1996), Rhoden (1999) e Fialho (2010) destacam a formação técnica e militar dos engenheiros. Em 1647, o reino de Portugal instituiu a “Aula de Fortificação”, posteriormente elevada a Academia Militar. Esse tipo de formação tornou-se, com o passar do tempo, uma escola importante da engenharia portuguesa, muitos profissionais passaram pela academia e vieram ao Brasil trabalhar nas obras públicas.

No Brasil, em 1738, a “Aula de Artilharia” deu início ao ensino de engenharia militar no Brasil. A partir de 1744, essa aula é ampliada a fim de abranger uma nova cadeira, a de Arquitetura Militar. Em 1810, é criada a Academia Militar do Rio de Janeiro. Direcionando a sua formação para uma geração de engenheiros militares, geógrafos e topógrafos, qualificadamente habilitados nas práticas de cartografia (FIALHO, 2010). Sobre o campo de atuação do engenheiro militar e a formação multidisciplinar, Valla destaca:

Este conhecimento alargado a diferentes áreas permitia a esses técnicos que cada um entendesse a cidade na sua globalidade, tanto ao nível do traçado urbano e da definição de seu limite, através da construção de muralhas, como ao nível do edifício arquitetônico estruturante do espaço urbano, como é muitas vezes o papel de edifícios públicos e religiosos como conventos, Paços de Concelho. Por outro lado, estes diferentes níveis de intervenção na cidade eram por vezes simultâneos e com vários intervenientes e dificilmente numa obra se consegue distinguir quem traçou, ou quem executou (VALLA, 1996, p. 6).

A capacidade técnica dos engenheiros militares era bastante reconhecida, pois eles foram se tornando profissionais multifacetados, intelectuais, cientistas e técnicos, perfeitamente integrados à elite cultural de Portugal. Obras como o imponente aqueduto das "Águas-Livres", colaboraram para esse reconhecimento, pois a construção, ao mesmo tempo que resolveu o problema da escassez de água em Lisboa, demonstrou a inovação e a competência dos profissionais (RHODEN, 1999).

A ação dos engenheiros militares na organização e na implantação das novas povoações no território brasileiro, mostrou que esses profissionais tinham conhecimento do que se passava em seu reino, buscavam infundir em seus planos e projetos preceitos da filosofia oficial. Por meio dos traçados urbanos muito definidos, os principais prédios com a localização hierarquizada dentro do contexto urbano. Tal fato salientava o quanto os técnicos haviam incorporado as ideias de reconstrução de Lisboa. A Capital foi atingida por um terremoto em 1755, no ano seguinte, foi elaborado um plano de reconstrução da capital portuguesa (RHODEN, 1999).

A regularidade dos traçados na região sul do Rio Grande do Sul remonta desde o período colonial no Brasil. Em meados do século XVIII, na região sul do país, as estratégias de urbanização da Coroa Portuguesa decorriam da junção das ações dos engenheiros militares, das leis vigentes e também das características específicas de ocupação de cada local, conduzindo a uma implantação bem mais regular do que as ocorridas no início da colonização e se refletiu nos traçados das cidades. Existia, desde o início, uma política colonizadora e de urbanização, implantando o sistema urbano brasileiro, impondo-se por meio de ações do sistema administrativo da Coroa Portuguesa na ocupação das terras do Brasil (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Yunes (1995) destaca as diversas considerações que têm sido efetuadas acerca da origem do traçado reticular⁵, permanência e aplicações, com a finalidade de fundamentar seu sucesso ao longo da história. É possível observar que a concepção de segmentação e submissão social e espacial sempre esteve presente em variadas aplicações, especialmente vinculadas às ideias de dominação e colonização. Desde os pequenos agrupamentos primitivos até as grandes áreas urbanas, percebe-se a sujeição do traçado a um plano, mesmo que somente uma ideia e não seu estabelecimento em uma planta.

É por meio das orientações exigidas por ordem cultural, política e econômica de cada período, que os traçados regulares executados devem ser compreendidos, principalmente no fim de três séculos nas colônias de Portugal. Entende-se as alterações planejadas e executadas com respeito a princípios que norteavam a arquitetura e o urbanismo na época. Uma nova ideia de cidade e de urbanismo começaram a surgir no século XVIII, embora a concepção de cidade regular já fosse uma recorrência ao longo dos séculos XVI e XVII (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Desde 1740, no período de D. João V, a prática do plano ortogonal já vinha sendo executada; no entanto, a partir do chamado período pombalino, teve início uma concepção comum, colocada em prática no reinado de D. José I. Esse período possibilitou a implantação de novas maneiras de planejamento das cidades, com base nas ideias clássicas, vitruvianas que já vinham sendo debatidas desde o período da Renascença. Diversos agentes foram treinados a fim de que divulgassem as ideias da administração, por meio da forma de implantação de novas vilas no continente sul-americano, além da maneira absolutista de imposição das decisões à população. Essas concepções, junto com as características das cidades medievais portuguesas deram o tom da implantação das vilas na região (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

No século XVIII, o conceito de reformulação da cidade, proposto no período chamado Pombalino, é considerado um marco para a estruturação e organização urbana portuguesa e luso-brasileira. Também os aspectos relacionados à higiene e ao saneamento foram integrados à infraestrutura da cidade (YUNES, 1999).

⁵ Yunes (1995) utiliza a nomenclatura de traçado reticular referindo-se à regularidade dos traçados. O autor desenvolve sua tese com enfoque na persistência do modelo reticular na formação urbana do Rio Grande do Sul.

Na determinação dos traçados regulares no século XVIII, no Brasil, dois aspectos interferiram diretamente, as recomendações das Cartas Régias, onde o planejamento era escrito e não desenhado, e as regras eram gerais e deveriam ser adaptadas a cada situação, e a ação dos engenheiros militares, não mudando a estrutura urbana, tornando-a somente mais sofisticada. A Coroa Portuguesa, no estabelecimento de unidade na estrutura urbana nas suas novas vilas no século XVIII, abarcava duas frentes, a repercussão das leis na formação das vilas brasileiras e a ação dos construtores militares por meio de sua formação em arquitetura militar (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Quanto à administração do território colonizado, cabe destacar que a Coroa Portuguesa tinha diversas legislações, Cartas Régias, Alvarás, Bandos Régios, Ordenações do Reino e outras, para administrar seus territórios, que serviam de comunicação entre os governantes e os subordinados. As Cartas Régias, assinadas pelo Rei, continham instruções com providências de ordem administrativa, atos normativos com respostas a pessoas ou autoridades e estabeleciam deliberações a serem tomadas, nomeações, declarações de guerra, instituição de impostos, etc. Era uma comunicação entre a Coroa Portuguesa e seus súditos (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Portugal tinha práticas diferentes da Espanha acerca de sua política de colonização, não havendo legislação geral para a fundação de novas cidades, tendo optado pela expedição das Cartas Régias específicas para cada situação, com o estabelecimento de critérios genéricos para o espaço urbano, bem como as características determinadas na compilação das Ordenações do Reino com respeito à escolha das autoridades municipais. Diferente da Espanha, Portugal via, até o século XVIII, a fundação de novas cidades como uma conquista do Reino; e a dominação do território brasileiro, com sua organização do espaço urbano e pré-ocupações formais (RHODEN, 1999).

As Cartas Régias de fundação das vilas traziam uma intenção de regulamentar a estrutura urbana, na implantação das novas povoações brasileiras, com definições genéricas de espaço urbano e determinações específicas para cada caso. As Cartas Régias de fundação de vilas no século XVIII traziam também providências administrativas e formalidades cívicas, além da demarcação e da largura das ruas, a enumeração dos equipamentos como a Igreja, o Quartel, a Casa de Câmara, a Cadeia, a Alfândega, entre outros (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

A Coroa Portuguesa, na regulamentação das novas povoações brasileiras, por meio das Cartas Régias de povoações de vilas, demonstrou uma de suas estratégias para o domínio do território do Brasil, na intencionalidade de unificação da imagem de cidade portuguesa para suas colônias, estabelecendo assim o conjunto de equipamentos a serem implantados e as regras formais para os elementos urbanos (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Foi por meio das **práticas urbanísticas** executadas pelos engenheiros militares em suas cartografias e pelos práticos, chamados de “arruadores” ou “ruadores”, que aconteceu a transmissão da maior parte das regras utilizadas para o desenho dos elementos urbanos das cidades analisadas e suas colônias brasileiras. Eles foram responsáveis pela inclusão do traçado regular nas cidades brasileiras do século XVIII, especialmente nas de defesa das fronteiras e para ocupar a região rapidamente (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

As **práticas urbanísticas** referem-se às relações da estrutura interna do espaço que impulsionam hierarquias específicas, entre os elementos urbanos ou entre as formas de cada elemento e suas posições em relação à uma geratriz que origina a forma do traçado. No Brasil, a urbanização teve origem no litoral ou nas margens de rios, então, os traçados das povoações foram formados por algumas ruas que rumavam ao longo das margens do curso d’água e outras em direção ao interior. Essa é uma das práticas urbanísticas, de hierarquia de vias em ruas e travessas. Os traçados se formavam a partir de uma rua longitudinal, onde tinham origem outras transversais, curtas e em intervalos irregulares (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Uma outra importante prática urbanística portuguesa, destaque típico do século XIV, é o traçado urbano formado por quarteirões retangulares alongados, com uma estrutura hierárquica com a face maior paralela à geratriz. Os terrenos eram distribuídos de forma perpendicular a essas faces maiores de quarteirões e atravessavam de uma face à outra do quarteirão, tendo as faces principais para as ruas e seus fundos para o interior do quarteirão (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

Estas discussões sobre a regularidade dos traçados, desde os primórdios da civilização, expõem a persistência do modelo de organização do espaço urbano por meio dos traços regulares feitos pelos Italianos, Espanhóis e Portugueses. Essa prática foi difundida na colônia brasileira pela construção de fortificações ao longo da costa e

potencializada pela atuação dos engenheiros militares, que por meio de uma formação técnica, reproduziam as práticas urbanísticas de Portugal no território brasileiro. No Rio Grande do Sul, a urbanização tornou-se mais evidente após o tratado de Madrid e o interesse da coroa portuguesa na demarcação das fronteiras.

Cabe ainda reforçar, por meio dos escritos de Gomes (2007) que os traçados regulares apresentam-se de acordo com os padrões geométricos que se direcionam para a organização ortogonal de ruas e quarteirões, que tinham uma forma alongada, com constituição de lotes paralelos, com orientação no mesmo sentido, com uma face para a rua principal e as traseiras para uma via secundária, perpassando toda a extensão do quarteirão, produzindo, dessa maneira uma hierarquia.

Também houve, no Brasil, a busca de transposição da concepção formal de duas praças para os novos traçados, assim que ficou conhecida a proposta para Lisboa. No decorrer do século XVIII, os engenheiros militares de Portugal responderam adequadamente aos objetivos dos governantes brasileiros, tanto nas questões práticas governamentais como nas posturas mais filosóficas, e assim foram consolidando seu papel fundamental no crescimento e na propagação da prática urbanística portuguesa (RHODEN, 1999).

Com essas discussões feitas sobre a origem e difusão do traçado regular e das práticas urbanísticas pelos engenheiros militares, a partir do período colonial brasileiro, evidencia-se a camada histórica de permanência e reprodução da forma regular de urbanização como modo de domínio e demarcação do território sul-rio-grandense. Com base nisso, a morfogênese da cidade de Pelotas fez-se necessária para compreender a permanência do traçado regular português.

2.2 O Traçado Urbano de Pelotas

O Rio Grande do Sul foi incorporado aos domínios de Portugal somente a partir de 1737, com a fundação do presídio⁶ de Jesus, Maria, José, mas já havia o interesse do

⁶ A ação de urbanização consistia, diversas vezes, na mudança para um nome português e elevação à vila, dependendo do número de moradores ou lugar de aldeamentos jesuítcos, que, posteriormente seriam expulsos das terras brasileiras em 1759, procurando manter a organização da antiga povoação da mesma forma, naturalmente regular e com uma praça central de forma quadrada, trocando o cruzeiro pelo pelourinho, na parte central da praça, mudando as funções dos edifícios administrativos, estabelecendo uma casa da câmara e uma cadeia, aspectos essenciais na organização de um vilarejo (GOMES, 2007).

país nesse território. Sendo uma zona de fronteira e palco de embates entre Espanha e Portugal, teve até 1777, pouca expressão no que se refere a cidades fundadas. A prática de distribuição de terras aos súditos, por meio da concessão de sesmarias, consolidou a base econômica sulista, com a atividade pastoril e de pecuária em grandes extensões de terras. Os engenheiros militares portugueses, trabalhavam na demarcação dos limites de fronteiras entre Espanha e Portugal e tiveram um papel muito importante na implantação de novas povoações ao longo dos rios. Aos poucos foram formando a primeira rede urbana do Rio Grande de São Pedro, que contava, até 1809, apenas com a vila do Rio Grande, elevada em 1747 e instalada em 1751 (RHODEN, 1999).

Yunes (1995) ao se referir à origem⁷ das cidades reticuladas no Rio Grande do Sul, destaca que em essência as cidades organizavam-se em torno da praça e da igreja, onde os aspectos econômicos proporcionavam a fundação das cidades, com a exploração do comércio. As capelas surgem pela doação de terras pelos proprietários, a partir do parcelamento dos lotes nas áreas de sesmarias, regulamentando assim terrenos para vender e originar a formação dos núcleos das povoações. A doação da sesmaria e a edificação de uma capela, sob a definição de um plano, é que vem a definir e delinear o povoamento, nas cidades de capela.

A localização geográfica das cidades vinculava-se ao acesso fácil à comunicação fluvial, assim como sua posição às explorações rurais da circunvizinhança, expressando a escolha metodológica e de estratégia para transportar e circular as mercadorias. Porém, a introdução e expansão das estradas de ferro alteraram, de certa forma, esse fato (YUNES, 1995).

O sítio urbano de Pelotas⁸ tem sua morfogênese no decorrer do estabelecimento de várias charqueadas às margens do Arroio Pelotas e do canal São Gonçalo, e depois da segunda década do século XIX, houve um crescimento da população, com a exploração da indústria saladeiril. Estancieiros, antigos posseiros, pequenos agricultores

⁷ O autor classifica a origem das cidades gaúchas em: **Cidades de Defesa**, oriundas de acampamentos militares ou fortificações; **Cidades de Capela**, oriundas dos parcelamentos das sesmarias, onde está classificada a cidade de Pelotas; **Cidades dos Colonos Imigrantes**, oriundas dos projetos de colonização e **Cidades das Reduções Jesuíticas**, oriundas das antigas reduções dos Sete Povos das Missões.

⁸ Pelotas nasceu em meio à economia pastoril, sem existir zona urbana. Em 7 de julho de 1812, foi constituída a freguesia de Pelotas, que primeiro foi chamada de São Francisco de Paula. O Padre Felício Joaquim da Costa, foi enviado para a nova freguesia. Esse fato legitimou a situação e o religioso tinha a incumbência de utilizar Capela de Nossa Senhora da Conceição do Serro de Sta. Ana enquanto não houvesse a matriz que foi construída em 1813 (ARRIADA, 1994).

e escravos vindos para o trabalho nas charqueadas começaram a povoar Pelotas. A maioria das charqueadas foram estabelecidas em Costa, Dunas, Retiro e zona de São Gonçalo (ARRIADA, 1994).

A localização da freguesia foi vinculada à posse das terras dos charqueadores e era interessante que o núcleo central estivesse dentro ou no entorno de suas propriedades ou concessões. Em fevereiro de 1813, o vigário Felício e o capitão-mor António dos Anjos fecharam um acordo, e as construções da casa do vigário e da igreja foram iniciadas. A capela⁹ foi construída onde hoje se localiza a catedral. O casario da freguesia foi crescendo no entorno da capela, assim se formou o primeiro loteamento da cidade, que possuía 53 hectares aproximadamente. A forma regular dos lotes foi traçada por Maurício Inácio da Silveira e continha 12 ruas na direção Leste-Oeste, e 7 na direção norte-sul. (GUTIERREZ, 2011).

Pierre Deffontaines aponta que as capelas são o ponto originário usual das cidades brasileiras, configurando-se como patrimônio religioso, geralmente oferecido por um fazendeiro ou um grupo, à igreja ou santo de devoção, geralmente recebendo essa denominação futuramente. Essas doações introduzem a vida religiosa no local, assim como a vida social. O doador quer criar uma cidade, o ato prevê o plano da futura povoação, as dimensões e a localização da grande praça e a distribuição dos lotes (DEFFONTAINES, 1944 apud YUNES, 1995).

O traçado urbano do Primeiro Loteamento de Pelotas, datado de 1815 (Figura 3), segue o traçado regular, com ruas mais regulares. O lugar teve origem na primeira capela, a São Francisco de Paula, cuja fachada principal era direcionada para o leste e, em seu entorno, localizavam-se os equipamentos eclesiásticos e residências urbanas dos charqueadores. Para esse traçado, foi feita uma planta, onde o Piloto de Sesmarias precisou regularizar uma ocupação já existente, logo, desenhou um traçado da povoação, cuja trama de ruas longitudinais e transversais segue uma hierarquia. Os quarteirões tinham um mínimo de regularidade, com tendência ao quadrado e as ruas possuíam mais ou menos a mesma largura, inicialmente começou pela forma retangular (rua da Igreja e rua do comércio) (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

⁹ Era necessário um ponto de confluência para o que se produzia localmente, dar acesso às mercadorias e consagrar a comunidade. Esses eram objetivos paralelos à edificação da capela, a partir da qual, o povoamento se desenvolvia e a área era dividida em lotes para ocupação (YUNES, 1995).

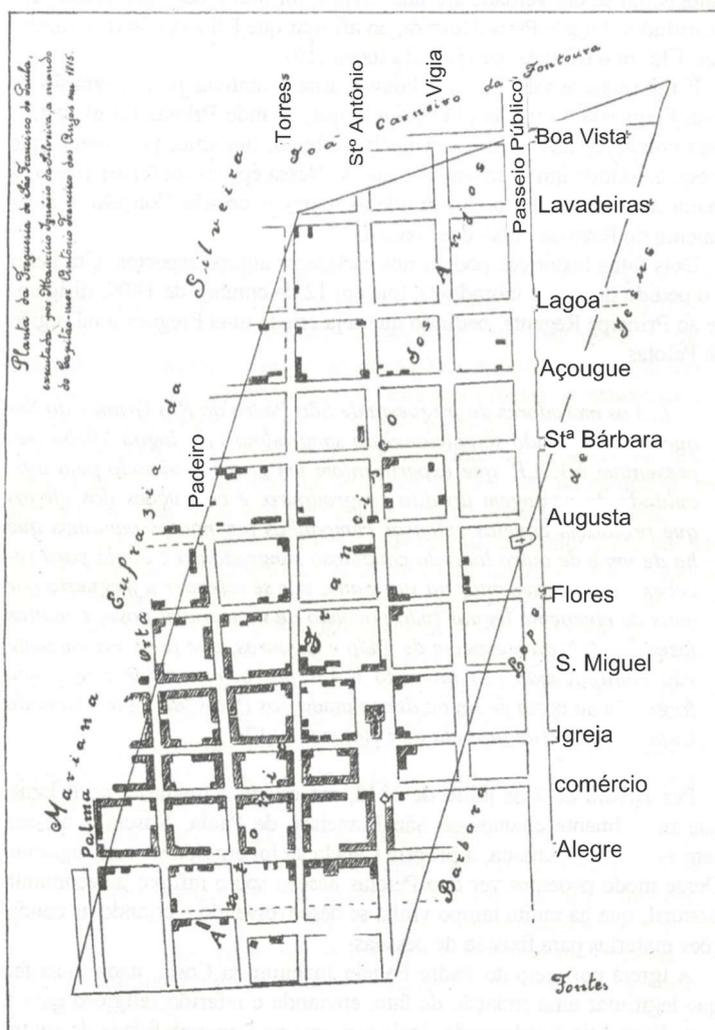


Figura 3: Planta do primeiro loteamento de Pelotas, em 1815.

Fonte: (ARRIADA, 1994 p. 88) com sobreposição do autor.

Com a consolidação do núcleo genitor da freguesia, na década de 1830, foi elevada à categoria de vila. Os limites urbanos foram demarcados na vila, e proibições estabelecidas quanto às construções como fábricas e curtumes, pelo Código de Posturas Policiais (1834), assim como regras quanto à limpeza, alinhamento e largura das ruas, forma das praças e também para a construção de novas casas, que não deveriam ser feitas com materiais considerados de baixa qualidade (OSÓRIO, 1922 *apud* SILVA, 2017).

Em 1832, a área de propriedade de Mariana Eufrásia da Silveira foi incorporada ao primeiro loteamento, e a planta oficial foi executada. Essa expansão inicial, cuja ortogonalidade foi evidenciada e mantido o reticulado heterogêneo, foi realizada pelo engenheiro Ernesto Eduardo Krestchmar, com aprovação da Câmara Municipal em julho

Em 1835, (Figura 4) a planta da cidade¹⁰ de Pelotas apresentou uma nova centralidade com a Praça Coronel Pedro Osório. Sua circunvizinhança era de chácaras ou áreas sem edificações. A rua da Palma (atual Rua Conde de Porto Alegre) era o limite sul, e os arroios Santa Bárbara e Pepino a leste e oeste. A cidade se expandiu ao norte por não ter nenhuma barreira, e as ruas longitudinais na direção norte/sul eram as principais, e as de leste/oeste foram consideradas ruas. A cidade apresentava, nos primeiros traçados, um desenho reticulado, de engenharia militar, correspondendo aos projetos de urbanização do 1º loteamento de 1812 a 1815, com a localização da igreja, hoje Catedral São Francisco de Paula, do 2º loteamento de 1830 a 1835, e a expansão das ruas longitudinais em direção ao canal São Gonçalo e do 3º loteamento em 1858, quando Pelotas começou a crescer em direção norte. A malha urbana era constituída de 52 quarteirões estendidos em direção norte, na década de 1860 (MAGALHÃES, 1993; SILVA, 2017; SOARES, 2002).

Em 1835, Pelotas passou de vila para cidade e, aos poucos, o desenho urbano foi sendo modificado pela malha viária e edificações. Já no início do século XIX, o núcleo urbano da cidade se destacava pelo comércio ativo, casas de famílias abastadas, ruas bem planejadas e edificadas e as atividades culturais vivenciadas, principalmente pelos charqueadores que na entressafra habitavam em Pelotas (MAGALHÃES, 1993). Todo esse desenvolvimento urbano, social e político, possibilitou o avanço territorial, resultando no segundo loteamento da cidade.

O desenvolvimento urbano foi demonstrado pelo planejamento e execução de novas ruas, o traçado regular foi ampliado até o encontro com o Porto. O sistema viário foi desenhado com vias mais largas, com destaque para a praça, que estabeleceu uma nova centralidade para a cidade, onde foram locados a Intendência, Pelourinho e Teatro.

Cabe destacar que, no século XVIII, acontecia uma fase político-ideológica na Europa, com o advento das ideias iluministas, que fazia a defesa da separação entre

¹⁰ O sítio urbano apresentou um grande crescimento, e somente algumas ruas longitudinais mudaram de nome. Algumas se estenderam até os limites dos banhados do Santa Bárbara, e as transversais passaram a contar com mais 14: Jerónimo, Regeneração, S. Paulo, Martins Coelho, Rolim, Fabiano Pinto, Formosa, Alferes Ignácio, Francisca Eulália, Alves Pereira, Indígena, Canarim e Olaria. Na planta, verifica-se que a maior concentração urbana permanecia sendo nos quarteirões originários, expandidos em direção a Nova Praça da Matriz e com um número razoável de prédios, também o Teatro e a Casa da Câmara Municipal. Também nessa planta já havia a demarcação dos locais para as praças a serem construídas futuramente, demonstrando um interesse das autoridades do município com locais destinados à comunidade em geral (ARRIADA, 1994).

Estado e Igreja. Tal fato acabou por contribuir para a propagação daqueles novos ideais no Brasil, pois as novas cidades tinham a presença de duas praças (RHODEN, 1999). Em Portugal, nessa época, novas reformulações, e um novo conceito de cidade era experimentado. A praça central é o elemento que funda e gera o espaço urbano, sua forma era regular e quadrada e é a partir dela que se originam todas as ruas, geralmente ortogonais, compondo quarteirões regulares, onde estava implícita a forma de crescimento futuro. Os modelos arquitetônicos eram uniformes, nos alinhamentos, dimensão e forma dos lotes, número e forma dos vãos e acabamentos, isso demonstrava a regularidade (GOMES, 2007).

A rede viária de Pelotas foi caracterizada por ruas largas e retas, em sua maioria, traçadas no início do Século XIX, para que circulassem cavalos, burros de cargas e pedestres. Característica essa mantida, pois as ruas são compridas e bastante largas, personifica a cidade até hoje, permanecendo o traçado do primeiro projeto. No Século XIX, era tido como moderno o traçado regular, e a topografia do sítio foi coadjuvante na definição e manutenção. Esse traçado permite uma previsibilidade, um saber o que vem pela frente, pois tudo está visível ao primeiro olhar. Essa leitura do olhar, essa percepção da planície relaciona-se diretamente com o traçado das ruas, pois é a partir delas que se tem impressões sobre o espaço (VIEIRA, 2005).

Embora Pelotas tenha tido uma planta urbana planejada, a distribuição dos lotes seguiu conforme a prática de urbanização da Coroa Portuguesa, onde os quarteirões são divididos ao meio, com lotes estreitos e compridos, e as testadas são voltadas para as faces maiores dos quarteirões e para as ruas principais, longitudinais (OLIVEIRA; SOUZA, 2014).

A maioria dos povoamentos do Rio Grande do Sul, durante o século XIX, foram organizados a partir das retículas de vários tipos, embora sendo predominante o número de outros traçados reticulados em relação aos quadriculares. O sistema viário, elemento essencial da forma urbana, traz a definição do traçado da cidade, incorporando o caráter de espaço público, contrapondo-se aos espaços privados das povoações (YUNES, 1995).

