

Comércio e aparência de Áreas Históricas

Ricardo Hernán Medrano

hmedrano@gmail.com

Neste trabalho pretendemos abordar a questão do aspecto das cidades e sua relação com o comércio, em particular aquelas que possuem um interesse histórico, baseado em evidências empíricas recolhidas nos últimos anos assim como na bibliografia existente.

Do ponto de vista teórico, procuramos estender à atualidade a conceituação utilizada por Nestor Goulart Reis para o estudo das vilas e cidades do período colonial.¹ Na pesquisa mostra como no Brasil, principalmente a partir do final do século XVIII, a administração portuguesa adota medidas para a arquitetura e o urbanismo que refletem a preocupação pela aparência da cidade luso-brasileira. Como exemplo dessas medidas temos a eliminação das chamadas urupemas, por volta de 1770, substituídas pelas rótulas e muxarabis, proibidos posteriormente em 1808. Dessa forma, o urbanismo passa de duas para três dimensões.

Os centros históricos das cidades brasileiras (e latino-americanas) possuem graus diversos de interação com as atividades comerciais, que dependem de vários fatores como dimensões, história e atividades atuais preponderantes.

No caso do Brasil temos algumas cidades remanescentes do século XVIII que possuem uma grande importância como patrimônio histórico. Em algumas dessas cidades o turismo passa a ser uma das principais atividades econômicas, como em Ouro Preto e demais cidades mineiras (figuras 1 e 2). É o caso também de Pirenópolis (GO) (figura 3) e Parati (SP). Nestas cidades o aspecto das ruas é em grande parte resultado da sobreposição lado a lado de inúmeras pequenas lojas de artesanato, restaurantes e pousadas. Todos estes exemplos possuem grande fluxo de turistas, e ocorre mesmo quando a cidade possui outras atividades importantes, como é o caso de Ouro Preto. Quando este fluxo é menor muda o aspecto da cidade, como é o caso de Goiás (GO) (figura 4) e Parnaíba (PI) (figura 5) onde as atividades comerciais ligadas ao turismo se inserem de forma mais discreta na paisagem urbana.

¹ REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre História da Arquitetura e aparência das vilas e cidades*. Cadernos de Pesquisa do LAP 20. São Paulo, FAUUSP, julho-agosto de 1997.

Cidades maiores também possuem áreas com aspecto semelhante ao das cidades acima citadas. São Luís (MA) na parte recuperada possui estas características (figura 6). É interessante notar que os objetos vendidos pouco variam de uma loja para outra, e são inclusive iguais ou parecidos aos vendidos em outras cidades históricas pelo Brasil afora.² Também ocorre um fenômeno típico do turismo nos dias de hoje que é a concentração dos turistas em apenas partes das cidades. Isto pode ser observado, para citar um caso de intenso turismo, em Barcelona, onde uma grande quantidade de turistas se concentra na região da praça de Catalunha e Ramblas, obras de Gaudí e instalações dos jogos olímpicos. Entretanto há vastas áreas da cidade (como pudemos auferir pessoalmente durante permanência de dois meses na cidade no ano de 2000) onde não se encontra nenhum turista.

Outra cidade importante do ponto de vista histórico e turístico é Salvador. As áreas mais visitadas concentram-se no eixo Mercado Modelo/ elevador Lacerda/ Pelourinho. Neste último bairro foram realizadas inúmeras intervenções nos últimos anos que o transformaram no principal atrativo turístico da cidade. Há inúmeras críticas feitas a essa intervenção, na medida em que a população que lá habitava foi em grande parte expulsa e as áreas internas das construções foram pouco preservadas.³ Foi construído um espaço cenográfico, onde o térreo das edificações funciona com atividades ligadas ao turismo (figura 7). Semelhante também é o alcance da intervenção: o entorno ao redor da área recuperada continua extremamente deteriorado, mostrando que nem a intervenção nem a atividade comercial gerada são capazes de ir além do perímetro recuperado (figura 8). O mesmo acontece em São Luis (figura 9).

As maiores cidades latino-americanas são o resultado de uma lógica regional ligada à nova divisão internacional do trabalho que ocorre no final do século XIX. Pequenas cidades na época como São Paulo e Buenos Aires experimentam um enorme crescimento em pouco espaço de tempo, e nessa lógica regional são os pontos de intermediação comercial entre o fluxo contrário de matérias-primas e produtos industrializados. As áreas centrais dessas cidades são justamente aquilo que hoje consideramos como seu legado histórico, que é portanto de origem comercial, entendida sempre dentro de uma lógica ligada à rede urbana internacional. Do ponto de vista de seu aspecto, refletem um novo sistema de valores, diferente do existente no período colonial.