A retícula irregular heterogênea com quadricula foi definida pelo primeiro loteamento, de 1815, e pelo segundo, de 1832. Essa retícula inicial, seguindo em direção ao Porto e devido às irregularidades iniciais adquirem uma ortogonalidade mantida na

expansão. A retícula irregular foi executada em maio de 1815, cuja planta de origem aponta uma regularização e ordenação das ocupações que já existiam, adequadas à divisão geométrica e demarcação da área, tendo como finalidade comercializar os lotes urbanos (YUNES, 1995).

Para Gilberto Yunes (1995), o primeiro (1815) e o segundo (1832) loteamento da cidade definem uma "retícula irregular heterogênea com quadrícula". Fator que é presente no primeiro loteamento devido à retícula inicial que foi expandida com continuidade até o porto, no segundo loteamento da cidade. Essa irregularidade adquiriu a ortogonalidade que se mantém na expansão do traçado da cidade (YUNES, 1995).

No apogeu entre 1860 e 1890, Pelotas se encontrava em bons aspectos econômicos e socioculturais e, em razão disso, a cidade recebeu impulso em sua modernização. Foram feitos melhoramentos na infraestrutura, na iluminação, no transporte, no tratamento da água e do esgoto, na estética das ruas, e também na arquitetura. Quando foi aprovada a expansão do espaço urbano, no final de 1893, os bairros já existentes na periferia foram integrados, e a área total atingiu 350 hectares. Uma grande rede suburbana de rodovias era constituída das estradas que ligavam a cidade à campanha, às colônias e ao Arroio Pelotas, onde estavam as charqueadas. Essa rede fazia o abastecimento dos alimentos à cidade e matérias-primas, auxiliando na expansão do espaço urbano. Esses eixos de crescimento e expansão já estavam formados, no começo do século XX, e era dos proprietários a responsabilidade de saber aproveitar a demanda originada pelo crescimento da população e parcelar suas terras (MAGALHÃES, 1993; SILVA, 2017; SOARES, 2002).

A partir de 1875, a forma de viver e os hábitos da cidade foram se modificando, deu-se início ao embelezamento das praças e ruas, foram implantadas a iluminação pública, a rede de esgoto, o transporte público, o abastecimento de água aos lares, os jornais passaram a circular, e a Biblioteca Pública Pelotense foi fundada. Todas essas transformações contribuíram para a descoberta do espaço público. Cabe destacar, ainda, que a cultura da cidade era tipicamente luso-brasileira, e a partir da segunda metade do século XIX, tornou-se uma cidade cosmopolita em razão do intercâmbio de diversas etnias que se instalaram na cidade nesta época. O estrangeiro, em especial o europeu, foi presente no processo de modernização da cidade e atuou como um referencial de urbanidade para a sociedade ansiosa por uma semelhança com a Europa (SILVA, 2017).

Pelotas, no final do século XIX, era a capital das charqueadas; e as mudanças econômicas e sociais que estavam ocorrendo no Brasil, a abolição da escravidão e a proclamação da República, possibilitaram desdobramentos econômicos e impulso da atividade industrial. No centro histórico construíram prédios institucionais e implantaram redes de infraestrutura, o que fez ampliar as diferenças em relação à periferia (SOARES, 2002).

A crise econômica do início do século XX atingiu também a cidade de Pelotas, provocou transformações morfológicas e estruturais e não só de funções. O centro passou a ter também práticas comerciais, como complementação das fazendas, lugar de trabalho, lazer e circulação, além de ser habitação. A cidade, em cerca de 30, 40 anos, começou rapidamente a crescer e a ocupar um espaço maior, além do número de habitantes (SILVA, 2017). A cidade do início do século XX, em 1909 (Figura 5), começou a direcionar sua expansão para oeste, em direção à ferrovia, rompendo com a barreira física do arroio Santa Bárbara, que até então (Figura 4) se configurava como limite físico.

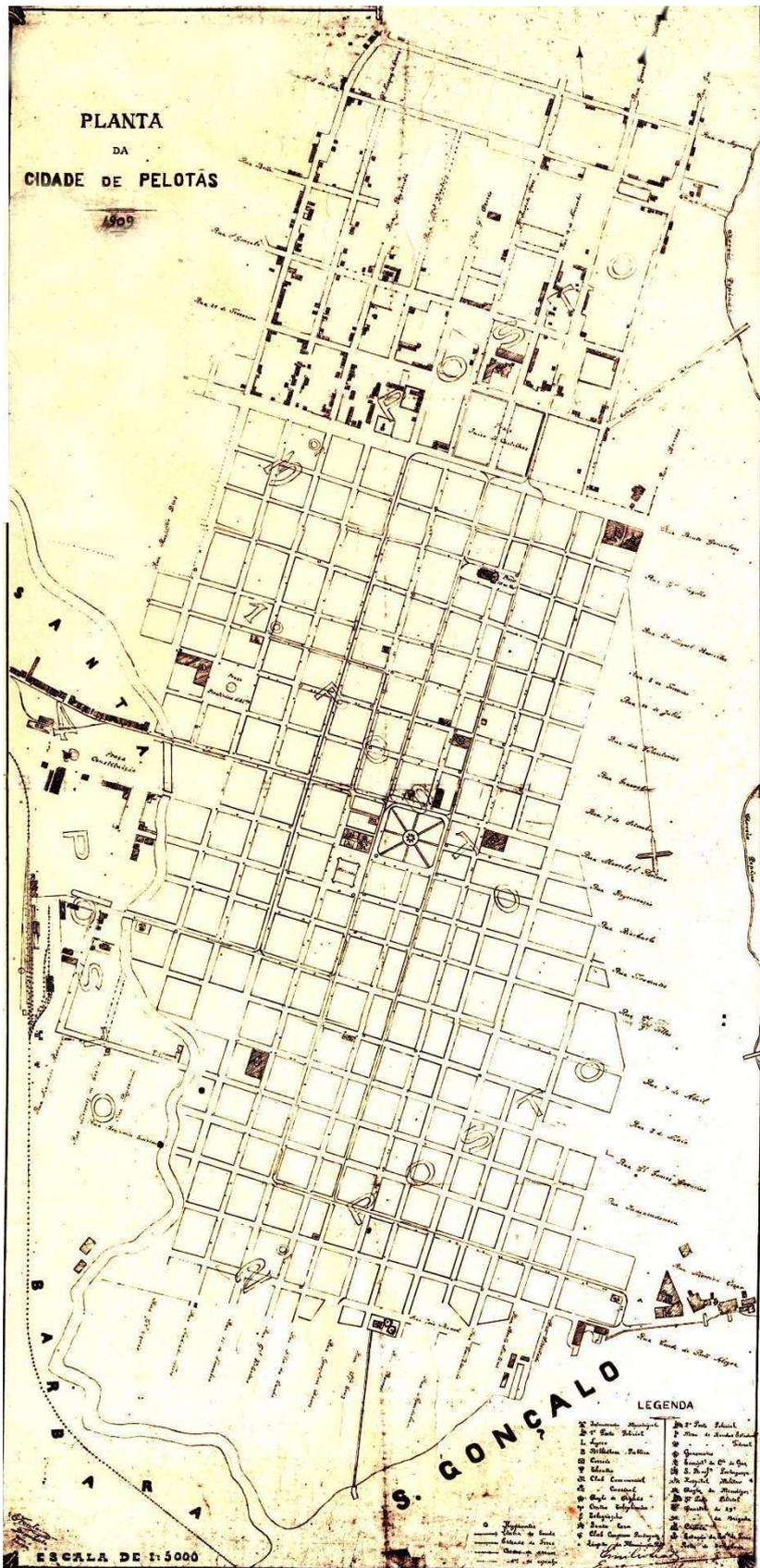


Figura 5: Planta da cidade de Pelotas em 1909.

Fonte: Acervo digital do NEAB.

No começo do século XX, a população de Pelotas passou de 26 mil para 45 mil habitantes urbanos, e o surgimento das fábricas criou uma população de operários. A cidade foi crescendo, e o espaço urbano se adaptando (Figura 6), mas as ruas da periferia não se adequaram às regras das ordenanças municipais e eram construídas em desconexão com as outras já existentes. Não havia pavimentação, sistema de esgoto ou condições de higiene e salubridade. Houve, portanto, uma clara segregação socioespacial entre o centro moderno projetado e a periferia sem qualquer infraestrutura, e as moradias eram construídas pelos compradores do lote (SILVA, 2017).

Na transição do rural para o mundo urbano, uma variedade de mudanças caracterizou o processo nos aspectos econômicos e sociais, e foram criadas diferentes relações sociais, normas públicas para orientarem a vida e o bem comum. Portanto, as preocupações com a limitação das liberdades individuais, aspectos urbanísticos, cobrança de impostos, lazer e serviços públicos foram, aos poucos, sendo mais rigorosas a fim de que a administração do urbano fosse boa para toda a coletividade. A urbanização processual de Pelotas começou com a indústria do charque e a geração de riquezas, e esse foi o motor que fez a região prosperar e muitas pessoas se fixarem no local. (ARRIADA,1994).

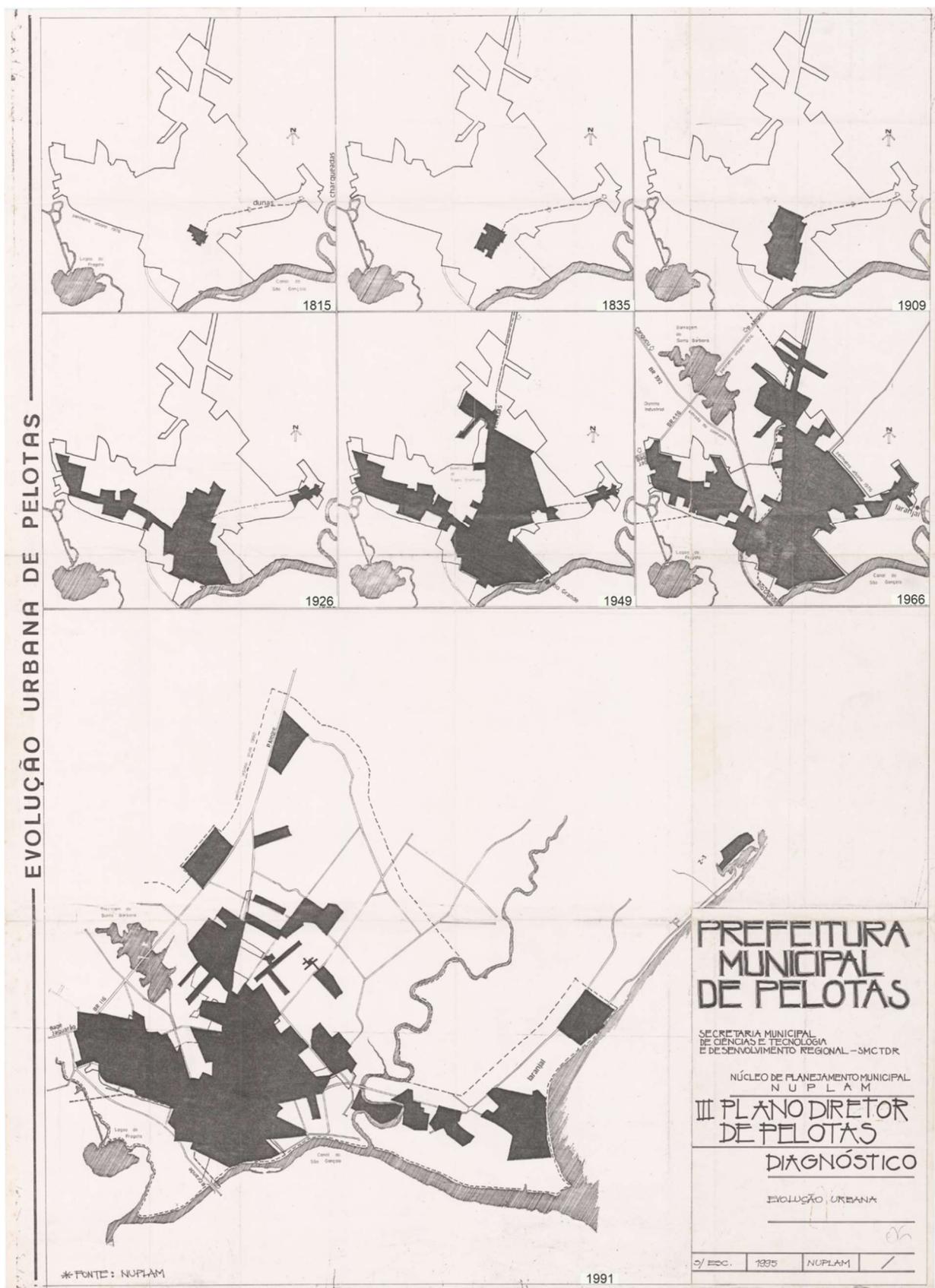


Figura 6: Mapa de Evolução Urbana da cidade no III Plano Diretor de Pelotas.

Fonte: Acervo digital do NEAB.

2.2.1 Planos Urbanístico e Sanitarista

O urbanismo e a preocupação de pensar a cidade sob a óptica das questões de densidade, habitação coletiva e setorização caracterizam a prática urbanística do movimento moderno no século XIX. A crítica feita ao modernismo, pela ruptura e pela negação ao passado no âmbito da arquitetura também se aplica ao urbanismo. Para Arís (2000), a dissolução da cidade tradicional (homogênea, delimitada e fechada) não deve ser compreendida como a negação aos modelos clássicos do passado, mas sim como a crítica ao modelo de cidade oitocentista herdada pelas cidades pós-evolução industrial no século XIX.

Benévolo (1981), fala de novas formas de pensar e tratar o espaço urbano, destacando alterações na sociedade europeia, advindas da Revolução Industrial. Essas alterações acabaram por mudar estruturalmente a organização do território europeu e das cidades e seus espaços. Deu-se início então a uma nova disposição do espaço urbano, aliado à industrialização da sociedade, com a modernização de várias cidades, cancelando formas utilizadas desde a Idade Média.

A ruptura com a cidade tradicional, pode ser interpretada como a negação ao passado pelos críticos do movimento moderno. Sobre essa questão, Arís (2000) destaca que:

Son muchos los síntomas que inducen a desestimar como inexacta la afirmación de que las propuestas urbanas del Movimiento Moderno hayan propiciado la liquidación de la ciudad tradicional. En realidad, la ciudad con la que se confronta la arquitectura del Movimiento Moderno es la ciudad dejada en herencia por el desarrollo industrial ochocentista y no la idílica ciudad tradicional, la cual, en las grandes capitales europeas de principios de siglo, es ya tan sólo un vestigio (ARÍS, 2000, p. 14).

As propostas modernas não surgem da ruptura da cidade tradicional, mas sim da crítica à cidade herdada, especulativa gerada pelo desenvolvimento industrial da cidade do século XIX, já que muitas das características que definiam a cidade tradicional já haviam desaparecido (ARÍS, 2000).

Após a Revolução Industrial, tudo vai ficando mais confuso. Polos mais recentes têm certa dificuldade de identificação, mesmo que uma estação de trem ou uma fábrica possam ter passado a constituir esses novos polos, com a organização de uma urbanização independente morfológicamente do núcleo antigo. Considera-se difícil afirmar

que esse processo prossegue até os dias atuais, entretanto eles existem realmente, embora, em razão da concepção de cidade herdada de séculos atrás, suas potencialidades não sejam consideradas como urbanas. Nos países industrializados, há uma prática de planejamento e um urbanismo do controle que se contrapõem ao desenvolvimento desses fenômenos ou os limitam (PANERAI, 2006).

No período entre o final do século XIX e o início do século XX, aconteceram várias mudanças nas principais cidades brasileiras, o que demonstrava a transição entre a realidade colonial para capitalista e industrial, na capital Rio de Janeiro, nas capitais dos estados, nas cidades portuárias e também nas cidades do interior mais significativas. Com o advento da industrialização, surgiram diversos problemas com relação ao desenvolvimento rápido das cidades, assim como a necessidade de um centro moderno, que abrangesse o comércio, os serviços e as atividades financeiras e institucionais. As cidades precisaram de reformas e melhorias para essa expansão urbana (CAMPOS, 2019).

Com o pós-abolição e com o crescimento das indústrias na primeira metade do século XX, diversas cidades brasileiras passaram por um processo de modernização, o desafio foi de melhorar a qualidade de vida urbana, pensando em alternativas urbanísticas e sanitárias, princípio das influências haussmanianas¹¹ e sanitaristas difundidas na Europa. O engenheiro Francisco Saturnino de Brito foi um dos nomes importantes para esse processo, pois pensou em projetos de abastecimento de água, redes de esgoto e drenagem de águas fluviais, calculando medidas para ordenar o crescimento urbano, alargando ruas e criando avenidas de melhor tráfego no interior das cidades (MOURA,2005).

Pelotas, a partir da segunda metade do século XIX, passou também por essas mudanças, tornando-se o núcleo central econômico, que se fundamentava na produção e comercialização do charque, proporcionando ao município um grande crescimento urbano e de população, com a implantação de toda a infraestrutura necessária, sistema de

¹¹ Georges Eugène Haussmann foi prefeito de Paris, na década de 1850. Na sua gestão, colocou em prática o planejamento urbano com base no urbanismo racionalista, ou seja, visando à técnica e desconsiderando o contexto histórico da cidade. Paris, nessa época, possuía características de cidade medieval. A proposta de Haussmann tinha como premissa modernizar e embelezar a cidade, por meio da melhoria de circulação, adequação sanitária, embelezamento, ajustar a cidade para as manobras militares, reforçando o caráter de modernidade e expansão da França (PANERAI, CASTEX e DEPAULE, 2013).

saneamento urbano, eletricidade, gás, telefones, transporte, tudo para a melhoria devidamente planejada, para o crescimento e embelezamento da cidade (SILVA, 2017).

A partir da epidemia de cólera em 1855, quando, na cidade de Pelotas, a doença alcançou grande parte da população por meio dos cursos de água, passou a haver penalizações em virtude da má execução de instalações sanitárias, ligações clandestinas ou ainda pela derivação de águas pluviais para o esgoto sanitário. A cidade passou a ter uma legislação quanto a isso, e as residências foram obrigadas a ter aparelhos sanitários, tudo para que fosse implantado um caráter mais moderno à cidade (SOARES, 2002).

Os primeiros regulamentos urbanísticos gerais de Pelotas datam do final do século XIX e início do século XX. Esse planejamento urbano baseava-se em princípios higienistas, preocupando-se com a qualidade da água, ruas limpas, circulação do ar e com as atividades insalubres localizadas na periferia, tudo dentro de normas e uma conduta social a serem plenamente cumpridas pelos munícipes, pois essa era uma norma do urbanismo na época. Os responsáveis pelo planejamento da cidade preocupavam-se não só com as melhorias e com o embelezamento do lugar, mas também com o sistema geométrico da cidade, muito uniforme, e isso não era considerado uma boa estética. A paisagem urbana era tida como monótona, com uma distribuição da luz solar ruim e pouca renovação do ar, o que era comprovado pela umidade da cidade (SILVA, 2017).

Na década de 1920, a prefeitura de Pelotas, observa a necessidade de ter um plano urbano detalhado, voltado às questões de promoção da salubridade, desenvolvimento progressista com o uso racional e moderno do espaço. Em 1924, o arquiteto Fernando Rulmann apresenta o “Plano Geral de Pelotas”; e em 1927, o “Plano de Expansão” é elaborado pelo engenheiro sanitário Francisco Saturnino de Britto.

A administração da cidade precisou organizar o planejamento e o controle urbano, com regras higienistas e outras mudanças, pois as exigências da sociedade industrial e moderna quanto à organização do espaço e as necessidades de saneamento foram urgentes (SILVA, 2017).

2.2.2 Plano Geral de Pelotas 1924

A independência municipal de Pelotas, na administração do Cel. Pedro Osório, contratou o arquiteto Fernando Rullmann para coordenar o “Projecto de Ampliamento da

Cidade de Pelotas”, juntamente com os engenheiros Ildefonso Simões Lopes e Manuel Luis Osório. O projeto foi publicado em 20 de abril de 1924, no Jornal Diário Popular de Pelotas, com estudos e regras de urbanismo. Rulmann pensou a cidade em seu conjunto, não propôs transformações radicais, garantiu a permanência dos espaços livres e algumas ruas diagonais ao sistema reticulado predominante. (MOURA, 2005; SILVA, 2017).

Esse Plano Geral já tinha sido publicado, anteriormente, no Relatório da Intendência em 1922 e apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1924. Andrey Schlee destaca o pioneirismo do plano no que se refere ao planejamento urbano em solo rio-grandense, muito a gosto dos positivistas do início do século passado, na ideia de transformar preservando, uma clara alusão ao dístico “ordem e progresso”. O Plano Geral foi o primeiro em termos de conjunto, modernidade e progresso, embora respeitasse e preservasse o passado histórico da cidade e os antigos alinhamentos (SCHLEE, 2006; SILVA, 2017).

Rulmann, provavelmente, teve orientações dos planos emanados das cidades modernas da Europa, que passaram por um processo de expansão e embelezamento. Em Paris, por exemplo, desde 1919 era obrigatória a existência de planos para cidades com mais de 10.000 habitantes (MOURA, 2005).

O artigo de Oliveira (2006), “O Plano Geral de Pelotas de 1924- e as influências tardias das escolas politécnicas”, teve acesso aos artigos publicados no jornal Diário Popular do ano de 1924. Ela destaca que Rullmann fez uma forte defesa das questões ligadas à higienização da cidade, e a preocupação de zonear áreas por meio de suas funções, durante sua explanação registrada no Diário Popular, lembrando as preocupações higienistas francesas à época de Haussmann (OLIVEIRA, 2006).

Schlee (1993) destaca que Fernando Rullmann previu o crescimento de Pelotas por meio de bairros definidos sequencialmente, com desenhos distintos, sob influência da cidade jardim de Howard em 1899. Essa reformulação do tecido urbano, aliado também à produção arquitetônica demonstra a transição para a ordem urbano-industrial. A cidade passa a irradiar os valores e padrões burgueses, centralizando as operações financeiras e comerciais, no espaço urbano a setorização da indústria, habitação, comércio e proletário fica mais evidente (SCHLEE, 1993).

Para Moura (2005), o Plano Geral baseou-se em uma crítica ao desenho das cidades retículas e quadrículas. A ampliação da cidade foi baseada no “método irregular” uma metodologia utilizada por especialistas alemães, guiados pela disposição de ruas sinuosas traçadas com intento proposital de beleza, satisfazendo as exigências de perspectiva. Segundo Rullmann, a metodologia retilínea destruíra qualquer concepção estética e a cidade perdia a alma, tornando-se puramente técnico (MOURA, 2005).

Na elaboração do plano, foram levados em consideração a densidade e o sentido do trânsito, a localização das zonas suburbanas, as possibilidades de expansão e o viés arquitetônico do local. As inconveniências do traçado e as formas de aprimorar a higienização, o saneamento básico, o fluxo de circulação e a estética da cidade em geral também foram debatidos. Pelotas adotou o traçado geométrico em razão das atividades comerciais, e em razão do crescimento, originou-se o aumento nos serviços e os monumentos arquitetônicos perderam a visibilidade ou relevância na paisagem urbana já existente (SILVA, 2017).

Rullman propôs a divisão da cidade em oito bairros (Figura 7), a partir do núcleo existente, “Centro antigo”, são eles: Comercial: o sul da cidade (porto) destinada à importação e à exportação e facilitada pela proximidade das vias férreas e marítimas. Industrial: a leste (várzea), acesso à zona radial. Industrial da Carne: localizada no São Gonçalo em função do Frigorífico de Pelotas. Habitação operária: região norte, para facilitar a proximidade da moradia com a zona industrial. Habitação burguesa: próximo ao arroio Santa Bárbara, abrangendo terrenos canalizados e drenados (atual Bairro Fragata). Cidade-Jardim: zona norte da cidade, destinado à habitação da elite, organizado e sinuoso. Centro de cultura cívica e intelectual: centro da cidade, edifícios da administração pública, teatro municipal, biblioteca, museu, escolas e universidades. Centro de cultura física: anexado ao centro de cultura cívica e intelectual contendo um “Estadium Esportivo” para mais de 1.500 espectadores (MOURA, 2005; OLIVEIRA, 2006; SILVA, 2017).

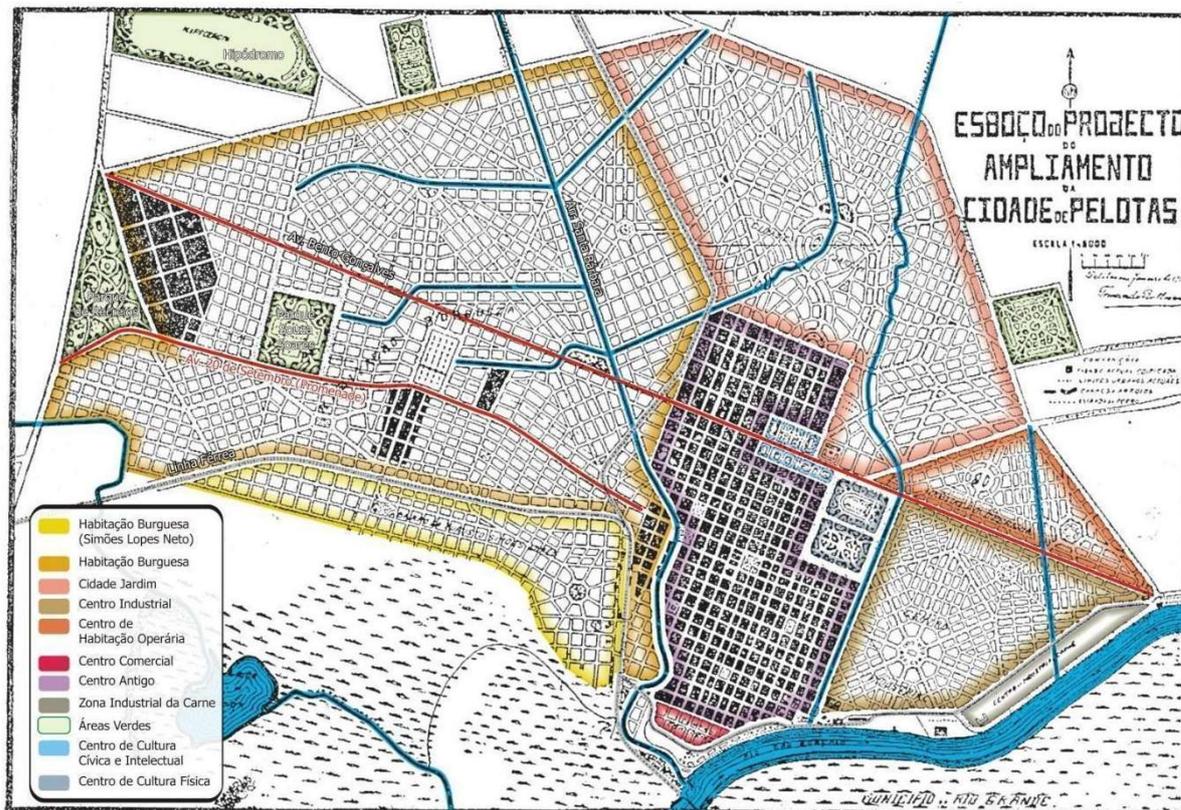


Figura 7: Proposta de ampliação da cidade de Pelotas.