² Fenômeno semelhante de homogeneidade ocorre nos shopping centers onde há uma grande repetição de marcas de lojas. O aspecto interno qualquer que seja cidade é semelhante.

³ GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras [et al.] (org). *Pelo Pelô: história, cultura e cidade*. Salvador, Bahia : Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, UFBA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1995.

No caso de São Paulo temos a área do chamado “triângulo” histórico, e depois a Cidade Nova, onde funcionou até poucas décadas atrás a principal área de comércio de elite em São Paulo. Heloísa Barbuy fez um levantamento dessas atividades a partir da documentação existente no Arquivo Histórico Municipal.⁴ Nós também realizamos um levantamento das construções existentes na rua São Bento até 1920, onde pudemos comprovar a predominância de uma arquitetura de uso misto: comércio no térreo e residência nos andares superiores. A maioria dessas construções não existe mais (figura 10).

Coincidentemente, na área central de São Paulo predomina ao nível do passeio a atividade comercial. Mas diferentemente do que acontecia antigamente, trata-se de um comércio voltado para as milhares de pessoas que circulam pelo centro de São Paulo, em parte resultado da estruturação radiocêntrica do transporte urbano. Entretanto, os andares superiores apresentam pouca ocupação, seja residencial seja de serviços.⁵ O aspecto geral não difere muito das cidades históricas acima citadas, com grande afluxo de turistas, exceto pelo tipo de mercadoria vendida. Este tipo de ocupação pode ser observado também em outras cidades de grande porte, como Rio de Janeiro (figura 11) e Porto Alegre. Mesmo as áreas adjacentes à parte histórica em São Luís e Belém também possuem essas características.

Esta última cidade pertence à categoria das que tiveram intervenções nas áreas portuárias, áreas estas que também tem sua lógica ligada às transformações ocorridas na virada do século XIX para o século XX, e que hoje se encontram subutilizadas. O caso paradigmático, pela sua divulgação, é o das Docklands em Londres, cujo resultado é um espaço sofisticado e excludente pontuado por edifícios característicos das instituições financeiras privadas. Na América Latina existe o caso de Puerto Madero, em Puerto Aires, onde a revitalização de antigos galpões do porto resultou numa ocupação por residências caras e restaurantes sofisticados, configurando um espaço contrastante com o existente nas imediações, por exemplo o bairro de San Telmo, onde se localizam diversos cortiços. Entretanto não é um espaço fechado, é bastante freqüentado lado por turistas, e a “Costanera” formada um longo da reserva ecológica é efetivamente utilizada pela população local (figura 12). No caso de Belém a reforma feita nos galpões do porto, a Estação das Docas, é um espaço também sofisticado, mas cercado, carecendo de maior continuidade com a cidade histórica

⁴ BARBUY, Heloisa. *A cidade-exposição : comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860 - 1914 (estudo de história urbana e cultura material)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2001.

⁵ EMURB. *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. São Paulo: 2004. Co-edição com a Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP e Centro de Estudos da Metrópole – CEM.

(figura 13). O mesmo não acontece na região do Forte, Casa das Onze Janelas, Catedral e igreja de Santo Alexandre, cujo acesso é livre.

Voltando às cidades latino-americanas, certamente o estudo conjunto destas, principalmente as maiores, deve permitir um entendimento maior dos processos ocorridos a partir do final do século XIX, bem como a possibilidade de aplicação de experiências realizadas em uma cidade nas outras. Entretanto, é importante ressaltar, como pudemos comprovar em nossa tese de doutorado para o caso de São Paulo e Buenos Aires, que embora a relação com a lógica regional seja semelhante, nem por isso a arquitetura e o urbanismo produzidos também o são.⁶

Em geral as questões ligadas ao comércio nas áreas históricas são abordadas do ponto vista econômico, ou de sustentabilidade da área. Entretanto, entendemos que o conceito de aparência tal como definido por Nestor Goulart Reis permite ampliar o escopo de ações necessárias para a preservação do patrimônio histórico. Nesse sentido, o impacto do comércio nessas áreas, que como comprovamos empiricamente em diversos casos pode ser bastante significativo, deve se pautar por controles que permitam evidenciar estas características específicas das áreas históricas.

BIBLIOGRAFIA

AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo, Saraiva, 1957.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1993.

AZEVEDO, Militão Augusto de. *Album comparativo da cidade de São Paulo/1862-1887*. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo/ Secretaria Municipal de Cultura, 1981.

BARBUY, Heloisa. *A cidade-exposição : comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860 - 1914 (estudo de história urbana e cultura material)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2001.

BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade. Lembranças de velhos*. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.

BRUNO, Ernani da Silva. *História e Tradições da Cidade de São Paulo*. 3 Vol. 3ª ed. São Paulo, Hucitec, 1984.

⁶ MEDRANO, Ricardo Hernán. *São Paulo e Buenos Aires: Urbanismo e Arquitetura (1870-1915)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2003.

- EMURB. *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. São Paulo: 2004. Co-edição com a Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP e Centro de Estudos da Metrópole – CEM.
- GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras [et al.] (org). *Pelo Pelô: história, cultura e cidade*. Salvador, Bahia : Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, UFBA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1995.
- GUTIERREZ, Ramón. *Arquitetura latino-americana. Textos para reflexão e polêmica*. São Paulo, Nobel, 1989.
- HARDOY, Jorge Enrique; GUTMAN, Margarita. *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica*. Madrid, MAPFRE, 1992 - (Coleção Cidades de Iberoamérica)
- HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Revista Espaço & Debates 39, 1996. pp. 48-64.
- MARTINS, Antônio Egídio. *São Paulo antigo (1554 a 1910)*. São Paulo, Conselho Estadual de Cultura, s.d., p. 311.
- MEDRANO, Ricardo Hernán. *São Paulo e Buenos Aires: Urbanismo e Arquitetura (1870-1915)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2003.
- RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre História da Arquitetura e aparência das vilas e cidades*. Cadernos de Pesquisa do LAP 20. São Paulo, FAUUSP, julho-agosto de 1997.
- REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo, Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. 4ª ed. Buenos Aires, Siglo XXI, 1986.
- SÃO PAULO (Cidade). *São Paulo antigo: plantas da cidade*. São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954.
- SCOBIE, James R. *El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930*. In: BETHELL, Leslie (ed.). *Historia de América Latina. Vol. 7: América Latina: Economía y Sociedad, 1870-1930*. Barcelona, Crítica, 2000.
- ZANCHETI, Silvio Mendes. *Conservação integrada e planejamento urbano na atualidade*. Revista Espaço & Debates 43-44. Vol. 23. pp. 92-104.

FIGURAS



Figura 1 – Ouro Preto (MG). A grande maioria dos edifícios no entorno da praça Tiradentes estão voltados para o comércio turístico. A falta de controle sobre os automóveis gera uma ocupação inadequada da praça.



Figura 2 – Tiradentes (MG). Ao fundo podemos ver uma típica loja de produtos artesanais.



Figura 3 – Pirenópolis (GO). Nesta cidade em algumas ruas o comércio, misturado às residências, tem um papel discreto, como observamos nesta foto. Entretanto, em áreas mais centrais o impacto do comércio é muito mais significativo.



Figura 4 – Goiás (GO). Vista de uma das ruas principais. Embora possua razoável turismo, sua intensidade não é suficiente como para provocar um maior impacto sobre o comércio de âmbito

local, ao contrário do que acontece em Pirenópolis, neste caso devido à maior proximidade com Brasília.



Figura 5 – Parnaíba (PI). Área que foi recuperada e que abriga algumas atividades de comércio.



Figura 6 – São Luis (MA). Área do centro histórico que foi recuperada.



Figura 7 – Salvador (BA). Aspecto típico das ruas do Pelourinho, ocupadas por lojas de artesanato.



Figura 8 – Salvador (BA). As áreas no entorno da parte histórica recuperada se encontram completamente deterioradas.



Figura 9 – São Luís (MA). De forma semelhante ao que acontece em Salvador, também em São Luís as adjacências ao centro histórico encontram-se em estado bastante crítico.