Fonte: OLIVEIRA, 2006, p. 16.

Quanto à abrangência do perímetro proposto no plano, Moura, destaca:

No entorno do perímetro do "ampliação", Rullmann propôs um parque de recreio, um hipódromo, um centro para exposições agrícolas e um hospital. Ligando os diferentes "quarteirões" entre si, um sistema "moderno" de artérias principais que possibilitavam acesso fácil a qualquer ponto da cidade, e através de sua arborização, além do aspecto agradável, tornavam-se verdadeiros "filtros aéreos". Quanto à área da cidade existente, em negro no mapa. É formada basicamente pelo primeiro, segundo e terceiro loteamentos, Rullmann propôs a manutenção de suas características através da continuidade dos antigos alinhamentos, "apesar da monotonia das ruas retas" (MOURA, 2005, p.42).

Enfim, o plano de Rullmann despertou as discussões sobre o planejamento urbano na cidade de Pelotas, principalmente trazendo a consolidação da classe burguesa das atividades industriais e a ruptura com a cidade oitocentista, condensada em um núcleo, para uma cidade progressista e modernista. Indo ao encontro dos preceitos do urbanismo modernista, no sentido de setorização e hierarquia viária. Até à década de 50 o plano ainda não havia sido executado, ou substituído apesar de haver outras propostas na época, como o Plano de Expansão de Saturnino de Brito.

Para Soares (2002), o plano de Rullmann foi um projeto bastante audacioso com propostas de grandes mudanças e operações de alcance avançado para a extensão da cidade. Rullmann era notoriamente formalista e esteticista, não se importava com as questões políticas e sociais. Seu Plano de Ampliação foi tido como um projeto originado de reflexões filosóficas sobre a cidade de Pelotas. Esse Projeto de Ampliação não foi realizado, somente algumas considerações sugeridas, haja vista a necessidade do número de obras e o conseqüente alto custo para sua execução (SOARES, 2002).

Na administração do prefeito Augusto Simões Lopes, foi solicitado a Saturnino de Brito, um engenheiro renomado, um dos urbanistas brasileiros mais famosos no período, um novo plano para o município.

2.2.3 Plano de Ampliação e Expansão de 1927

O processo de industrialização influenciou muitas mudanças no espaço urbano, que repercutiram no pensamento, ideário e organização da sociedade. No que se refere ao planejamento urbano, houve grande influência dos movimentos utópicos e das ideias higienistas (CHOAY, 2015).

A Proclamação da República no Brasil abriu as portas para o pensamento higienista e principalmente em cidades com maior demanda e complexidade urbana, grandes centros industriais, cidades portuárias e as capitais. Os Planos de Melhoramentos, de Embelezamento urbano e de cunho essencialmente higienista, debatiam o saneamento, as vias e a expansão da cidade. Esse tipo de urbanismo estruturava-se na ciência para a modernização da Europa, bem como na engenharia e na medicina, com resultados construídos por meio de estudos bastante rigorosos (SILVA, 2017).

Para Soares (2000), no período do final do século XIX e início do século XX, o pensamento higienista foi intensamente difundido em Pelotas, em virtude dos debates acerca do saneamento da cidade. Tendo como base inicial a questão sanitária da cidade, que estava crescendo e se industrializando, as discussões acabaram por incentivar regulamentações do centro urbano e do espaço periférico (SOARES, 2000).

As medidas de saneamento ganharam força no início do século XX, com a aprovação de leis municipais, visitas higiênicas aos domicílios, proibição da construção de “corredores de casas” e a escolha de um padrão de construção. Prédios públicos como

hospitais, asilos e cemitérios foram construídos longe do centro e dos canais, na zona periférica da cidade. Muito se discutia sobre questões de regularização dos arroios, traçado da cidade, moradia dos trabalhadores e a necessidade de um controle e monitoramento mais eficiente das condições sanitárias da população (SOARES, 2002; SILVA, 2017).

Para Saturnino, havia a necessidade de criar um plano urbano, e as redes de infraestrutura e saneamento deveriam ser implantadas junto, assegurando um desenvolvimento estruturado e harmonioso, com saneamento, ocupação do solo que garantisse iluminação e ventilação das construções, e escoamento das águas, seguindo a topografia e o desenho da cidade (OLIVEIRA e SOUZA, 2015).

O trabalho de Saturnino, tinha referência nas propostas e percepções do arquiteto Camillo Sitte, que era frequentemente citado em seus trabalhos. Sitte foi muito importante nos estudos urbanísticos do final do século XIX e um dos primeiros a ter real interesse na preservação das cidades históricas e na contestação das destruições originadas pelas grandes obras urbanas. Sitte era respeitado por Parker, Unwin e por Saturnino. Intervinha o menos possível no traçado urbano, buscando basicamente se deter em aberturas de vielas sanitárias, utilização de avenida, canal ao longo dos cursos d'água como recurso, construção de espaços públicos e a valorização de visuais pitorescos (OLIVEIRA e SOUZA, 2015).

Para Moura (2005), o engenheiro Francisco Saturnino Rodrigues de Brito, formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, apresentou um projeto que elucidava críticas à elaboração de Rullmann. No relatório, salientou que a cidade se expandia de forma desgovernada e apontou algumas problemáticas, principalmente na região da várzea, devido aos alagamentos, também elucidou os vazios urbanos e propôs que fossem melhor aproveitados, passando, portanto, a ocupar Santa Terezinha, Jardim Europa, Ferreira Viana, entre outras áreas entendidas como suburbanas (MOURA, 2005).

Para Lopes (2013), o relatório trazia os temas do abastecimento de água, o esgoto pluvial, a drenagem, o aterro e o cais do Porto, o sistema de esgoto sanitário, a organização e o custo dos trabalhos. O engenheiro destacava que os problemas de salubridade persistiam na cidade por causa das obras incompletas de saneamento ou que não conseguiram acompanhar o ritmo rápido de crescimento da cidade.

Para Saturnino de Brito, a falta de esgotos sanitários em diversos setores do núcleo urbano, a ausência de saneamento das águas estagnadas e a ação de diversas indústrias, lançando seus resíduos nos cursos de água ou sarjetas, eram fatores que contribuíam muito para a insalubridade do local. A fim de combater esses problemas urbanos, fazia-se necessário um reforço de fiscalização sanitária, a realização de obras de expansão da rede de esgotos e também de água potável, tratamento dos dejetos fecais e também da limpeza e drenagem das águas paradas da cidade de Pelotas (SILVA, 2017).

A situação do Arroio Santa Bárbara, em virtude de seu crítico e avançado estado de contaminação, era a maior preocupação de Saturnino. O engenheiro argumentava que a cidade tinha seu crescimento de costas ao arroio, e transformava-o em uma cloaca urbana. A fim de solucionar esse problema, ele destacava a necessidade de interromper imediatamente a contaminação do arroio pelos despejos e reservar uma área de vinte metros de largura entre o leito e as construções, com as avenidas marginais próximas ao seu leito. A expansão e o crescimento desordenado da cidade ocorria ao longo das estradas, com a formação de aglomerações de moradias, ruas estreitas e em desarmonia com um plano geral. Em virtude disso, foi incluído no relatório um plano de desenvolvimento urbano para a cidade, denominado Anteprojeto de Extensão (Figura 8) (LOPES, 2013; SOARES, 2000; SILVA 2017).

Saturnino destacou a necessidade de um aterramento das grandes superfícies pantanosas da cidade, a saber: a oeste, às margens do Arroio Santa Bárbara; ao sul, junto ao Canal São Gonçalo; e a leste, no ângulo formado pela margem com o Arroio Pepino, após estudar a topografia da região. No plano constavam medidas com regras para melhorias nos bairros, relacionadas à circulação, ao embelezamento e ao saneamento. O projeto previa um traçado distinto do tradicional desenho das ruas da cidade, para facilitar a iluminação solar das casas que seriam construídas, nas áreas ainda não ocupadas, próximas ao centro. No centro ficavam o comércio, os serviços administrativos e os serviços públicos. Na zona periférica da cidade, previu a linha férrea e a marítima, perto do novo cais, às margens do canal São Gonçalo, com o centro comercial e industrial para importação e exportação. (LOPES, 2013; SOARES, 2000; SILVA 2017).



Figura 8: Anteprojeto de Extensão de Pelotas.

Fonte: SILVA, 2017, p. 76.

Os planos de Rullmann (1924) e Brito (1927), caracterizam as discussões de planejamento urbano acerca da cidade pós-industrial do século XX. Observa-se que somente o plano de Rullmann apresentou proposta para o bairro Simões Lopes.

O que chama a atenção, nessa proposta, é a destinação do bairro às habitações burguesas, desconsiderando que, nessa época, já haviam vilas operárias no bairro. É possível aproximar essa atitude com as ideias difundidas pelo plano de Haussmann em Paris. Também é provável que essa proposta venha ao encontro dos interesses especulativos do proprietário, Augusto Simões Lopes. Porém, com o passar do tempo, o bairro foi tomando outras proporções, não concordou com o plano de Rullman, tornou-se um bairro com características populares que são evidenciadas na ocupação, sendo que predominam as habitações operárias ao longo da Av. Brasil, o estádio de futebol, com exceção do castelo Simões Lopes e da Villa D. Noêmia.

A morfogênese do traçado de Pelotas remeteu às práticas urbanísticas, ao traçado regular, difundido em larga escala pelos engenheiros militares, como a maneira de dominação do território colonial pela coroa portuguesa. A atuação do corpo técnico, formado por profissionais de diversas áreas, foi fundamental para a implementação dessas práticas, intermediando o que estava sendo discutido na Europa e difundindo aqui o que melhor se adequava aos interesses Portugueses.

A análise do primeiro (1815) e segundo (1835) loteamento de Pelotas comprovam a permanência das práticas urbanísticas portuguesas na formação das cidades que, aliadas às legislações, como as cartas régias, código de posturas e os planos urbanos, imprimem sua marca na cidade. Os planos urbanísticos/sanitaristas, como do de Rullmann (1924) e Britto (1927), tentaram suprir as demandas por habitação, circulação, melhores condições higiênicas, entre outras, reflexo da densificação da cidade.

3 Morfogênese do bairro Dr. Augusto Simões Lopes 1914-1947

3.1 A Urbanização no entorno do Bairro Simões Lopes

A urbanização limítrofe ao bairro Simões Lopes tem início com a implantação da ferrovia na cidade de Pelotas em 1884. Esse processo foi resultado do escoamento da produção da região, com o estabelecimento de uma rota comercial conectando o porto de Rio Grande com a região da campanha gaúcha. Ainda que esse estudo não se detenha nas questões de produtividade em si, é importante compreender que as ferrovias resultam de um processo político, estratégico e industrial. Sendo uma infraestrutura que possibilita a circulação humana e comercial, logo um equipamento para o desenvolvimento urbano, econômico e social. O recorte espacial concentra-se na escala urbana, contemplado por estar inserido em um contexto de cidade habitada e organizada.

A ferrovia, ao fixar-se na cidade, constitui o espaço, um lugar cheio de ocupações distintas. Maira Eveline Schmitz, em sua dissertação, aborda a construção do espaço ferroviário em Pelotas por meio das relações sociais com o chamado “espaço urbano ferroviário”. Sobre esta denominação, a autora destaca que:

O “espaço urbano ferroviário” é tido como o lugar físico onde se desenrola a ação das pessoas – como a estação, suas ruas adjacentes com hotéis e comércio próximos, as oficinas, as casas de trabalhadores ferroviários, os trilhos, as pontes, os próprios vagões e todo local que tenha surgido ou se interligue aos elementos da via férrea. Em outra perspectiva – não contraditória, mas complementar – este também é o lugar abstrato: imaginado, sentido e vivenciado pelas pessoas, as quais realizam nele suas práticas sociais, lhe conferindo representações (SCHMITZ, 2013, p.25).

Apesar do enfoque dessa pesquisa não ser as representações sociais no espaço ferroviário, mas sim como esse espaço é materializado no tecido urbano, é inseparável tratar desse tema sem mencionar, em algum momento, as representações sociais, políticas e econômicas oriundas desse lugar como força motriz para a urbanização.

Para Souza, os trens eram vistos pela população como meio moderno¹² de transporte. Carregavam consigo uma imagem de desenvolvimento e progresso. O Brasil, nos primórdios da república, passa pela fase de modernização das estruturas herdadas

¹² A imagem de modernidade ligada ao novo meio de transporte foi desenvolvida por Foot Hardman na publicação Trem Fantasma e é sempre um objeto de estudo, o paradoxo da modernidade na selva, com a implantação da ferrovia Madeira Mamoré, que foi trabalhada em conjunto com a poética ferroviária e muitas expectativas de desenvolvimento econômico e cultural advindos de sua implantação (WICKERT, 2003).

da cidade colonial. A república exigiu o ímpeto “ordem e progresso”, essa expressão já apontava o modo de pensar e observar que se instalaria no país, posteriormente. Os trens, nessa perspectiva, consistiam em uma modernidade além de eficiência, praticidade e rapidez, características indispensáveis para a sociedade republicana (SOUZA apud HUYER, 2012).

No Brasil, a implantação do transporte ferroviário, propriamente dito, tem início a partir de 1850, quando o império almejava consolidar-se enquanto nação e desvincular-se de Portugal. Mas as iniciativas para a instalação das estradas de ferro no país começaram já em 1835, quando foi autorizado por meio do decreto-lei nº 101/1835 a concessão das ferrovias pelas empresas estrangeiras. Com o intuito de interligar os estados de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul por meio de concessão por 40 anos, a qual não se concretizou (AMARAL, 1974).

A primeira estrada de ferro¹³ do Brasil foi empreendida pelo gaúcho Irineu Evangelista Souza¹⁴, futuro Barão de Mauá, em 1854, que, com concessão do governo imperial, decidiu investir em uma ferrovia que ligasse o Rio de Janeiro a Petrópolis, permitindo a integração entre os transportes ferroviário e hidroviário¹⁵.

Na região sul do estado, foi proposta uma linha saindo do porto de Rio Grande, no litoral, passando por Bagé, unindo-se em São Gabriel com a artéria principal¹⁶. Essa proposta de traçado daria origem a dois ramais em rota estratégica para Santana do Livramento e Jaguarão, na fronteira com o Uruguai. Por fim ao norte do estado, uma estrada ferro atravessando o vale do rio Taquari, relevante região colonial, estendendo-se pelos campos de Vacaria até atingir o estado de Santa Catarina (DIAS, 1986).

¹³ A seção inicial da estrada de ferro foi inaugurada por Dom Pedro II em 1854. Segundo Lameira (2010), a locomotiva Baronesa – a primeira locomotiva a vapor a funcionar no Brasil –, construída na Inglaterra em 1852, foi utilizada durante 30 anos, e hoje se encontra preservada e transformada em monumento cultural.

¹⁴ Nascido em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, construiu estaleiros em Niterói, iniciando a indústria naval brasileira.

¹⁵ Mais tarde, a estrada passou a se chamar “Estrada de Ferro Mauá”.

¹⁶ Diferentemente do restante do Brasil, o Rio Grande do Sul, em 1872, possuiu um plano sistemático de viação para a implantação das estradas de ferro no estado, com a finalidade de suprir a demanda econômica, política e estratégica no sul do país. A preocupação maior era com as fronteiras meridionais, pois estavam expostas ao contrabando e a possíveis ataques militares de países vizinhos. Nesse contexto, e partindo das necessidades estratégicas, Dias (1986) destaca que o engenheiro Ewbank da Câmara traçou o Projeto Geral da Viação Férrea que previa a construção de uma rede que suprisse as necessidades de segurança territorial nas áreas fronteiriças do estado. O projeto previa articular o sistema ferroviário, sendo a **artéria principal Porto Alegre x Uruguiana** é também conhecida como espinha dorsal, pois atravessa o estado horizontalmente.

Após a definição do projeto do engenheiro Ewbank da Câmara¹⁷, o estado passou a dispor de três linhas principais, Porto Alegre – Uruguaiana; Rio Grande - Bagé e Santa Maria – Passo Fundo. Essas linhas pertenciam ao governo federal, porém foram arrendadas por companhias estrangeiras. Com destaque para duas, a *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer au Brésil*, de origem belga, arrendou a linha Porto Alegre-Uruguaiana, e a inglesa *Southern Brazilian Rio Grande do Sul*, arrendou a linha tronco sul Bagé – Rio Grande (DIAS, 1986; BLOIS FILHO, 2018).

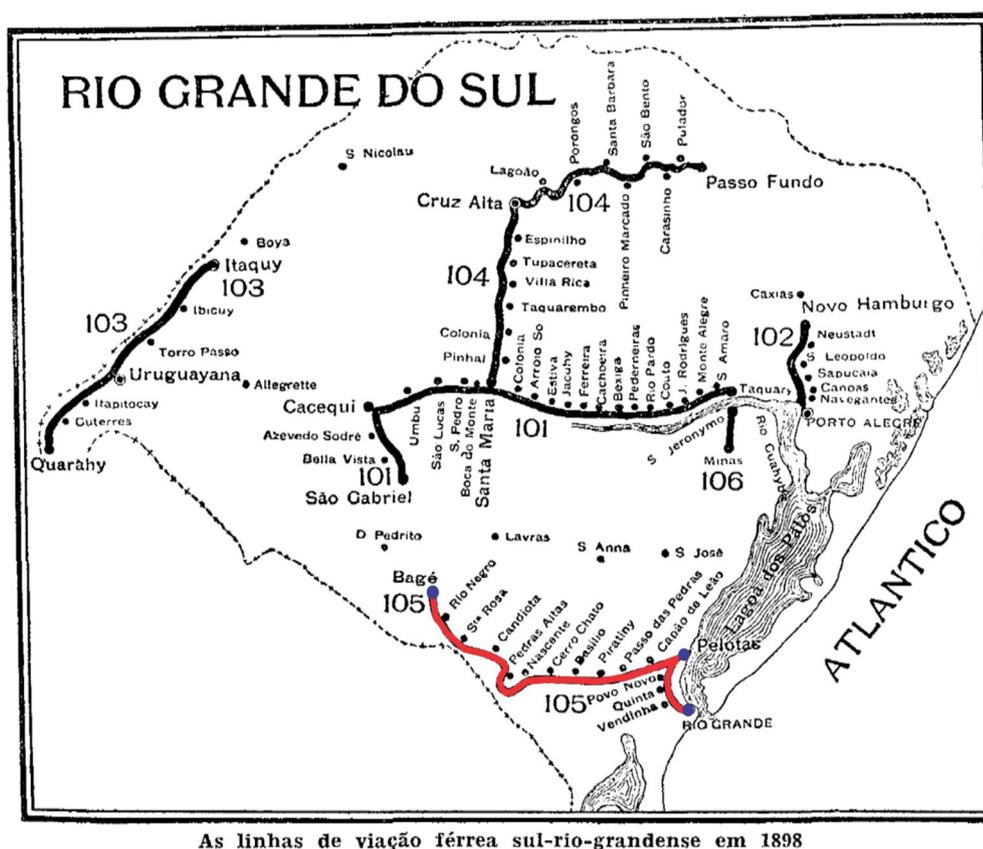


Figura 9: As linhas da Viação férrea sul-rio-grandense em 1898.

Fonte: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1; CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1954, Rio de Janeiro, RJ. Brasil, Ferrovias, História. Rio de Janeiro, RJ: Conselho Nacional de Geografia, SERGRAF, 1954

A estrada de ferro, em Pelotas (Figura 9), faz parte da linha Rio Grande - Bagé, denominada tronco sul, pelo projeto do engenheiro Ewbank da Câmara. Após as cidades serem interligadas pela ferrovia, caracterizavam o tripé econômico porto-charque-gado. A

¹⁷ José Ewbank da Câmara foi engenheiro gaúcho formado na escola politécnica do Rio de Janeiro. Atuou em obras de infraestrutura, tendo se especializado na temática das ferrovias. (DIAS, 1986).

atividade de produção do charque na região sul remonta desde o final do séc. XVIII, transformando-se, em meados do séc. XIX, no principal núcleo produtor do estado para suprir a demanda do mercado interno brasileiro (IPHAE, 2002; SCHMITZ, 2013).

Nesse contexto, com o início da atividade ferroviária na região, as charqueadas já simbolizavam a fundamental atividade econômica. O charque foi destinado aos estados do Amazonas, Pará, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco (DIAS, 1986).

Em Pelotas, a ferrovia chegou no período considerado como ápice da cidade e cresceu de forma expressiva, podendo ser evidenciado na população que praticamente quintuplicou o número de habitantes. Em 1890, Pelotas já estava com 41. 000 habitantes, aproximadamente, tornando-se a segunda cidade mais populosa do estado, depois da capital Porto Alegre. O crescimento nesse período deriva da produtividade das charqueadas, que possuía como força de trabalho a mão-de-obra escrava. Aos poucos, os charqueadores, mais abastados foram transferindo suas residências para a cidade, formando um traçado de cidade com ruas retas e largas. Na arquitetura, predominava o período eclético (1850-1900), coincidindo com a chamada fase áurea da cidade (IPHAE, 2002; SCHMITZ, 2013). No processo de expansão da cidade, é possível identificar elementos que funcionam como potencializadores do processo de urbanização.

A estação Pelotas é apontada como um desses elementos, pois sua construção repercutiu fortemente no desenvolvimento urbano de Pelotas, impulsionando o crescimento da cidade em direção ao porto, especialmente através da rua Benjamin Constant e em direção a mancha ferroviária – especialmente através da rua D. Pedro II (IPHAE, 2002, p. 61).

A construção da Estação ferroviária (Figura 10) de Pelotas estabeleceu a criação da rede viária capaz de conectá-la ao resto da cidade. Além disso, a ferrovia tornou-se, por muito tempo, o ponto final da cidade, uma barreira para o crescimento e expansão da malha urbana, o que foi superado com a criação do bairro Simões Lopes na década de 1910.



Figura 10: Largo Rio Branco e Estação férrea em construção 1884.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

A estrada de ferro Rio Grande a Bagé, ao ocupar os campos do Rio Grande do Sul, marcou o espaço físico e econômico. Seus trilhos foram percorrendo muitos lugares, diferentes, relevos e rios. Modificaram paisagens, aliando o moderno e o antigo. Aumentou a perspectiva no espaço urbano, modificando as características da cidade e interferindo no traçado urbano da cidade com seus novos elementos (SCHMITZ, 2013).



Figura 11: Estação ferroviária em 1905; ao fundo, o largo de Portugal.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

A comparação entre as figuras 10, 11 e 12 permite identificar a transição urbana, no período de 25 anos, desde o início da atividade ferroviária até o início do século XX. Se antes (Figura 10), a ferrovia foi considerada como uma área fora do perímetro urbano, em 1884 e em 1905 (Figura 11), observa-se a urbanização chegando até a estação ferroviária. A representação de 1909 (Figura 12) comprova que o espaço urbano foi constituindo-se próximo à estação ferroviária (vermelho), a conexão com a praça Cel. Pedro Osório (laranja) deu-se por meio do prolongamento da rua 7 de abril (atual Av. Dom Pedro II), observa-se também que o traçado urbano perpassa os limites do arroio Santa Bárbara (azul), mantendo a forma regular de expansão da malha urbana.



Figura 12: Ampliação do mapa de Pelotas em 1909.

Fonte: Acervo NEAB, com sobreposição do autor.

Para Schmitz (2013), a estação ferroviária, com o tempo, foi adquirindo elementos que a conectam com o restante do “mundo urbano”, a linha de bondes é um exemplo dessa ligação entre os espaços ao propiciar a aproximação entre o centro, próximo à praça e a estação. Outro elemento citado pela autora é a construção da avenida 7 de Abril

(Figura 13), pouco tempo após o início das atividades ferroviárias em Pelotas, devido ao trânsito de carros particulares ou de aluguel, que faziam o transporte de passageiros e de mercadorias para a “cidade” e vice-versa.

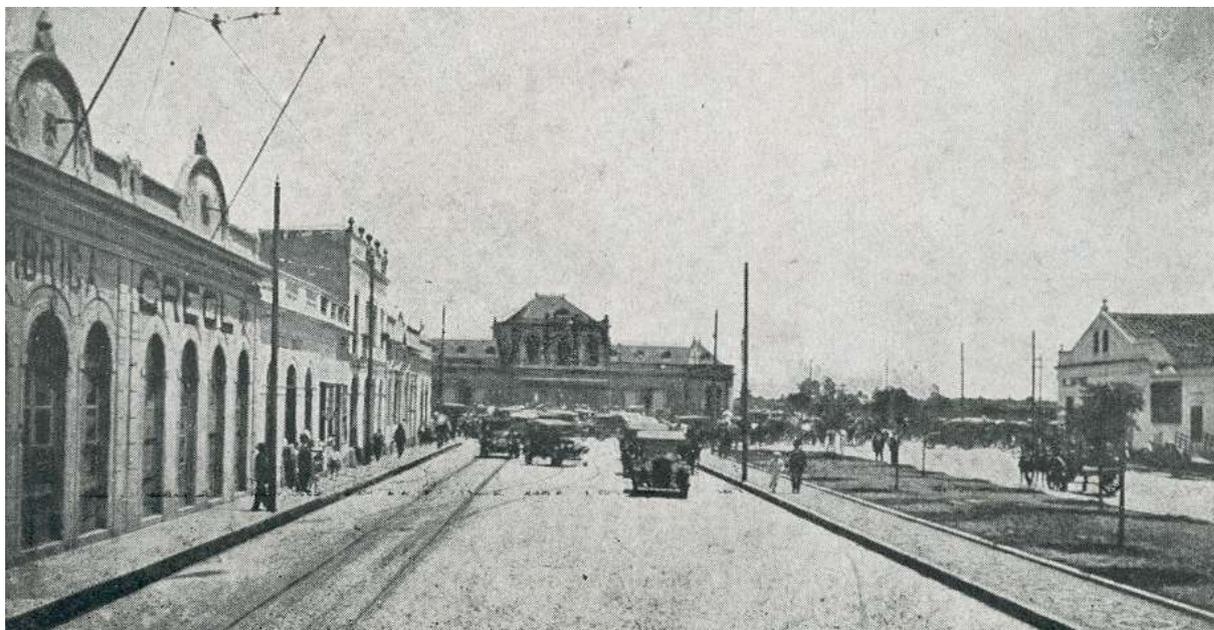


Figura 13: Rua 7 de Abril; ao fundo, a Estação Ferroviária em 1920.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

O traçado urbano de Pelotas com a inserção da ferrovia, comparando a planta da cidade de 1835 (Figura 4) com a planta de 1909 (Figura 12), possui características singulares. Observa-se que o perímetro urbano, que antes possuía como limite o leito do arroio Santa Bárbara, passou a ser delimitado pela linha férrea.

A forma reticular dos quarteirões (Figura 14) chama atenção, pois desconsidera o leito do arroio Santa Bárbara (azul), e dá continuidade à regularidade do desenho. É possível que nesta representação esteja expresso o interesse em assorear ou desviar o arroio, sendo que na década de 1950 aconteceu o desvio do canal efetivamente. Observa-se também na imagem a catedral de São Francisco de Paula (rosa), ponto genitor do primeiro loteamento; mais abaixo, a praça Cel. Pedro Osório (verde) e o mercado público configuram o segundo loteamento. A linha (laranja) marca toda a extensão da rua 7 de Abril, e é possível perceber as possíveis conexões da estação ferroviária (vermelho) com o centro da cidade.

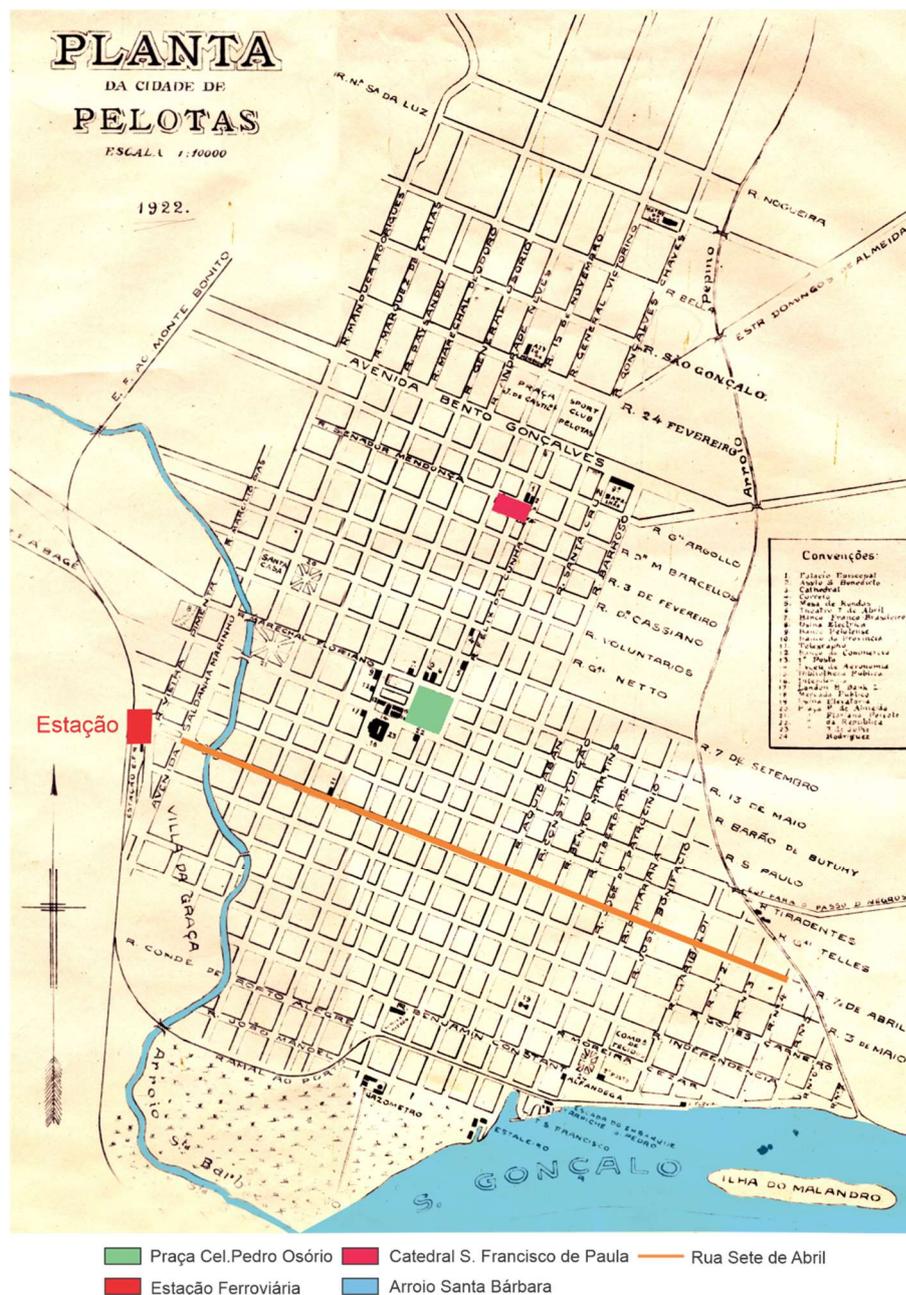


Figura 14: Planta da cidade de Pelotas em 1922.

Fonte: Acervo digital do NEAB, com sobreposição do autor

Pelotas manteve, em 1922, a regularidade do traçado e a ortogonalidade na implantação das vias, como a herança das práticas urbanísticas portuguesas. A ascensão do movimento moderno e as discussões sobre as cidades tradicionais oitocentistas são confrontadas pelo modernismo. Somado a isso, as discussões sobre higiene e salubridade e embelezamento das cidades ganharam espaço e repercutiram na prática de planejamento urbano das cidades do século XX. Em Pelotas, essas discussões ganham destaque com a atuação de Fernando Rulman, em 1924; e Saturnino de Brito, em 1927.

Na época de 1922, a cidade de Pelotas tinha 8.228 edifícios e havia sistema de esgotos em cerca de 50% deles. O espaço era dividido pela área central, a área de edificação consolidada e os bairros Bairro da Luz; ao norte, a Estação de Trens, e a Avenida 20 de Setembro a oeste, o Bairro da Várzea a leste e Porto e margem do Canal de São Gonçalo ao sul. Os bairros distantes do centro e sem infraestrutura urbana, como os bairros Fragata, Areal, Dunas e Três Vendas, constituíam os subúrbios, eram onde habitava a maioria da população operária, porém ainda não eram considerados nas plantas urbanas da cidade na época (SILVA, 2017).

Com base nesta contextualização da urbanização no entorno da ferrovia, pode-se destacar que a morfogênese deste espaço se constituiu, efetivamente, no meio de toda a transformação social, política e econômica que a cidade de Pelotas vivenciava desde a instalação da ferrovia, em 1884, até as primeiras décadas do século XX.

As permanências visualizadas na urbanização do entorno da ferrovia, a partir da iconografia e mapas apresentados, foi a forma regular do traçado urbano, visível na expansão da urbanização até a borda da ferrovia e também na persistência da forma regular dos quarteirões. Por outro lado, não mudou a maneira de urbanização regular herdada pelos portugueses e disseminada pelos engenheiros militares, desconsiderando, também, o limite físico (barreira) do arroio st^a Bárbara, que foi perpassado até chegar na ferrovia. Outra persistência visível foi o prolongamento da rua Sete de Setembro (atual Dom Pedro II) até a estação ferroviária, conformando o ponto de ligação principal com o centro da cidade.

3.2 O bairro Simões Lopes

O bairro Dr. Augusto Simões Lopes, originalmente, foi uma charqueada com olaria e fábrica de sebo, sobre a localização, Almeida (2017) destaca que:

As terras sobre as quais se ergueria o bairro Simões Lopes, à margem direita do leito original do Arroio Santa Bárbara - próximo à foz deste com o Canal São Gonçalo - pertenceram ao charqueador **José Vieira Vianna**, que ali mantinha também olaria e fábrica de sebo. Com o falecimento de Vianna, sua charqueada passou à firma Viúva Vianna & Filhos, depois a Manoel Marques das Neves Lobo e deste ao Visconde da Graça (João Simões Lopes), passando por fim aos herdeiros deste, os Simões Lopes. (ALMEIDA, 2017, p. 17)

Augusto Simões Lopes, em 1910, resolveu lotear essas terras próxima à estação ferroviária, tornando-se assim o fundador do intitulado bairro “Dr. Augusto Simões Lopes”, também conhecido como “Villa da Graça”. Em 1918, o Almanach Pelotense pública a proposta de parcelamento do bairro (Figura 15).

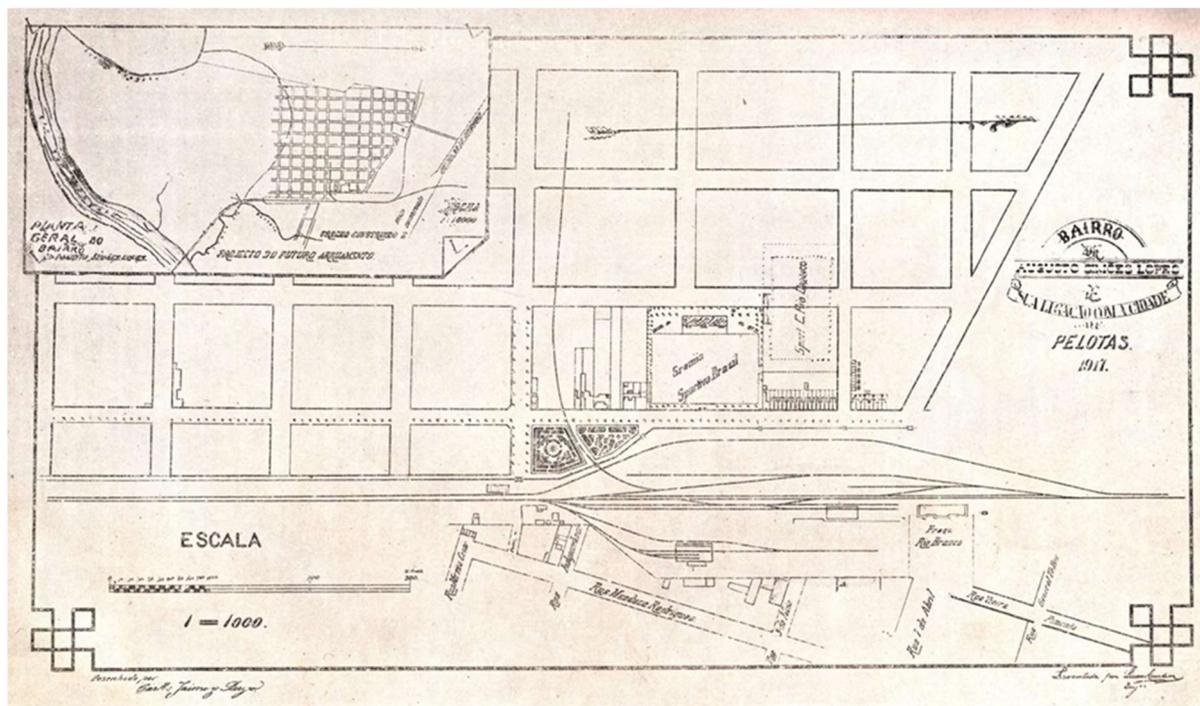


Figura 15: Loteamento do bairro Simões Lopes.

Fonte: Almanach Pelotense, 1918.

A implantação estava distribuída em “[...] aproximadamente 80 quadras e pressupondo a subdivisão de cada uma delas em 20 lotes com a dimensão de 10x40 metros, teríamos quadras com 100x80 metros e um total de 1600 lotes”. (MOURA, 2006, p. 186). As primeiras residências haviam sido construídas em 1914, sendo quatorze habitações populares: casas geminadas com tipologia porta-e-janela e chalés com planta mais despojada, com recuo de ajardinamento e independente (ALMEIDA, 2017).

As casas foram consideradas, na época, com “excelentes condições higiênicas, com comodidades relativas e aluguéis módicos” (Revista Máscara *apud* MOURA, 2006, p. 188). As primeiras casas distribuídas em fita ao longo da Avenida Brasil, via principal, não tardaram a ser habitadas pela população proletária, constituindo ali, uma vila operária, inicialmente formada no prolongamento da Avenida Brasil. Em 1916, somavam-se mais dez casas construídas em uma via perpendicular à principal. As casas possuíam quatro

metros de testada, distribuída em fita, com cinco compartimentos, sendo os dormitórios alcovas e o banheiro (quando havia), externo.

Schlee (1993), ao se referir sobre a gênese do bairro, o define como “gigantesco empreendimento imobiliário” que foi inaugurado com a construção de 35 casas geminadas (villa operária), em meados de 1917; e para completar essa iniciativa, foi erguido o castelo Simões Lopes em 1922.



Figura 16: prédios da vila operária construídos pelo Dr. Augusto Simões Lopes.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

Na virada do século XIX até as três primeiras décadas do século XX, a arquitetura residencial passou por um acentuado desenvolvimento de novas tipologias residenciais que surgiram como resposta à demanda habitacional ocasionada a partir do desenvolvimento da área industrial. Esse período foi marcado pela transição das atividades manufatureiras para industriais com a alteração nas relações de trabalho com a consolidação das classes operárias e burguesas. Essa conformação social se reproduz no espaço, na configuração dos bairros, reforçando as estruturas existentes e confirmando

novas tipologias residenciais, como “*Chalets* de madeira”¹⁸, “contrafeitos”¹⁹, “vilas operárias” e “casas para obreiros”²⁰ destinadas à mão-de-obra assalariada; e as “Villas residenciais”, para a classe média (SCHLEE, 1993).

Sobre a conformação da vila operária, o autor destaca:

Uma “vila operária” era o conjunto de habitações de baixa renda, construídas geminadamente no interior de uma parcela de terreno, que tinha uma única frente voltada para a via pública, o que indicava o acesso principal, e gerava uma rua interna (sem saída) de circulação semi-pública (SCHLEE, 1993, p. 111).

Também é utilizado o termo vila para designar um conjunto de casas geminadas em fita, construídas ao longo de uma face de quarteirão (Figura 16).

O bairro, em sua gênese, possuía uma forte relação com o futebol, além das casas operárias, presentes no loteamento, também contemplava, na via principal, um estádio de futebol. Descrito como:

O primitivo estádio de futebol do Grêmio Esportivo Brasil, com 135 metros de muros junto ao alinhamento predial da Av. Brasil. Contíguo e perpendicular a este, a norte, disposto na orientação leste-oeste (estendendo-se a oeste), havia o campo do antigo *Sport Club* Rio Branco. Os terrenos destes estádios foram doados por Augusto, que presidiu o G. E. Brasil de 1917 a 1920. Posteriormente o estádio do Brasil foi utilizado pelo Clube Atlético Bancário. Com a extinção deste, o espaço serve hoje ao usufruto comunitário (ALMEIDA, 2017, p. 18).

Além das residências e do estádio, foram construídas duas praças (Figura 17) e duas casas, sendo uma delas para o proprietário. Segundo Moura (2006), o prolongamento da avenida arborizada (Av. Brasil), cerca de 800m, (Figura 18), foi contemplada com a construção de *Chalets* independentes e com jardins. Provavelmente a intenção do proprietário remete a um público que pudesse construir moradias no mesmo padrão que a sua, o que de fato não aconteceu. Mesmo com o investimento em instalações elétricas, praças e uma linha de bondes, que não fora construída, despertaram

¹⁸ Chalets eram habitações construídas em madeira, entre 1908 e 1916, destinadas à população de baixa renda. Eram edificações isoladas no terreno, o telhado de duas águas com caimento lateral (SCHLEE, 1993).

¹⁹ Também um tipo das habitações de baixa renda, caracterizadas pela construção em alvenaria, recuo frontal, cobertura em uma água e compartimentação rudimentar (de duas a quatro peças interligadas, cozinha e banheiro anexo) (SCHLEE, 1993).

²⁰ Chamadas também de “renda”, são semelhantes aos contrafeitos, construções de alvenaria, no alinhamento predial, cobertura em uma água, podendo apresentar platibanda (SCHLEE, 1993).

o interesse de residir ali, realçando naquele momento, um pequeno parcelamento popular (MOURA, 2006).

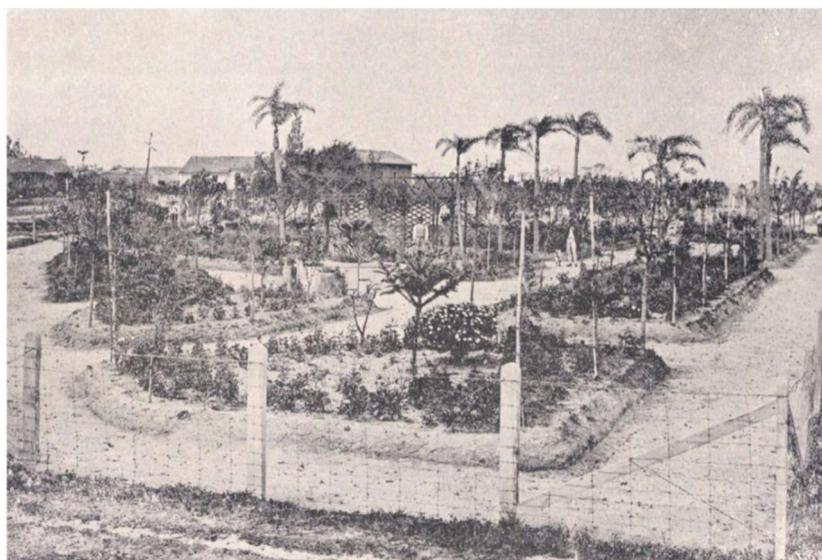
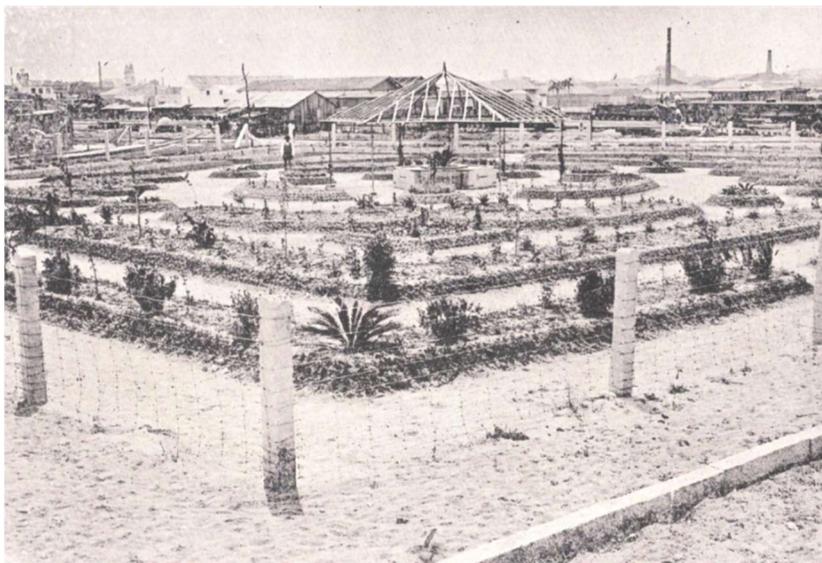


Figura 17: Praças do bairro Simões Lopes

Fonte: Almanaque do bicentenário de Pelotas, v.2, 2014.

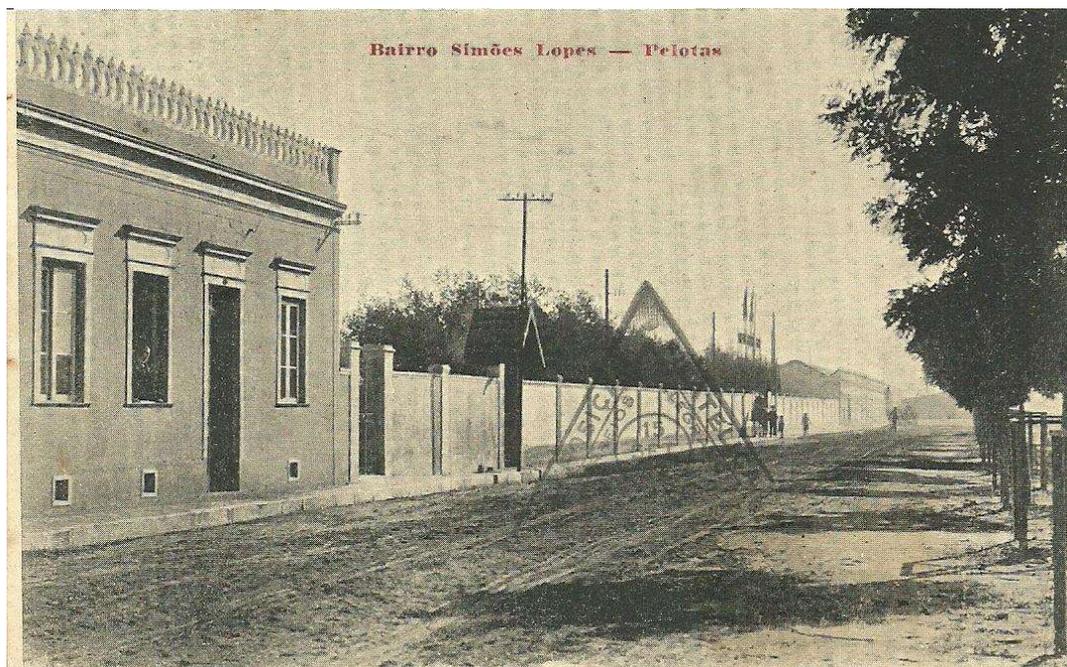


Figura 18: Ocupação ao longo da avenida Brasil no bairro Simões Lopes, em meados da década 1920.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

Nas primeiras décadas do século XX, as residências das classes mais abastadas passaram por um processo de transformação radical e foram marcadas pelo abandono das soluções compositivas relacionadas à arquitetura colonial. A utilização de novos materiais ligados ao conforto hidráulico e elétrico, o aprimoramento dos hábitos de higiene, a construção de prédios isolados no interior do terreno, a intenção formal e plástica dos volumes e as soluções de cobertura caracterizaram o principal tipo de construção da época. A “Villa” ou “Palacete” tem como característica os sobrados, busca pela individualidade (refletida nas implantações soltas no lote), autonomia formal e estética e a utilização de grandes jardins privados (SCHLEE, 1993).

Sobre as características das construções tipo Villas o autor destaca:

As VILLAS eram construções, preferencialmente de dois pavimentos edificadas em meio a um jardim à inglesa, construídas tradicionalmente na periferia do núcleo central da cidade [...] e que adotavam uma série de inovações e diferenciações à arquitetura que se vinha fazendo até então: a exploração plástica dos jogos de telhado, dos volumes recortados e dos desníveis; a utilização de pequenas varandas ou alpendres cobertos; a construção de pequenas torres ou de volumes que sugerem torres; o emprego de materiais brutos e aparente como o vigamento de madeira, a pedra e o tijolo; a adoção de sacadas terraços e “bow-windows”; e o emprego dos mais variados e exóticos estilos arquitetônicos que garantiam às construções um ar pitoresco (SCHLEE, 1993, p. 115).

Nas vilas foram aperfeiçoadas muitas das características que iriam marcar boa parte da arquitetura residencial até o período entre guerras, ou seja, a preocupação de isolar a casa em meio a um jardim, manter o paralelismo rígido em relação aos limites do lote, a hierarquização do programa de necessidades, construção de edículas e a interferência do proprietário, impondo seus gostos, na execução da obra (REIS, 2000). Exemplo dessa tipologia tem a villa D. Noêmia (1918) (Figura 19) e o castelo Simões Lopes (Figura 20).



Figura 19: Vila D. Noêmia no bairro Simões Lopes, em 1918.

Fonte: RUBIRA, 2014, p. 52.

A residência de Augusto Simões Lopes (Figura 20) destacou-se por sua imponência de palacete, e é a principal residência do bairro. Sua construção foi iniciada em 1920, sendo o projeto de autoria do arquiteto alemão Fernando Rulmman, inaugurada em 1922. Sobre a descrição do castelo destaca-se:

O excêntrico palacete-castelório permanece como principal edificação do bairro. Muito bem servido por iluminação elétrica, foi palco de muitas festas noturnas, nas quais a elite pelotense confraternizava, em clima feérico, em seus terraços e jardins. Do alto da escadaria que lhe dá acesso, o proprietário costumava proferir inflamados discursos à população pelotense. Mantido como residência da família até o final da década de 1970 (ALMEIDA, 2017, p. 19).

Para Schlee (1993), o castelo Simões Lopes é um exemplo significativo de interferência pessoal do proprietário no resultado final da obra. Fernando Rulmman projetou uma villa que remetia a um “chalé suíço”, no decorrer da construção (1920-1922) foram alteradas as proporções do projeto, o chalé se transformou em um castelo com torres e ameias, tendo o próprio Augusto Simões Lopes feito as modificações necessárias no projeto.



Figura 20: Castelo Simões Lopes fotografado pouco após a construção.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

Dentre as razões para a dificuldade de expansão do loteamento estão as características físicas e espaciais do terreno, com orientação norte-sul, localizado na porção oeste da cidade, compreendido no perímetro delimitado pela ferrovia, rio São Gonçalo e lagoa do Fragata. Esses fatores não atraíram os investidores, a barreira com a ferrovia e o difícil acesso, provavelmente, não foram considerados pelo proprietário. Resultando em frustração nesse primeiro momento (MOURA, 2006). Posteriormente, em 1927 foi feita a passarela sobre os trilhos da ferrovia, possibilitando a comunicação com o centro da cidade.