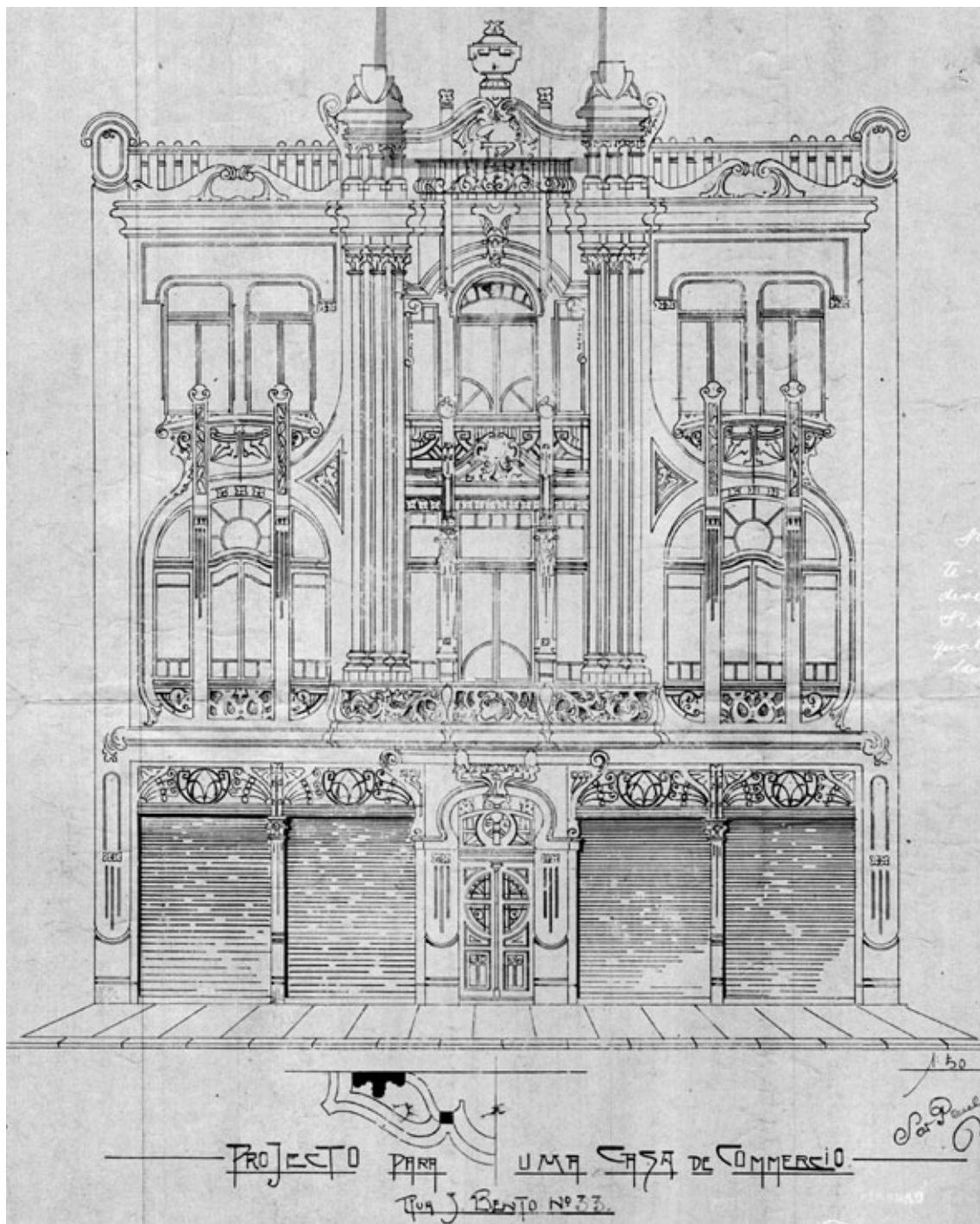


Figura 10 – São Paulo. Projeto de comércio e habitação na rua São Bento Nº 33. Ano de 1908.



Figura 11 – Rio de Janeiro. Aspecto típico de uma rua do centro.



Figura 12 – Buenos Aires (Argentina). Puerto Madero. Galpões recuperados que hoje abrigam restaurantes, lojas e residências de alto padrão.



Figura 13 – Belém (PA). Uma cerca divide a Estação das Docas do conjunto histórico localizado à sua frente.

Fontes: todas as imagens são do próprio autor, exceto a figura 10, reproduzida da Seção de Obras Particulares do Arquivo Histórico Municipal/DPH/SMC/PMSP.

BIBLIOGRAFIA

AMERICANO, Jorge. *São Paulo naquele tempo (1895-1915)*. São Paulo, Saraiva, 1957.

ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo, Martins Fontes, 1993.