Cabe destacar que primeira proposta de loteamento do bairro Simões Lopes foi realizada em 1914, dando continuidade ao traçado regular presente na cidade de Pelotas. Moura (2005) e Almeida (2017) destacam que, caso o primeiro loteamento de 1914 fosse

feito, deveria contar uma linha de bonde elétrico e duas praças, para atender o público mais sofisticado. Exigente em condições de construir belas moradias, como as da família Simões Lopes. Augusto Simões Lopes, também buscava atender um público de renda média/baixa.

A localização da área separada do restante da cidade pela via férrea, possivelmente, foi o que fez com que o chamado “magnífico bairro se transformasse, com o tempo, num subúrbio de habitações de baixa renda” (MOURA, 2005, p. 54). Desse projeto de 1914, somente a Avenida Brasil, e algumas ruas perpendiculares, foram construídas. É possível visualizar essas afirmações nos mapas da cidade de Pelotas de 1926 (Figura 21) e 1934 (Figura 22), sendo que as imagens corroboram para a consolidação da Avenida Brasil, castelo Simões Lopes, as habitações populares; e na Figura 22 aparecem as vilas Canela, Silva, Barros de Cima e Barros de Baixo; segundo Moura (2006), essas vilas datam da década de 1920 e se formaram entre os limites da Avenida Brasil e a ferrovia com direção a Bagé.



Figura 21: Bairro Simões Lopes em 1926, ampliação do mapa, ver anexo 1.

Fonte: Acervo digital do NEAB.

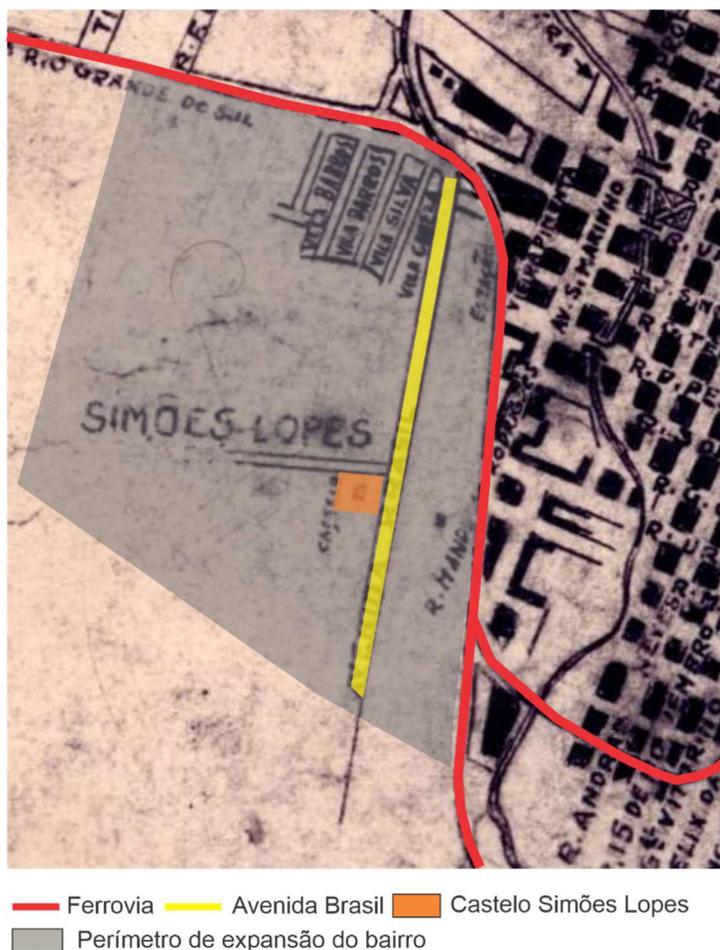


Figura 22: Bairro Simões Lopes em 1934, ampliação do mapa, ver anexo 2.

Fonte: Acervo digital do NEAB.

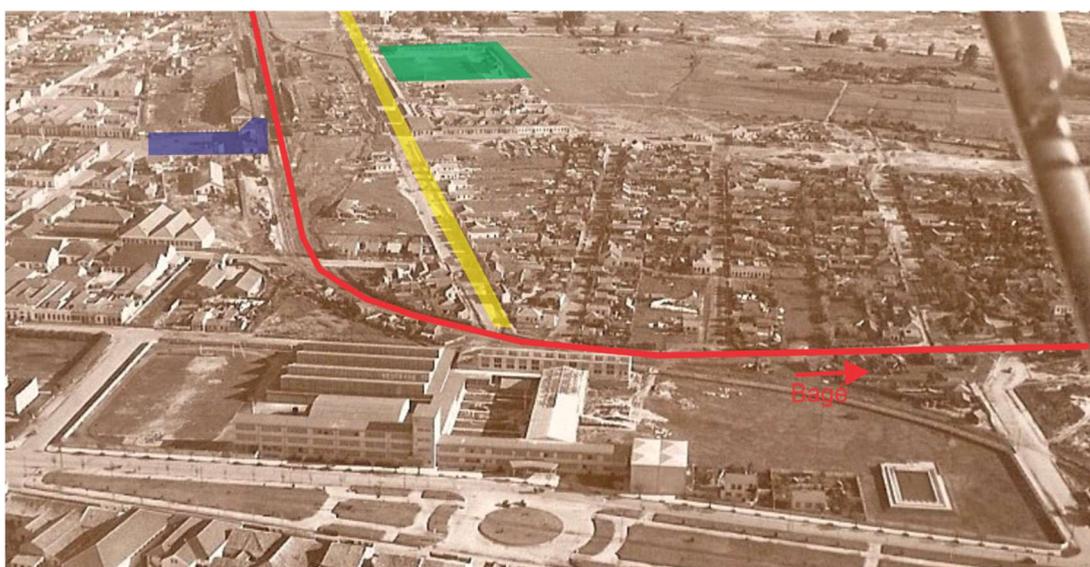
Em 1947 (Figura 23) é possível identificar a estrutura do bairro Simões Lopes mais delineada, quarteirões paralelos ao prolongamento da avenida Brasil (amarelo) e, também, perpendiculares à linha férrea. Essa representação não seguiu a proposta do primeiro loteamento, quanto a homogeneidade dos quarteirões que, com o passar dos anos, foram adaptados, talvez pelas necessidades econômicas de Augusto Simões Lopes. O Castelo da família (laranja), que anteriormente (figura 22) estava isolado, aparece inserido no tecido. O acesso para o bairro (verde) aparece definido, faz-se por meio da avenida Saturnino de Britto.



— Ferrovía — Avenida Brasil — Limites do bairro
 ■ Castelo Simões Lopes — Avenida Saturnino de Brito

Figura 23: Bairro Simões Lopes em 1947, ampliação do mapa.

Fonte: SANEAMENTO DE PELOTAS, 1947, p.46 e 47.



— Ferrovía — Avenida Brasil ■ Largo de Portugal e Estação ferroviária
 ■ Estádio Grêmio Esportivo Brasil

Figura 24: Foto postal com destaque para o bairro Simões Lopes na década de 1940.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida, com sobreposição o autor.

A inserção do bairro Simões Lopes no contexto da cidade de Pelotas é visualizada na foto postal (Figura 24) na década de 1940, sendo possível observar a expansão das vilas. A linha vermelha, destaca a ferrovia em direção a Bagé, A linha amarela, a Av. Brasil; em azul, o largo de Portugal e a Estação Ferroviária; o retângulo verde, o estádio Grêmio Esportivo Brasil. A proporção que as vilas tomaram, concentrando-se próximas à linha férrea, pode inferir a tentativa de “embelezar a Av. Brasil” e atrair o interesse de uma classe com maior poder aquisitivo, talvez seja o reflexo do Plano Rullmann (1924) em destinar o bairro às habitações burguesas.

3.3 O Segundo loteamento, as permanências e persistências do bairro Simões Lopes

Na década de 1950, o poder público já tinha sido alertado do problema da oferta habitacional e passou a refletir sobre a questão da moradia popular, presente nos outros projetos, mas que só viria a entrar em prática a partir da segunda metade do século XX. Diferente das propostas globais de Rullmann ou Brito, o problema da oferta habitacional, foi solucionado, na época, com a incorporação de quatro novos loteamentos (Figura 25) aprovados para a cidade, como: Loteamento Nossa Senhora de Fátima (1953), Jardim Europa (1953), Bairro Jardim (1953) e Simões Lopes (1955).

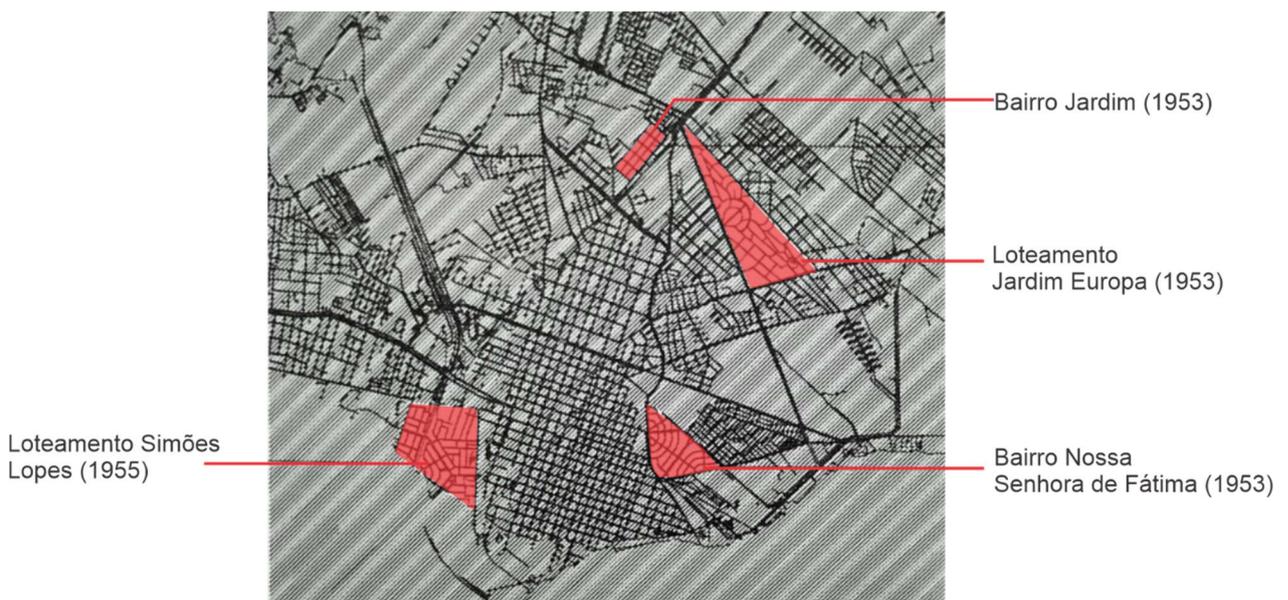


Figura 25: Loteamentos Aprovados na década de 1950.

Fonte: (MOURA, 2005, p. 49).

Esses projetos de parcelamento, embora aprovados na mesma época, apresentaram traçado distinto (Figura 26). O Bairro Nossa Senhora de Fátima (1953) teve

seu planejamento pensado, inicialmente, como plano diretor para a zona da várzea, limitada pela Av. Bento Gonçalves ao norte, Av. Cidade do Rio Grande ao sul, a faixa de domínio do canal São Gonçalo ao leste, e o Arroio Pepino a oeste. Previa a ocupação de áreas públicas e privadas, possuía formas radiais, interligadas entre si por meio das ruas curvas, estava previsto, também, pequenas áreas verdes (MOURA, 2005). Esse plano ficou em grande parte no papel, sendo executado o trecho correspondente ao domínio público municipal. Nesse bairro, também conhecido como Fátima, foram dispostas 26 quadras, com 679 lotes, a maioria com terrenos de 12x30m, permanecendo o traçado radial, com poucas áreas verdes, o que pode ser entendido como uma tentativa do poder público de aumentar a oferta de lotes.

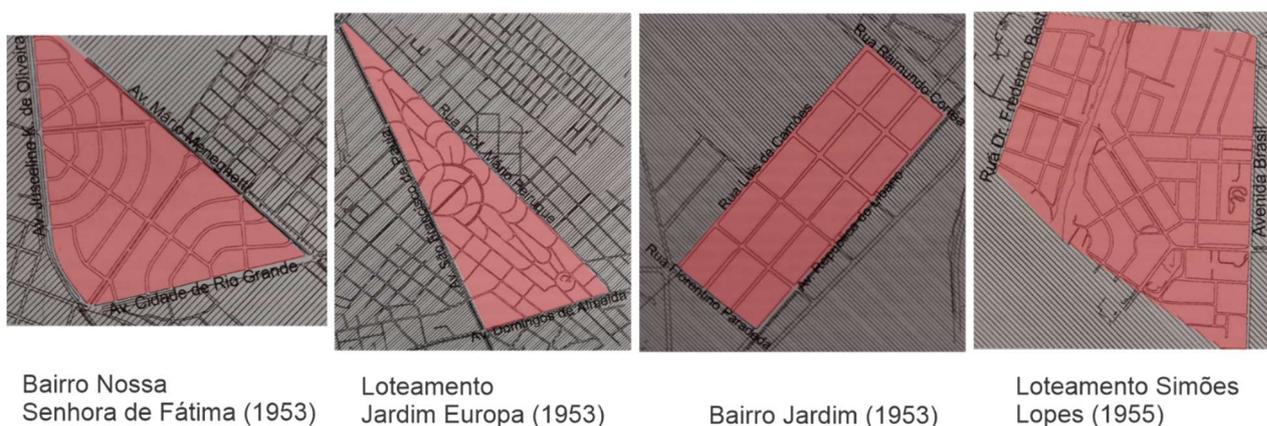


Figura 26: Ampliação dos loteamentos aprovados na década de 1950.

Fonte: (MOURA, 2005, p. 50-55).

O loteamento Jardim Europa (1953) foi projetado pelo engenheiro agrônomo italiano Renato Salvini a pedido do proprietário do terreno, o comendador Henrique Lórea, agente consular italiano no Rio Grande do Sul. Salvini atuou em outros projetos de planejamento urbano, como, por exemplo, Piriápolis, no Uruguai. O traçado viário do loteamento Jardim Europa se constituiu a partir de um núcleo circular, o restante do loteamento se ampliou, gerando quadras com diferentes dimensões e formas, perfazendo 886 lotes. Para Moura (2005), o desenho é resultante da experiência profissional europeia do engenheiro Salvini. Outro fator preponderante foram as questões climáticas locais como umidade e ventilação. Acredita-se que esse tipo de traçado proporciona melhor qualidade sanitária para as habitações.

O loteamento Bairro Jardim (1953) foi constituído de um plano parcial de urbanização da tablada que originou o bairro. O traçado regular previa a implantação de

27 quadras, totalizando 530 lotes, com dimensões entre 10x30m e 15x40m. Previa a destinação de 24 lotes para a construção de casas populares, também previa escola e praças.

Em 1955, foi proposto o segundo loteamento do bairro Simões Lopes (Figura 27), sendo que o projeto apresentado à prefeitura foi composto por 1055 lotes, com dimensão média de 10X30, além da construção de um cinema, um posto policial, uma igreja e duas praças. Para Moura (2005), o traçado em forma de radial foi proposto pela prefeitura municipal, cujo ponto de partida foi a estrada para Rio Grande, BR 293.

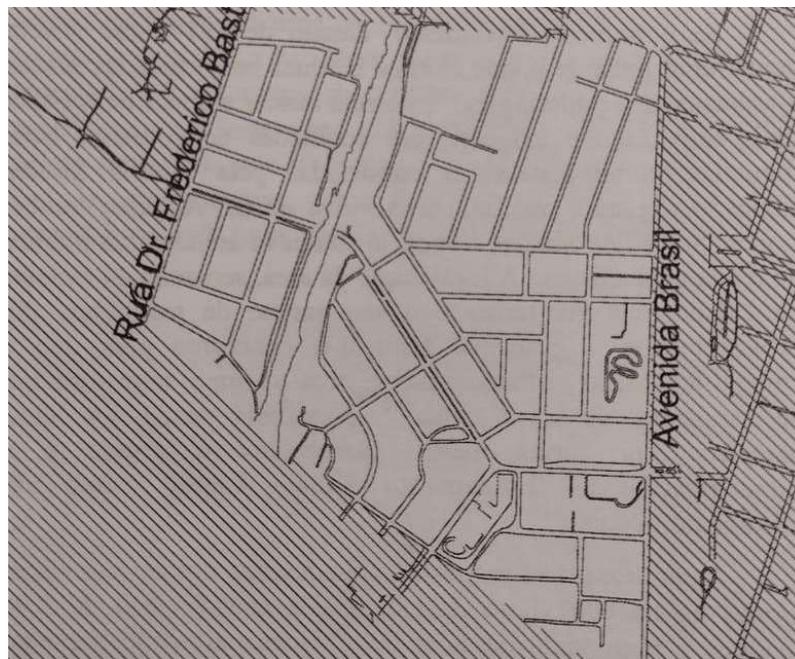


Figura 27: Segundo Loteamento do bairro Simões Lopes.

Fonte: (MOURA, 2005, p. 53)

É possível inferir que as propostas dos loteamentos, da década de 1950, Jardim Europa, Nossa Senhora de Fátima, Simões Lopes e bairro Jardim, tiveram como influências os planos de Rullmann (1924) e de Britto (1927), bem como a influência da cidade-jardim. Nas propostas, a criação de praças e áreas verdes, escolas e comércio chamam a atenção, talvez fosse a tentativa de proporcionar lazer e autonomia aos moradores desses loteamentos, ou também possa ser reflexo da descentralização do centro da cidade, que foi potencializado com o aumento da população e demanda habitacional. Sobre o traçado dos loteamentos prevalece as soluções radiais, embora o

bairro Jardim mantivesse o traçado reticular, cabe destacar que esse bairro foi o único para o qual a prefeitura destinou área para habitações populares.

Enfim, a visualização dessas propostas dos loteamentos da década de 1950, permite compreender que a demanda por habitação, em razão do crescimento da cidade, promoveu a produção dos traçados radiais (Nossa Senhora de Fátima, loteamento Jardim Europa e loteamento Simões Lopes), influenciados conforme a teoria da cidade-jardim. Os planos de Rullmann (1924) e de Brito (1927) influenciaram a tomada de decisões em relação ao sanitarismo e higiene. O traçado reticular também persiste (bairro Jardim) como a reprodução de uma forma lógica de ocupação, que se faz presente na cidade de Pelotas.

Comparando os mapas (Figura 27) com (Figura 28), é possível apontar que o segundo loteamento do bairro Simões Lopes efetivou-se em 1955. O mapa da cidade de Pelotas, em 1965 (Figura 28), apresenta o bairro com quarteirões definidos, o traçado radial, gerado a partir do traçado reticular, é peculiar e se destaca nessa representação. O desvio do arroio Santa Bárbara, proposto na década de 1950, tangencia o eixo radial, e corrobora com os outros mapas da cidade de Pelotas apresentados. O arroio que, na virada do século, foi configurado como barreira física, foi urbanizado; ao longo do tempo, é possível visualizar a persistência da retícula no leito do canal Santa Bárbara. Possivelmente o desvio do canal estivesse previsto como solução para urbanizar a área próxima à ferrovia.

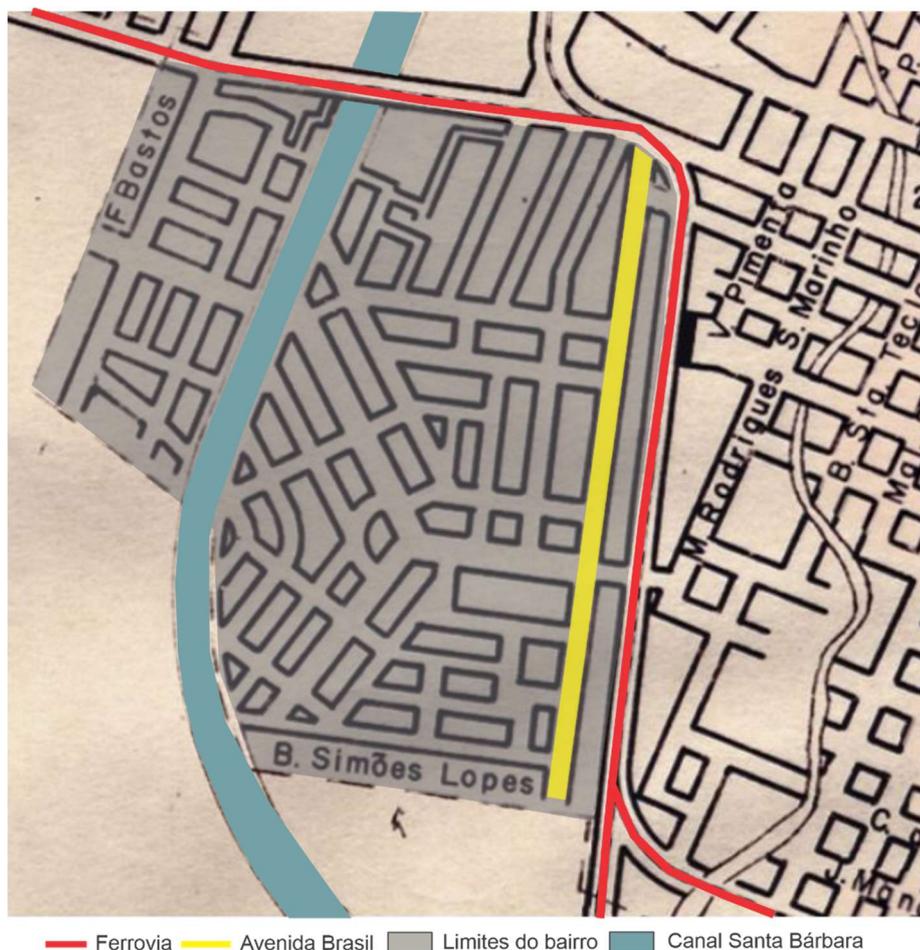


Figura 28: Bairro Simões Lopes em 1967, ampliação do mapa, ver anexo 3.

Fonte: Acervo digital do NEAB, com sobreposição do autor.

A planta de loteamento do bairro Simões Lopes (Figura 29) que consta nos registros digitais da SGCMU data de 1972, intitulada como alteração de lotes e medidas, foi assinada pela dona Hilda Simões Lopes, viúva de Augusto Simões Lopes, contém o total de 1095 lotes, englobando 760 na área em estudo. Previa três praças, cinema, mercado, posto policial, centro de saúde e escola (Figura 30).

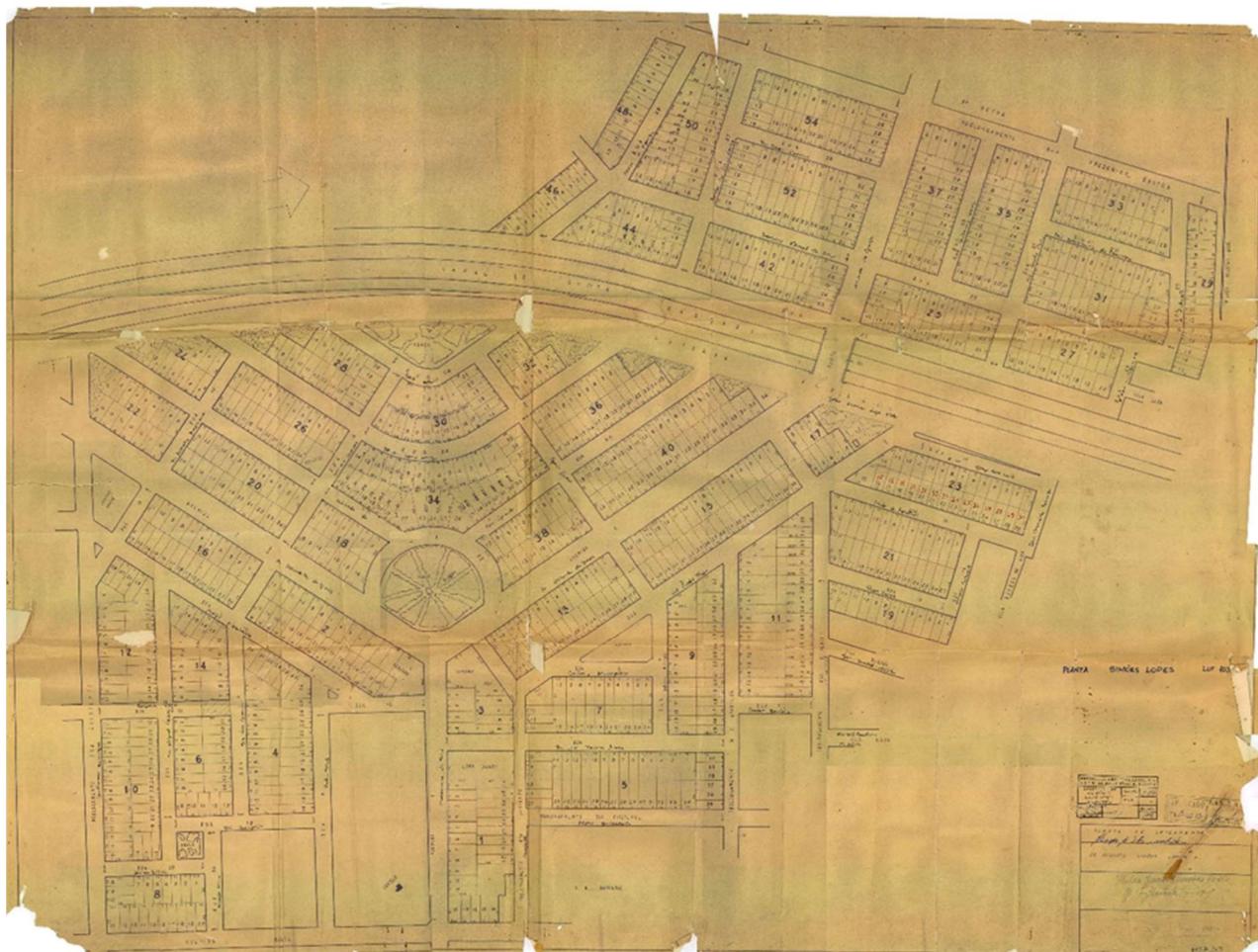


Figura 29: Projeto de loteamento do bairro Simões Lopes em 1972.

Fonte: Acervo digital da SGCMU.

A diversidade e a heterogeneidade dos quarteirões (Figura 30) rompe com o traçado reticular presente no tecido urbano de Pelotas. A quadra para Panerai, Castex e Depaule (2013) é uma unidade do parcelamento constitutiva do tecido urbano. As questões sobre ela podem ser consideradas unidades de uso, surgem do ponto de vista do uso do espaço. A quadra é um elemento da cidade identificado como o negativo do traçado viário, onde o próprio desenho a delimita.

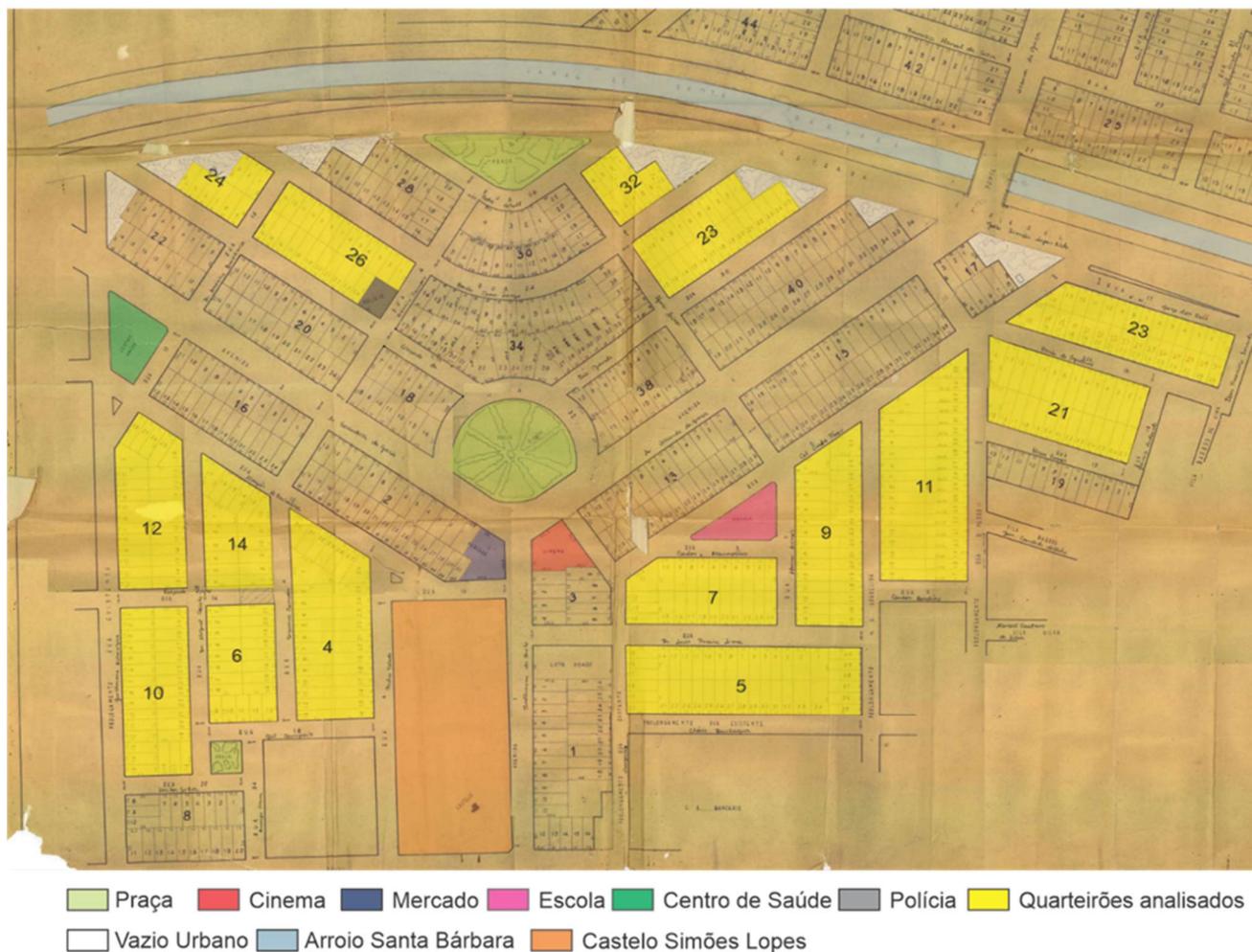


Figura 30: Projeto de loteamento para o bairro em 1972.

Fonte: Acervo digital da SGCMU, com sobreposição do autor.

O saber fazer das práticas urbanísticas feitas pelos engenheiros militares persistem no bairro Simões Lopes. Ao sobrepor as discussões sobre os princípios geométricos dos quarteirões com o projeto de loteamento de 1972 e especializar essas questões (Figura 30) nos possibilitou visualizar como foi prevista a distribuição e a organização desse projeto. Os quarteirões demarcados, em amarelo, foram selecionados quanto à persistência das práticas urbanísticas dos quarteirões retangulares e quarteirões retangulares alongados com a divisão ao meio e lotes para as duas vias.

O projeto de loteamento de 1972 deu continuidade e adaptou, de certa forma, o que já estava consolidado no bairro até aquele momento. A Av. Brasil e o Castelo Simões Lopes permaneceram, as praças próximas à ferrovia foram extintas e previstas em outros locais, também foram previstos comércio (mercado e cinema), escola, posto de saúde, polícia e três praças. O respeito à faixa não edificável próximo ao arroio Santa Bárbara

gerou vazios urbanos em quarteirões limítrofes. Podemos supor que o ponto de partida para esse traçado foi a conexão tanto com a rodovia BR 293, ao sul, quanto com o restante do bairro, a oeste. Essa ligação viária foi resolvida por um tridente, herança do urbanismo barroco²¹ que, ao mesmo tempo que distribuiu o fluxo viário, contribuiu para o embelezamento do bairro, com a praça ao centro. Pode-se observar o reflexo das discussões de Rullmann e Britto, na década de 1920, na busca por uma cidade funcional e visualmente bela.

Por outro lado, Panerai, Castex e Depaule (2013) destacam que o tecido urbano permite modificações, ampliações e substituições de prédios, sendo que reside nele a capacidade de adaptação de uma cidade por meio de mudanças demográficas, econômicas e culturais que marcam sua evolução. O traçado viário se constrói na relação com o terreno, o centro da cidade e a possibilidade de expansão urbana.

O traçado urbano do bairro Simões Lopes, a ser analisado, primeiramente passou pelo reconhecimento *in loco*, virtual em razão da pandemia do Covid-19, com o auxílio do site *Google Street View* que possibilitou a visualização em ortogonal e volumétrica do bairro. A partir desse percurso, construiu-se o mapa mental, a fim de identificar os limites, caminhos, pontos focais e marcos visuais.

O mapa mental é a planificação da imagem da cidade pelo observador, Lynch²² (1997) destaca que as imagens ambientais são o efeito do processo recíproco entre ambiente e observador. Nesse processo de formulação da imagem, o observador confere significado àquilo que vê. A imagem de uma determinada realidade varia entre distintos observadores. Para os planejadores urbanos o que interessa são as imagens consensuais a um número expressivo de observadores. Para isso, Lynch propôs o uso de mapas mentais para determinar essa imagem.

²¹ A utilização do tridente no urbanismo barroco é caracterizada como “eficiente mecanismo de persuasão barroca que poderia ser vastamente multiplicado através de um mecanismo profundamente hábil: sejam ruas, avenidas, caminhos ajardinados, alamedas, as vias retilíneas da urbanística barroca frequentemente conformariam sistemas radiais de organização espacial. A ideia seria criar um encontro de artérias de tráfego em um largo ou praça onde, nas proximidades de seu ponto focal, ou coincidindo com ele, se desvelaria a imagem daquele monumento escultórico ou daquele organismo arquitetônico (às vezes, ambos) representativo do poder do Estado ou da Igreja”. (BAETA, 2017, p.107).

²² Kevin Lynch foi o pioneiro na apreensão da forma urbana por meio da imagem mental. Publicou, em 1960, a obra *The Image of the City*, baseada em estudos sobre a imagem mental para explorar a qualidade visual da cidade a partir de vários indicadores como sensações visuais, tato, audição, movimento, cor, forma, olfato, cinestesia, entre outros (LYNCH, 1997).

Para Kohlsdorf (1996), os mapas mentais possuem a capacidade de refletir não só os sentimentos que o observador detém sobre o espaço, como também reflete a estrutura do local em si. A análise dos mapas mentais fornece a imagem de um determinado local, por meio de processos estáticos, analisa a incidência de elementos como meios de transporte, equipamentos urbanos, tipologia arquitetônica, formas de utilização, vegetação, espaços abertos, entre outros.

Não se pretende determinar uma imagem do bairro Simões Lopes, mas sim, apresentar a percepção do “observador autor” (Figura 31) quanto à territorialidade do bairro.

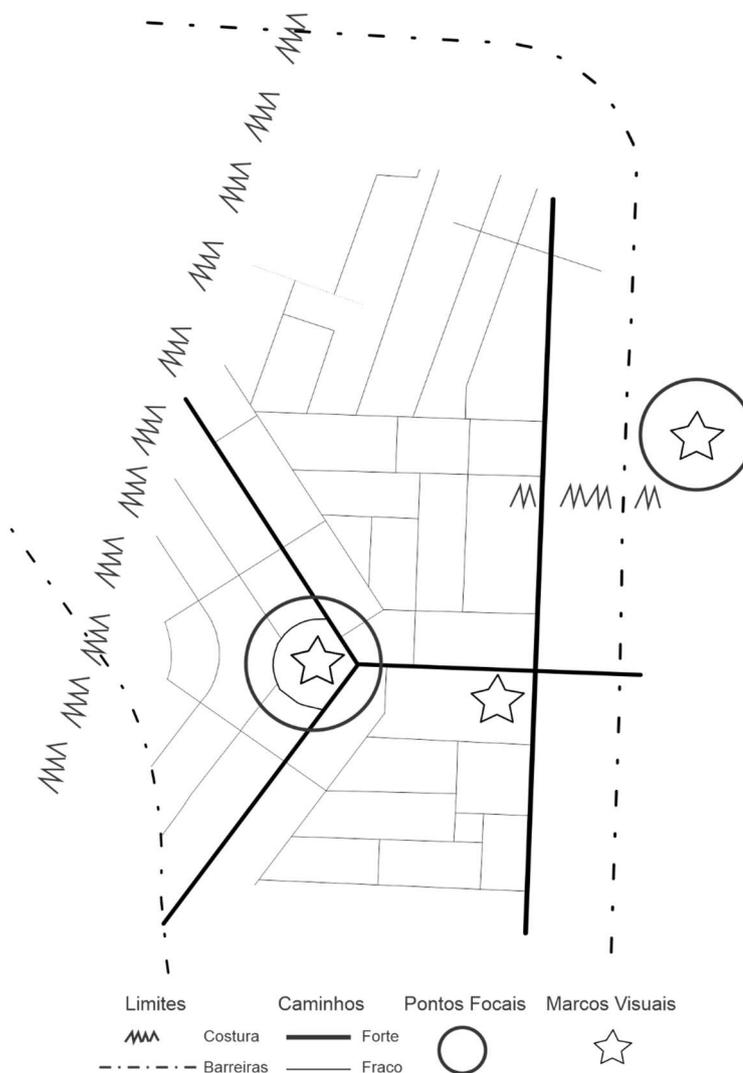


Figura 31: Mapa Mental do bairro Simões Lopes.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Para Panerai, Castex e Depaule (2013), a largura dos lotes e sua profundidade condicionam relação entre um lote edificado e os tipos de edificações que podem ser implantados. As quadras podem comportar diferentes usos e tipos de edificações, como, por exemplo, os jardins e os pátios podem coexistir com o comércio. O lote estreito pode corresponder tanto a uma casa em fita, quanto a um pequeno edifício. Os lotes maiores, permitem pavilhões, casas com pátio interno e edifícios residenciais.

Cabe ressaltar que os escritos de Panerai, Castex e Depaule (2013), analisam a abertura física da quadra na cidade de Paris, após o plano de Haussmann, abarcam as discussões sobre quarteirão público x privado e a ocupação no centro do quarteirão. O que aproximamos da análise é a relação da escola Francesa de morfologia urbana com o tecido urbano. A quadra é delimitada pelo traçado viário, e o tipo de uso do lote determinado pelas dimensões.

A persistência do quarteirão retangular alongado, com tendência à divisão ortogonal remonta do século XIV, reflexo explícito das práticas urbanísticas portuguesas. Os escritos de Oliveira (2012), Oliveira e Souza (2014) destacam que os quarteirões mantinham uma estrutura hierárquica, onde a face era paralela à geratriz (rua correspondente a orientação dos lotes), e os terrenos eram distribuídos a essas faces maiores dos quarteirões, atravessando de uma face a outra do quarteirão.

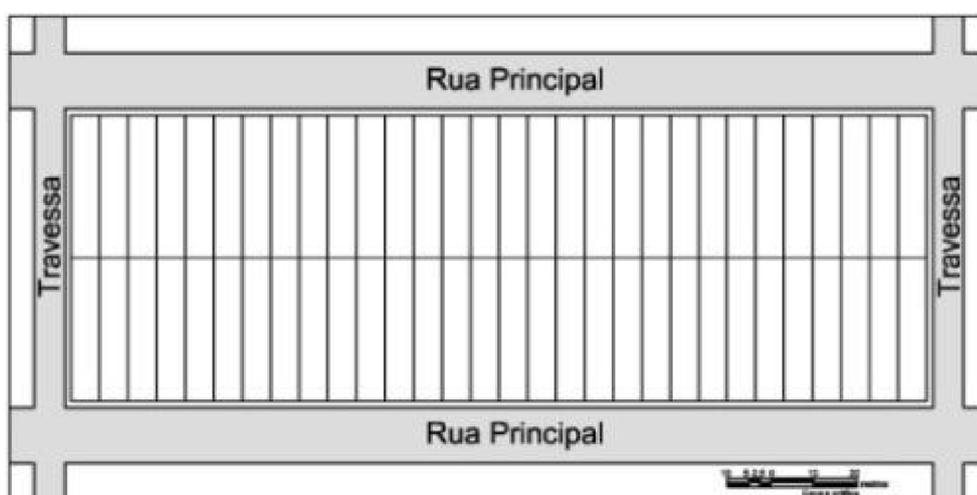


Figura 32: Exemplo de divisão do quarteirão alongado.

Fonte: (OLIVEIRA, 2014, p.10).

Até o século XIII, as implantações das novas cidades portuguesas seguiam uma prática comum, a de construções regulares, com modelos tradicionais, dentro de fortificações e com quarteirões de forma retangular e alongada (Figura 32). Esse traçado urbano seguia os padrões das cidades da Europa (OLIVEIRA, 2012).

Gomes (2007), ao abordar o Tratado da Ruação de José Figueiredo Seixas²³, destaca a utilização de princípios geométricos nos quarteirões. Em termos do estudo das dimensões ou como sistemas modulares de arrumar esses elementos, sendo possível equacionar este tipo de proporções. Os princípios geométricos detalhados nos manuais e utilizados nos traçados urbanos eram notados no rigor da quadrícula, nos pormenores das proporções dos vãos e na compensação de terras, características desse período.

A geometria foi disciplina obrigatória na formação dos Engenheiros Militares portugueses, e podemos afirmar que não só em Portugal, mas na Europa setecentista dominavam e ensinavam a geometria como forma racional e objetiva de organização e dominação do espaço. Para Gomes (2007), muitos dos manuscritos e impressos arquivados abordam com exclusividade o tema da geometria e Tratados de Geometria prática ou sobre o terreno. Trigonometria e matemática aplicada são temas recorrentes no vocabulário dos Engenheiros Militares e dos Arquitetos do século XVIII.

Os traçados urbanos de implantação regular eram planejados e executados conforme composições geométricas com maior elaboração do que se supunha pela simplicidade aparente (GOMES, 2007). Esses traçados representam um conjunto de ideias baseadas nos princípios geométricos em voga na época, as implantações do período tinham a tradição dos traçados urbanos e da prática urbanística vigente.

O reflexo das práticas urbanísticas portuguesas, realizadas pelo corpo de engenheiros militares foi marcante na reprodução dos traçados regulares no século XIX. Essas práticas urbanísticas portuguesas ainda persistem no planejamento urbano da cidade de Pelotas no século XX. No traçado do bairro Simões Lopes, percebe-se a prática urbanística do quarteirão retangular alongado.

²³ Texto pioneiro referente as questões urbanas de ocupação do território Português, Europeu e Colônias. Foi assinado por José Figueiredo Seixas, arquiteto e urbanista, no início da segunda metade do século XVIII (GOMES, 2007).

Quanto aos princípios geométricos dos quarteirões abordados por Oliveira (2012), Oliveira e Souza (2014) e Gomes (2007), nos fez refletir sobre a persistência dessa prática do quarteirão retangular alongado no traçado do bairro Simões Lopes. Diante disso, sobrepomos o projeto de loteamento de 1972 (Figura 30), a fim de identificar os quarteirões que possuem a prática urbanística dos quarteirões retangulares alongados.

Identificou-se que, dos 32 quarteirões propostos pelo projeto de loteamento de 1972, 16 possuem algum princípio da prática urbanística dos quarteirões retangulares alongados, pois a maioria das quadras selecionadas possuem forma triangulares, com exceção dos quarteirões 5, 6 e 10 que possuem a forma de retângulo alongado.

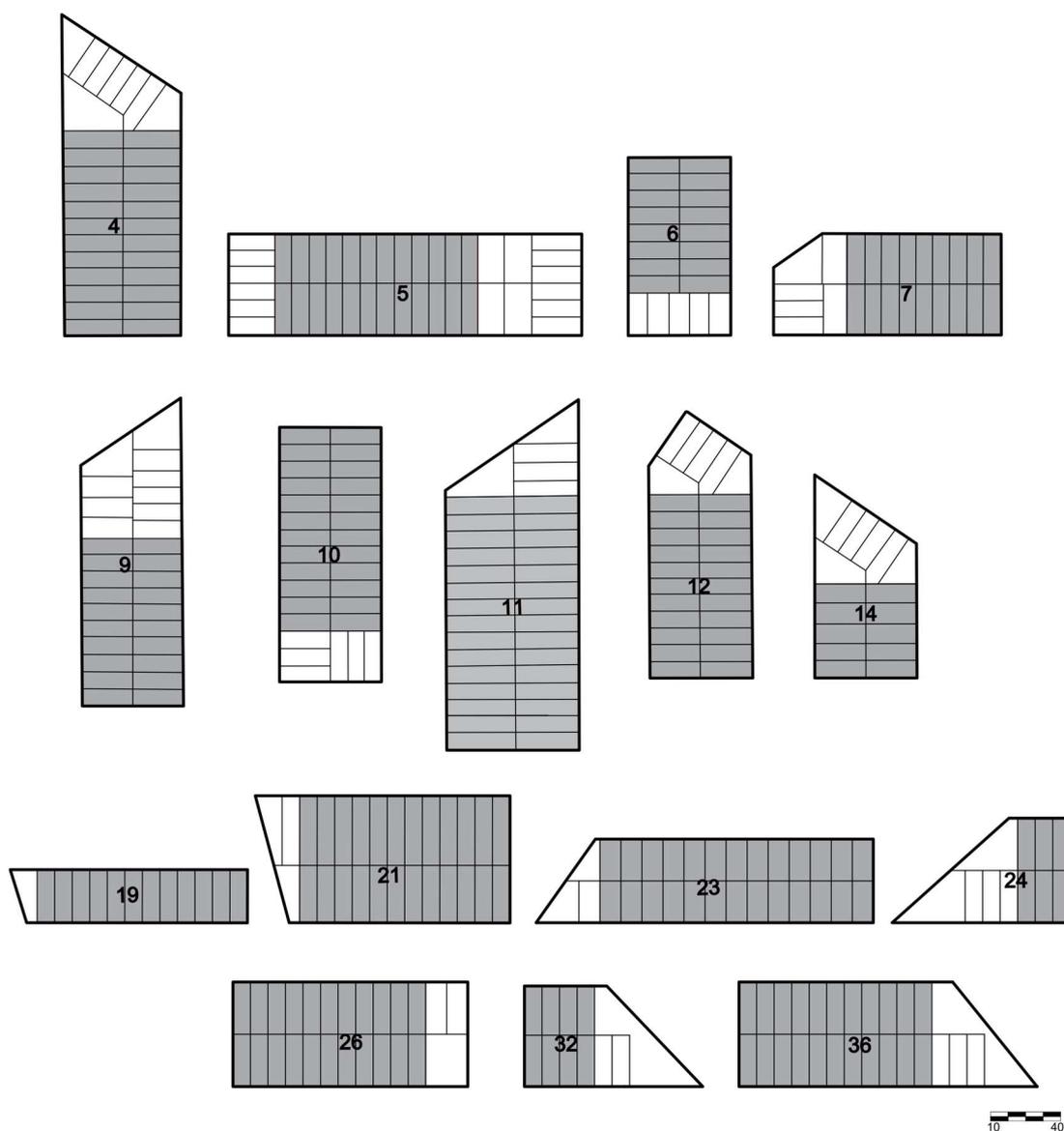


Figura 33: Persistência do quarteirão retangular alongado.

Fonte: Elaborado pelo autor.

Partindo do agrupamento dos lotes com mesma dimensão (Figura 33) dentro dos quarteirões, percebeu-se que a figura do retângulo, em cinza, aparece em todos os quarteirões analisados, alguns em maior proporção por causa do tamanho do quarteirão; em outros, mais sutil.

Podemos afirmar que persiste a figura retangular nos quarteirões selecionados, embora a forma dos quarteirões e o desenho dos lotes seja heterogênea, se manteve a gênese do parcelamento das práticas urbanísticas portuguesas, em pelo menos uma das faces do retângulo, quanto aos quarteirões triangulares, essa foi a solução encontrada em razão do traçado em “Y” e também o limite com o canal Santa Bárbara.

A leitura da forma urbana pela produção arquitetônica é premissa da escola Italiana de morfologia Urbana. Rossi (2001), ao discutir a forma dos edifícios, destaca que o tipo é a própria ideia da arquitetura, o que está mais próximo de sua essência, mesmo a despeito de qualquer modificação, sempre se impôs, como um princípio da arquitetura e da cidade. É a ideia de um elemento constante e que executa um papel específico na constituição da forma da cidade. Cabe destacar que o tipo²⁴ se constitui como fundamento da arquitetura, na prática e nos tratados, com o caráter de ser adaptado a partir das necessidades e do modo de vida dos usuários. A tipologia torna-se o modelo analítico da arquitetura, uma estrutura revelada é identificada no próprio fato arquitetônico, sendo um elemento cultural encontrado em todos os fatos arquitetônicos.

Oliveira e Seibt (2005) destacam que as características tipológicas ou partidos arquitetônicos são determinadas pelos tipos construídos os quais são condicionados pelo parcelamento de solo (testada do lote), pela organização em planta baixa do programa de necessidades (refletindo na volumetria e na fachada), pelo uso da edificação, pelas condições financeiras do proprietário, técnica construtiva, topografia, clima, período de construção e código de posturas.

Para Reis Filho (2000), nas primeiras décadas do século XX, a arquitetura residencial reproduziu formas e características de épocas passadas. Essas tipologias exemplificadas acima são heranças da arquitetura colonial no Brasil, cuja área urbana foi ocupada inicialmente pelo estabelecimento de lotes burgueses, com características típicas

²⁴ O precursor dos estudos de tipologia foi Quatremère de Quincy no século XVIII, segundo ele o tipo não representa a imagem de algo a ser copiado como um modelo, pois, como uma obra, não se assemelhará entre si, conforme uma prática da arte (ROSSI, 2001).

da ocupação portuguesa, voltados para a rua principal, junto ao alinhamento da fachada estreita e com grande profundidade. Acompanhando as “antigas tradições urbanísticas de Portugal, nossas vilas e cidades apresentavam ruas de aspecto uniforme, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais no limite do terreno (REIS FILHO, 2000, p. 22).

A produção arquitetônica do período Colonial brasileiro (1530-1822) também foi marcada pela exploração do trabalho escravo, com precário nível tecnológico empregado nas construções. A uniformidade da cidade foi refletida em dois tipos característicos, os sobrados e as casas térreas²⁵ (Figura 34), sendo construídos no alinhamento da via e sobre os limites laterais do lote. A uniformização do tecido urbano também interferiu nos partidos arquitetônicos, sendo que, em alguns casos, as padronizações das construções já haviam sido expressas, anteriormente, nas Cartas Régias ou nos códigos de posturas municipais.

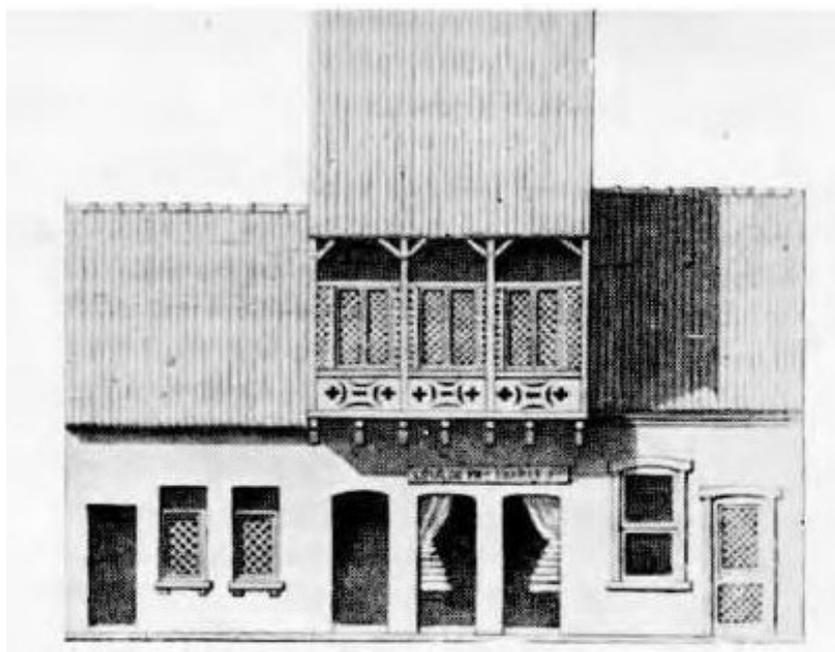


Figura 34: Elevação de um sobrado com varanda e duas casas térreas.