AZEVEDO, Militão Augusto de. *Album comparativo da cidade de São Paulo/1862-1887*. São Paulo, Prefeitura do Município de São Paulo/ Secretaria Municipal de Cultura, 1981.

BARBUY, Heloisa. *A cidade-exposição : comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860 - 1914 (estudo de história urbana e cultura material)*. Tese de Doutorado. São Paulo, FAUUSP, 2001.

- BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade. Lembranças de velhos*. São Paulo, Companhia das Letras, 1994.
- BRUNO, Ernani da Silva. *História e Tradições da Cidade de São Paulo*. 3 Vol. 3ª ed. São Paulo, Hucitec, 1984.
- EMURB. *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. São Paulo: 2004. Co-edição com a Prefeitura Municipal de São Paulo - PMSP, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento – CEBRAP e Centro de Estudos da Metrópole – CEM.
- GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras [et al.] (org). *Pelo Pelô: história, cultura e cidade*. Salvador, Bahia : Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, UFBA: Editora da Universidade Federal da Bahia, 1995.
- GUTIERREZ, Ramón. *Arquitetura latino-americana. Textos para reflexão e polêmica*. São Paulo, Nobel, 1989.
- HARDOY, Jorge Enrique; GUTMAN, Margarita. *Impacto de la urbanización en los centros históricos de Iberoamérica*. Madrid, MAPFRE, 1992 - (Coleção Ciudades de Iberoamérica)
- HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Revista Espaço & Debates 39, 1996. pp. 48-64.
- MARTINS, Antônio Egídio. *São Paulo antigo (1554 a 1910)*. São Paulo, Conselho Estadual de Cultura, s.d., p. 311.
- MEDRANO, Ricardo Hernán. *São Paulo e Buenos Aires: Urbanismo e Arquitetura (1870-1915)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FAUUSP, 2003.
- RAMA, Angel. *A cidade das letras*. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre História da Arquitetura e aparência das vilas e cidades*. Cadernos de Pesquisa do LAP 20. São Paulo, FAUUSP, julho-agosto de 1997.
- REIS, Nestor Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*. São Paulo, Edusp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- ROMERO, José Luis. *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. 4ª ed. Buenos Aires, Siglo XXI, 1986.
- SÃO PAULO (Cidade). *São Paulo antigo: plantas da cidade*. São Paulo, Comissão do IV Centenário, 1954.

SCOBIE, James R. *El crecimiento de las ciudades latinoamericanas, 1870-1930*. In: BETHELL, Leslie (ed.). *Historia de América Latina. Vol. 7: América Latina: Economía y Sociedad, 1870-1930*. Barcelona, Crítica, 2000.

ZANCHETI, Silvio Mendes. *Conservação integrada e planejamento urbano na atualidade*. Revista Espaço & Debates 43-44. Vol. 23. pp. 92-104.

FIGURAS



Figura 1 – Ouro Preto (MG). A grande maioria dos edifícios no entorno da praça Tiradentes estão voltados para o comércio turístico. A falta de controle sobre os automóveis gera uma ocupação inadequada da praça.



Figura 2 – Tiradentes (MG). Ao fundo podemos ver uma típica loja de produtos artesanais.



Figura 3 – Pirenópolis (GO). Nesta cidade em algumas ruas o comércio, misturado às residências, tem um papel discreto, como observamos nesta foto. Entretanto, em áreas mais centrais o impacto do comércio é muito mais significativo.



Figura 4 – Goiás (GO). Vista de uma das ruas principais. Embora possua razoável turismo, sua intensidade não é suficiente como para provocar um maior impacto sobre o comércio de âmbito local, ao contrário do que acontece em Pirenópolis, neste caso devido à maior proximidade com Brasília.



Figura 5 – Parnaíba (PI). Área que foi recuperada e que abriga algumas atividades de comércio.



Figura 6 – São Luis (MA). Área do centro histórico que foi recuperada.



Figura 7 – Salvador (BA). Aspecto típico das ruas do Pelourinho, ocupadas por lojas de artesanato.



Figura 8 – Salvador (BA). As áreas no entorno da parte histórica recuperada se encontram completamente deterioradas.



Figura 9 – São Luís (MA). De forma semelhante ao que acontece em Salvador, também em São Luís as adjacências ao centro histórico encontram-se em estado bastante crítico.