Fonte: VAUTHIER, 1943, p. 133

²⁵ Vauthier (1943), em *Casas de Residência no Brasil*, percorre cidades do nordeste e sudeste brasileiro a fim de identificar questões de interesse para o arquiteto e engenheiro. Em suas narrativas, descreve as ambiências urbanas e também o interior das residências, descreve motivo de soluções projetuais, como a separação de ambientes por gênero, raça e usos.

A tipologia colonial descrita por Vauthier (1943), Reis Filho (2000) e Barreto (1938) persiste na cidade. A uniformização do tecido urbano com implantações no alinhamento foi reproduzido em todo o território brasileiro, seguindo os preceitos de cada período estético, inovações tecnológicas, usos, funcionalidade e código de posturas. Oliveira e Seibt (2005) exemplificam as características tipológicas (Figura 35) encontradas no município de Jaguarão/RS. Dentre as variações de tipologias compiladas pelos autores, destacam-se as casas de porta e janela, casa de corredor lateral, casa de corredor central, casa com entrada lateral, casa geminada e construção em série. São tipos identificados na leitura morfo-tipológica do bairro Simões Lopes.

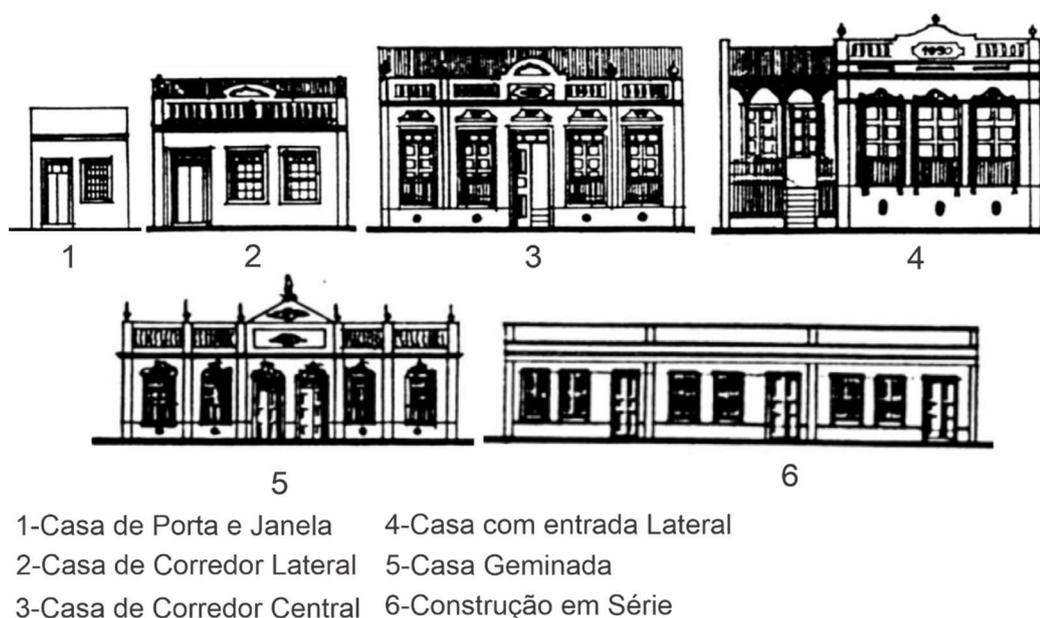


Figura 35: Características tipológicas

Fonte: OLIVEIRA e SEIBT, 2005, p. 26-29. Com sobreposição do autor.

O tipo **casa de porta e janela** é caracterizado por lote estreito com a presença na fachada de uma porta e janela. A ocupação no terreno ocorre em toda a testada do lote com quintal ao fundo. O tipo **casa de corredor lateral** resulta de uma planta com corredor lateral, a distribuição dos compartimentos internos acontece em fita, caracteriza-se por ter fachada com porta lateral e duas ou mais janelas, ocupa toda a testada do lote com quintal ao fundo. O tipo **casa de corredor central**, resulta de uma planta com corredor central, a fachada contendo uma porta central, duas ou mais janela para cada lado. Ocupam um maior lote, com a testada no alinhamento e quintal ao fundo. Esse tipo representa uma classe social mais abastada. O tipo **casa com entrada lateral** nasce no período eclético, com o afastamento de uma das divisas laterais, onde surge um jardim.

A entrada ocorre pelo jardim por meio de uma varanda e de escadas. O tipo **casa geminada** costuma-se dizer que são construções rebatidas ou simétricas, pois as plantas possuem simetria, podendo o acesso estar no centro ou nas laterais, a cobertura é contínua. O tipo **construção em série**, são construções semelhantes que se repetem por mais de duas vezes, a cobertura também é contínua (OLIVEIRA e SEIBT, 2005). Destaca-se também a diferença de nomenclatura dos tipos, como aborda Barreto (1938) ao destacar os tipos tradicionais maranhenses, casa de porta e janela, casa de "meia morada" (casa de corredor lateral), casa de morada inteira (casa de corredor central).

Jantzen et al. (2010) denominou de "tradicionais" as produções arquitetônicas que se consolidaram a partir do século XVIII até o início do XX. Entende-se por arquitetura tradicional, nesse período delimitado, as edificações em que os tipos se dividem em: casa de porta e janela, corredor lateral, corredor central, entrada lateral, solar, sobrado, tipo funcional característico (igrejas, postos de gasolina etc.) e "cachorro sentado", que é uma construção muito peculiar na fronteira Brasil-Uruguaí, caracterizada por possuir a cobertura em uma única água, com caimento de frente a fundo do terreno.

No bairro Simões Lopes, Moura (2006) e Almeida, (2017), ao retratarem as habitações, destacam que as vilas operárias e os *Chalets* foram as primeiras produções arquitetônicas ao longo da Av. Brasil, aproximadamente na década de 1920. Pode-se observar, por meio de iconografia encontrada, que prevalecem as tipologias casas geminadas em fita e porta e janela.



Figura 36: Núcleo de prédios operários na Av. Brasil em 1917.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.



Figura 37: Casa de porta e janela e *Chalet*, ao fundo, na Av. Brasil, em 1917.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

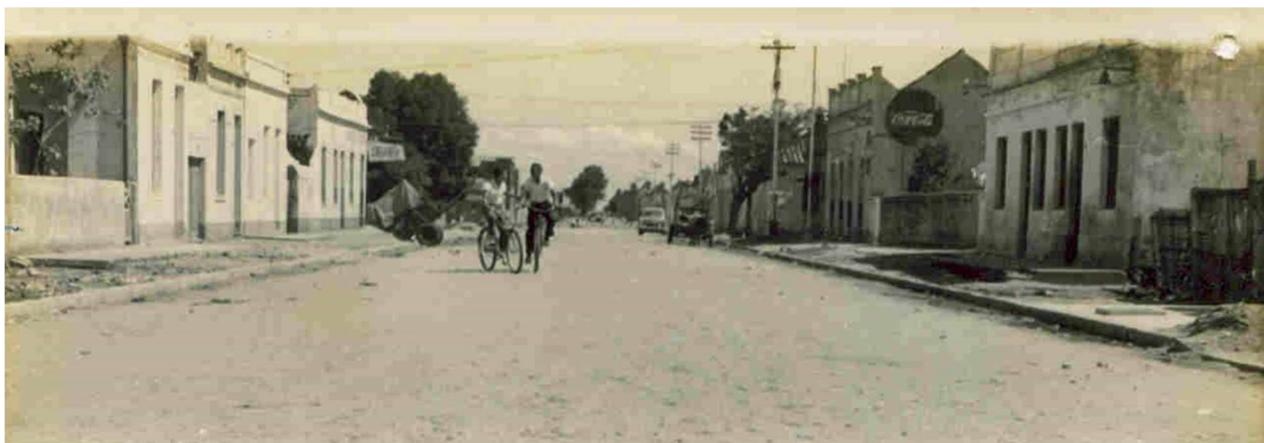


Figura 38: Vista ao sul da Av. Brasil na década de 1950.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

Observou-se, na identificação das tipologias (Figuras 36, 37 e 38) que a produção arquitetônica no bairro Simões Lopes concentrou-se na Av. Brasil, o que corrobora com a análise do traçado, expressa nos mapas apresentados anteriormente. A aproximação com a análise tipo-morfológica proposta pela Escola Italiana de morfologia urbana, nos possibilita destacar que os tipos básicos que se evidenciaram, ao longo da Av. Brasil, são as casas de porta e janela e as casas geminadas em fita (estas principalmente nas vilas operárias).

É possível visualizar essa afirmação nas implantações no alinhamento da via, principalmente. Os jardins e as residências estabelecidas no interior do lote são características das Villas. A villa D. Noêmia (Figura 39) é exemplo desse tipo de implantação. Enquanto as habitações destinadas aos operários foram implantadas no alinhamento, as villas foram destinadas a uma classe burguesa. Outro exemplo de villa é o castelo Simões Lopes, projetado como “*chalet suíço*” que sofreu interferência do proprietário Augusto Simões Lopes ao longo de sua execução, e transformou-se em um fato urbano do bairro.

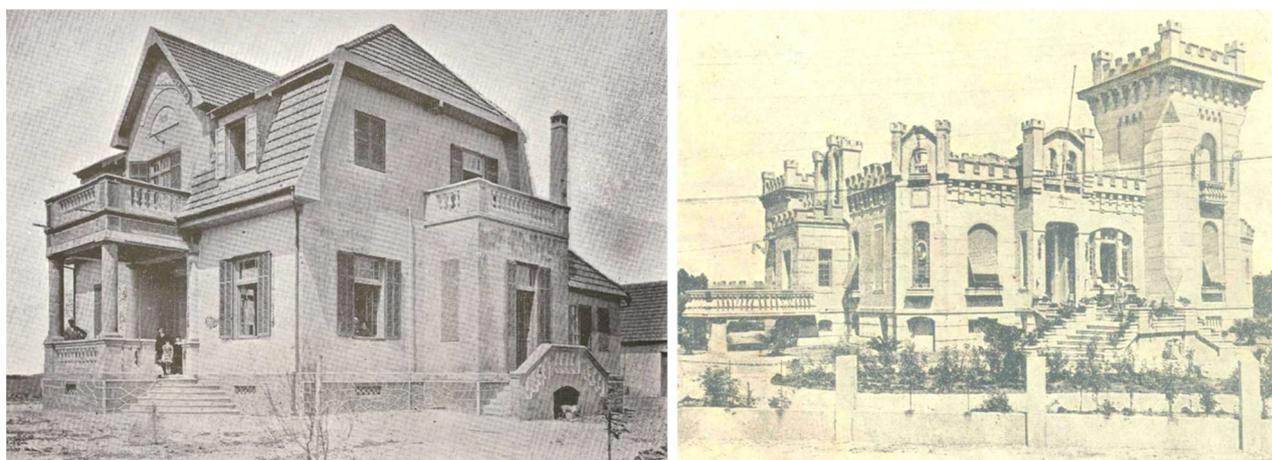


Figura 39: Villa D.Noêmia em 1918. Castelo Simões Lopes em 1925.

Fonte: Acervo Guilherme Pinto de Almeida.

Outra aproximação importante, discutida por Rossi (2001), é o fato urbano. O castelo Simões Lopes é um fato urbano, uma obra singular, que possui dimensões arquitetônicas e ocupação territorial de monumento, não de residência. Para o autor, igrejas, casas, praças, monumentos etc. são exemplos de fatos urbanos por serem obras singulares e comporem a cidade. Ao relacionar o fato urbano a um fato artístico conclui que a beleza está na sua qualidade e unicidade da obra, como, por exemplo, uma rua, bairro, ponte ou casa em particular que é destaque no contexto onde está inserido.

O fato urbano, apresenta uma qualidade específica, sua insistência em um lugar, pelo desenvolvimento de uma ação precisa e pela individualidade. Sendo a arquitetura o componente detectável dessa estrutura complexa. O castelo Simões Lopes é um elemento que persiste no bairro Simões Lopes, conferiu a ele identidade, promoveu o desenvolvimento do traçado ao redor dele, mas também pode ser entendido como símbolo do poder econômico que perpassou aos herdeiros de Augusto Simões Lopes.

O castelo Simões Lopes, se mantém como permanência arquitetônica. A permanência “focal”, segundo o mapa mental, foi deslocada para o tridente com a implantação do segundo loteamento (planta de 1972) no bairro Simões Lopes. A forma em Y (tridente) do traçado é permanência do urbanismo barroco, que tem como premissa distribuir os fluxos e, também, dar visibilidade a um empreendimento como, por exemplo, castelo, igreja ou arquitetura imponente. O castelo se configurou como fato urbano até a década de 1950, após com a implantação do segundo loteamento, o ponto focal foi deslocado, em função do traçado, para a praça no fim do tridente.

Após a discussão feita por meio da iconografia encontrada, sentiu-se a necessidade de investigar se as tipologias residenciais tradicionais encontradas e descritas ao longo da Av. Brasil se estendem para o restante do bairro Simões Lopes e se há persistência dessas formas no bairro atualmente. Com isso, por intermédio do MUB e do site *Google Street View*, primeiramente, elaborou-se o mapa de usos (Figura 40) com o propósito de obter a planificação da ocupação no bairro e indicar as ruas a serem percorridos, para identificação das tipologias tradicionais residenciais no bairro.

Pode-se visualizar (Figura 40) que persiste a ocupação residencial no bairro Simões Lopes, também a consolidação da rua Saturnino de Brito e av. Viscondessa da Graça como eixo de ligação entre o centro e a rodovia BR 293. Esse fato é justificado pela concentração, ao longo desse eixo e entorno, dos usos comerciais e industriais mistos. Além disso, é possível perceber que os usos comerciais e mistos distribuem-se em ruas paralelas e perpendiculares à av. Brasil. Identifica-se também a mancha de ocupações irregulares na margem do arroio Santa Bárbara.

Após estas primeiras impressões, voltou-se ao site *Google Street View*, onde foi possível percorrer, de modo virtual, as ruas, e identificar, pela leitura da fachada, as tipologias tradicionais residenciais que permanecem no bairro Simões Lopes. Assim, foi possível selecionar a amostragem com 92 exemplares, classificados em função de duas características: a) tipo, quando o exemplar se distingue em relação ao padrão de implantação, estilo arquitetônico e período de construção, e b) forma de associação, quando um exemplar que apresenta as mesmas características tipológicas é rebatido ou reproduzido em série.

Essa classificação resultou em uma tabela (Anexo 4), onde os tipos tradicionais encontrados foram classificados em: casas de porta e janela, corredor lateral, corredor central, entrada lateral e sobrado. Essas tipologias foram organizadas de acordo com as variações encontradas, agrupadas em: tradicional, com recuo lateral e com garagem (Figura 41). Quanto ao padrão de associação, classificou-se as casas geminadas e as construções em série (Figura 42). A tabela também traz, de maneira individual, a localização da casa e o estilo ao qual ela pertence.



Figura 41: Classificação das tipologias tradicionais, no exemplo, casa de porta e janela.

Fonte: Site *Google Street View*, com sobreposição do autor.



Figura 42: Classificação segundo as formas de associação.

Fonte: Site *Google Street View*, com sobreposição do autor.

A classificação do estilo das obras selecionadas, possibilitou a aproximação com a temporalidade em que a casa foi construída. Foi identificada a predominância dos estilos eclético tardio e protomoderno. Eclético tardio corresponde ao segundo período eclético (1900-1930), tem como característica a simplificação dos elementos compositivos, platibanda cega com a aplicação de ornamentos geométricos (SCHLEE, 1993). A SECULT, no Manual de Usuários de Imóveis Inventariados (2008) utiliza a nomenclatura “transição” entre o período eclético e o pré-modernismo, Schlee (1993) faz referência ao

mesmo período de transição como o terceiro período eclético ou primeiro período moderno, Moura (2005) chama esse período como protomodernismo ou *art déco* que é caracterizado pelo uso de linhas geométricas horizontais.

Para Gonsales et al (2013) a arquitetura protomoderna ou *art déco*, apesar de ser uma linguagem relegada na historiografia oficial da arquitetura moderna, teve significativa importância no processo de modernização das cidades brasileiras entre as décadas de 1930 e 1940. Em Pelotas, essas características começaram a aparecer a partir dos anos 1930, em uma série de obras que, apesar de manterem as características da arquitetura tradicional, representaram o caráter de modernidade para a cidade. Quanto à tipologia residencial, Moura (2005) destaca que permaneceram as regras de composição tradicionais das fachadas, como a simetria e a divisão em embasamento, corpo e coroamento. Permanece, também, a forma implantação no alinhamento do lote difundida no ecletismo, uma maneira de não ruptura com a forma urbana existente.

Estas aproximações com o estilo das casas permitiram relacionar a temporalidade das casas com o traçado do bairro Simões Lopes (Figura 43). Nesse sentido, foi percebido que as tipologias tradicionais estão concentradas ao longo da av. Brasil, tendo como limite o segundo loteamento do bairro. Essa constatação se confirma em comparação com o mapa de 1934 (Figura 22) que mostra os arruamentos iniciais os quais, com o passar do tempo, expandiram-se nos sentidos norte/ sul e leste/oeste.

Por fim, em alguns exemplares selecionados, fez-se uma menção à descaracterização da edificação. A descaracterização é um componente do nível de preservação da edificação que consta no 3º Plano Diretor de Pelotas (2008), art. 69, o qual define que os imóveis inventariados integrantes das áreas especiais de interesse do Ambiente Cultural (AEIAC) serão classificados em quatro níveis de preservação, a fim de se observar as ambiências e leitura tipológica dos bens. Não foi o propósito classificar as edificações em níveis de preservação, mas sim analisar se a tipologia mantém sua integridade.

simplificada e adequada ao contexto do que os estudos feitos por Rossi (2001), mostra que o estudo das permanências é um meio de interpretar as formas urbanas.

Entendemos a forma urbana como o somatório de conhecimentos e práticas planificadas na cidade ao longo do tempo. Desde as práticas urbanísticas portuguesas, aplicadas pelos engenheiros militares até o século XIX, passando pelas práticas do urbanismo moderno e sanitarista. Evidencia-se que na forma do bairro Simões Lopes, na segunda metade do século XX, permanecem tanto as práticas da urbanística portuguesa quanto as influências dos planos urbanísticos da década de 1920.

Na arquitetura, apesar de o bairro Simões Lopes possuir na sua essência uma produção arquitetônica voltada para a residência burguesa, as chamadas Villas surgiram nas primeiras décadas do século XX. Concretizou-se, de fato, uma arquitetura voltada para a classe trabalhadora. O estudo de classificação das tipologias residenciais tradicionais evidencia que a real expansão do bairro aconteceu posterior a 1930.

É possível identificar que permanece dentro da estrutura do bairro Simões Lopes, a forma regular dos quarteirões no traçado urbano do primeiro loteamento. A persistência identificada na forma de parcelamento dos lotes 10 x40 metros. É provável que os quarteirões alongados (divididos ao meio) sigam as práticas urbanísticas dispendo os lotes perpendicular a essa divisão. Outra permanência identificada são as tipologias residenciais que reproduzem a forma de ocupação no lote e estilo arquitetônico vigente na cidade de Pelotas (porta e janela, corredor central, entre outros) com destaque para o tipo de villas, as residências D. Noêmia e castelo Simões Lopes que somam em menor quantidade que a arquitetura de acompanhamento que são: as vilas operárias, chalés de madeira, entre outros.

Por último, como produto síntese da evolução do bairro Simões Lopes, foi elaborado o mapa (figura 44) da evolução do bairro com base nos mapas analisados (figuras 21, 22, 23 e 28) com o objetivo de especializar as informações descritas no decorrer do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo da construção deste trabalho, reverberou a necessidade de distanciamento do olhar positivista, por vezes progressista, sobre a expansão da cidade em direção à ferrovia. A análise do espaço urbano do bairro Simões Lopes pelo viés teórico da morfologia urbana possibilitou distinguir as diferentes abordagens sobre a forma urbana, rompendo com a impressão inicial de que o bairro foi construído a partir do dístico “progresso e modernidade”, expressão essa utilizada no século XIX, para designar a série de transformações ocorridas no espaço urbano, em função da instalação da ferrovia.

A partir do que foi apresentado nesta dissertação, podemos compreender que a morfologia urbana é um meio para a apreensão da forma da cidade, pois possibilita evidenciar estruturas visíveis e invisíveis no espaço, tendo em vista que a metodologia de investigação da morfologia urbana percebe o espaço como resultado das ações sociais, econômicas e políticas, identificadas pela sobreposição de camadas ao longo do tempo, conferindo à cidade sua forma física com caráter morfo-tipológico distinto.

O conhecimento das linhas teóricas europeias da morfologia urbana, escola Inglesa, Italiana e Francesa foi primordial para a compreensão das leituras multidisciplinares que a análise urbanística suscita. As discussões da escola Inglesa propõem analisar a forma urbana pelo “palimpsesto”, que é a sobreposição de camadas temporais, agrupadas, nessa concepção, em períodos morfológicos. A visão tripartite (plano, traçado, uso e ocupação) é evidenciada pelos escritos de Conzen e descreve o plano urbano, como o traçado original da cidade, cujo estudo fundamenta-se na relação entre o lugar, o sistema viário, o padrão de parcelamento dos lotes e a implantação das edificações neles. O traçado define o conjunto de quarteirões com características distintas, com relação ao padrão de uso e de ocupação do solo. A utilização desse espaço (lote e quarteirão) também determina a forma da edificação e suas dimensões no tecido urbano. Enfim, a escola Inglesa parte de uma visão geográfica e entende a forma urbana de uma visão macro para micro (morfo-tipológica).

A escola Italiana, por sua vez, concentra as análises no estudo do espaço urbano pelo estudo das tipologias, em uma escala de micro para macro (tipo-morfológicas), porém a análise tipológica necessita de outras ferramentas como as “permanências e persistências” e “fatos urbanos”, que qualificam a leitura na dimensão

urbana. O método de investigação da escola Francesa compõe tanto as análises territoriais, geográficas e visuais (imagem mental) quanto tipológicas, sendo motivado pela atuação das escolas Italiana e Inglesa.

A forma física é decomposta nos elementos morfológicos que possibilitam a interpretação do espaço. Essas particularidades foram exploradas com base no domínio multidisciplinar da morfologia urbana. O auxílio das distintas abordagens de leitura das escolas europeias subsidiou o delinear do caminho metodológico seguido pelo viés da escola Inglesa com a definição dos três períodos morfológicos, analisados com a intenção de se ter a leitura do meio a partir da morfogênese, traçado, fatos e planos urbanos. Dentre as distintas aproximações teóricas feitas a despeito da morfologia urbana, levando em consideração as restrições de acesso a materiais de pesquisa, impostas pela pandemia da Covid-19, houve contribuição para o conhecimento da forma urbana do bairro Simões Lopes por meio do estudo morfogênico, ou seja, por meio da sobreposição de camadas ao longo do tempo.

A origem da forma, a configuração inicial da estruturação urbana e paisagens são elementos de investigação do estudo morfogênico que consideram, também, as questões sociais, políticas e econômicas na produção do espaço urbano. A primeira camada de leitura, morfogênese do traçado de Pelotas, evidenciou a atuação do corpo de engenheiros militares na aplicação das práticas urbanísticas, modo de demarcação do território colonial pela coroa portuguesa. A atuação do corpo técnico, formado por profissionais de diversas áreas, foi fundamental para a implementação dessas práticas, intermediando o que estava sendo discutido na Europa e difundindo, aqui na colônia brasileira, o que melhor se adequava aos interesses portugueses. O primeiro (1815) e segundo (1835) loteamento de Pelotas reproduzem essas práticas na regularidade do traçado urbano.

As discussões, do final do século XIX e início do XX, sobre habitação, embelezamento da cidade, mobilidade, saneamento e higiene, potencializadas pela ascensão do movimento moderno que propõe a ruptura com o modelo de cidade ortogonal, os planos de Rullmann (1924) e Britto (1927) são concebidos com esse anseio de mudança, embora tenham ficado em nível de projeto, bem como denotam importância, pois trazem à tona um novo meio de se pensar e projetar a cidade.

A segunda camada analisada, morfogênese do bairro Simões Lopes, primeiramente contemplou a conexão da cidade de Pelotas com a ferrovia e, posteriormente, a gênese do bairro. A expansão do traçado urbano em direção à ferrovia é um fato urbano considerável na forma da cidade, pois abriu caminho para novas formas de ocupação do espaço, refletidas na urbanização do entorno, com a construção da estação ferroviária e superação das barreiras físicas, como, por exemplo, o arroio Santa Bárbara. Toda essa rede de infraestrutura que, anteriormente, foi balizada pela ferrovia, em 1914, foi ultrapassada com a fundação do bairro Simões Lopes.

O conceito de progresso e modernidade que a ferrovia representou com a estruturação do entorno da estação ferroviária, despertou o interesse de Augusto Simões Lopes em lotear as terras da família na porção oeste à ferrovia. A narrativa da morfogênese do bairro evidenciou a destinação do bairro às habitações burguesas, desejo do proprietário, sendo que essa evidência aparece na análise do plano de Rullmann (1924), o qual designou o bairro, em sua proposta, às habitações burguesas. Outra questão que também se destaca é a dicotomia “bairro operário x bairro burguês”, pois além do bairro ter a intenção de atender à classe burguesa, conviveu com as vilas operárias e casas de aluguel, descritas com boas condições higiênicas, e aluguéis acessíveis. Enfim, o bairro que foi pensado por Augusto Simões Lopes, com o tempo, ergueu duas residências “mais abastadas”, o castelo Simões Lopes e a vila D. Noêmia, as demais ocupações, tomaram proporções populares visíveis na ocupação da Av. Brasil.

A terceira e última camada analisada traz a consolidação do segundo loteamento (1955), e apesar de o bairro Simões Lopes ter sido contemplado pelo plano de Rullmann (1924), teve o traçado distribuído em função do que já estava consolidado com o acesso a BR 293, gerando o eixo viário em “Y”. O modo de parcelamento dos quarteirões analisados remete à permanência do modo de divisão do quarteirão retangular alongado, herança das práticas urbanísticas portuguesas. Os fatos urbanos Castelo Simões Lopes, pela arquitetura singular; a ferrovia, por ter sido polo que impulsionou o desenvolvimento; e o traçado em “Y” do segundo loteamento reforçam o caráter plural e multidisciplinar da morfologia urbana. Quanto à ocupação, as tipologias tradicionais residenciais, analisadas reforçam a característica popular do bairro que, embora possuiu intenção burguesa, propiciou as ocupações proletárias.