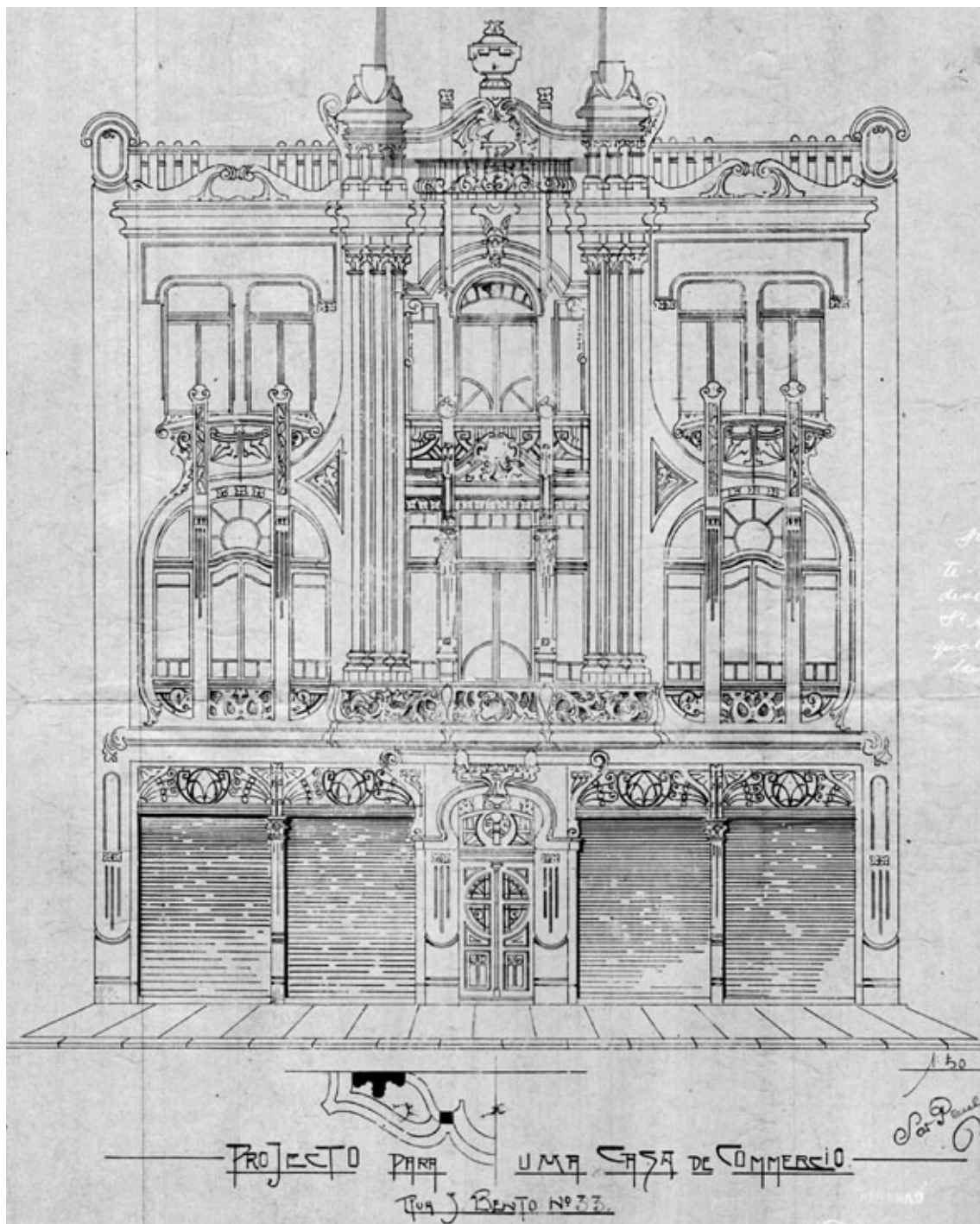


Figura 10 – São Paulo. Projeto de comércio e habitação na rua São Bento Nº 33. Ano de 1908.



Figura 11 – Rio de Janeiro. Aspecto típico de uma rua do centro.



Figura 12 – Buenos Aires (Argentina). Puerto Madero. Galpões recuperados que hoje abrigam restaurantes, lojas e residências de alto padrão.



Figura 13 – Belém (PA). Uma cerca divide a Estação das Docas do conjunto histórico localizado à sua frente.

Fontes: todas as imagens são do próprio autor, exceto a figura 10, reproduzida da Seção de Obras Particulares do Arquivo Histórico Municipal/DPH/SMC/PMSP.