As permanências identificadas e estudadas por meio dos elementos persistentes reforçaram a relevância do tema apresentado para a academia, pois suscitaram o olhar multidisciplinar da apreensão da forma da cidade. Olhar esse não retilíneo e desenvolvido crescentemente com a sobreposição dos elementos persistentes em diferentes camadas temporais que permanecem visíveis na forma urbana tanto da cidade de Pelotas como no bairro Simões Lopes.

Além disso, conforme o decorrer da pesquisa outras lacunas evidenciaram-se, e o aprofundamento dos estudos morfológicos e tipológicos são essenciais para a análise de diferentes escalas do objeto e apreensão da forma urbana. Outra lacuna que identificamos é a possibilidade de ampliação do recorte temporal e a análise da forma urbana inserida nas discussões da contemporaneidade, a ruptura da cidade oitocentista e a alusão ao dístico “progresso e modernidade”.

As aproximações com as escolas de morfologia urbana na análise do bairro Simões Lopes, embora pontuadas e tramadas na lógica da morfogênese e no estudo das persistências, demonstraram a multiplicidade de abordagens sobre a apreensão do espaço urbano, sendo que este foi o desafio desta pesquisa: trabalhar com os diferentes saberes e abordagens que caracterizam um mesmo objeto.

Referências

ALMEIDA, Guilherme Pinto de. Simões Lopes, um agosto bairro. *In: Dia do Patrimônio - Pelotas, RS - Territórios Daqui: Identidades e Pertencimento - 18, 19 e 20 de agosto de 2017 [Revista]*. Pelotas: Secretaria Municipal de Cultura, 2017. p. 17-19.

ARÍS, Carlos Martí. **Las Formas de la residencia en la ciudad moderna**. Editora UPC, Barcelona, 2ª edição, p. 12-48. 2000.

AMARAL, Áttila do. **A Evolução ferroviária no Rio Grande do Sul**. Obra editada por ocasião dos festejos do I Centenário de implantação do trecho Porto Alegre-São Leopoldo, da estrada de ferro Porto Alegre – Novo Hamburgo. 1974 Acervo Museu do Trem de São Leopoldo.

ARAGÃO, Solange L. M de. O estudo dos tipos-interfaces entre tipologia e morfologia urbana e contribuições para o entendimento da paisagem. **Geosul**, Florianópolis, v. 21, n. 42, p. 29-43, jul./dez. 2006. Disponível em: < <https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/12811>>. Acesso em: 01 mai. 2020.

ARRIADA, Eduardo. **Pelotas: gênese e desenvolvimento urbano**. Pelotas. Armazém Literário, 1994.

BAETA, R.E. A urbanística barroca. *In: A Cidade barroca na Europa e América Ibérica*. Salvador: EDUFBA, PPGAU, 2017, pp. 31-187.

BARRETO, Paulo Thedim. O Piauí e a sua arquitetura. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, n. 2, p.187-223, 1938.

BENEVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. Editorial Presença.1981.

BLOIS FILHO, Hugo Gomes. **Arquitetura subjacente à via férrea: relações de lugar e poder no espaço urbano de Santa Maria/RS – final do século XIX e Início do XX**. Santa Maria: Tese (Doutorado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), 2018.

BRASIL. **Decreto-lei nº 101, de 31 de outubro de 1835**. Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia. Brasília, DF: Câmara dos deputados. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>>. Acesso em: 5 mar. 2020

CAMPOS, Candido Malta. **Os Rumos da Cidade: Urbanismo e Modernização em São Paulo**. São Paulo. Senac, 2019

CANSI, Francine. Conceito e características do espaço urbano. **Revista Jus Navigandi**. Teresina, ano 21, n. 4633, 8 mar. 2016. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/47107>>. Acesso em: 18 jun. 2020.

CATALDI, Giancarlo; MAFFEI, Gian Luigi; VACCARO, Paolo. Saverio Muratori and the italian school of planning typology. **Urban Morphology**. International Seminar on Urban

Form, vol. 6.1, 2002, p.3-14. Disponível em: <http://www.urbanmorphology.org/online_unlimited/pdf2002/200261_3-14.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2020.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. Perspectiva, São Paulo, 7ª edição. 2015.

COSTA, Staël de Alvarenga Pereira; NETTO, Maria Manoela Gimmler. **Fundamentos de morfologia urbana**. Belo Horizonte: C/Arte, 2015.

DIAS, José Roberto de Souza. **Caminhos de ferro do Rio Grande do Sul: uma contribuição ao estudo da formação histórica do sistema de transportes ferroviários no Brasil meridional**. São Paulo: Rios, 1986. Disponível em: Acervo do Museu do trem, São Leopoldo/RS.

FIALHO, Daniela Marzola. **Cidades visíveis: para uma história da cartografia como documento de identidade urbana**. 2010. 343p. Tese (Doutorado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

GOMES, Luis Miguel Martins. **Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa: o "Tratado da Ruação" de José Figueiredo Seixas**. 2007. 540p. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano) - Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa, Portugal.

GONSALES, C. H. C. ; SILVEIRA, A. M. ; OLIVEIRA, A. L. C. ; LUCKOW, D. . Inventário da arquitetura moderna Art-Déco: motivações para a preservação do patrimônio de Pelotas. In: **Anais do Encontro Internacional sobre Preservação do Patrimônio Edificado - Arquimemória**, Salvador, 2013.

GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2011.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário da Língua Portuguesa**, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 1; CENTENÁRIO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1954, Rio de Janeiro, RJ. **Brasil, Ferrovias, História**. Rio de Janeiro, RJ: Conselho Nacional de Geografia, SERGRAF, 1954.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). **Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959**. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

JANTZEN, S. A. D. ; OLIVEIRA, A. L. C. ; ALMEIDA, L. B. ; SILVEIRA JUNIOR, A. C. P. . Architectural Patrimony in Urban Areas: Methodology and case studies of the South of Rio Grande do Sul, Brazil. In: **17th Conference International Seminar on Urban Form - ISUF**, Hamburgo, 2010.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UnB, 1996.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

LAMEIRA, Márlon Martin, **O Patrimônio Ferroviário do Rio Grande do Sul e os Critérios de Preservação**. Monografia (Especialização em Arquitetura e Patrimônio Arquitetônico no Brasil), Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. 2010.

LARANJEIRA, Andreia Sofia Brito. **Abordagem morfológica no estudo de aglomerados urbanos: caso de estudo Montemor-o-Novo**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa, 2011.

LOPES, André Luís Borges. **“Sanear, prever e embelezar”**: o engenheiro Saturnino de Brito, o urbanismo sanitário e o novo projeto urbano do PRR para o Rio Grande do Sul (1908-1929). Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGALHÃES, Mário Osório. **Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890)**. Pelotas: Ed. UFPel, 1993.

MOUDON, Anne Vernez. **Forma urbana de que modo?** [out. 2009]. Entrevistadores: Alessandro Filla Rosaneli e Dalit Shach-Pinsly. São Paulo, ano 10, n. 040.01, out. 2009. Entrevista concedida ao Vitruvius. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt>>. Acesso em: 20 jun. 2020.

MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim de. **Protomodernismo em Pelotas**. Pelotas: Ed. Universitária/UFPel, 2005.

_____. **Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados**. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de; SEIBT, Maurício Borges. **Programa de revitalização integrada de Jaguarão**. Pelotas: Ed. Universitária/UFPel, 2005.

_____. **O plano geral de pelotas de 1924 – e as influências tardias das escolas politécnicas**. Artigo, Programa de pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional- PROPUR (Disciplina: A formação do urbanismo moderno e a transformação das cidades). Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2006.

_____. **O PORTAL MERIDIONAL DO BRASIL: Rio Grande, São José do Norte e Pelotas no período colonial (1737 a 1822)**. 2012. 346p. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

_____; SOUZA, Célia Ferraz de. **A regularização do traçado e as práticas urbanísticas na urbanização da região do portal de acesso da laguna dos patos/RS Rio Grande, São José do Norte e Pelotas (1737 1822)**. Revista Memória em Rede, Pelotas, v.4, n.10, Jan./Jun.2014. Disponível em:

<<https://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/Memoria/article/view/9446>>. Acesso em: 24. Jun. 2021.

OLIVEIRA, Daniel Tochetto de; SOUZA, Célia Ferraz de. **O urbanismo de Saturnino de Brito e suas ressonâncias**. XVI ENANPUR – Espaço, planejamento & insurgências. Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <<http://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/2247>>. Acesso em: 28 mai. 2021

PANERAI, Philippe et al. **Elementos de Analisis Urbano**. Madrid: IEAL, 1983.

_____. **Análise Urbana**. Brasília. UnB, 2006.

_____; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. **Formas urbanas: a dissolução da quadra**. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PELOTAS. **Lei nº 5.502, de 11 de setembro de 2008**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-pelotas-rs>. Acesso em: 3 out. 2021.

RANSOLIN, Antonio Francisco. **As Ferrovias no Rio Grande do Sul e no Uruguai (1870-1920): Um Estudo Comparativo**. São Leopoldo: Dissertação (Mestrado em História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), 1999.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. A respeito de morfologia urbana. Tópicos básicos para estudos da forma da cidade. Acta Scientiarum. **Technology (Online)**, v. 33, p. 123-127, 2011.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**, 9ª Edição. São Paulo: Perspectiva, 2000.

RHODEN, Luiz Fernando. **O urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução**. Porto Alegre: EDIPRUCS, 1999.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUBIRA, Luis (Org.). **Almanaque do Bicentenário de Pelotas**. Santa Maria: Pallotti, 2014. V.2.

SCHLEE, Andrey. **Fernando Rulmann e o seu projeto para Pelotas**. X EHTA, out/2006.

_____. **O Eclétismo na arquitetura pelotense até as décadas de 30 e 40**. Porto Alegre: Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1993.

SANEAMENTO DE PELOTAS (novos estudos) Relatório de Projetos – 1947. Pelotas: Oficina Grafica da Livraria do Globo S.A

SCHIMITZ, Maira Eveline. **Nas asas do vapor... Constituição do espaço ferroviário em Pelotas/RS** (fim do séc. XIX – início do séc. XX). Pelotas: Dissertação (Mestrado em

História), Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), 2013.

SILVA, Danielle Souza da. **Da cidade tradicional à cidade jardim: modernidade em Pelotas na primeira metade do século XX**. Pelotas: Dissertação (mestrado), Programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU), Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), 2017.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Modernidade urbana e dominação da natureza: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do século XX**. 2000. Anos 90 - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. V.8, Nº14.

_____. **Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil (1812-2000)**. 2002. 507f. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Geografia e História. Universidade de Barcelona, Barcelona.

SOUZA, Célia Ferraz de. Prefácio. In: Huyer, André. **A Ferrovia do Riacho: do sanitismo à modernização de Porto Alegre**. Porto Alegre: Armazém digital, 2012.

VALLA, Margarida. O papel dos arquitectos e engenheiros-militares na transmissão das formas urbanas portuguesas. In: Congresso Luso-Afro-Brasileiro, IV, 1996, Rio de Janeiro. **Comunicação**. Disponível em: <<http://revistas.ceurban.com/numero1/margarida.htm>>. Acesso em: 25 jun. 2021.

VAUTHIER, Louis Léger. Casas de residência no Brasil. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 07, p.128-208, 1943.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. **A cidade fragmentada**. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas. Pelotas. Ed. da UFPEL, 2005.

WICKERT, Ana Paula. **Nos Caminhos da Ferrovia: arquitetura ferroviária da linha tronco norte gaúcha - 1883 a 1920**. Cadernos PPGAU/UFBA, Salvador, v. 1, p. 27-46, 2003. Disponível:<em:<https://portalseer.ufba.br/index.php/ppgau/article/view/1539>>. Acesso em jan.2020.

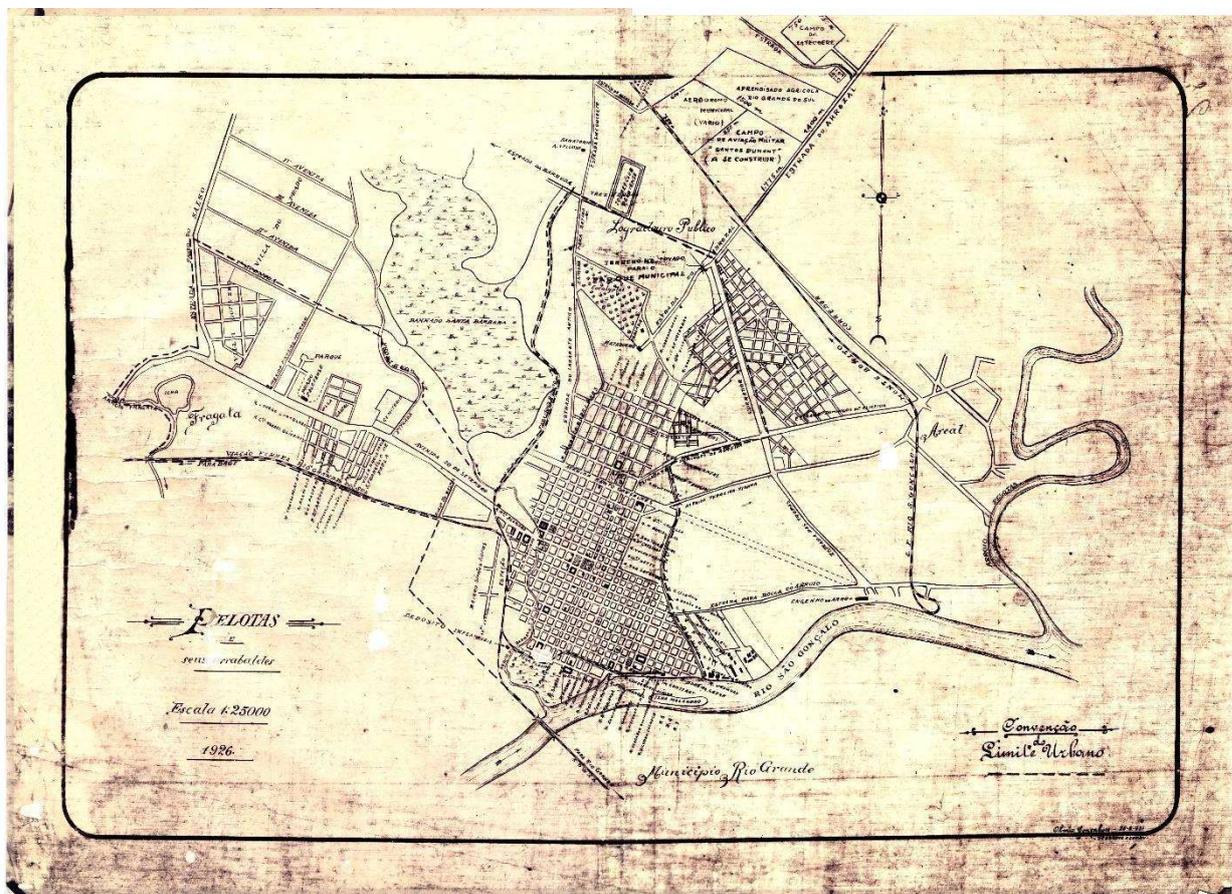
XAVIER, Tatiana Paiva. **Entre a Preservação e o Progresso: O Palimpsesto Urbano na Formação da Paisagem de São João Del-Rei/MG**. Belo Horizonte: Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), 2018.

XIMENES, Natália Lacerda Bastos. **Morfologia Urbana: Teorias e suas inter-relações**. Rio de Janeiro: Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana), Escola Politécnica, Programa de Engenharia Urbana, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), 2016.

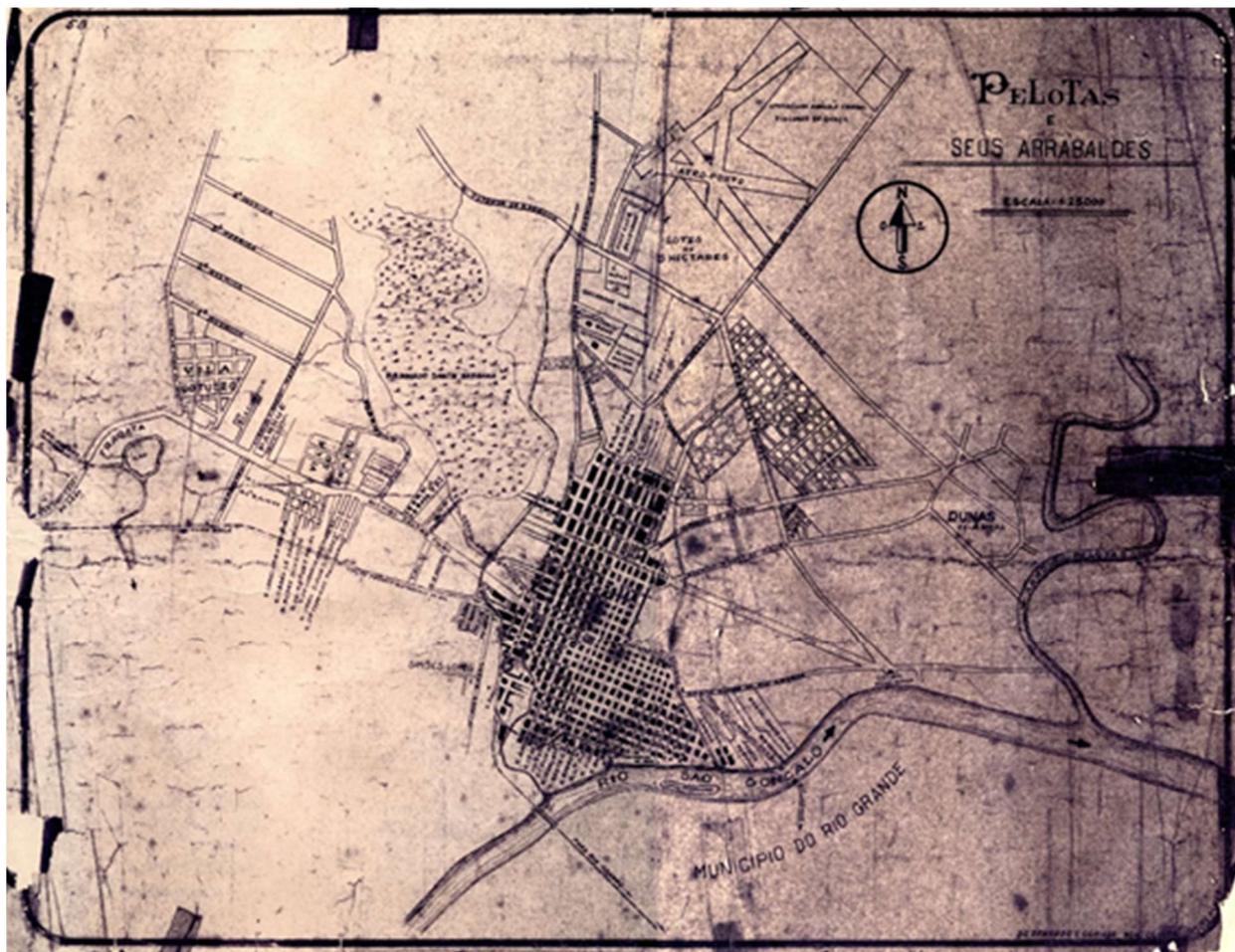
YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2.ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

YUNES, Gilberto Sarkis. **Cidades Reticuladas**: a persistência do modelo na formação urbana do Rio Grande do Sul. São Paulo: Tese (Doutorado em Arquitetura) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1995.

Anexos



Anexo 1: Planta da cidade de Pelotas em 1926.
Fonte: Acervo digital do NEAB.



Anexo 2: Pelotas e seus arrabaldes em 1934.
Fonte: Acervo digital do NEAB.



Anexo 3: Planta da cidade de Pelotas em 1967
Fonte: Acervo digital do NEAB

Anexo 4

Tabela das Tipologias Tradicionais do bairro Simões Lopes

TIPO: CASAS DE PORTA E JANELA TRADICIONAL	
IMAGEM	IMAGEM
 <p>Localização: Rua Sete de Abril Estilo: Protomoderno</p>	 <p>Localização: Rua Sete de Abril Estilo: Sem estilo identificável</p>
 <p>Localização: Rua Afonso Arinos Estilo: Protomoderno</p>	 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Protomoderno</p>



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno
Obs.: Desenho original luso-brasileiro transformada em protomoderna.



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua N. Srª Aparecida
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua N. Srª Aparecida
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua Barão de Iguatemi
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Clóvis Beviláqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Jorn. Cândido A. de Melo
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Eclético tardio



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno



Localização: Nereu Ramos
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno

CASAS DE PORTA E JANELA COM RECUO LATERAL



Localização: Rua Manoel C. da Silva
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Estevão Cândido Reis
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua N. Sr^a Aparecida
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Dom Francisco Barreto
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua: Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Eclético tardio
Obs.: Platibanda do estilo eclético tardio e ornamentação do protomoderno.



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Sem estilo Identificável



Localização: Rua Uruguai
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Clóvis Bevilacqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Dom Francisco Barreto
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Manoel C. da Silva
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno
Obs.: Desenho original do luso-brasileiro, pelas proporções e características dos vãos.

CASAS DE PORTA E JANELA COM GARAGEM



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Estevão Cândido Reis
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Estevão Candido Reis
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Uruguai
Estilo: Protomoderno

TIPO: CASAS DE CORREDOR CENTRAL TRADICIONAL	
IMAGEM	IMAGEM
 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Sem estilo identificável</p>	 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Eclético tardio (descaracterizado)</p>
CASAS DE CORREDOR CENTRAL COM GARAGEM	
 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Protomoderno</p>	
CASAS DE CORREDOR CENTRAL COM RECUO LATERAL	
 <p>Localização: Rua Manoel C. da Silva Estilo: Protomoderno</p>	 <p>Localização: Rua Clóvis Bevilaqua Estilo: Protomoderno</p>



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Manoel C. da Silva
Estilo: Eclético tardio

TIPO: CASAS DE CORREDOR LATERAL TRADICIONAL

IMAGEM



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Sem estilo identificável

IMAGEM



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua N. Sr^a Aparecida
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Barão de Iguatemi
Estilo: Protomoderno

CASAS DE CORREDOR LATERAL COM RECUO LATERAL



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno
Obs.: Substituição da janela por porta



Localização: Rua Manoel C. da Silva
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Eclético tardio



Localização: Rua Manoel C. da Silva
Estilo: Protomoderno
Obs.: Nasceu eclético tardio e se adaptou ao protomoderno



Localização: Rua Nereu Ramos
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno

CASAS DE CORREDOR LATERAL COM GARAGEM

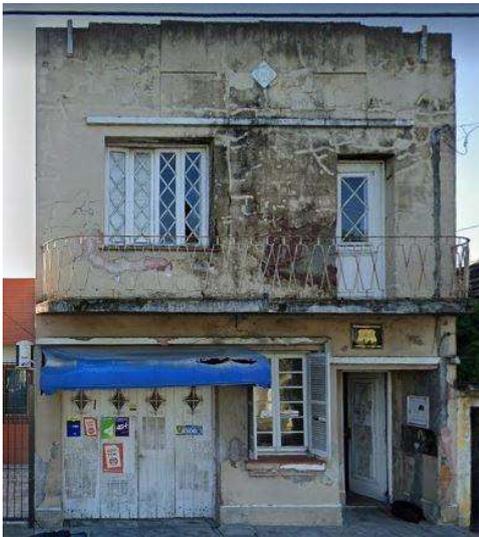


Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Eclético tardio



Localização: Dom Francisco Barreto
Estilo: Protomoderno

TIPO: CASA COM ENTRADA LATERAL	
IMAGEM	IMAGEM
 <p>Localização: Rua N. Srª Aparecida Estilo: Protomoderno</p>	

TIPO: SOBRADO TRADICIONAL/ SOBRADO COM GARAGEM	
IMAGEM	IMAGEM
 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Protomoderno</p>	 <p>Localização: Avenida Brasil Estilo: Protomoderno</p>

FORMA DE ASSOCIAÇÃO: CASAS GEMINADAS

IMAGEM



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)

IMAGEM



Localização: Rua Afonso Arinos
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Afonso Arinos
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Sem estilo identificável
Obs.: Apesar de possuir o mesmo telhado não foram observadas características de rebatimento próprias do tipo geminado



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua Dom Francisco Barreto
Estilo: Eclético tardio (descaracterizado)



Localização: Rua Jorn. Cândido A. de Melo
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua N. Sr^a Aparecida
Estilo: Sem estilo identificável



Localização: Rua N. Sr^a Aparecida
Estilo: Protomoderna



Localização: Rua Onofre Pires
Estilo: Protomoderno



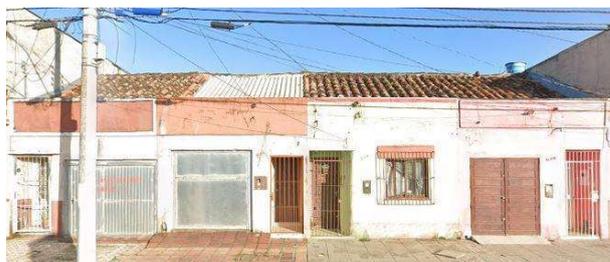
Localização: Rua Uruguai
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua N. Sr^a Aparecida
Estilo: Protomoderno

FORMA DE ASSOCIAÇÃO: CONSTRUÇÃO EM SÉRIE

IMAGEM



Localização: Avenida Brasil
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)
Obs.: Casas rebatidas, platibanda e telhado contínuo.

IMAGEM



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)
Obs.: Casas rebatidas duas a duas platibandas contínuas, descaracterizadas nas janelas da primeira e terceira casa (esquerda/direita)



Localização: Rua Jorn. Cândido A. de Melo
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Sete de Abril
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Barão de Iguatemi
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Clóvis Bevilaqua
Estilo: Protomoderno



Localização: Rua Nereu Ramos
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Nereu Ramos
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)



Localização: Rua Nereu Ramos
Estilo: Protomoderno (descaracterizado)

OUTROS TIPOS	
IMAGEM	IMAGEM
 <p>Localização: Avenida Brasil Tipo: Casa com alpendre Estilo: Sem estilo identificável</p>	